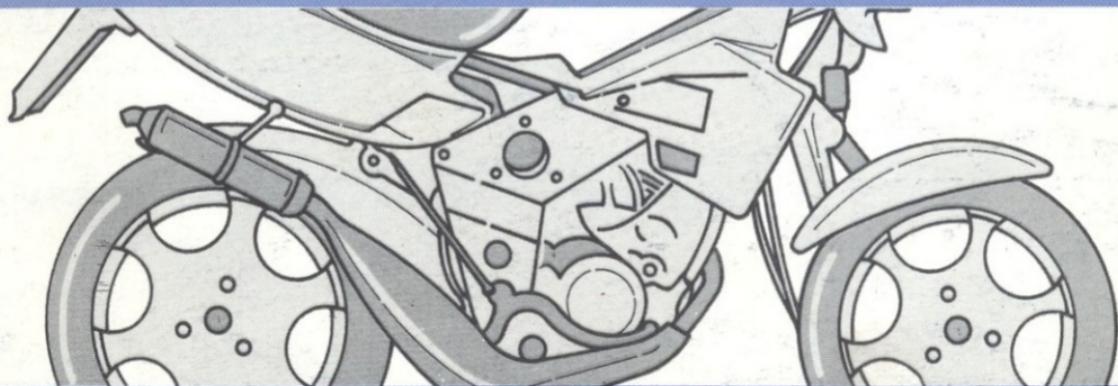


Lighty

Evoluzione



USO E MANUTENZIONE

INDICE

CAP.1 INFORMAZIONI GENERALI

1.1	Sicurezza di guida	Pag.	6
1.2	Carico	6	
1.3	Dati per l'identificazione	7	
1.4	Serbatoio carburante (capacità e riserva)	7	
1.5	Serbatoio olio (capacità e riserva)	8	
1.6	Pneumatici	9	

CAP.2 CONOSCERE LA PROPRIA MOTO

2.1	Dati tecnici	12
2.2	Identificazione elementi principali	14
2.3	Cruscotto e comandi (funzioni)	16
2.4	Chiavi e avviamento	17

CAP.3 NORME PER L'USO

3.1	Rodaggio	20
3.2	Controlli prima dell'utilizzo	20
3.3	Utilizzo del mezzo	21
3.4	Consigli per la guida	23
3.5	Inconvenienti di funzionamento (cosa fare in caso di emergenza)	23

CAP.4 MANUTENZIONE

4.1	Manutenzione generale e cura della moto	26
4.2	Scheda di manutenzione periodica	27
4.3	Tabella dei lubrificanti	28
4.4	Smontaggio carenature	29
4.5	Controllo livello olio motore	30
	4.5.1 Cambio olio motore	30
4.6	Controllo livello olio freni	31
	4.6.1 Cambio olio freni	32
4.7	Controllo livello liquido di raffreddamento	32

4.7.1	Sostituzione liquido	Pag.	34
4.8	Filtro aria	34	
4.9	Carburatore (pulizia filtri)	35	
4.10	Candela	36	
4.11	Messa in fase accensione	38	
4.12	Controllo freni (verifica usura e sostituzione)	39	
4.13	Controllo sterzo	43	
4.14	Controllo forcellone monobraccio	44	
4.15	Arresto prolungato (cosa fare in caso di...)	44	
4.16	Controllo serraggi	45	
CAP.5 REGOLAZIONI			
5.1	Regolazione del minimo	48	
5.2	Recupero giochi dispositivi gas e miscelazione	48	
5.3	Regolazione leve freni	50	
5.4	Regolazione frizione	51	
5.5	Tensionamento catena di trasmissione	51	
5.6	Regolazione sospensioni anteriore e posteriore	54	
CAP.6 PARTI ELETTRICHE			
6.1	Elenco componenti elettrici	56	
6.2	Faro anteriore	57	
	6.2.1 Sostituzione lampadine	57	
	6.2.2 Regolazione fascio luminoso	58	
6.3	Fanalino posteriore (sostituzione lampadina)	59	
6.4	Cruscotto (sostituzione lampadine)	60	
6.5	Indicatori di direzione (sostituzione lampadine)	60	
6.6	Fusibile e relai (sostituzione)	61	
6.7	Batteria (verifica livello elettrolita)	62	
	Note	64	



INFORMA

CHE DEL MODELLO IN OGGETTO E' STATA PRODOTTA UNA PRIMA SERIE
DAL N° TELAIO 322001 AL N° 323003,
DI SEGUITO LE SUCCESSIVE

CAP.1 INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1 SICUREZZA DI GUIDA
- 1.2 CARICO
- 1.3 DATI PER L'IDENTIFICAZIONE
- 1.4 SERBATOIO CARBURANTE (capacità e riserva)
- 1.5 SERBATOIO OLIO (capacità e riserva)
- 1.6 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 sulle 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 se 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.

Non guidare con il casco fissato al portacasco per evitare di colpire oggetti che causerebbero la perdita di controllo del motorino.

1.2 CARICO

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

il peso complessivo in ordine di marcia é di 159 Kg (ciclomotore + conducente).

Consente un carico per un peso massimo lordo di 179 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

I numeri di omologazione e di telaio sono impressi sul canotto sterzo (Fig. 1 rif. A).

I dati per l'identificazione del motore (modello MINARELLI) sono visibili nella parte sinistra posteriore dello stesso (Fig. 2 rif.B).

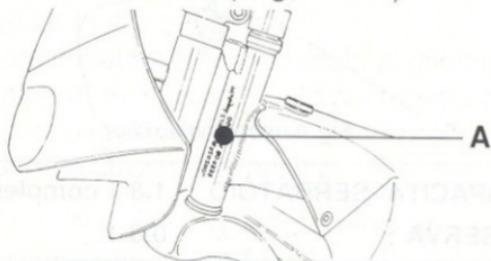


Fig. 1 (N° identificazione telaio)

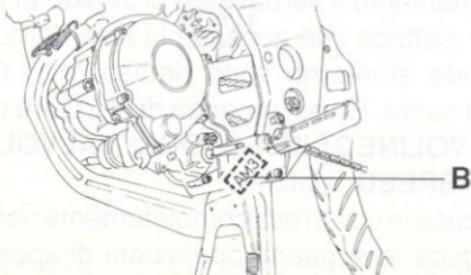


Fig. 2 (N° identificazione motore)

1.4 SERBATOIO CARBURANTE (capacità e riserva)

Per l'accesso al serbatoio, sbloccare la serratura della sella con l'apposita chiave e ribaltarla come in Fig.3 , rimuovere il tappo svitandolo.

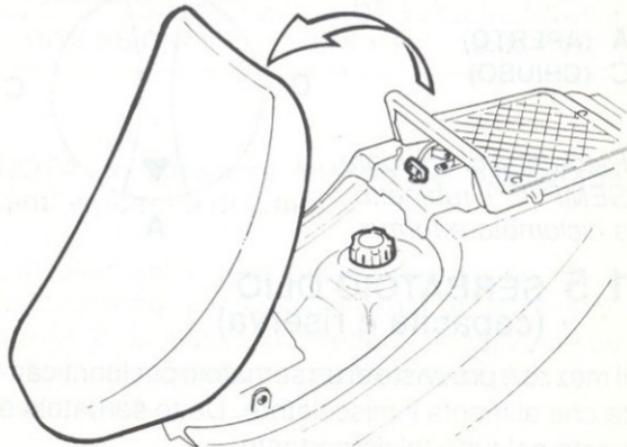


Fig. 3 (rifornimento carburante)



CAPACITA' SERBATOIO : 7 l complessiva

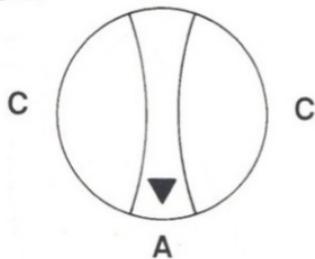
RISERVA : 1,5 l

Alimentare il serbatoio con benzina (miscela al 2% durante il periodo di rodaggio).

Il rubinetto del serbatoio è situato nella fiancata destra ed ha tre posizioni:

A (APERTO)

C (CHIUSO)



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

1.5 SERBATOIO OLIO (capacità e riserva)

Il mezzo è provvisto di un serbatoio per lubrificante che alimenta il miscelatore. Detto serbatoio è posto nel tubo telaio portante.

Per l'introduzione dell'olio è necessario togliere il tappo a pressione situato alla sommità del serbatoio vedi figura 4.



Fig. 4 (rifornimento olio)

CAPACITA' SERBATOIO : 1,8 l complessiva

RISERVA : 0,8 l

Internamente il serbatoio è provvisto di un contatto elettrico che accende la spia della riserva quando all'interno sono rimasti circa 0,8 l di lubrificante. Si raccomanda 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:

- a) Riempire a livello MAX il serbatoio con olio.
- b) Svitare e togliere la vite di spurgo posta sulla pompa (Fig. 5 Rif. V).
- c) Attendere che fuoriesca olio ed eventuali bolle d'aria; quando uscirà solamente olio si potrà riavvitare la vite di spurgo.
- d) 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.

1.6 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 x 16"	3,25 x 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.

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 m	1,23
lunghezza max m	1,84
larghezza max m	0,74
altezza max m	1,100
peso a secco kg.	89

Capacità

serbatoio (con riserva)	7 l
olio carter	0,75 l
radiatore acqua	0,8 l
serbatoio olio miscelatore	1,8 l

Motore

Minarelli tipo	AM3
n° cilindri	1
Alesaggio mm	Ø 40,3 x 39
Cilindrata cm ³	49,7
Rapporto di compressione	1,12
Raffreddamento	a liquido

Accensione

Tipo	elettronica
Candela tipo	BOSCH W3 CC
Distanza elettrodi	0,5 ÷ 0,6

Alimentazione

Carburatore "DELL'ORTO"	SHA 14/12 B
Getto max	63
Carburante a miscela di benzina e olio al 2% con miscelatore automatico e serbatoio dell'olio separato.	

Trasmissione

Primaria a ingranaggi	Z = 20/71
Secondaria con catena 1/2" x 3,16" rullo Ø 7,75	
Pignone	1° serie Z=11 2° serie Z=12

Cambio

Tipo a ingranaggi sempre in presa	
Rapporti del cambio :	1° serie 1° Z=11/37 2° Z=18/31 3° Z=22/26
	2° serie 1° Z=11/37 2° Z=17/32 3° Z=21/28



Telaio

Monotrave in tubo di acciaio di grossa sezione con serbatoio olio incorporato + traliccio post. in acciaio portante + 2 piastre portanti in alluminio.

Sospensione anteriore

Braccio oscillante con ammortizzatore idraulico a molla elicoidale.

Sospensione posteriore.

Forcellone oscillante con ammortizzatore idraulico a molla elicoidale.

Impianto elettrico

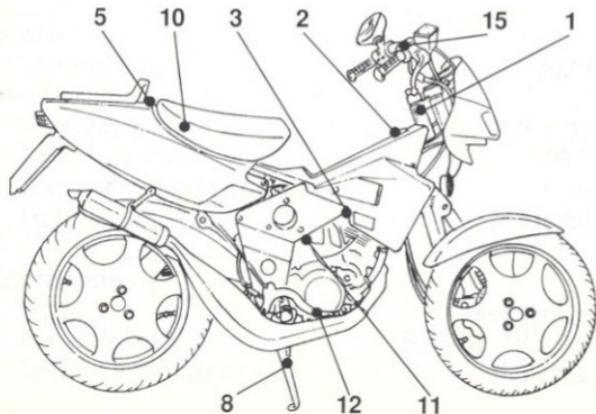
- Proiettore a luce anabbagliante con luce di posizione incorporata.
- Luce di posizione posteriore.
- Avvisatore acustico.
- Indicatori di direzione anteriori e posteriori
- Catadiottro posteriore



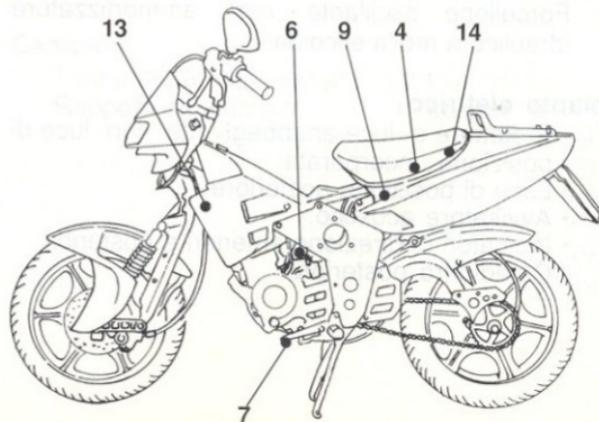
2.2 IDENTIFICAZIONE ELEMENTI PRINCIPALI

- 1 Bloccasterzo
- 2 Tappo olio miscelatore
- 3 Rubinetto carburante
- 4 Tappo carburante
- 5 Serratura sella
- 6 Carburatore
- 7 Leva cambio
- 8 Cavalletto

- 9 Filtro aria
- 10 Cassetta portadocumenti
- 11 Leva starter
- 12 Leva freno posteriore
- 13 Radiatore
- 14 Attacco per casco antifurto sotto la sella
- 15 Dispositivo per avviamento elettrico



Vista destra



Vista sinistra

BLOCCASTERZO

È situato nella parte destra del canotto di sterzo; per bloccarlo inserire la chiave e girare in senso antiorario.

SERRATURA SELLA

Con la stessa chiave del bloccasterzo e interruttore principale è possibile sbloccare la serratura sella posta centralmente nella parte superiore della carenatura.

Per l'apertura inserire la chiave e girare in senso orario.

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 (posizione N vedi figura 1), e quando questa è presente, una spia sul cruscotto avverte il conducente.

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

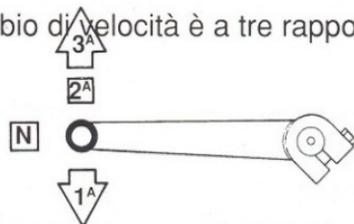


Fig. 1 (azionamento leva cambio)

LEVA STARTER

Situata sul lato destro del carburatore Fig.2, per il suo funzionamento premerla verso il basso. Verrà successivamente disattivata a motore avviato accelerando a fondo.

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

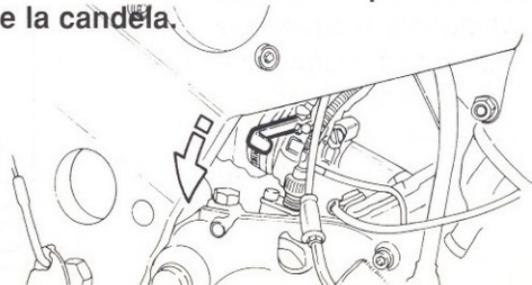
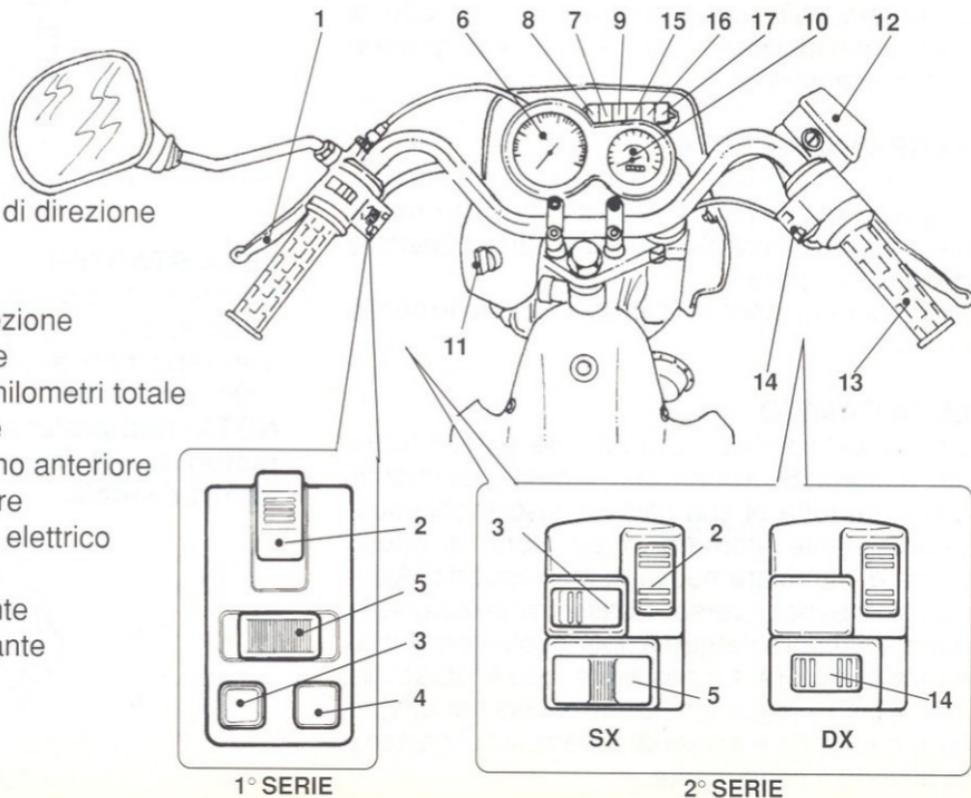


Fig. 2 (leva starter)



2.3 CRUSCOTTO E COMANDI (funzioni)

- 1 Leva frizione
- 2 Interruttore luci
- 3 Clacson
- 4 Arresto motore
- 5 Interruttore indicatori di direzione
- 6 Contagiri
- 7 Spia folle
- 8 Spie indicatrici di direzione
- 9 Spia liquido radiatore
- 10 Tachimetro e contachilometri totale
- 11 Interruttore principale
- 12 Comando pompa freno anteriore
- 13 Manopola acceleratore
- 14 Pulsante avviamento elettrico
- 15 Spia olio miscelatore
- 16 Spia riserva carburante
- 17 Spia luce anabbagliante





2.4 CHIAVI E AVVIAMENTO

L'interruttore principale (Fig.3) controlla i circuiti d'accensione e di illuminazione; il funzionamento é schematizzato in figura.

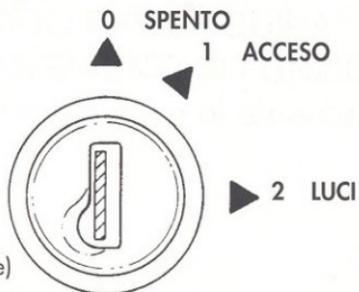


Fig. 1 (interruttore)

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 2.3).

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

AVVIAMENTO: ELETTRICO

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

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.

Nel caso si riscontrasse la mancanza di olio nel serbatoio, evitare di usare il veicolo con normale miscela, in quanto il motore funzionerebbe normalmente, ma costringerebbe la pompa a lavorare a secco danneggiandola irrimediabilmente.

- 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 **VALVOLINE SYN TRANS SAE 10 W 30-40.**

3.2 CONTROLLI PRIMA DELL'UTILIZZO

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

DENOMINAZIONE

CONTROLLI

Carburante
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 del telaio, sospensioni e 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.

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 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).



- 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.
- 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, innestando 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 O, l'arresto del motore può essere eseguito anche tramite l'apposito pulsante situato nel comando a sinistra del manubrio (solo 1° serie). 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 magnete 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:

- Ripristinare il livello con il liquido prescritto.

IMPIANTO FRENANTE DIFETTOSO

- Registrare le trasmissioni nel caso dei freni a tamburo. 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 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 LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
 - 4.7.1 SOSTITUZIONE LIQUIDO
- 4.8 FILTRO ARIA (smontaggio e pulizia)
- 4.9 CARBURATORE (pulizia filtri)
- 4.10 CANDELA
- 4.11 MESSA IN FASE ACCENSIONE
- 4.12 CONTROLLO FRENI (verifica usura e sostituzione)
- 4.13 CONTROLLO STERZO
- 4.14 CONTROLLO FORCELLONE MONOBRACCIO
- 4.15 ARRESTO PROLUNGATO (cosa fare in caso di
- 4.16 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; ogni modello ha in dotazione gli attrezzi per le operazioni di maggiore evenienza.

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

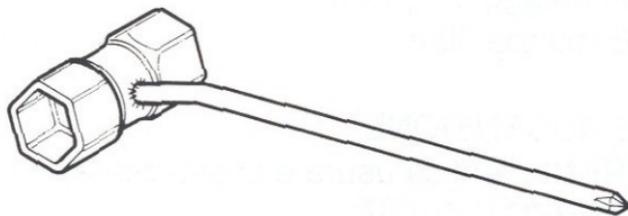


Fig. 1 (chiave in dotazione)



4.2 SCHEDA DI MANUTENZIONE PERIODICA

		Controlli	Sostituzioni	Annotazioni
OLIO MOTORE	Km	1.500	2.500	
CANDELA	Km	1.000	4.500	
FILTRO ARIA	Km	2.500		
FILTRI BENZINA	Km	2.500		
FRENI	Km	2.500		
FRIZIONE	Km	1.000		
SERRAGGIO BULLONI	Km	2.000		
CUSCINETTI STERZO	Km	2.500		
CUSCINETTI RUOTA	Km	10.000		
FORCELLONE	Km	10.000		
LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO	Km	5.000		
CATENA DI TRASMISSIONE	Km	1.000		
LIVELLO BATTERIA	Km	1.000		
CARBURATORE	Km	2.500		



4.3 TABELLA DEI LUBRIFICANTI

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

LUBRIFICANTE	TIPO DI LUBRIFICANTE
OLIO MOTORE	VALVOLINE SYN TRANS SAE 10 W 30-40
OLIO MISCELATORE	VALVOLINE 2T INJECTOR
LUBRIFICANTE PER CATENA	VALVOLINE CCL CATENE

OLIO PER POMPA 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

4.4 SMONTAGGIO CARENATURE

La carenatura è composta da due parti, una anteriore ed una posteriore.

Carenatura anteriore:

svitare le quattro viti (Rif. V Fig. 2) situate sui fianchi della modanatura, estrarre il tappo del serbatoio olio miscelatore e successivamente procedere alla rimozione sollevando la parte anteriore e sfilandola.

Carenatura posteriore:

svitare le quattro viti (Rif. V Fig. 3) situate sui fianchi della modanatura, sollevare la sella sbloccandone la relativa serratura e svitare le quattro viti che fissano il portapacchi. Successivamente procedere alla rimozione divaricandola leggermente e sollevandone la parte posteriore.

NOTA: maneggiare con cura le carenature facendo attenzione a non segnarle, la loro superficie è verniciata.

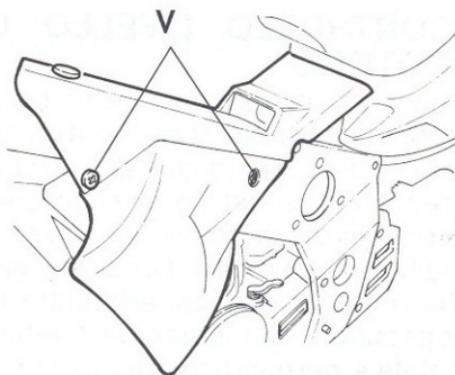


Fig. 2 (smontaggio carenatura anteriore)

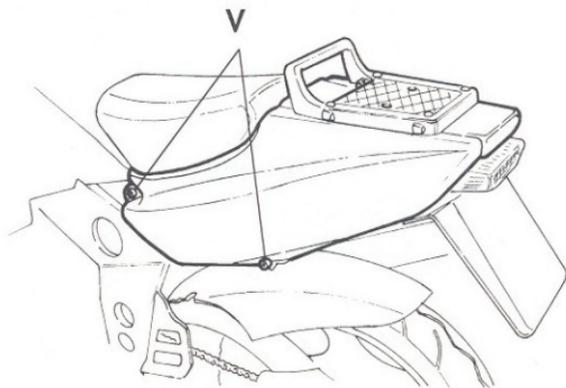


Fig. 3 (smontaggio carenatura posteriore)



4.5 CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Per effettuare il controllo del livello olio motore è sufficiente svitare la vite (Rif. V Fig. 4) posta nella parte destra del carter motore e verificare che il livello dell'olio non sia inferiore o superiore rispetto al foro di ispezione. Ripetere il controllo dopo avere fatto girare il motore per alcuni minuti.

Per una regolare verifica, effettuare le suddette operazioni con il mezzo perfettamente orizzontale e perpendicolare al terreno.

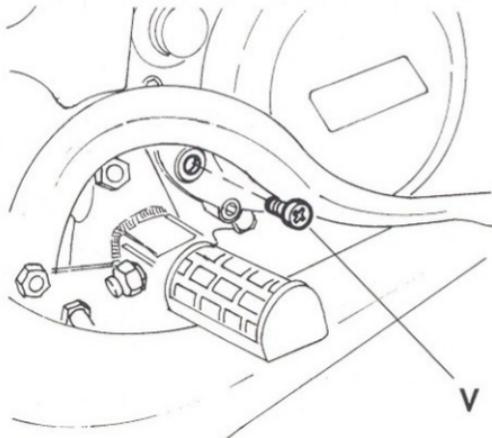


Fig. 4 (controllo olio)

4.5.1 CAMBIO OLIO MOTORE

Svitare il tappo di introduzione olio (Rif. A Fig. 5) e quello di scarico posto nella parte inferiore del carter destro (Rif. B Fig. 6), attendere quindi il completo svuotamento del carter col mezzo in posizione verticale e motore caldo.

A operazione terminata richiudere il tappo di scarico controllando la rondella di tenuta. Introdurre successivamente 0,750 Kg di olio controllando poi il livello (Fig. 4).

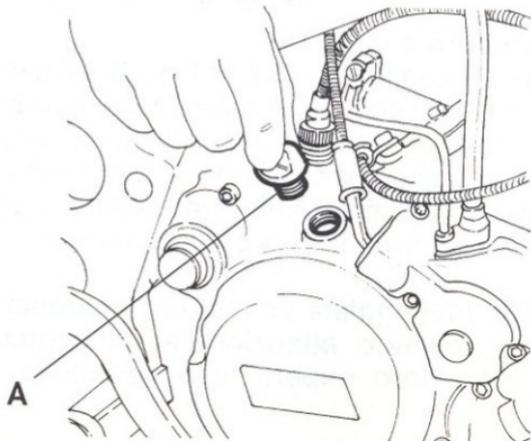


Fig. 5 (tappo introduzione olio)

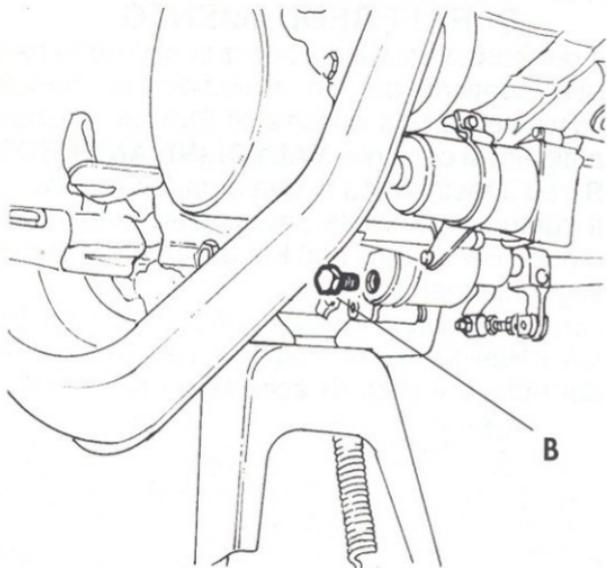


Fig. 6 (sostituzione olio)

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.

4.6 CONTROLLO LIVELLO OLIO FRENI

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. 7).

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 3-4.

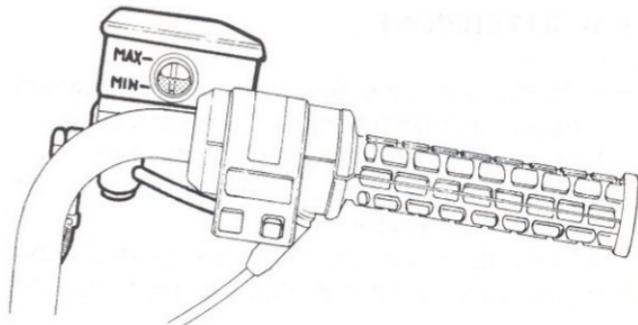


Fig. 7 (controllo livello olio freno)



4.6.1 CAMBIO OLIO FRENI

Fate sostituire il fluido dei freni ed 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 verificano perdite attorno alle guarnizioni.
- Il livello del fluido nel serbatoio deve sempre essere al di sopra dell'indice di livello minimo.

4.7 CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Il raffreddamento è del tipo a circolazione naturale, contiene 0,8 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 di marcia controllare il livello svitando il tappo di carico e controllo del radiatore (Fig. 8) accertarsi che il foro del

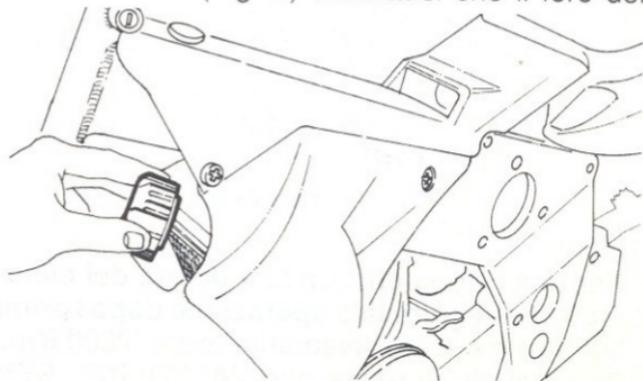


Fig. 8 (controllo livello)



bocchettone di ingresso liquido, visibile all'interno della vaschetta, 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.9), dopodichè 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 la tenuta di tutte le tubazioni in gomma.

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

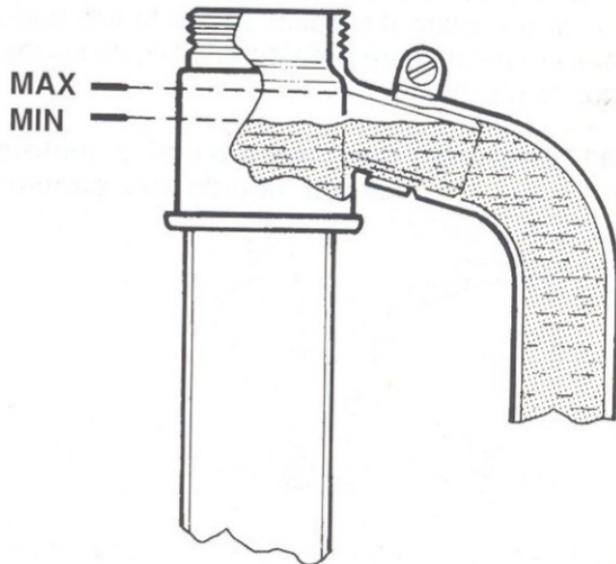


Fig. 9 (livello per rabbocco)



4.7.1 SOSTITUZIONE LIQUIDO

Il liquido di raffreddamento non necessita di alcuna sostituzione, comunque nell'eventualità occorra vuotare il circuito, svitare la vite posta nella parte inferiore della pompa situata sul lato destro del motore Fig. 10.

ATTENZIONE: non avviare mai il motore senza liquido nel circuito.

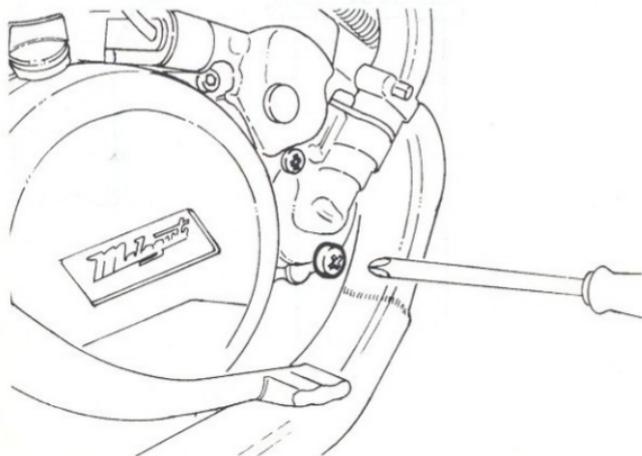


Fig. 10 (sostituzione liquido di raffreddamento)

4.8 FILTRO ARIA

La cassetta filtro è posta nella parte inferiore del motorino. Per accedervi occorre sollevare la sella sbloccandola con l'apposita chiave.

Svitando la vite al centro del coperchio (vedi Fig.11) e togliendolo si potrà estrarre l'elemento filtrante; quest'ultimo dovrà essere lavato con **SOLVENT CLEANER 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 o 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 non avviare ad una perdita di potenza del motore, surriscaldamento ed eccessivo consumo di carburante. Nel caso risulti danneggiato sostituirlo immediatamente.

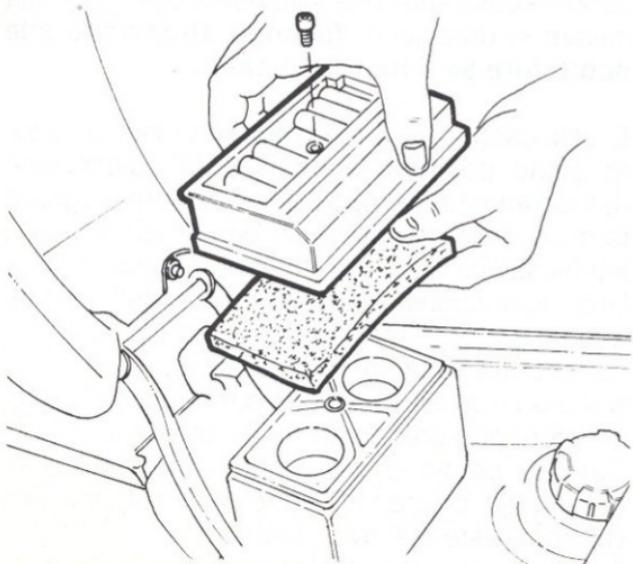


Fig. 11 (sostituzione filtro aria)

4.9 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. 12). Prima di toglierlo chiudere il rubinetto.

L'altro è situato al di sopra della sonda all'interno del serbatoio (Fig.13).

Per pulirlo occorre quindi svuotarlo e togliere la sonda svitandola.

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

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

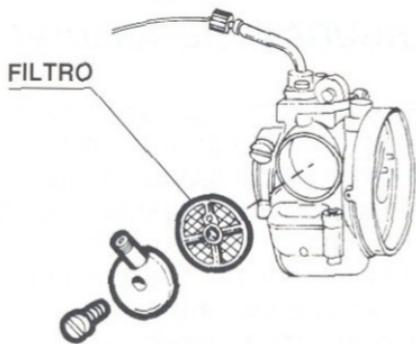


Fig. 12 (filtro del carburatore)

4.10 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

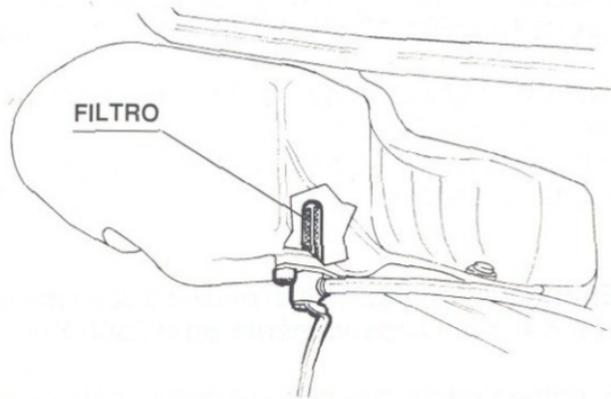
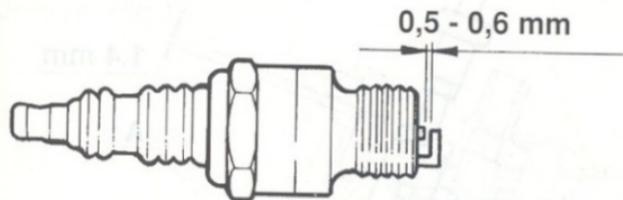


Fig. 13 (filtro del serbatoio carburante-vista laterale dx-)



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 non occorre smontare nulla, è sufficiente entrare, con l'apposita chiave in dotazione, nella carenatura anteriore dalla parte destra.

Successivamente eseguire le operazioni precedentemente descritte.



4.11 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 il relativo coperchio di protezione. Il rotore e lo statore del volano sono dotati di un foro di riferimento, nei quali va inserita una spina di $\varnothing 4$ mm (Fig. 14 Rif. A). In questa posizione il pistone si deve trovare a 1,4 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, smontare il gruppo bobine, quindi allentare le viti di fissaggio della piastra statore e ruotarla fino ad ottenere la giusta fasatura.

Ad operazione effettuata rimontare il tutto procedendo nel senso inverso, prestando particolare attenzione al montaggio della guarnizione del

coperchio di protezione, infatti se malamente montata causa un fastidioso fischio prodotto dal suo sfregamento contro la corona dentata del volano.

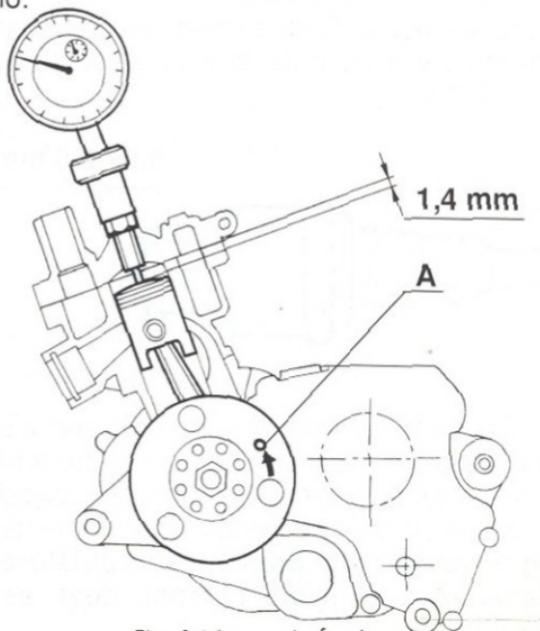


Fig. 14 (messa in fase)



4.12 CONTROLLO FRENI (verifica usura e sostituzione)

Freno anteriore.

Per verificare lo stato del freno a disco (operazione da effettuare ogni 2500 Km) è sufficiente guardare la pinza dalla parte inferiore (Fig. 15), 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. 16).

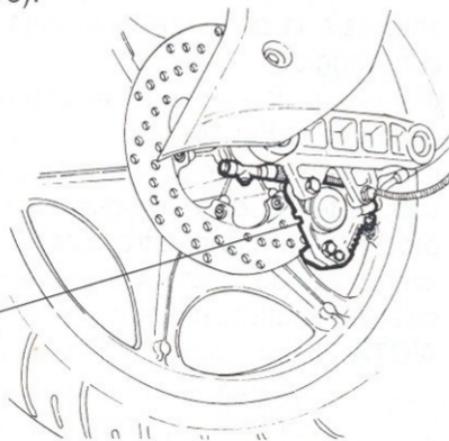


Fig. 15 (verifica stato pastiglie)

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

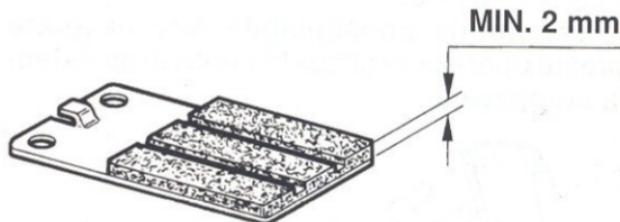


Fig. 16 (spessore minimo pastiglie)

Per la sostituzione smontare il coperchietto (Rif. C Fig.17) 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 (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.

NOTA BENE: se le copiglie sono danneggiate è meglio sostituirle.

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

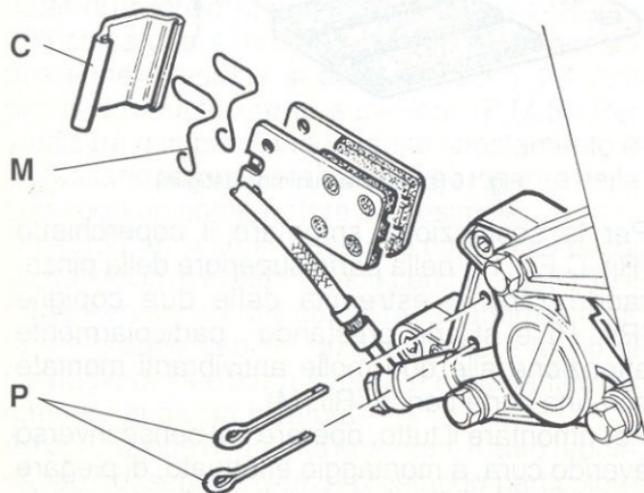


Fig. 17 (estrazione pastiglie freni)

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

- mettere il ciclomotore sul cavalletto;
- smontare il parafango anteriore svitando le tre viti di fissaggio;
- togliere il telaietto di supporto parafango svitando le due viti di fissaggio;
- smontare la pinza frenante svitando le due viti di fissaggio;
- estrarre il coperchietto in plastica al centro del cerchio (Fig.18);
- mettere in corrispondenza lo scasso sul cerchio con la testa della copiglia, successivamente procedere alla sua estrazione (Fig.18);
- svitare il dado e rimuovere la rondella;
- sfilare la ruota completa;

NOTA: non azionare la leva del freno quando la ruota è smontata perchè le pastiglie verrebbero a chiudersi.



Per il rimontaggio operare nel modo seguente:

- infilare la ruota avendo cura di riposizionare la linguetta del rinvio contachilometri nell'apposita sede;
- montare la pinza frenante serrando a fondo le relative viti di fissaggio;
- verificare che il rinvio contachilometri sia parallelo al piano della bielletta in alluminio;
- montare la rondella e il dado sul perno ruota serrandolo a fondo e avendo cura della fase tra il foro sul perno e il dado.
- per agevolare l'inserimento della cupiglia, girare la ruota per ottenere l'allineamento dello scasso con il foro del perno, infilare la cupiglia e divaricare le sporgenze. Chiudere con il coperchio l'alloggiamento.

NOTA: se la cupiglia risulta danneggiata sostituirla prontamente.

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

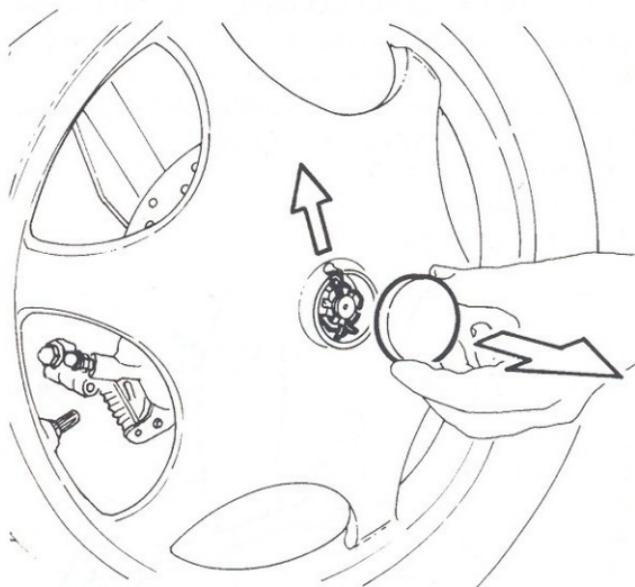


Fig. 18 (rimozione ruota anteriore)



Freno posteriore.

Per verificare l'usura dei ferodi del freno posteriore è necessario smontare la ruota. Per la sua rimozione procedere nel modo seguente:

- sbloccare le tre viti con il ciclomotore in posizione di marcia senza cavalletto;
- mettere il ciclomotore sul cavalletto
- svitare completamente le tre viti
- estrarre la ruota.

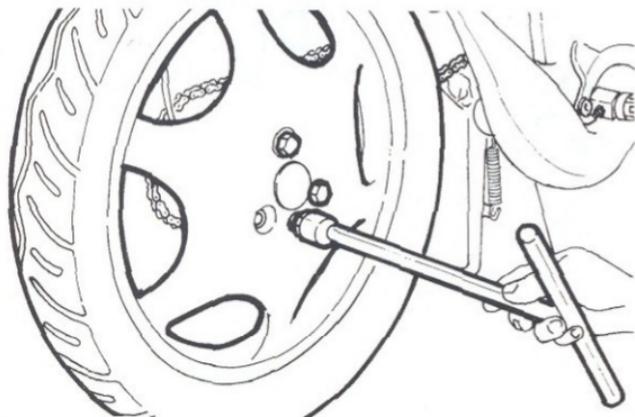


Fig. 19 (rimozione ruota posteriore)

A questo punto si potrà controllare l'usura dei ferodi misurando lo spessore che non dovrà mai essere inferiore ad 1 mm vedi Fig. 20.

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.

NOTA: il montaggio della ruota prevede un serraggio delle tre viti pari a 2,5 Kgm.

Per queste operazioni rivolgersi ai nostri centri autorizzati.

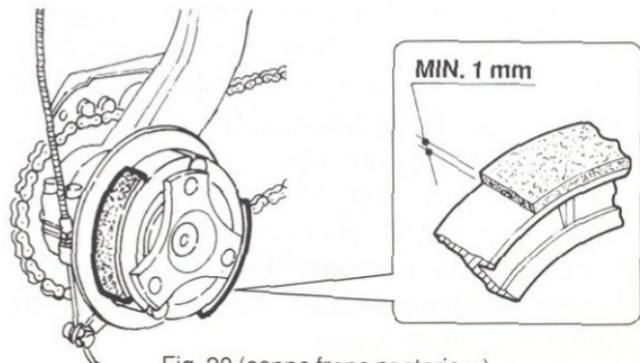


Fig. 20 (ceppo freno posteriore)



4.13 CONTROLLO STERZO

Verificare il gioco delle sfere del canotto sterzo periodicamente mettendo il ciclomotore sul cavalletto e scuotendo il monobraccio nel senso di marcia (Fig.21).

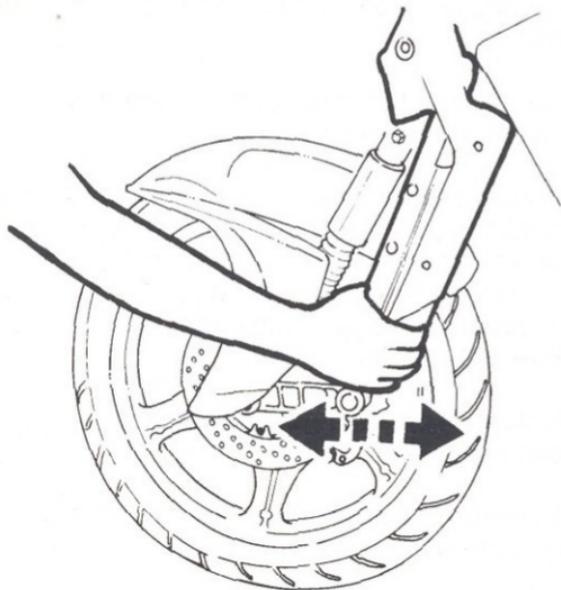


Fig. 21 (verifica del gioco cuscinetti canotto)

Qualora si percepisca del gioco procedere come segue:

allentare il dado **D** e la vite **V** poi avvitare la ghiera **G** per recuperare il gioco (Fig. 22).

Ripetere l'operazione se è ancora presente del gioco. A lavoro ultimato serrare il dado **D** e poi la vite **V**.

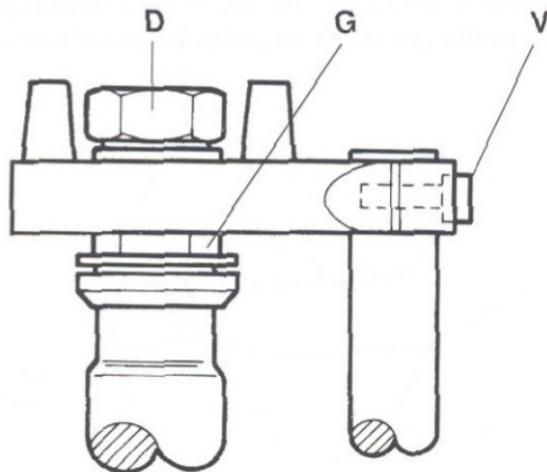


Fig. 22 (regolazione gioco sterzo)



4.14 CONTROLLO FORCELLONE MONOBRACCIO

Il gioco del forcellone può essere controllato spingendo e tirando lateralmente la ruota posteriore. Questo procedimento evidenzia il gioco esistente fra boccole e perno forcellone, (Fig. 23) ed è da eseguire periodicamente.

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

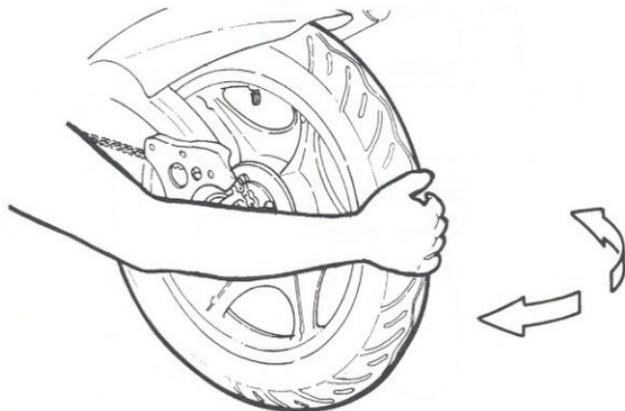


Fig. 23 (controllo gioco forcellone)

4.15 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 ciclomotore per proteggerlo da polvere e sporcizia.
 - 10 Controllare i serraggi prima dell'utilizzo.

ATTENZIONE:

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

4.16 CONTROLLO SERRAGGI

Per la particolare struttura scomponibile del telaio 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 DEL 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 SOSPENSIONI ANTERIORE E 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 finché 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. 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.

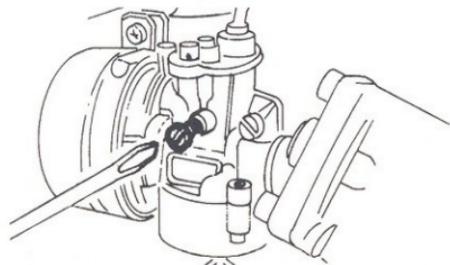


Fig. 1 (regolazione minimo)

5.2 RECUPERO GIOCHI DISPOSITIVI GAS E MISCELAZIONE

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

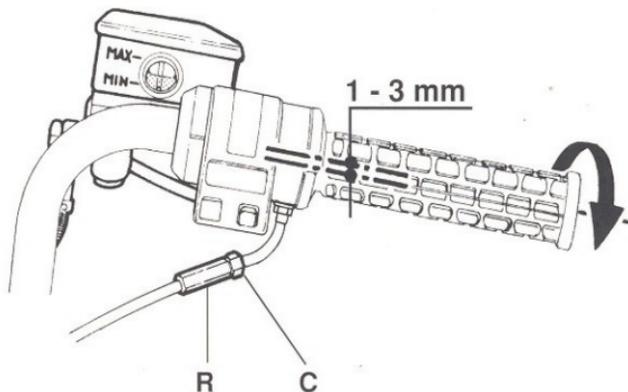


Fig. 2 (regolazione gioco acceleratore)

Per il recupero dei giochi alle trasmissioni di comando della pompa di miscelazione e del gas, agire sulle rispettive regolazioni (Fig. 3-4-5). Allentare i controdadi (Rif. C) e intervenire sui registri (Rif. R), svitandoli il gioco diminuisce, avvitandoli aumenta. Ricordarsi poi di serrare bene i controdadi.

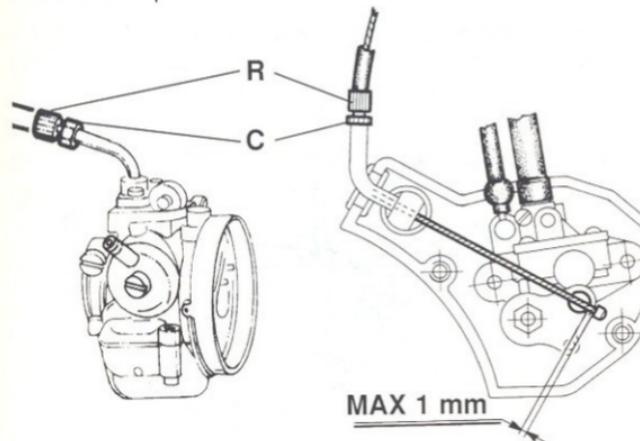


Fig. 3
(regolaz. gioco carburatore)

Fig. 4
(regolaz. gioco miscelatore)

NOTA: la trasmissione di comando della pompa di miscelazione deve avere un gioco di 1 mm (Fig.4) le altre regolarle con gioco di 1-2 mm. Effettuata la regolazione assicurarsi che anche sterzando completamente, a destra e a sinistra, il comando del gas possa ruotare liberamente.

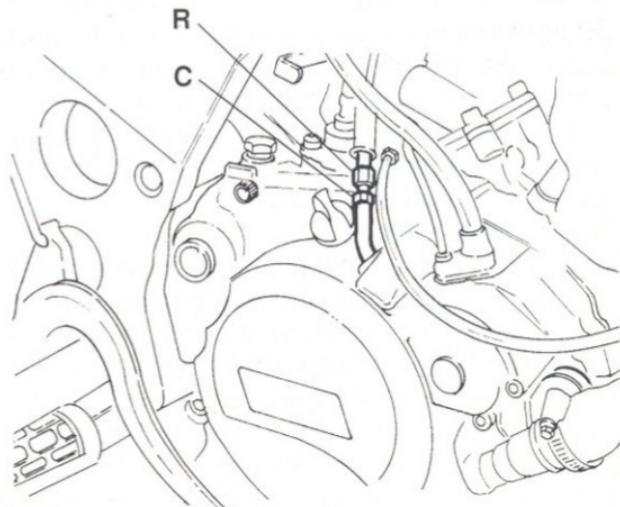


Fig. 5 (miscelatore)



5.3 REGOLAZIONE LEVE FRENI

Freno anteriore

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.

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. 6). Qualora non corrispondesse a tale valore, agire sull'apposito registro situato sull'anello portaceppi. Allentare il controdado (Rif. C Fig. 7); svitando il registro (Rif. R) il gioco diminuisce, avvitandolo aumenta.

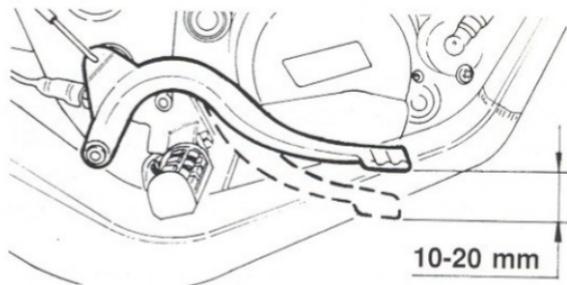


Fig. 6 (escursione comando freno)

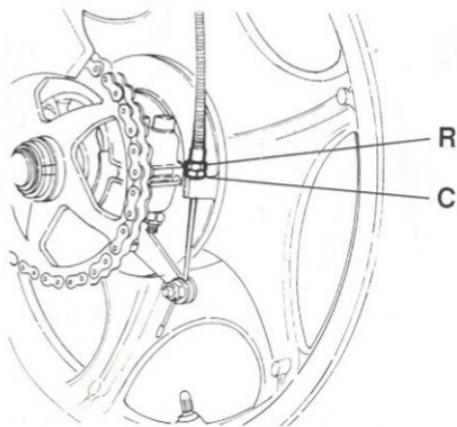


Fig. 7 (regolazione gioco freno)

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. 8). Per regolare questo gioco allentare il controdado (Rif. C) ed agire sul registro (Rif. R). 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.**

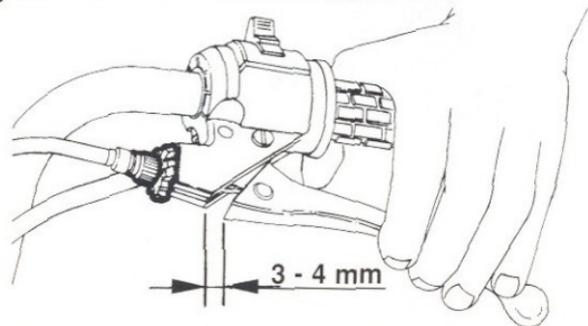


Fig. 8 (regolazione frizione)

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 **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 9 è correttamente regolata, altrimenti procedere alla sua registrazione.

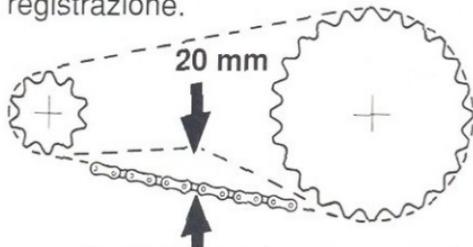


Fig. 9 (giusto tensionamento catena)



Per la registrazione, lasciando il veicolo nelle condizioni sopra descritte (sul cavalletto e con la catena nel punto più teso), allentare le due viti (Rif. A Fig. 10) che bloccano l'eccentrico e le due (Rif. B) che fissano la staffa di ancoraggio.

Inserire un perno passando da un'apertura della corona fino ad arrivare in fondo ad una cava dell'eccentrico, così da rendere solidali ruota ed eccentrico.

Intervenire poi sulla ruota facendole compiere una piccola rotazione.

Tale rotazione dovrà spostare l'asse ruota rispetto all'asse motore quanto basta per tendere la catena.

Nel caso in cui occorra invece allontanarla, compiere la rotazione nel senso opposto.

Ad operazione terminata serrare a fondo entrambe le viti.

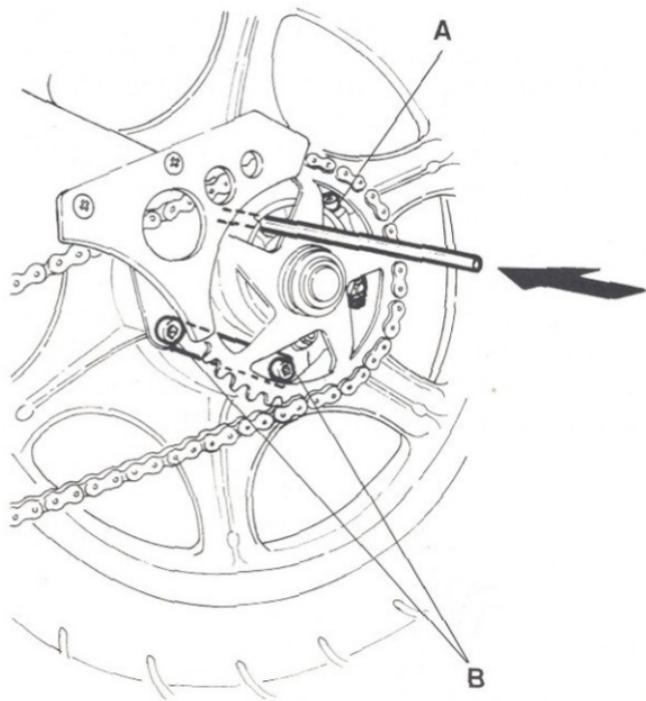
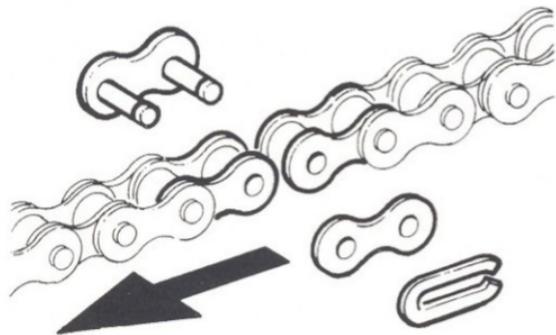


Fig. 10 (tensionamento catena)



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. 11).



SENSO DI ROTAZIONE

Fig. 11 (montaggio giunto catena)

Controllare saltuariamente lo stato di usura della catena e verificare che non presenti eccessivi giochi o degli impuntamenti sui denti (Fig.12) oppure maglie grippate. 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.

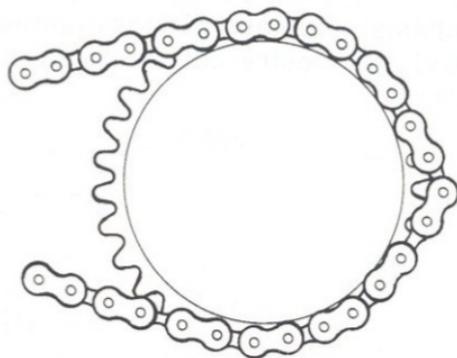


Fig. 12 (esempio di dente impuntato)



5.6 REGOLAZIONE SOSPENSIONI ANTERIORE E POSTERIORE

La sospensione anteriore (ammortizzatore+ monobraccio) non necessita di regolazioni.

Nella sospensione posteriore (ammortizzatore+ forcellone monobraccio) può essere variata la precarica della molla allentando il controdado (Rif. C Fig. 13) ed agendo sul dado (Rif. D).

La precarica può essere aumentata di 10 mm avvitando il dado, oppure diminuita di 5 mm svitandolo, rispetto alla misura originale di 205,5 mm (vedi Fig. 13).

Serrare il controdado ad operazione effettuata.

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

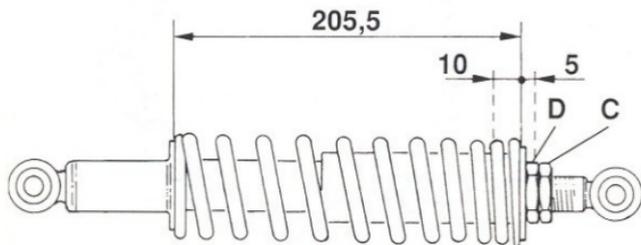


Fig. 13 (parametri per la regolazione dell'ammortizzatore)

CAP.6 PARTI ELETTRICHE



- 6.1 ELENCO COMPONENTI ELETTRICI
- 6.2 FARO ANTERIORE
 - 6.2.1 SOSTITUZIONE LAMPADINE
 - 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 BATTERIA (verifica livello elettrolita)



6.1 ELENCO COMPONENTI ELETTRICI

L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi principali:

GENERATORE

FARO ANTERIORE

FARO ANTERIORE

FANALINO POSTERIORE

INDICATORE DI DIREZIONE

ILLUMINAZIONE STRUMENTI

SPIE CRUSCOTTO

RELAIS

BATTERIA

INTERMITTENZA

volano alternatore 12V 85W

lampada a bulbo 12V 15W (scodellino)

lampada 2,1 x 9,5d 12V 5W

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

lampada 12V 10W ba 15s

lampada tuttovetro 12V 1,2W T5

lampada tuttovetro 12V 1,2W T5

12V 20/30A Bosch 0332 204 150

GB4 L - B 12V 4AH

12V 23W x 2 + 3W 85 C/N



6.2 FARO ANTERIORE

6.2.1 SOSTITUZIONE LAMPADINE

Svitare le 4 viti (Rif. V Fig. 1), tre sulla mascherina ed una sullo spoiler, quindi sfilarla in avanti. Disinnestare poi le connessioni elettriche per avere più libero accesso.

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

Sostituzione lampada luce di posizione:
sfilare il portalampada, successivamente estrarre la lampadina bruciata sostituendola (Fig. 2). Per rimontare il tutto, procedere nel senso inverso per quanto descritto in precedenza.

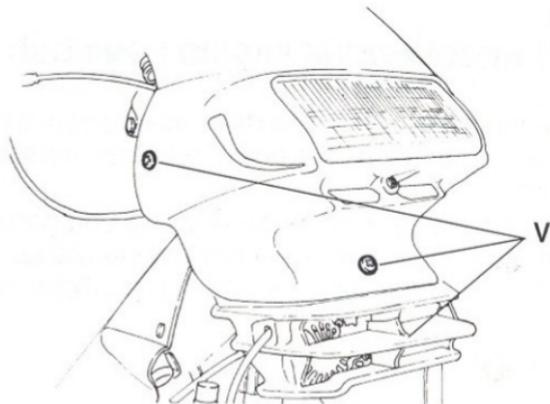


Fig. 1 (rimozione mascherina)



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, mi-

surare 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. 3).

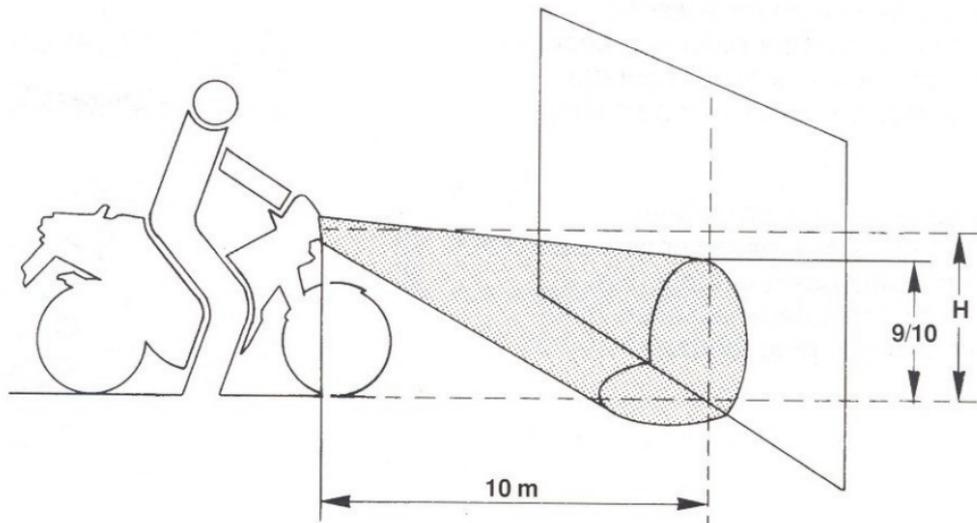


Fig. 3 (orientamento fascio luminoso)

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



Fig. 4 (regolazione fascio luminoso)

6.3 FANALINO POSTERIORE (sostituzione lampadina)

Per accedere alla lampadina delle luci di posizione e arresto è sufficiente svitare le due viti che fissano il trasparente, successivamente sostituire la lampadina con innesto a baionetta, rimontare poi il trasparente (Fig. 5).

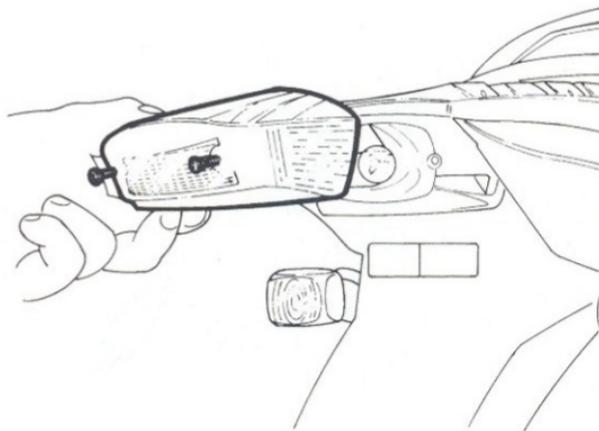


Fig. 5 (fanalino posteriore sostituzione lampadina)



6.4 CRUSCOTTO (sostituzione lampadine)

Per accedere alle lampadine dell'illuminazione contachilometri, contagiri e cruscotto spie, è necessario smontare la mascherina (vedi Cap. 6.2.1) ed estrarre il portalampade dello strumento interessato (Fig. 6), quindi sfilare la lampadina inserita a pressione, rimpiazzandola con una nuova.

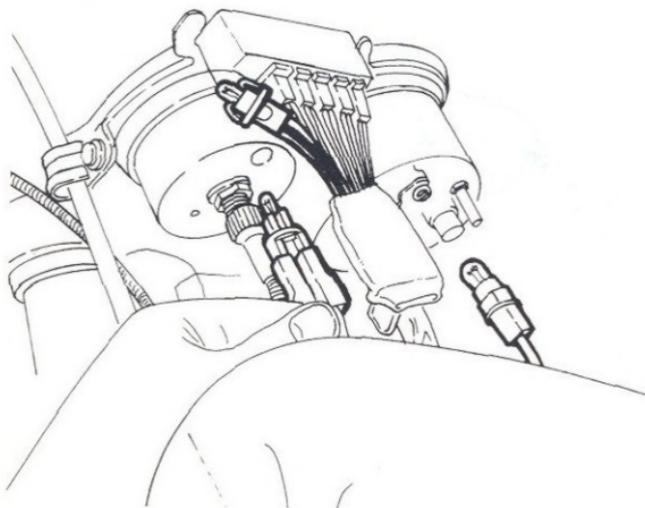


Fig. 6 (sostituzione lampadine e spie cruscotto)

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.7).

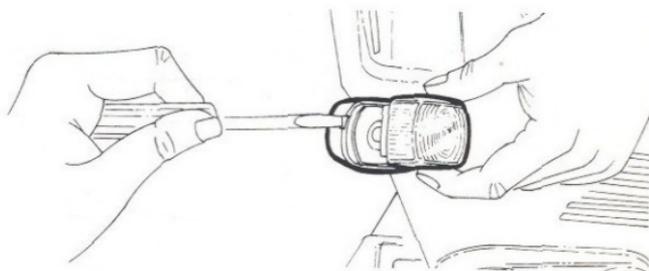


Fig. 7 (sostituzione lampadina freccia)

6.6 FUSIBILE E RELAIS (sostituzione)

Il circuito d'avviamento comprende un fusibile da 10 A che protegge il circuito da eventuali anomalie e da un relais posto al suo fianco che comanda il motorino di avviamento.

Situati vicino al filtro dell'aria, per l'accesso occorre sollevare la sella.

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.

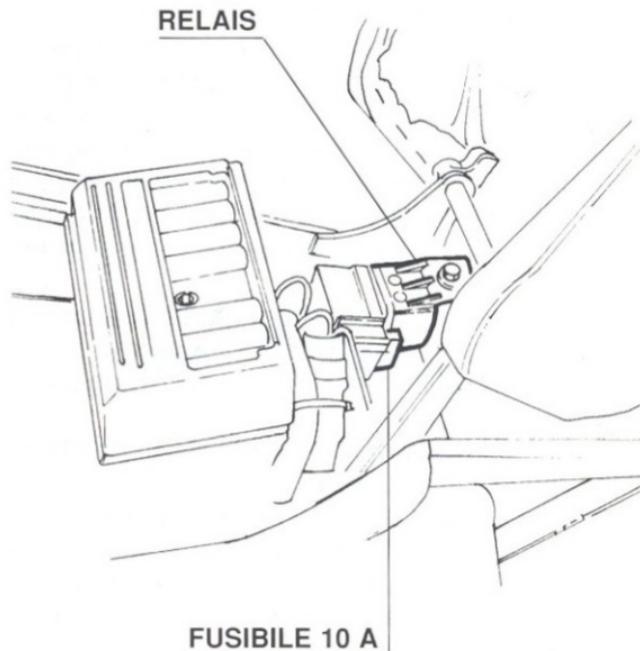


Fig. 8 (sostituzione fusibile e relais)



6.7 BATTERIA (verifica livello elettrolita)

La batteria è situata sotto alla carenatura posteriore in posizione arretrata.

Per l'accesso è sufficiente svitare completamente i due dadi (Rif. D Fig. 9) e successivamente estrarre la batteria dal relativo contenitore. Controllare periodicamente il livello del liquido elettrolitico che deve essere mantenuto in ogni elemento fra gli indici superiore ed inferiore riportati sull'involucro della batteria stessa (vedi Fig. 10).

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.

N.B: 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.

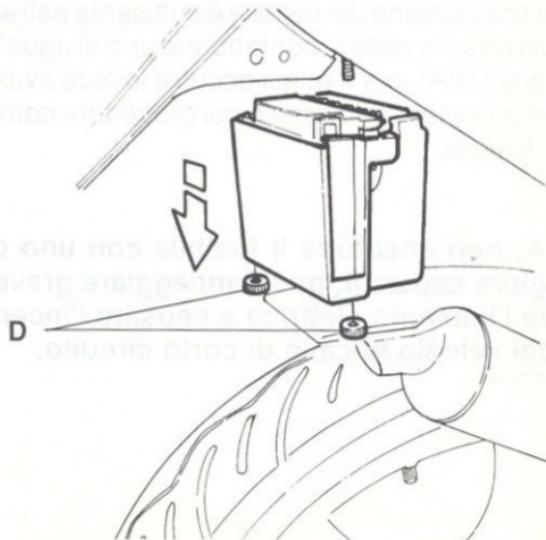


Fig. 9 (accesso alla batteria)



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 dagli 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.

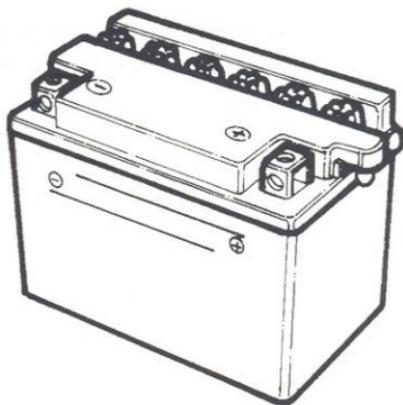


Fig. 10 (batteria)