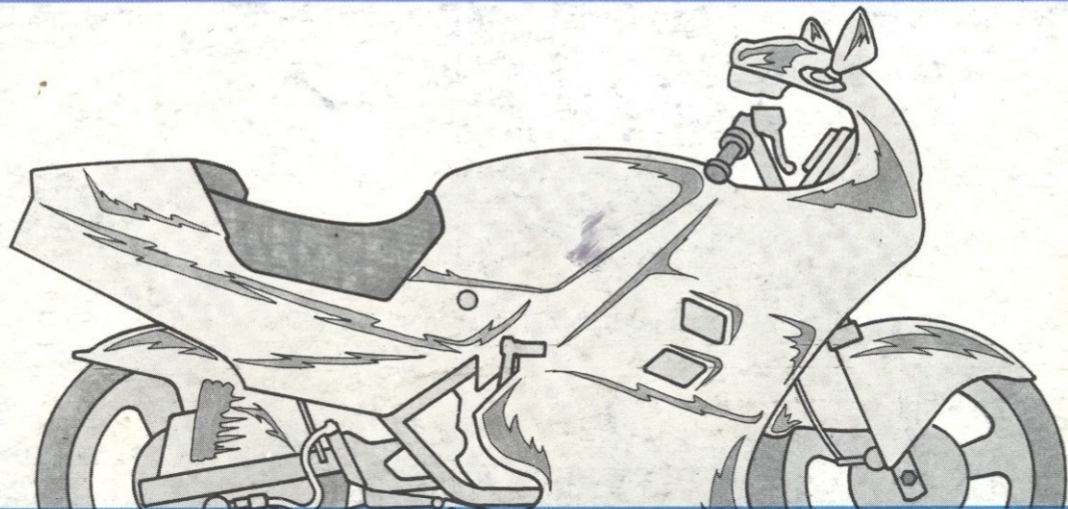


RST



USO E MANUTENZIONE

INDICE

CAP.1 INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1 Sicurezza di guida
- 1.2 Carico
- 1.3 Dati per l'identificazione
- 1.4 Rifornimenti
- 1.5 Pneumatici

CAP.2 CONOSCERE LA PROPRIA MOTO

- 2.1 Dati tecnici
- 2.2 Identificazione elementi principali
- 2.3 Chiavi e avviamento
- 2.4 Cruscotto e comandi (funzioni)

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)

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 carenatura
- 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

Pag.		Pag.
	4.8 Controllo livello liquido di raffreddamento	36
	4.8.1 Sostituzione liquido	37
	4.9 Filtro aria (smontaggio e pulizia)	37
	4.10 Carburatore (pulizia filtri)	38
	4.11 Candela	41
	4.12 Messa in fase accensione	43
	4.13 Controllo freni (verifica usura e sostituzione)	44
	4.14 Controllo sterzo	46
	4.15 Controllo forcellone	47
	4.16 Arresto prolungato (cosa fare in caso di...)	47
	CAP.5 REGOLAZIONI	
	5.1 Regolazione del minimo	50
	5.2 Recupero giochi dispositivi gas, miscelazione e starter carburatore	51
	5.3 Regolazione leve freni	53
	5.4 Regolazione frizione	53
	5.5 Tensionamento catena di trasmissione	54
	5.6 Regolazione ammortizzatore anteriore	57
	5.7 Regolazione ammortizzatore posteriore	58
	CAP.6 PARTI ELETTRICHE	
	6.1 Elenco componenti elettrici	60
	6.2 Faro anteriore	61
	6.2.1 Sostituzione lampade	61
	6.2.2 Regolazione fascio luminoso	62
	6.3 Fanalino posteriore (sostituzione lampadina)	63
	6.4 Cruscotto (sostituzione lampadine e spie)	64
	6.5 Indicatori di direzione (sostituzione lampadine)	65
	6.6 Fusibile e relais (sostituzione)	65
	6.7 Verifica livello elettrolita	66

CAP.1 INFORMAZIONI GENERALI

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





1.1 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 é di 164 Kg (ciclomotore + conducente).

E' consigliabile non superare un carico per un peso massimo lordo di 185 Kg.

1.3 DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

I numeri di omologazione e di telaio sono impressi nella parte destra dello stesso (Fig. 1).

I dati per l'identificazione del motore (modello FRANCO MORINI) sono visibili nella parte anteriore centrale dello stesso (Fig. 2 Rif. D).

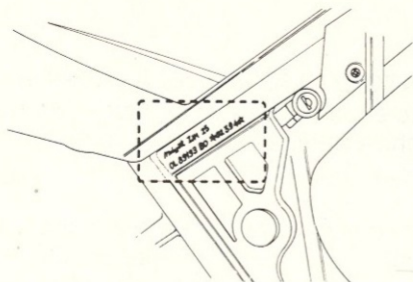


Fig. 1 (N° identificazione telaio)

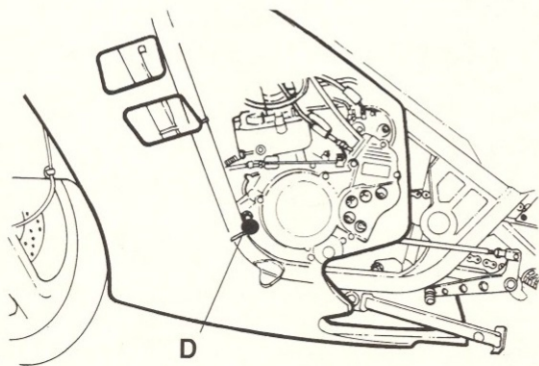


Fig. 2 (N° identificazione motore)

1.4 RIFORNIMENTI

SERBATOIO CARBURANTE (capacità, riserva)

Per introdurre il carburante nel serbatoio, è necessario rimuovere il tappo. Quest'ultimo provvisto di serratura, dovrà essere sbloccato inserendo l'apposita chiave e ruotandola in senso antiorario (Fig. 3).

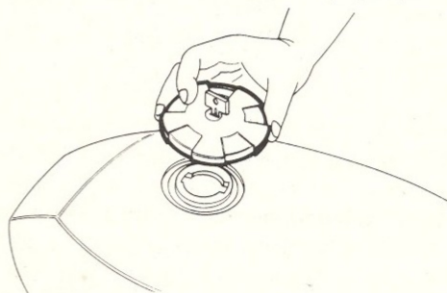


Fig. 3 (Rifornimento)

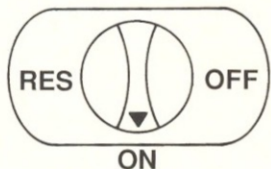
CAPACITA' SERBATOIO : 15 l complessiva
RISERVA : 3 l



Alimentare il serbatoio con benzina **SUPER**.

NOTA: nei primi 500 Km (rodaggio) utilizzare miscela di benzina e olio in ragione del 2%.
Il rubinetto del carburante è posto in basso, sul lato destro del serbatoio ed ha tre posizioni:

ON (aperto)
OFF (chiuso)
RES (riserva)



Internamente il rubinetto è dotato di un contatto elettrico che accende la spia della riserva carburante quando nel serbatoio sono rimasti solo 2÷3 litri di benzina. Non appena la spia si accende è consigliabile ruotare il rubinetto su riserva per evitare i tradizionali vuoti di alimentazione.

Ricordarsi di chiudere **SEMPRE** il rubinetto a ciclomotore fermo.

SERBATOIO OLIO (capacità , riserva)

Il mezzo è provvisto di un serbatoio per il lubrificante che alimenta il miscelatore. Detto serbatoio è posto alla sinistra del principale, in posizione più avanzata.

Per l'introduzione dell'olio è necessario togliere i due tappi situati alla sommità semplicemente svitando il primo ed estraendo il secondo montato a pressione (Fig. 4)

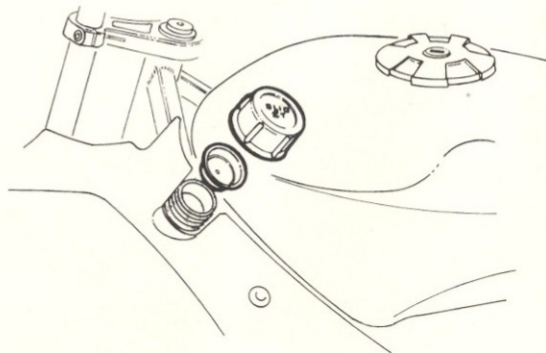


Fig. 4 (rifornimento olio miscelatore)

CAPACITA' SERBATOIO : 1,1 l complessiva
RISERVA : 0,2 l

Internamente il serbatoio è provvisto di un contatto elettrico che accende la spia della riserva quando all'interno sono rimasti circa 0,2 l di lubrificante.

Raccomandiamo di utilizzare olio tipo **VALVOLINE 2T INJECTOR** o **VALVOLINE 2T SYN SPEED** (sintetico) - Nel caso in cui si resti completamente senza olio eseguire le seguenti operazioni di spurgo dell'impianto:

- Riempire a livello max, il serbatoio con olio.
- Svitare e togliere la vite di spurgo posta sulla pompa (Fig. 5 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.

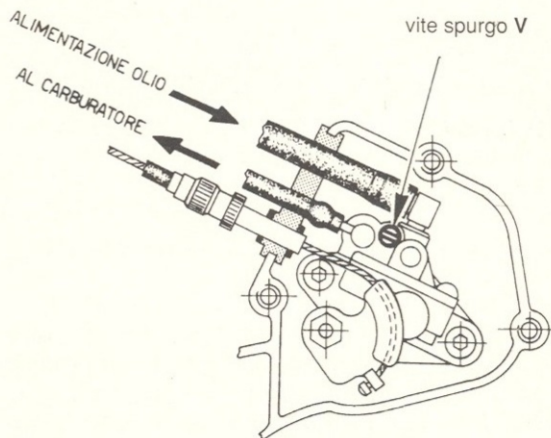


Fig. 5 (spurgo olio miscelatore)

IMPORTANTE: non utilizzare mai il ciclomotore senza olio nel serbatoio del miscelatore.



1.5 PNEUMATICI

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

PNEUMATICO	ANT.	POST.
Pressione Kg/cm ²	1,8	1,9
DIMENSIONI	2,75 x 16"	3,25 x 16"

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.

CAP.2 CONOSCERE LA PROPRIA MOTO

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





2.1 DATI TECNICI

DIMENSIONI

Passo m	1,33
Lunghezza max.m	1,88
Larghezza max.m	0,61
Altezza max.m	1,10
Peso a secco Kg	94

CAPACITA'

Serbatoio carburante (con riserva)	15 lt
Olio nel carter	0,75 lt
Radiatore liquido di raffreddamento	0,9 lt
Serbatoio olio miscelatore	1,1 lt

MOTORE

Tipo	Franco Morini FMG303
N° cilindri	1
Alesaggio mm	Ø 39 x 41,7
Cilindrata cm ³	50
Rapporto di compressione	13,5
Raffreddamento a liquido con circolazione forzata	

ACCENSIONE

Tipo	Elettronica
Candela tipo	Bosch W2c Champion N2c NGK B9ES

Distanza elettrodi 0,5:0,6

ALIMENTAZIONE

Carburatore "Dell'Orto" SHA 14/12H
Getto max. 68
Carburante a miscela di benzina e olio al 2% con miscelatore automatico e serbatoio dell'olio separato.

TRASMISSIONE

Primaria a ingranaggi Z= 16/60
Secondaria a catena
1/2"x3,16" rullo Ø7,75 Z= 13/34
Rapporto tot. motore/ruota 0,078

FRIZIONE

A dischi multipli in bagno d'olio SI

CAMBIO

Tipo ingranaggi sempre in presa
Rapporti del cambio
1^A Velocità Z= 10/33
2^A Velocità Z= 15/29
3^A Velocità Z= 19/25

PARTE CICLISTICA

Telaio : doppia culla chiusa in acciaio ad alta resistenza.



Sospensione anteriore: a forcella idraulica telescopica con escursione 110 mm.

Sospensione posteriore: a forcellone oscillante con escursione di 90 mm e monoammortizzatore idraulico regolabile.

Freni : anteriore = a disco Ø 220 mm con trasmissione idraulica.
posteriore = a disco Ø 200 con trasmissione idraulica.

Ruote : tipo 3 razze integrale in lega leggera;
cerchio anteriore 1,6 x 16".
cerchio posteriore 1,85 x 16".

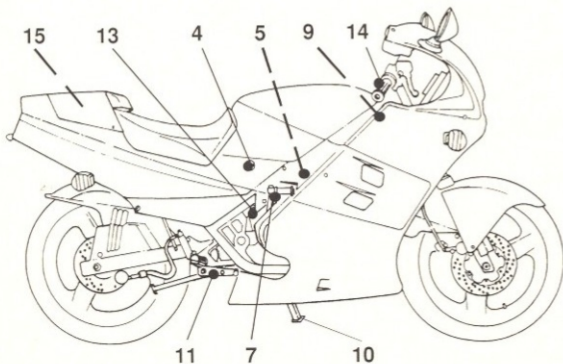
IMPIANTO ELETTRICO

- Proiettore bifaro a sola luce anabbagliante con luce di posizione anteriore incorporata.
- Luce di posizione posteriore ragguppata con il catadiottro.
- Dispositivo di segnalazione acustica situata anteriormente sotto il proiettore.

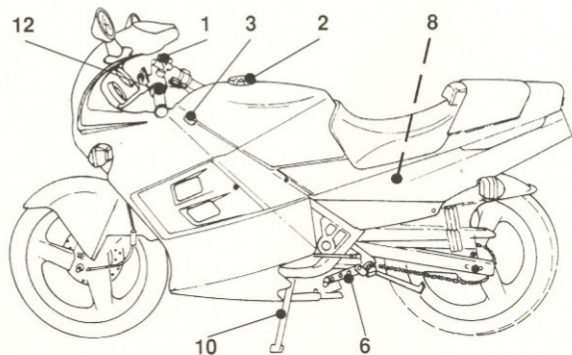


2.2 IDENTIFICAZIONE ELEMENTI PRINCIPALI

- | | | | |
|---|------------------------|----|---------------------------------|
| 1 | Bloccasterzo | 9 | Tappo vaso espansione radiatore |
| 2 | Tappo carburante | 10 | Cavalletto |
| 3 | Tappo olio miscelatore | 11 | Leva freno posteriore |
| 4 | Rubinetto carburante | 12 | Leva starter |
| 5 | Carburatore | 13 | Attacco antifurto per casco |
| 6 | Leva cambio | 14 | Pulsante avviamento elettrico |
| 7 | Kick starter | 15 | Cassetta portadocumenti |
| 8 | Filtro aria | | |



Vista destra

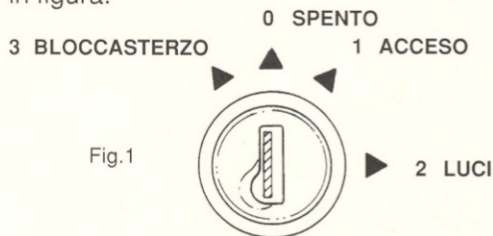


Vista sinistra



2.3 CHIAVI E AVVIAMENTO

L'interruttore principale (Fig.1) controlla i circuiti d'accensione di illuminazione e l'inserimento del bloccasterzo; il funzionamento é schematizzato in figura.



POSIZIONE 0 : ogni contatto elettrico é disinserito.

POSIZIONE 1 : sono inseriti i contatti della accensione; il motore può avviarsi.

POSIZIONE 2 : si accendono le luci a seconda della posizione del commutatore (vedi paragrafo 2.4).

POSIZIONE 3 : inserimento bloccasterzo (vedi paragrafo 2.4).

Quando si ruota la chiave nella posizione 1 si effettua automaticamente un CHECK-CONTROL delle spie della folle, della riserva benzina e riserva olio miscelatore, accendendosi per qualche istante e poi rispegnendosi, permettendo così al conducente di verificarne il funzionamento.

AVVIAMENTO : ELETTRICO
KICK-STARTER

NOTA: è possibile l'avviamento con la marcia inserita purchè la frizione sia premuta.



2.4 CRUSCOTTO e COMANDI (funzioni).

- 1 leva frizione
- 2 interruttore luci
pos. A = ANABBAGLIANTI
pos. B = POSIZIONE
pos. C = (instabile) "LAMPO DI LUCE"
- 3 interruttore indicatori di direzione
- 4 pulsante clacson
- 5 interruttore a chiave-bloccasterzo
- 6 tachimetro
- 7 contachilometri
- 8 contachilometri parziale
- 9 azzeratore contachilometri parziale
- 10 contagiri
- 11 leva freno anteriore
- 12 manopola acceleratore
- 13 comando starter
- 14 spia folle
- 15 spie indicatori di direzione
- 16 spia riserva carburante
- 17 spia riserva olio miscelatore
- 18 termometro liquido refrigerante
- 19 Pulsante ELECTRIC STARTER

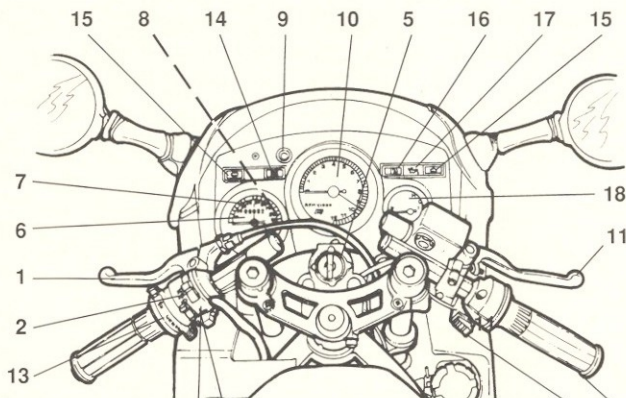
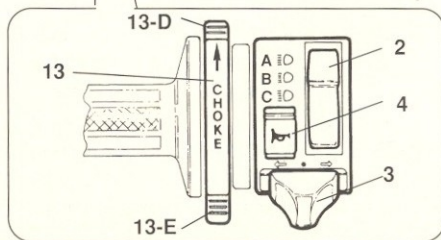


Fig. 1 (cruscotto e comandi)





BLOCCASTERZO

E' inserito nell'interruttore principale a chiave. Ruotando la chiave in senso antiorario con il manubrio ruotato totalmente a destra oppure a sinistra si inserisce il dispositivo antifurto (Rif. 5 Fig.1).

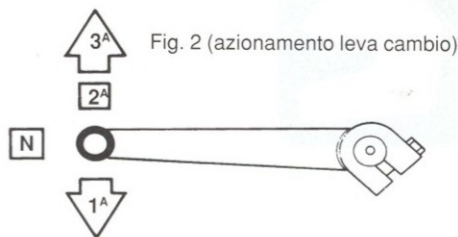
LEVA CAMBIO

La leva del cambio è situata nella parte sinistra del motore. Si aziona con il piede facendogli 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 figura 2), e quando questa è presente, una spia sul cruscotto avverte il conducente (vedi par. 2.4).

N.B. il cambio di velocità è a tre rapporti.

COMANDO STARTER



Situato sulla parte sx del manubrio a fianco del commutatore luci, si aziona premendo la levetta superiore (Rif. 13-D Fig.1) a fondo corsa. Dopo alcuni secondi di funzionamento del motore, disinserire lo starter premendo sulla levetta opposta (Rif. 13-E Fig. 1) accertandosi di riportarla nella posizione iniziale.

NOTA: non prolungare il funzionamento del motore con lo starter inserito per non imbrattare la candela.

PEDALE DI AVVIAMENTO (KICK STARTER)

E' posto sul lato destro del ciclomotore. 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.

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:

- Nonostante il mezzo sia provvisto di miscelatore, è necessario alimentarlo con miscela di benzina e olio in ragione del 2%.
NOTA: dopo il rodaggio utilizzare 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 innescare subito la marcia inferiore.
- Non mantenere a lungo la massima velocità consentita.
- Dopo i primi 500 Km di percorrenza sostituire l'olio contenuto nel motore con **VALVOLINE SYN TRANS SAE 10 W30-40.**

3.2 CONTROLLI PRIMA DELL'UTILIZZO

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

DENOMINAZIONE	CONTROLLI
Carburante	Quantità adeguata.
Olio motore	Livello entro i limiti prescritti.
Olio miscelatore	Controllare la pressione/usura/danni.
Pneumatici	Controllare l'allineamento/tensionamento/lubrificazione.
Catena di trasmissione	Controllare che i componenti delle sospensioni e delle ruote siano ben serrati.
Dadi, viti, bulloni	Deve ruotare dolcemente da un estremo all'altro senza essere contrastato dai cavetti.
Sterzo	



Freni

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

Acceleratore

Controllare se il funzionamento è dolce, o regolare.

Frizione

Controllare il funzionamento lo stato e il gioco, se necessario regolare.

Luci e segnali

Segnali luminosi e acustici debbono essere perfettamente funzionanti.

Batteria

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

Liquido radiatore

Controllare il livello del liquido, se necessario rabboccare con **VALVOLINE ANTIFROST R**

NOTA :

IL TEMPO PER UNA VERIFICA RICHIEDE QUALCHE MINUTO, MA LA SICUREZZA CHE NE RICAVATE E' 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. 2.3).
- Se il motore è freddo inserire il dispositivo di starter del carburatore (vedi par. 2.4).
- Controllare che il cambio sia in folle, in caso contrario agire sul comando della leva frizione, in quanto l'avviamento si effettua anche con la marcia inserita.
- Ruotare di circa 1/3 la manopola comando gas.
- Premere il pulsante di accensione rilasciandolo appena si avverte che il motore si è avviato.



L'avviamento può essere effettuato anche agendo sull'apposito pedale.

- Dopo pochi secondi dall'avviamento del motore disinserire lo starter del carburatore.
Non prolungare il funzionamento del motore con lo starter inserito.

PARTENZA

- Per partire tirare la leva della frizione, 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 se il motore tende a sforzare, inserire la marcia inferiore.

FRENI

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

ARRESTO VEICOLO

Chiudere il gas e 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 O.

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; questi dispongono dell'attrezzatura necessaria per l'appropriata esecuzione di qualsiasi messa a punto o riparazione.

Per ogni causa è riportato, sotto, il relativo rimedio.

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 magneti o bobina alta tensione.

IL MOTORE PICCHIA 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:
- ripristinare il livello con il liquido prescritto.
- 5 Non frena o escursione troppo lunga della leva:
- controllare il livello olio freni, 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 CARENATURA
- 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 FORCELLONE
- 4.16 ARRESTO PROLUNGATO (cosa fare in caso di)

4.1 MANUTENZIONE GENERALE 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.

Nel vano portaoggetti posto dietro la sella, sono situati due attrezzi per le operazioni di maggior evenienza: una chiave per candele e un doppio cacciavite piegato a 90° (Fig. 1).

Per l'accesso al vano è necessario svitare le due viti laterali con una moneta e sollevare la copertura (vedi Fig. 2).

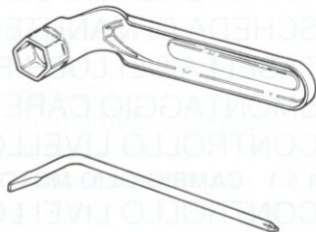


Fig. 1 (chiavi in dotazione)

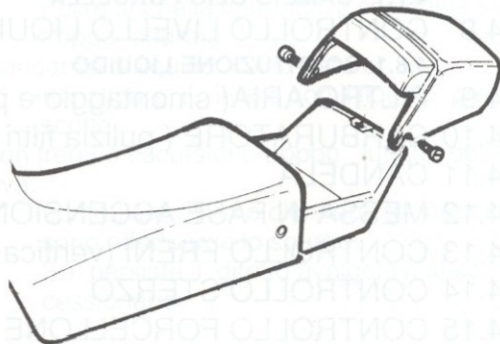


Fig.2 (vano portaoggetti)



4.2 SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

		Controlli	Sostituzioni	
OLIO MOTORE	Km	1.500	2.500	
CANDELA	Km	1.000	4.500	
FILTRO ARIA	Km	2.500		
FILTRI BENZINA	Km	2.500		CAMBIO
FRENI	Km	2.500		
FRIZIONE	Km	1.000		FORCELLA TELESCOPICA
SERRAGGIO BULLONI	Km	2.500		CATENA
CUSCINETTI STERZO	Km	2.500		
CUSCINETTI RUOTA	Km	10.000		POMPA OLIO (FRENDO)
FORCELLA ANTERIORE (olio)	Km		10.000	LUBRIFICANTE PER FORCELLA
FORCELLONE	Km	10.000		LUBRIFICANTE PER FORCELLONE
LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO	Km	5.000		LUBRIFICANTE PER POMPONE
CATENA DI TRASMISSIONE	Km	1.000		OLIO PER FILTRI ARIA
LIVELLO BATTERIA	Km	1.000		OLIO MISCELATORE
CARBURATORE	Km	2.500		



4.3 TABELLA DEI LUBRIFICANTI

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

PARTI DA LUBRIFICARE	TIPO DI LUBRIFICANTE
CAMBIO	VALVOLINE SYN TRANS SAE 10 W 30-40
FORCELLA TELESCOPICA	VALVOLINE SYN FORK SAE 5-10-15
CATENA	VALVOLINE CCL CATENE
POMPA OLIO FRENO	VALVOLINE BRAKE FLUID DOT 3/4
LIQUIDO PER RADIATORE	VALVOLINE ANTIFROST R
SOLVENTE PER FILTRI ARIA	VALVOLINE SOLVENT CLEANER
OLIO PER FILTRI ARIA	VALVOLINE AIR FILTER OIL
OLIO MISCELATORE	VALVOLINE 2T INJECTOR



4.4 SMONTAGGIO CARENATURE

La carenatura è composta da: due fianchetti laterali (Rif. Dx e Sx Fig. 3) due griglie anteriori di cui una superiore (Rif. A) ed una inferiore (Rif. B); un convogliatore superiore (Rif. E); un cupolino (Rif. C); una parte posteriore unica che incorpora il codino (Rif. P).

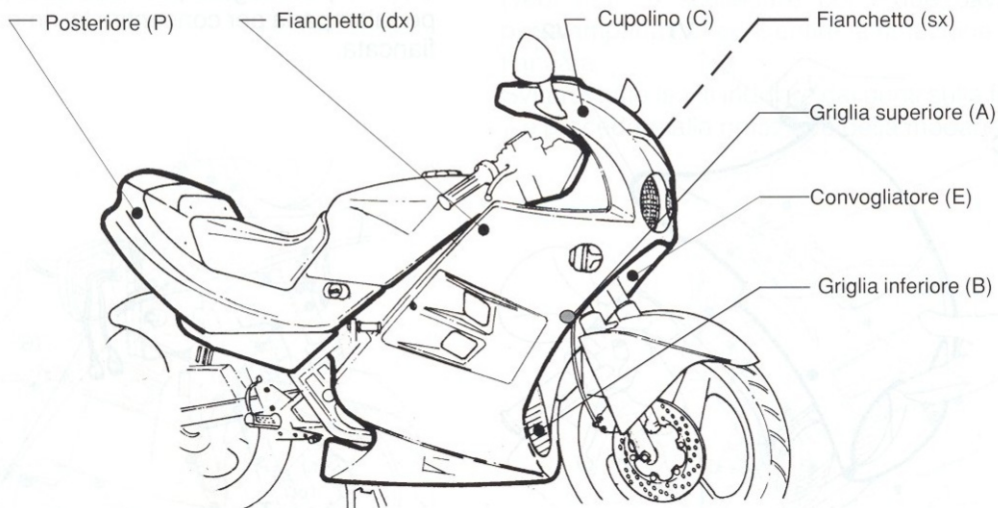


Fig. 3 (identificazione carenatura)



RIMOZIONE DEL CUPOLINO (Rif. C Fig. 3)

Svitare le sei viti che lo fissano, tre nella parte destra (V1) e tre nella sinistra (V2) Fig. 4, quindi procedere alla rimozione.

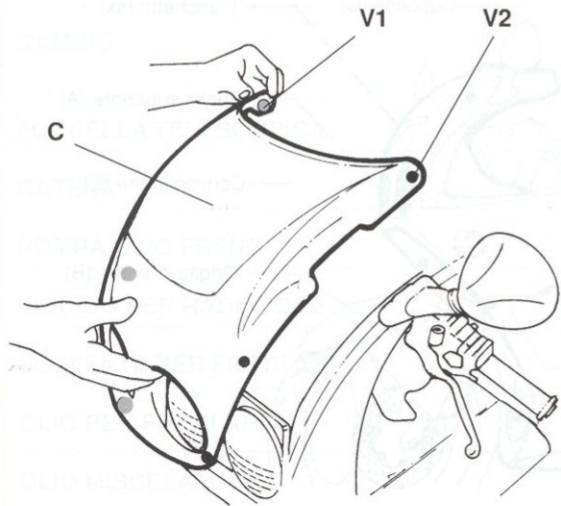


Fig. 4 (rimozione cupolino)

RIMOZIONE DEL FIANCHETTO LATERALE DESTRO (Rif. D Fig. 3).

Smontare il trasparente della freccia destra (Fig. 5 Rif. T) scollegare poi i due cavi (Rif. C) del portalamпада per consentire la rimozione della fiancata.

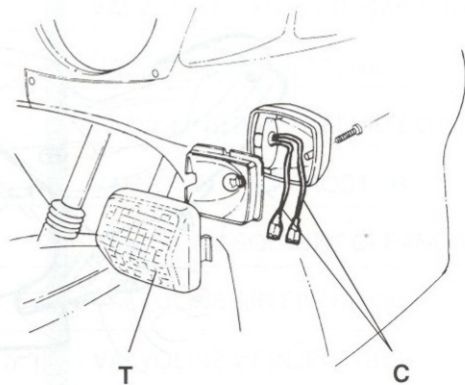


Fig.5 (rimozione fianchetto laterale/smontaggio cavi frecce)

Dopo aver smontato la freccia destra svitare tutte le viti indicate dai punti sulla figura 6 e procedere alla rimozione della modanatura.

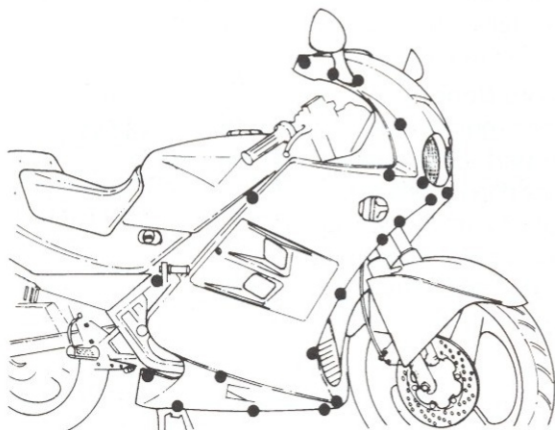


Fig. 6 (disposizione viti fianchetto dx)

RIMOZIONE DEL FIANCHETTO LATERALE SINISTRO

Smontare il trasparente della freccia sinistra, (vedi Fig. 5) scollegare poi i due cavi dal portalampada per consentire la rimozione della fiancata.

Svitare tutte le viti indicate dai punti sulla figura 7 e procedere alla rimozione della modanatura.

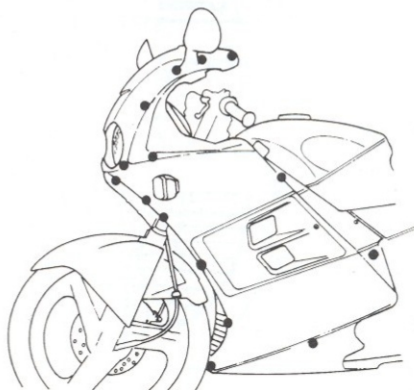


Fig. 7 (disposizione viti fianchetto sx)



RIMOZIONE GRIGLIA ANTERIORE

La griglia anteriore è composta da due parti (Rif. A e B Fig. 8) per semplificare l'accesso alla batteria.

Per questa operazione sarà infatti sufficiente rimuovere la sola parte inferiore (B) svitando le 4 viti ed avere così libero accesso al vano batteria.

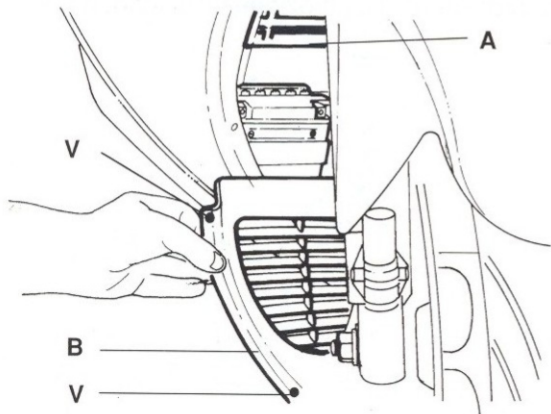


Fig. 8 (rimozione griglia anteriore)

RIMOZIONE DELLA PARTE POSTERIORE

Svitare le due viti (V1 Fig. 9) che fissano la copertura del vano portaoggetti rimuovendola (vedi Fig. 9 Rif. N) svitare poi la vite (V2) all'interno del vano e smontare la sella (Fig. 9 Rif. S). Successivamente svitare la quattro viti (V3) (due a dx e due a sx Fig. 9), e procedere all'eliminazione della modanatura, divaricandola leggermente e sfilandola all'indietro.

Nota Bene:

maneggiare con cura le parti della carenatura dopo averla smontata, facendo attenzione a non segnare; la loro superficie è verniciata.

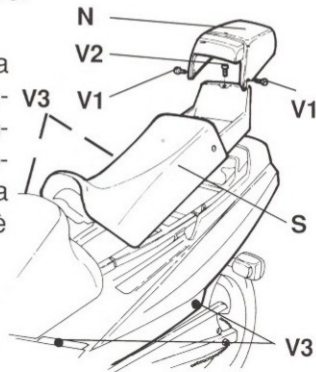


Fig.9 (rimozione parte posteriore)

4.5 CONTROLLO LIVELLO OLIO

Per accedere al motore ed effettuare il controllo del livello dell'olio è necessario smontare la griglia laterale incassata sulla fiancata dx svitando la relativa vite vedi Fig. 21. Svitare il tappo (Fig. 10) e pulire l'astina, reinserire il tappo riavvitandolo, estrarlo nuovamente e ripristinare se necessario il livello fino alla tacca incisa sull'asta (Fig. 10/A).

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

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

4.5.1 CAMBIO OLIO MOTORE

Smontare la fiancata destra, (vedi par. 4.4) svitare i tappi (Fig. 10 Rif. T) posti nella parte inferiore del carter destro e quello di carico (Fig. 10), attendere quindi il completo svuotamento del

carter col ciclomotore in posizione verticale. Eseguire tale operazione a motore caldo.

A operazione terminata richiudere i tappi di scarico controllando le rondelle di tenuta. Introdurre poi 0,750 Kg di olio e controllarne il livello.

Per una buona efficienza e durata del ciclomotore eseguire tale operazione dopo i primi 500 Km e successivamente ogni 2500 Km. Si consiglia di usare olio VALVOLINE SYN TRANS 10 W 30/40.

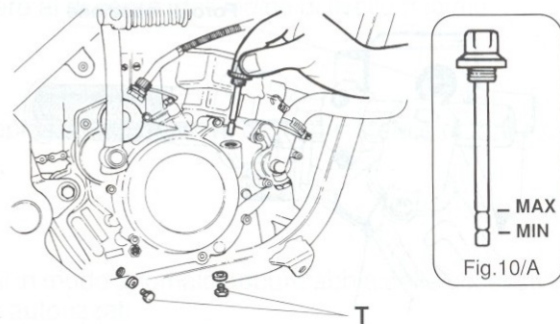


Fig.10 (controllo livello olio - sostituzione olio)



4.6 CONTROLLO LIVELLO OLIO FRENI

Il controllo dell'olio nel circuito dei freni deve essere effettuato mensilmente.

FRENO ANTERIORE:

il livello dell'olio nella pompa deve coprire quasi completamente il foro di ispezione (vedi Fig. 11)

FRENO POSTERIORE:

il livello dell'olio nella vaschetta deve trovarsi sempre entro i limiti MIN e MAX riportati su di essa (Fig.12)

NOTA: i controlli dovranno essere effettuati con la moto verticale in piano.

Qualora il fluido risulti alterato dalla presenza di scorie o d'acqua è necessario sostituirlo integralmente. Si consiglia di usare sempre olio **VALVOLINE BRAKE FLUID DOT 3/DOT 4.**

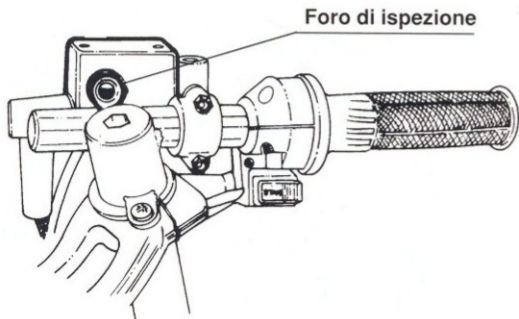


Fig. 11 (controllo livello olio freno anteriore)

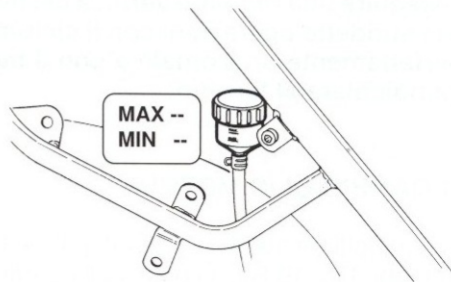


Fig. 12 (controllo livello olio freno posteriore)



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

Il ciclomotore è provvisto di forcella idraulica telescopica, la cui quantità d'olio per stelo è di 200 c.c. si consiglia **VALVOLINE SYN FORK OIL 10**

4.7.1 CAMBIO OLIO FORCELLA

Qualora si abbia l'impressione che la forcella funzioni in modo anomalo oppure abbia 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

Il raffreddamento è del tipo a circolazione forzata, contiene 0,9 litri di liquido refrigerante costituito da una miscela al 25% di soluzione antigelo (si consiglia **VALVOLINE ANTIFROST R**) ed il restante da acqua demineralizzata.

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

con il ciclomotore in posizione verticale, controllare il livello svitando il tappo di carico e controllo, del vaso di espansione (Fig. 13). Accertarsi che il foro interno di comunicazione col radiatore sia completamente coperto dal liquido stesso (vedi Fig. 13), se ciò non accadesse, procedere al rabbocco facendo salire il livello pari al filo superiore del foro stesso; riavvitare il tappo di carico.

NOTA: nel caso in cui si dovesse notare un aumento della temperatura segnata dall'indicatore sul cruscotto del veicolo, verificare il livello del liquido; se è normale, fare verificare il funzionamento della valvola termostatica posta

sulla testata, all'interno del manicotto di mandata.

Verificare periodicamente anche la tenuta di tutte le tubazioni in gomma.

ATTENZIONE:
NON SVITARE MAI IL TAPPO DI CARICO DEL RADIATORE A MOTORE CALDO ONDE EVITARE SCOTTATURE.

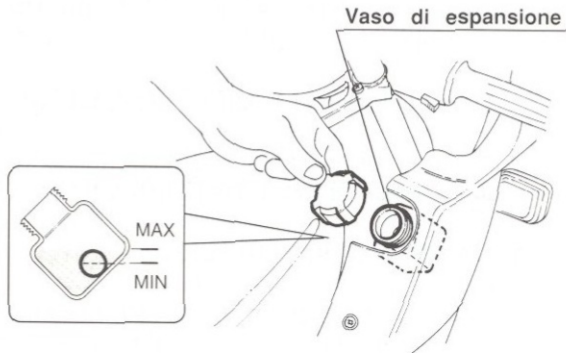


Fig.13 (vaso di espansione)



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 della fiancata dx (vedi par. 4.4) svitare il tappo posto nella parte inferiore della pompa situata sul lato destro del motore (vedi Fig. 14).

NON AVVIARE MAI IL MOTORE SENZA LIQUIDO NEL CIRCUITO.

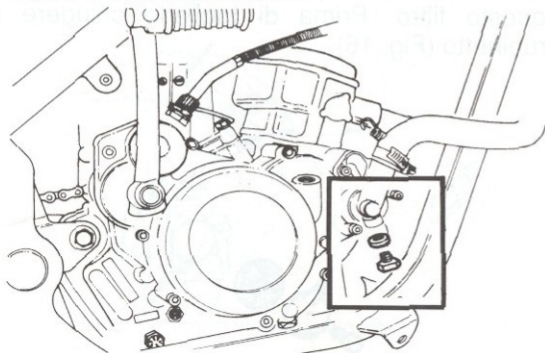


Fig. 14 (sostituzione liquido di raffreddamento)

4.9 FILTRO ARIA

La cassetta filtro è posta nella parte centrale sinistra del ciclomotore. Per accederle occorre smontare la parte posteriore di carenatura. (Vedi par. 4.4). Svitando la vite al centro del coperchio (vedi Fig.15) e togliendolo si potrà estrarre l'elemento filtrante; quest'ultimo dovrà essere lavato con **SOLVENT CLEANER** della **VALVOLINE**.

Dopo averlo spremuto per eliminare tutto il solvente, applicare su tutta la sua superficie un olio per filtri (si consiglia il **VALVOLINE AIR FILTER OIL**) facendo poi uscire l'eccedenza. Esso 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 oppure ogni 2500 Km, ciò dipenderà comunque 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 ovviare ad una perdita di potenza del motore, surriscaldamento ed eccessivo consumo di carburante. Nel caso risulti danneggiato sostituirlo immediatamente.

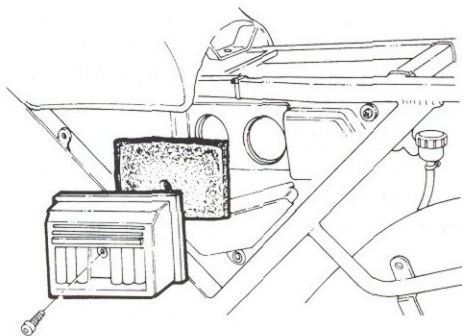


Fig. 15 (sostituzione filtro aria)

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. Prima di toglierlo chiudere il rubinetto (Fig. 16).

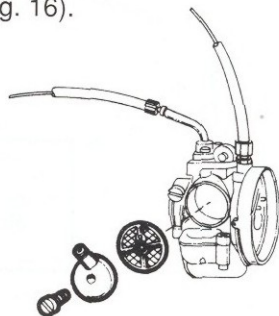


Fig. 16 (filtro del carburatore)



L'altro è situato sul rubinetto all'interno del serbatoio (Fig. 20).

Per pulirlo occorre quindi rimuovere il serbatoio operando nella seguente maniera: smontare la sella (vedi par. 4.4), quindi svitare il dado posto nella parte arretrata del serbatoio (Fig. 17).

Svitare poi i due dadi situati sotto allo stesso nella parte anteriore (Fig. 18).

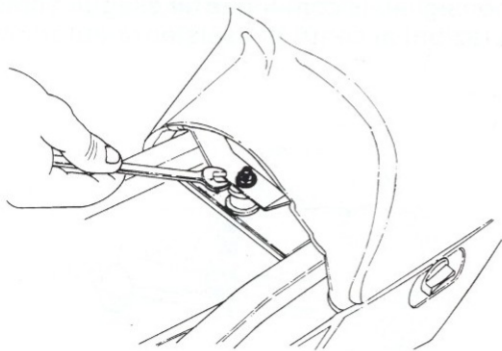


Fig. 17 (rimozione serbatoio - A-)

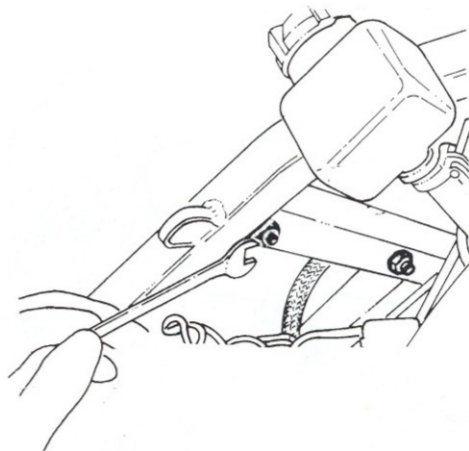


Fig. 18 (rimozione serbatoio - B-)



Dopo avere chiuso il rubinetto, sollevare il serbatoio quel tanto che basta per scollegare il cavo della spia di riserva ed il tubo del carburante (Fig.19).

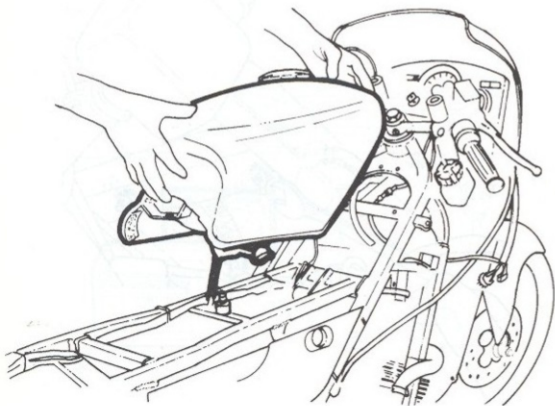


Fig. 19 (rimozione serbatoio - C -)

Vuotare il serbatoio e svitare il rubinetto (Fig. 20). Procedere poi alla pulizia di entrambi gli elementi. Per il montaggio procedere nel senso inverso.

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.

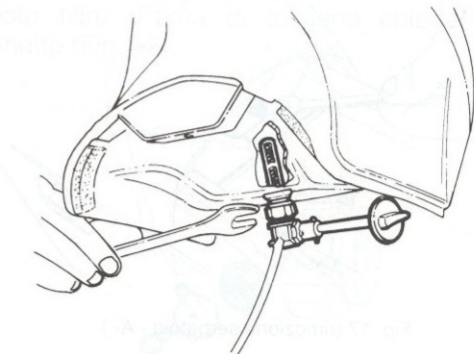


Fig. 20 (filtro serbatoio)

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.

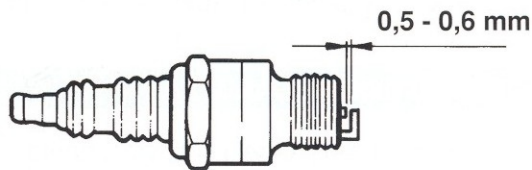
Nel caso il colore fosse completamente diverso, il motore può presentare delle anomalie.

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 ese-

guito ogni 1000 Km e 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 aumentano i depositi carboniosi, si consiglia perciò di usare **VALVOLINE 2T-MIX**, l'uso di candele con grado termico diverso o con filettature improprie possono compromettere gravemente il motore.

SOSTITUZIONE CANDELA

Per accedere alla candela si dovrà smontare la griglia laterale incassata sul fianchetto destro svitando la relativa vite. (vedi Fig. 21). Successivamente eseguire le operazioni precedentemente descritte.

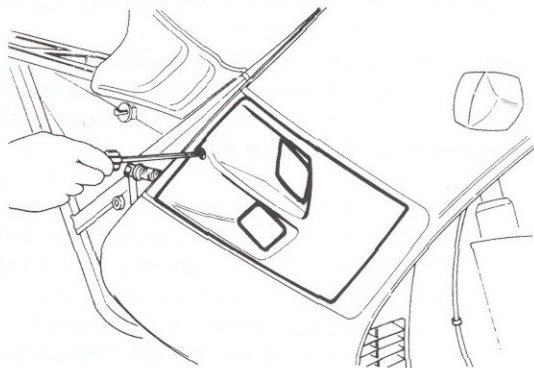


Fig. 21 (accesso alla candela)

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 é elettronico ed è situato sul lato sinistro del motore, per accedervi sarà quindi necessario smontare la fiancata sx della carenatura (vedi par. 4.4 Fig. 7) ed il relativo coperchio di protezione. Il Rotore del volano è dotato di un foro di riferimento contrassegnato da quattro tacche, le quali dovranno essere centrate perfettamente rispetto ad una vite a croce verniciata di bianco ed utilizzata per il fissaggio di una bobina nello statore (Fig. 22).

Per una miglior precisione conviene utilizzare un giravite a croce da inserire nel foro di riferimento del rotore e nella cava della vite.

In questa posizione il pistone si deve trovare a 1,7 mm 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 svitare il dado centrale, estrarre il

rotore servendosi dell'apposito estrattore, quindi allentare le viti di fissaggio della piastra statore e ruotarla fino ad ottenere la giusta fasatura.

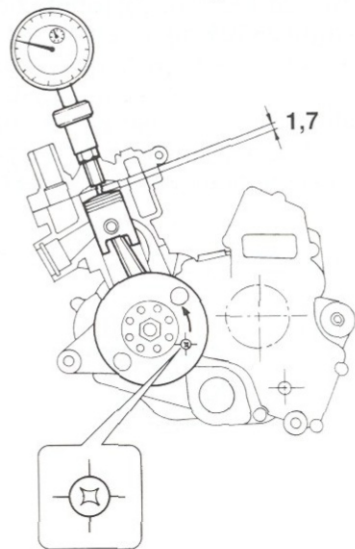


Fig. 22 (messa in fase)

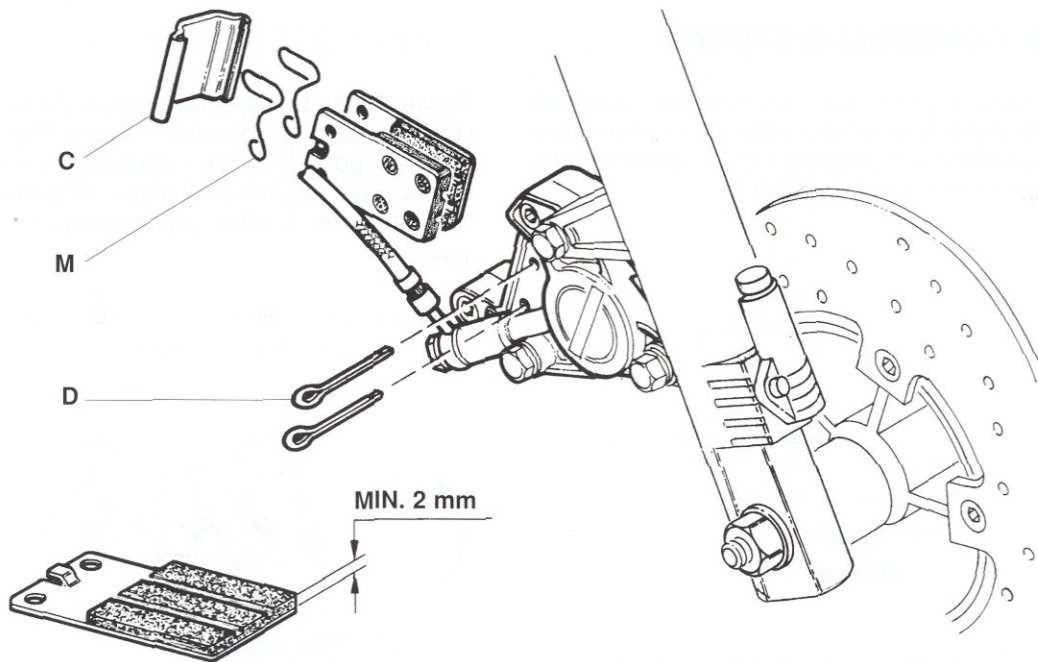


Fig. 24 (spessore minimo pastiglie)

Fig. 25 (estrazione pastiglie freno anteriore)

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. 26).

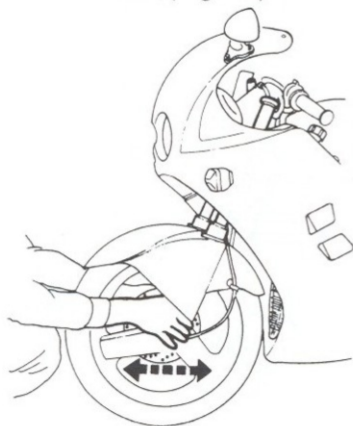


Fig. 26 (verifica gioco cuscinetti canotto)

Qualora si percepisca del gioco procedere come segue:

Togliere le 2 viti A, allentare le 2 viti B e far ruotare i due manubri spingendoli in avanti (Fig. 27). Allentare poi le 3 viti V e il dado D, avvitare poi la ghiera G per recuperare il gioco. A lavoro ultimato restringere il tutto procedendo nel senso inverso.

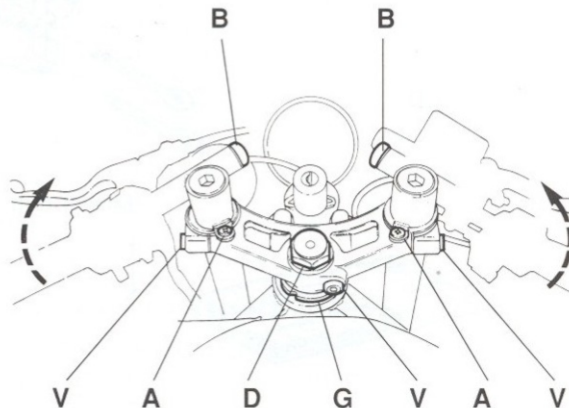


Fig. 27 (regolazione gioco sterzo)



4.15 CONTROLLO FORCELLONE

Controllare periodicamente il gioco del forcellone con il ciclomotore sul cavalletto, spingendo e tirando lateralmente la ruota posteriore. Questo procedimento evidenzia il gioco esistente fra boccole e perno forcellone, (Fig. 28).

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

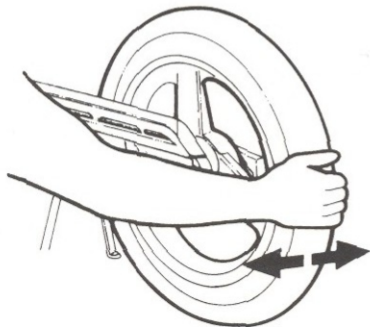


Fig. 28 (controllo gioco forcellone)

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

Quando il ciclomotore viene lasciato fermo per molto tempo, 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 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.

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.



CAP.5 REGOLAZIONI

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





5.1 REGOLAZIONE DEL MINIMO

La regolazione del minimo del carburatore deve essere eseguita ogni qualvolta risulti irregolare. Per una corretta regolazione avviare il motore e scaldarlo finchè raggiunge 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.

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.

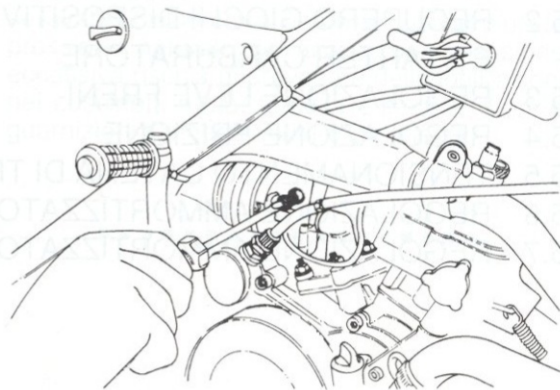


Fig.1 (regolazione minimo)

5.2 RECUPERO GIOCHI DISPOSITIVI GAS, MISCELAZIONE E STARTER CARBURATORE

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).

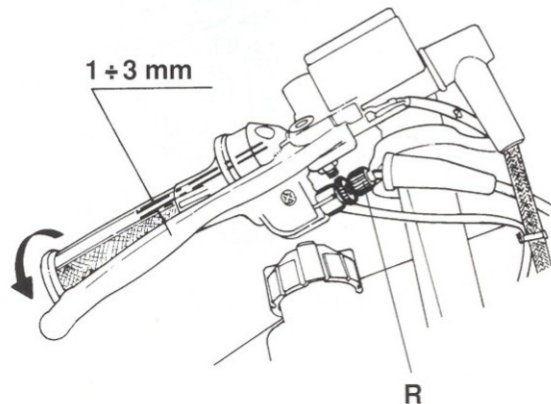


Fig. 2 (regolazione gioco comando acceleratore)

Nel caso non corrispondesse a suddetto valore agire sul registro (Rif. R Fig. 2) posto all'ingresso del cavo nel comando gas.

Per il recupero dei giochi alle trasmissioni di comando della pompa di miscelazione del gas e dello starter carburatore, agire sulle rispettive regolazioni (vedi Fig 3). Allentare i controdadi Rif. C e intervenire sui registri Rif. R, svitandoli il gioco diminuisce, avvitandoli aumenta. Ricordarsi poi di serrare bene il controdado.

NOTA: La trasmissione di comando della pompa di miscelazione deve avere un gioco di 1 mm (vedi Fig. 4) 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.

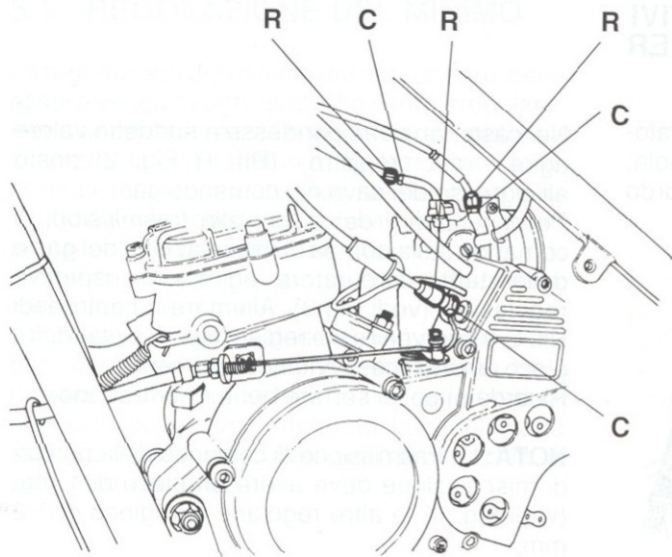


Fig. 3 (recupero giochi dispositivi gas, miscelazione e starter carburatore)

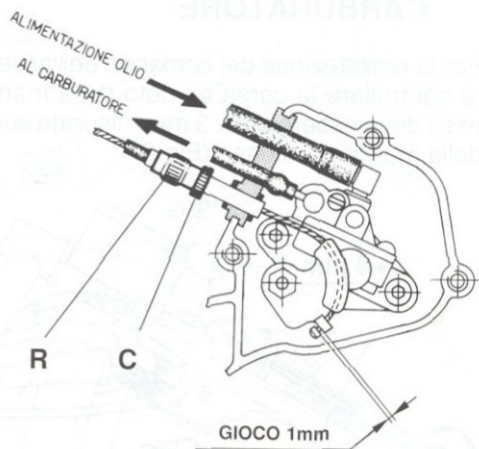


Fig. 4 (regolazione gioco miscelatore)

5.3 REGOLAZIONE LEVE FRENI

Il ciclomotore è provvisto anteriormente e posteriormente di freni idraulici a disco. Essi non necessitano di alcuna regolazione e la manutenzione va limitata al controllo del livello liquido freni, (vedi par. 4.6).

L'usura dei dischi 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 registrarli.

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.

5.4 REGOLAZIONE FRIZIONE

La frizione non richiede, normalmente, altra regolazione che quella della tensione del cavo, utilizzando il registro posto sul comando sinistro (Fig. 5) e quello sul motore (Fig. 6).

La leva di comando deve sempre avere una corsa a vuoto di circa $3 \div 4$ mm prima di iniziare il disinnesto della frizione (è bene controllare periodicamente questa funzione).

Per regolare il gioco allentare il controdado Rif. C ed agire sul registro R (Fig.5/6).

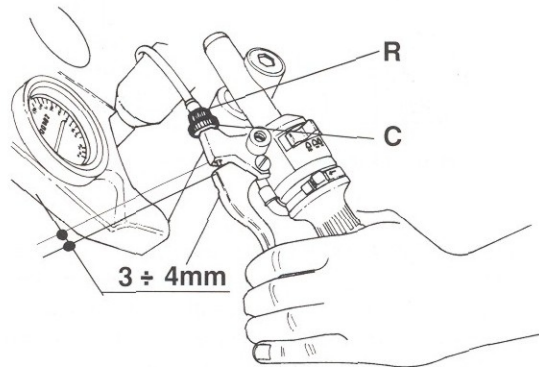


Fig.5 (regolazione frizione)

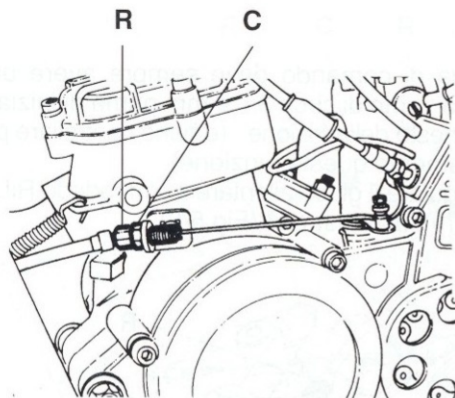


Fig. 6 (registrazione frizione parte motore)

Svitando il gioco diminuisce, avvitando aumenta. Ricordarsi di serrare bene il controdado. 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

5.5 TENSIONAMENTO CATENA DI TRASMISSIONE

Per una più lunga durata della catena di trasmissione è opportuno, ogni 1.000 Km, controllare la sua tensione e se necessario regolarla. Pulirla bene togliendole tutta la sporcizia depositata e poi lubrificarla; si consiglia di usare **VALVOLINE CCL catene spray**.

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 figura 7 è correttamente regolata, altrimenti procedere alla sua registrazione.

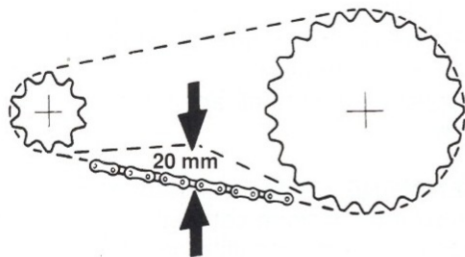


Fig.7 (giusto tensionamento catena)

Per la registrazione, lasciando il veicolo nelle condizioni sopra descritte (sul cavalletto e con la catena nel punto più teso), allentare il dado A del perno ruota ed agire con una chiave a brugola sui tendicatena (Fig. 8 Rif. B), verificando tramite le apposite tacche di riferimento che la ruota posteriore risulti allineata.

Tensorare della quantità descritta in figura 7.

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

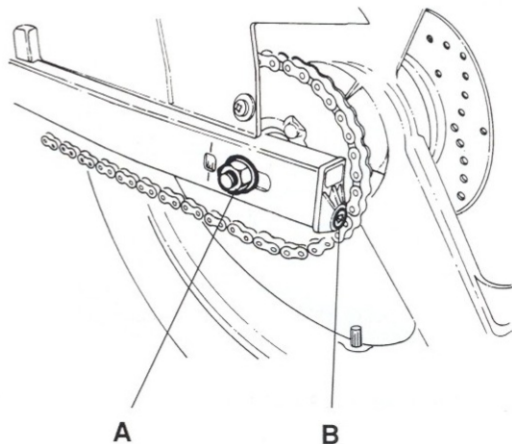
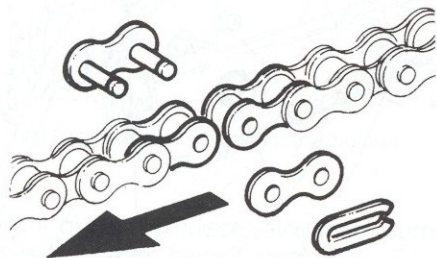


Fig.8 (tensionamento catena)



Per smontare la catena dal ciclomotore, togliere il giunto dopo avere sfilato 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.9).



SENSO DI ROTAZIONE

Controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti eccessivi giochi o degli impuntamenti sui denti (Fig.10) oppure maglie gruppate.

Se fossero presenti tali anomalie, sostituire la catena.

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.

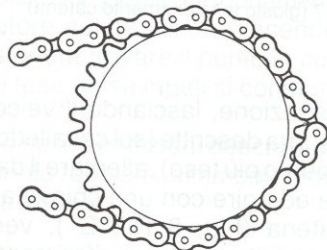


Fig. 10 (esempio dente impuntato)

5.6 REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE ANTERIORE

Per conservare un buon assetto, e quindi maggior sicurezza anche in caso di brusche frenate, la sospensione anteriore è stata dotata del dispositivo di frenaggio dell'affondamento "ANTI-DIVE".

Agendo sul pomello di regolazione (Rif. P Fig. 11) si potrà scegliere la taratura ideale fra quattro diverse; ruotandolo in senso orario dalla posizione uno alla quattro, si avrà in ciascuna di esse un graduale aumento del frenaggio degli ammortizzatori compiuto dal dispositivo stesso. Per avere la sospensione più libera in affondamento ruotare il pomello in senso antiorario, dalla posizione quattro alla uno.

NOTA: il dispositivo è presente su entrambe le gambe della forcella, è indispensabile per cui eseguire la medesima taratura su ciascuno di essi.

Gli ammortizzatori anteriori non necessitano di altre particolari regolazioni, è necessario però

che in entrambe le gambe della forcella 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.

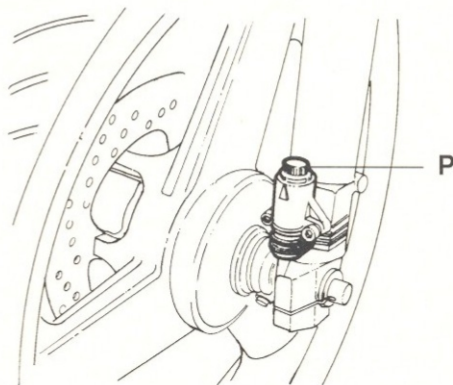


Fig. 11 (taratura dispositivo ANTI-DIVE)



5.7 REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Nell'ammortizzatore posteriore può essere variata la precarica della molla allentando il controdado C ed agendo sul dado D (Fig. 12/13).

La precarica può essere aumentata di 11 mm avvitando il dado, oppure diminuita di 5 mm svitandolo, rispetto alla misura originale di 175 mm (vedi Fig. 13). Ristringere il controdado C ad operazione effettuata.

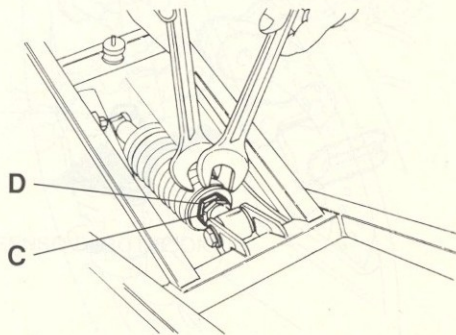


Fig.12 (regolazione ammortizzatore posteriore)

NOTA: in caso di rimozione dell'ammortizzatore, fare attenzione durante la fase di montaggio, al suo senso; la sospensione dovrà infatti presentare la scritta "ALTO" nella parte superiore (vedi Fig. 13).

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

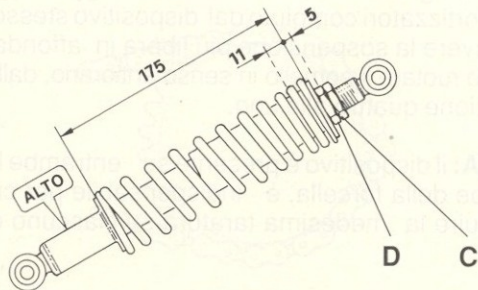


Fig.13 (parametri per la regolazione dell'ammortizzatore)

CAP.6 PARTI ELETTRICHE

- 6.1 ELENCO COMPONENTI ELETTRICI
- 6.2 FARO ANTERIORE
 - 6.2.1 SOSTITUZIONE LAMPADE
 - 6.2.2 REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO
- 6.3 FANALINO POSTERIORE (sostituzione lampadina)
- 6.4 CRUSCOTTO (sostituzione lampadine)
- 6.5 INDICATORI DI DIREZIONE (sostituzione lampadine)
- 6.6 FUSIBILE E RELAIS (sostituzione)
- 6.7 VERIFICA LIVELLO ELETTROLITA





6.1 ELENCO COMPONENTI ELETTRICI

l'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi principali:

GENERATORE

BIFARO ANTERIORE

BIFARO ANTERIORE

FANALINO POSTERIORE

INDICATORE DI DIREZIONE

ILLUMINAZIONE STRUMENTI

SPIE CRUSCOTTO

RELAIS

BATTERIA

INTERMITTENZA

Volano alternatore 12V. 110W

2 lampade a bulbo 12V. 15W (scodellino)

lampada tuttovetro 12 V 5 W.

lampada biluce 12V. 5W
12V. 10W } BA 15d

lampada 12v 10w ba 15s

1 lampada tuttovetro 12V 1,2 W T5

2 lampade tuttovetro 12V 3 W W2,1 x 9,5 d

integrali con la gemma 12V 1,5W

12V 20/30A. Bosch 0332 204 150

GB4 L - B 12V 4AH

12 V. simultanea di tipo elettronico incorporata nel dispositivo di regolazione posto all'interno della griglia di ispezione destra.



6.2 FARO ANTERIORE

6.2.1 SOSTITUZIONE LAMPADINE

Per accedere alle lampade del faro anteriore è necessario smontare la parte anteriore del cupolino, (vedi par. 4.4) quindi svitare i due dadi situati sui silent-block (Rif. S Fig. 1), premere nella parte centrale inferiore del bifaro, vincendo la forza della molla di regolazione del faro stesso e sfilare il tutto verso l'alto (vedi Fig. 1).

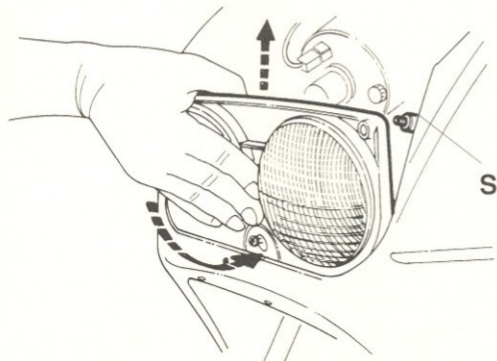


Fig. 1 (rimozione bifaro)

Sostituzione lampada luce anabbagliante (Rif. A Fig. 2): rimuovere la cuffia di gomma (Rif. G) dalla sua sede, ruotare lateralmente la linguetta di contatto (Rif. L) e procedere alla sostituzione della lampada bruciata.

Sostituzione lampada luce di posizione (Rif. P): rimuovere la cuffia di gomma (Rif. G) dalla sua sede, successivamente estrarre la lampada bruciata sostituendola.

Per rimontare il tutto, procedere nel senso inverso.

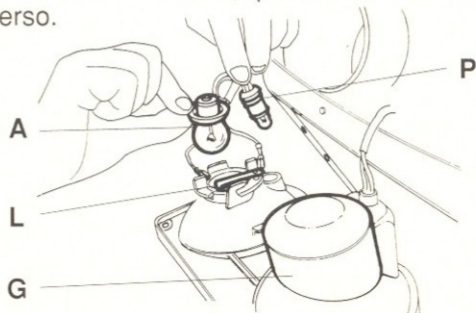


Fig. 2 (sostituzione lampadine)



6.2.2 REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO

L'orientamento del fascio 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 del centro del proiettore da 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. 3).

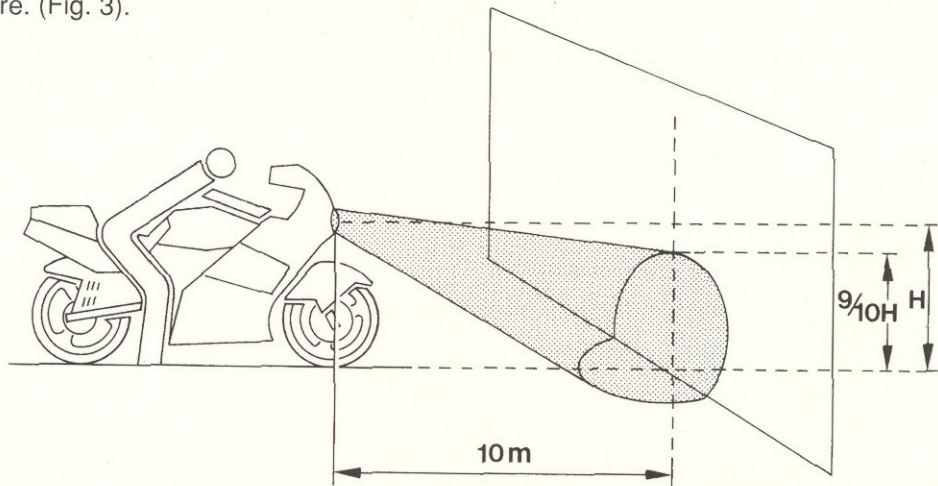


Fig.3 (parametri per orientamento fascio luminoso)



6.3 FANALINO-POSTERIORE (sostituzione lampadina)

Per eseguire detta regolazione agire sulla vite di registro posta sotto il fanale (Fig. 4). Svitandola il fascio luminoso si alza, avvitandola si abbassa.

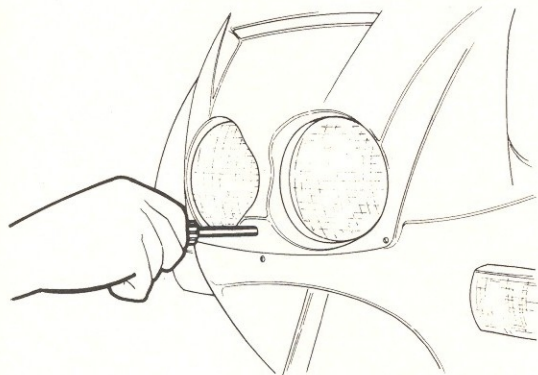


Fig. 4 (orientamento fascio luminoso)

Per accedere alla lampadina delle luci di posizione e arresto è necessario rimuovere la modanatura posteriore (vedi par. 4.4).

Successivamente svitare le due viti (Rif. V Fig. 5) che fissano il trasparente (Rif. T) e sostituire la lampadina con innesto a baionetta, (Rif. L) rimontare poi il trasparente e la modanatura.

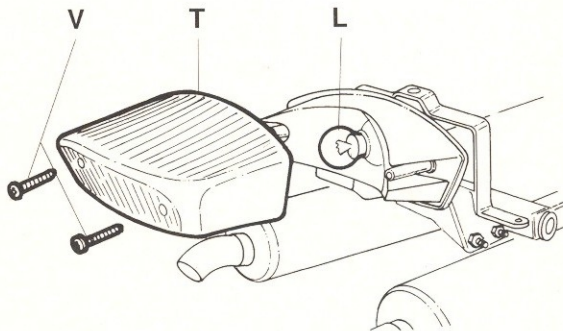


Fig. 5 (faro posteriore, sostituzione lampadina)



6.4 CRUSCOTTO (sostituzione lampadine e spie)

Per accedere alle lampadine dell'illuminazione contachilometri, contagiri e termometro dell'acqua è necessario smontare la parte anteriore del cupolino (vedi par. 4.4) ed estrarre il portalampada (Rif. P Fig. 6) inserito nella parte inferiore dello strumento interessato, quindi sfilare la lampada (Rif. L Fig. 6) anch'essa inserita a pressione rimpiazzandola con una nuova.

Per la sostituzione delle spie del cruscotto (Rif. S Fig. 7) è necessario estrarle verso l'alto e sfilare i faston dai relativi terminali. Rimpiazzare poi con una nuova spia.

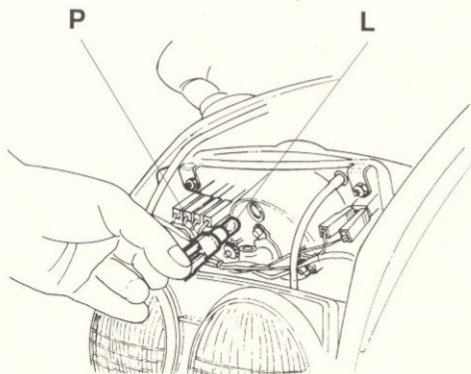


Fig. 6 (sostituzione lampadine strumenti)

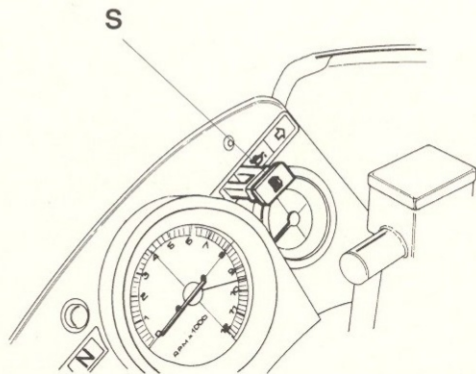


Fig. 7 (sostituzione spie)



6.5 INDICATORI DI DIREZIONE (sostituzione lampadine)

Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione anteriori e posteriori, occorre rimuovere il trasparente; sostituire la lampadina con innesto a baionetta e rimontare procedendo nel senso inverso (Fig. 8).

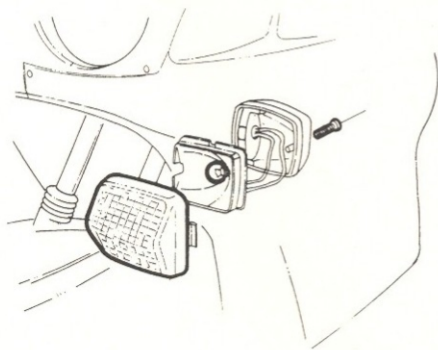


Fig. 8 (sostituzione lampadine frecce)

6.6 FUSIBILE E RELAIS (sostituzione)

Il circuito di avviamento elettrico è provvisto di un fusibile da 10A che lo protegge da eventuali anomalie e da un relais posto sul suo fianco che comanda il motorino di avviamento. Per l'accesso rimuovere la griglia laterale incassata sul fianchetto destro svitando la relativa vite (Fig. 9).

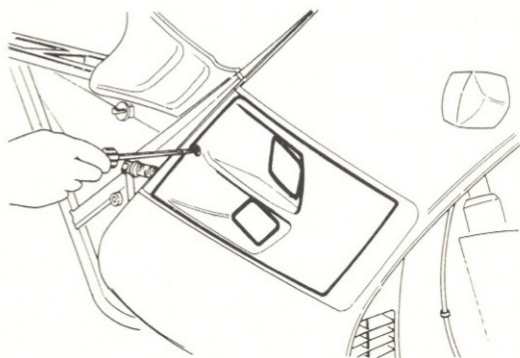


Fig. 9 (accesso al fusibile e relais)



6.7 VERIFICA DEL LIVELLO DELL'ELETTROLITA

Per la sostituzione del fusibile (Rif. F Fig. 10) è sufficiente estrarlo dalla propria sede rimontandone uno di uguale capacità; per il relais (Rif. R Fig. 10) 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.

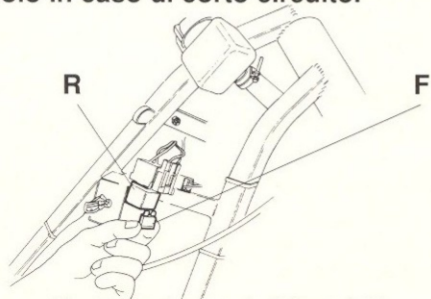


Fig. 10 (sostituzione fusibile e relais)

Per accedere alla batteria, smontare la griglia anteriore inferiore svitando le quattro viti (vedi Fig. 11 e par. 4.4). Rimuovere poi il coperchietto di protezione posto sopra di essa sganciando l'elastico che lo blocca.

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.

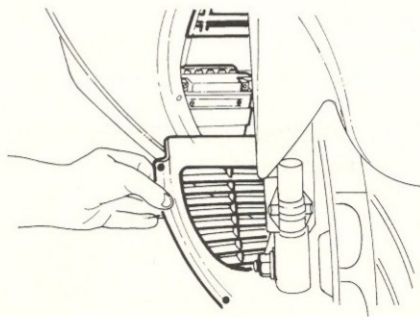


Fig. 11 (accesso batteria)



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 non vi siano strozzature o otturazioni.

NOTA BENE:

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.

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 con un amperaggio di 1/10 della potenza della batteria scarica. 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.

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.