

evo 4T
250/300
MANUALE DI ISTRUZIONI

Con questo libretto abbiamo voluto darLe le informazioni necessarie per un corretto uso e una buona manutenzione della Sua moto.

Grazie per la fiducia accordata e buon divertimento.

I dati e le caratteristiche indicate sul presente manuale non impegnano la BETAMOTOR S.p.A che si riserva il diritto di apportare modifiche ai propri modelli in qualsiasi momento.

AVVERTENZA

Si raccomanda, dopo la prima ora di allenamento, di controllare tutti i serraggi, con particolare attenzione a:

- Supporti pedane
- Dischi freno anteriore e posteriore
- Raggi ruote
- Bullone ammortizzatore e leveraggio posteriore
- Bulloneria motore
- Corona
- Bulloni scarico

Indice

CAPITOLO 1: CONOSCENZA DEL VEICOLO

Pag.

INDICE ARGOMENTI

Elementi principali.....	8
Dati identificazione veicolo.....	8
Dati identificazione motore.....	8
Cruscotto e comandi.....	8
Dati tecnici.....	9
Schema elettrico.....	10

CAPITOLO 2: FUNZIONAMENTO E UTILIZZO**INDICE ARGOMENTI**

Rifornimento carburante.....	12
Avviamento.....	12
Switch cambio mappatura.....	13
Rodaggio.....	14
Controlli e manutenzione prima e dopo l'utilizzo in fuoristrada.....	14
Lubrificanti e liquidi consigliati.....	15

CAPITOLO 3: MANUTENZIONE E CONTROLLI**INDICE ARGOMENTI**

Circuito di lubrificazione.....	17
Olio motore.....	18
Olio pompa freni.....	21
Spurgo freno anteriore.....	22
Spurgo freno posteriore.....	23
Olio pompa frizione.....	24
Spurgo frizione.....	24
Olio forcelle.....	25
Candela.....	26
Filtro aria.....	27
Controllo generatore accensione.....	28
Freno anteriore.....	29
Freno posteriore.....	30
Liquido di raffreddamento.....	31
Leveraggio sospensione posteriore.....	32
Controlli dopo la pulizia.....	32
Manutenzione programmata.....	33

CAPITOLO 4: REGOLAZIONI**INDICE ARGOMENTI**

Regolazione freni.....	35
Regolazione frizione.....	35
Carburatore.....	36
Regolazione minimo.....	36
Regolazione gioco gas.....	36
Controllo e regolazione gioco sterzo.....	36
Tensionamento catena.....	37
Regolazione sospensione anteriore.....	38
Regolazione ammortizzatore posteriore.....	38

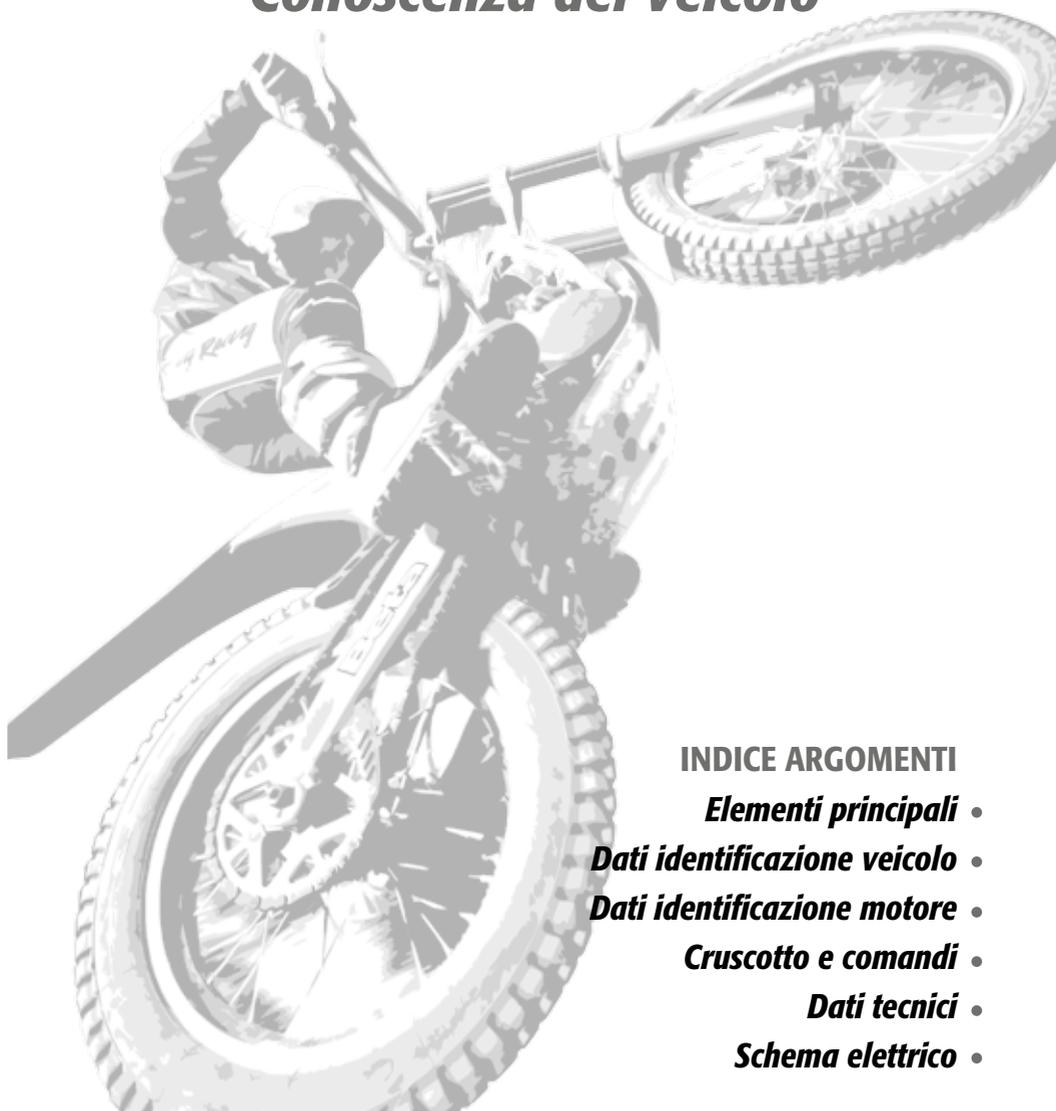
CAPITOLO 5: COSA FARE IN CASO DI EMERGENZA**INDICE ARGOMENTI**

Ricerca del guasto.....	40
-------------------------	----



Capitolo 1

Conoscenza del veicolo



INDICE ARGOMENTI

- Elementi principali •***
- Dati identificazione veicolo •***
- Dati identificazione motore •***
- Cruscotto e comandi •***
- Dati tecnici •***
- Schema elettrico •***



ELEMENTI PRINCIPALI

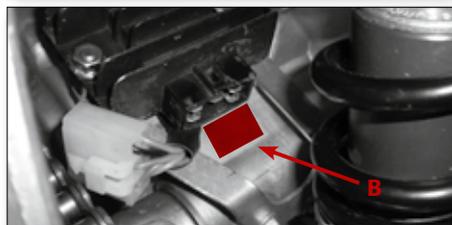
- 1- Scatola filtro 2- Serbatoio carburante 3- Tappo carburante
4- Silenziatore 5- Leva messa in moto



DATI IDENTIFICAZIONE VEICOLO

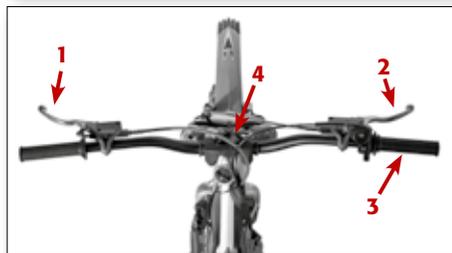
Identificazione telaio.

I dati di identificazione A sono impressi sul canotto di sterzo nel lato destro.



DATI IDENTIFICAZIONE MOTORE

I dati di identificazione B del motore sono impressi nella zona indicata in figura. Per leggerli correttamente è necessario smontare il silenziatore e scollegare il connettore del regolatore.



CRUSCOTTO E COMANDI

- 1 Leva comando frizione
2 Leva freno anteriore
3 Comando gas
4 DIP luci/spengimento

DATI TECNICI

Peso veicolo

- in ordine di marcia (a secco) 72 (kg)

Dimensioni

- lunghezza massima 2005 mm

- larghezza massima 850 mm

- altezza totale 1.115 mm

- interasse 1.305 mm

- altezza sella 660 mm

- luce a terra 310 mm

Pneumatici

- pressione kPa ant. 39-44 / post. 29-34

- dimensioni ant. 2,75- 21" (Tube Type)
post. 4,00 - 18" (X11Tubeless)

Capacità di riempimento

- serbatoio carburante 2.5 (lt)

- liquido circuito di raffreddamento 600 (cc)

- olio motore BARDAHL XT C60 15W50 - 900 (cc)

Sospensione anteriore

- forcella idraulica con steli di 38 mm, regolazione estensione e precarico molla

Contenuto olio nei gambi:

- destro 370cc

- sinistro 350cc

Sospensione posteriore

- monoammortizzatore idraulico progressivo e regolazione in estensione e precarico molla

Freno anteriore e posteriore

- a disco con comando idraulico

Motore

- tipo Monocilindrico, 4 tempi, 4 valvole, SOHC. (ZD3E77)

- alesaggio x corsa 77x53,6 mm vers. 250cc - 84x53,6 mm vers. 300 cc

- cilindrata (cm³) 249,6 - 297

- rapporto di compressione 11,5:1 - 11,4:1

- raffreddamento a liquido

- accensione elettronica digitale a volano magnete alternatore con anticipo variabile

- avviamento kick-starter

- candela NGK CR7EB

Alimentazione

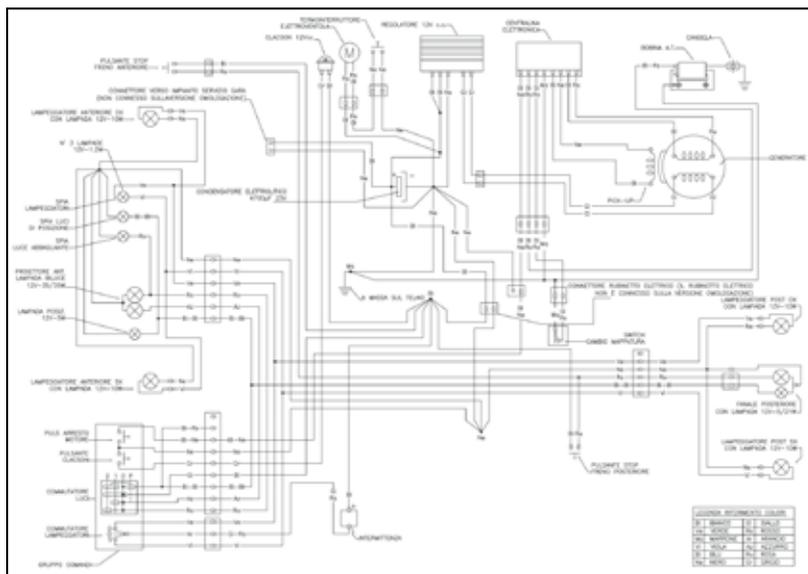
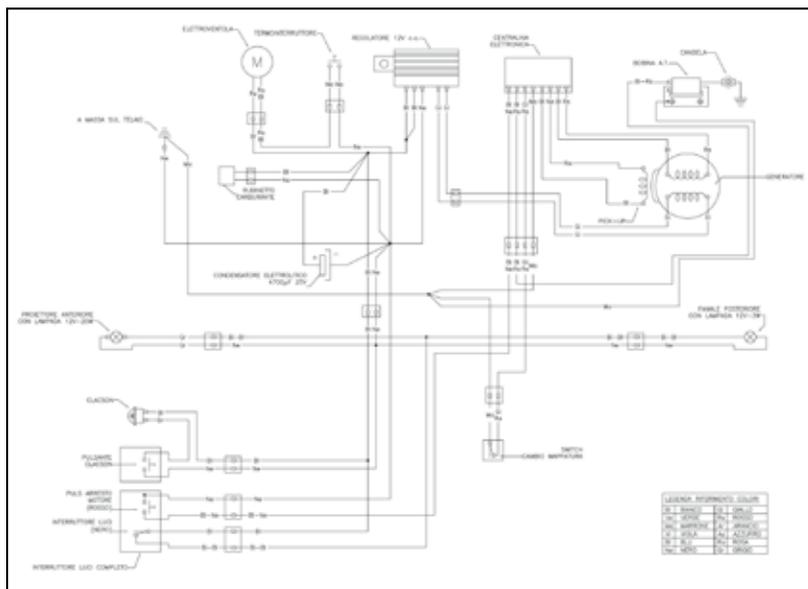
- carburatoreMIKUNI SE BSR33-79

- getto..... 127,5-27.5 max-min

- funzionamento con carburante a benzina senza piombo

SCHEMA ELETTRICO

ATTENZIONE: non far funzionare il motore con regolatore di tensione connesso al generatore elettrico senza aver connesso anche il cablaggio veicolo (impianto centrale). Questo può causare un danneggiamento del regolatore stesso.



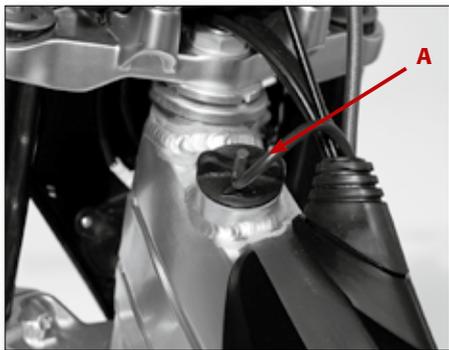
Capitolo 2

Funzionamento e utilizzo



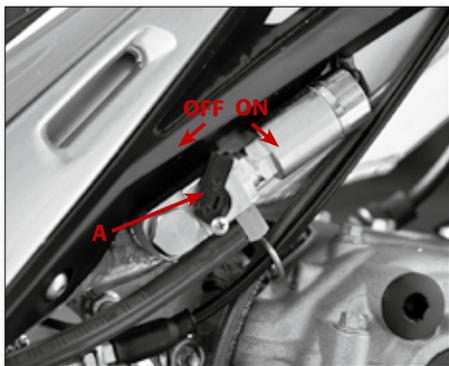
INDICE ARGOMENTI

- Rifornimento carburante •***
- Avviamento •***
- Switch cambio mappatura •***
- Rodaggio •***
- Controlli e manutenzione prima
e dopo l'utilizzo in fuoristrada***
- Lubrificanti e liquidi consigliati •***



RIFORNIMENTO CARBURANTE

Rimuovere il tappo A. La capacità del serbatoio è di circa 2,5 litri.

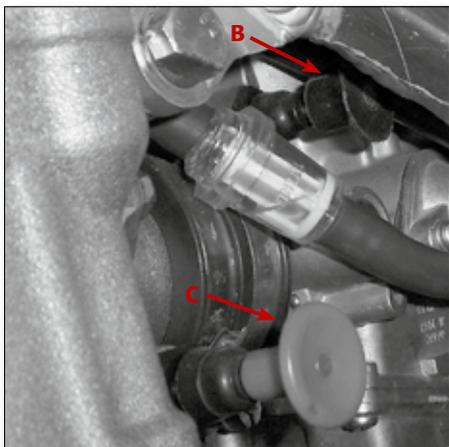


AVVIAMENTO

- 1 Mettere il cambio in folle
- 2 **SENZA** dare gas premere progressivamente sulla leva di messa in moto, evitando colpi bruschi, fino in fondo.

Nota
un lungo periodo di inutilizzo del motore, così come il rovesciamento del veicolo può causare l'abbassamento del livello di carburante nella vaschetta del carburatore con conseguente difficoltà di avviamento.

In tal caso azionare manualmente il rubinetto benzina ruotando la levetta A in posizione aperta (ON) ed seguire nuovamente la procedura di avviamento. Una volta avviato il motore **richiudere il rubinetto (OFF)**.

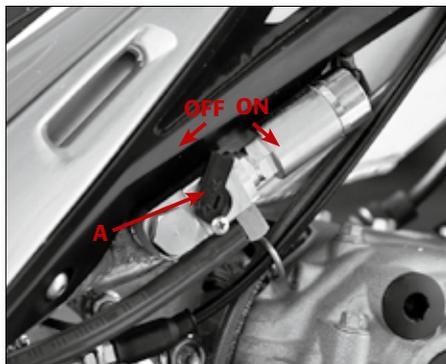


AVVIAMENTO DEL MOTORE A FREDDO

- 1 Mettere il cambio in folle.
- 2 Azionare lo starter B (pomello nero) tirandolo verso l'esterno.
- 3 **SENZA** dare gas premere progressivamente sulla leva di messa in moto, evitando colpi bruschi, fino in fondo.
- 4 Richiudere lo starter non appena il motore si è riscaldato (il radiatore risulta tiepido).

AVVIAMENTO DEL MOTORE A CALDO

- 1 Mettere il cambio in folle.
- 2 Azionare l'Hot Start tirando il pomello C (pomello rosso) verso l'esterno.
- 3 **SENZA** dare gas premere progressivamente sulla leva di messa in moto, evitando colpi bruschi, fino in fondo.
- 4 Disinnestare l'Hot Start alcuni istanti dopo che il motore si è avviato.



AVVIAMENTO IN CASO DI CADUTA

In caso di caduta può verificarsi lo svuotamento della vaschetta del carburatore.

- 1 Azionare manualmente il rubinetto benzina ruotando la levetta A in posizione aperta (ON).
- 2 Mettere il cambio in folle.
- 3 Azionare il pomello Hot Start C.
- 4 **SENZA** dare gas premere progressivamente sulla leva di messa in moto, evitando colpi bruschi, fino in fondo.
- 5 **Chiudere il rubinetto benzina.**

SWITCH CAMBIO MAPPATURA

Agendo sullo switch indicato in figura è possibile selezionare tra due differenti mappature per l'anticipo di accensione.

Con lo switch in posizione **1** viene selezionata la mappatura **"soft"** maggiormente adatta a terreni viscosi e per una risposta più dolce del motore.

Con lo switch in posizione **2** viene selezionata la mappatura **"hard"** per una risposta più aggressiva del motore: maggiormente adatta a condizioni di asciutto.



RODAGGIO

Il rodaggio ha una durata di circa 10 ore di attività, durante questo periodo si consiglia di:

- 1 Per le prime 3 ore d'esercizio il motore deve essere sfruttato solo fino al 50% della sua potenza. Inoltre il numero di giri non deve superare i 7000 g/min.
- 2 Nelle successive 7 ore d'esercizio il motore può essere sfruttato fino a max. 75% della sua potenza.
- 3 Utilizzare il veicolo dopo aver fatto scaldare bene il motore.
- 4 Evitare di viaggiare a velocità costante (variando la velocità i vari componenti si assesteranno uniformemente ed in minor tempo).

Attenzione:

Dopo le prime 3 ore o 2 pieni di benzina sostituire l'olio del motore

- *Utilizzare sempre benzina super senza piombo.*
- *Dopo la prima uscita fuoristrada provvedere a controllare tutta la bulloneria.*

CONTROLLI E MANUTENZIONE PRIMA E DOPO L'UTILIZZO IN FUORISTRADA

Onde evitare spiacevoli inconvenienti durante il funzionamento del veicolo è consigliabile effettuare, sia prima che dopo l'utilizzo, alcune operazioni di controllo e manutenzione. Infatti pochi minuti dedicati a queste operazioni, oltre a rendere la guida più sicura, possono farvi risparmiare tempo e denaro. Quindi procedere come segue:

Pneumatici

verificare la pressione, lo stato generale e lo spessore del battistrada

Raggi

verificare la corretta tensione

Bulloneria

controllare il serraggio di tutta la bulloneria

Catena

verificare la tensione (gioco 20mm) e se necessario ingrassare

Filtro aria

pulire il filtro e bagnarlo con olio per filtri

Nota

Controllare la presenza dei documenti di identificazione del veicolo. Nei giorni freddi è consigliabile prima della partenza, fare funzionare al minimo il motore per un periodo di tempo necessario al raggiungimento della corretta temperatura di esercizio. Ogni volta che il veicolo viene utilizzato in fuoristrada occorre lavarlo accuratamente.

LUBRIFICANTI E LIQUIDI CONSIGLIATI

Per un migliore funzionamento ed una più lunga durata del mezzo si raccomanda di utilizzare preferibilmente i prodotti elencati in tabella:

TIPO DI PRODOTTO	SPECIFICHE TECNICHE
Olio motore	Bardahl XT C60 15W50
Olio freni e frizione	Bardahl brake fluid dot 4
Olio per forcelle	Idemitsu oj-racing-01
In alternativa	Bel ray "mc 10sae 5"
Grasso per tiranterie	Bardahl outboard grease
Liquido refrigerante	Bardahl permanent
Olio filtri	Bardahl oil filter

Nota

Per gli interventi di sostituzione si raccomanda di attenersi scrupolosamente alla tabella indicata.

Capitolo 3

Manutenzione e controlli

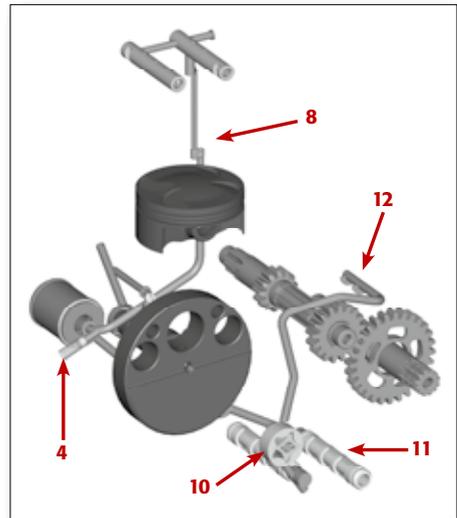
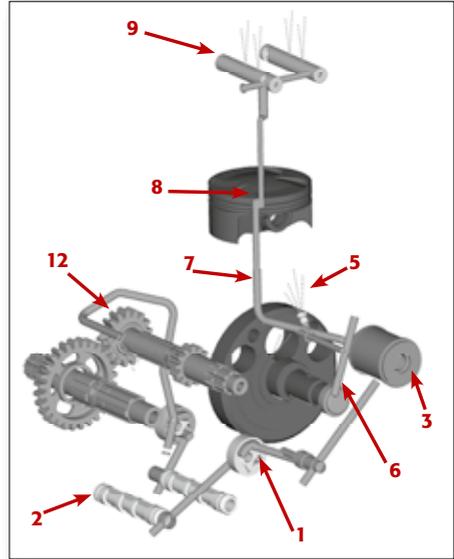


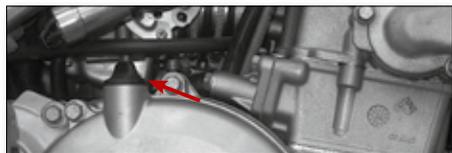
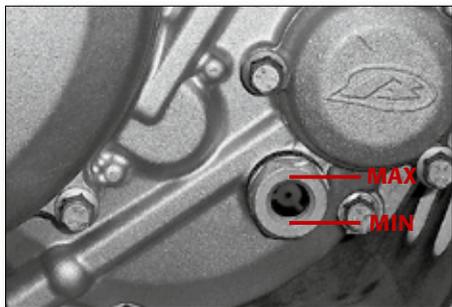
INDICE ARGOMENTI

- Circuito di lubrificazione •***
 - Olio motore •***
 - Olio pompa freni •***
 - Spurgo freni •***
 - Olio pompa frizione •***
 - Spurgo frizione •***
 - Olio forcelle •***
 - Candela •***
 - Filtro aria •***
- Controllo generatore accensione •***
- Freno anteriore •***
- Freno posteriore •***
- Liquido di raffreddamento •***
- Leveraggio sospensione posteriore •***
- Controlli dopo la pulizia •***
- Manutenzione programmata •***

CIRCUITO DI LUBRIFICAZIONE

La pompa di mandata (1) aspira l'olio dalla zona alla base del cambio attraverso l'apposito filtro a rete (2) per poi mandarla al filtro in carta (3). Da qui l'olio, passando dalla valvola di by-pass (4), viene indirizzato in tre differenti direzioni: tramite un getto (5) lubrifica lo spinotto e asporta calore dal cielo del pistone e attraverso due condotti viene portato con uno (6) all'albero motore per lubrificare la gabbia a rulli del perno di manovella, con l'altro (7), la cui portata è regolata da un foro calibrato sulla guarnizione base cilindro (8), alla distribuzione (9). L'olio, tornato successivamente alla base della camera di manovella dal pistone, dall'imbiellaggio e dalle pareti del cilindro, viene aspirato dalla pompa di recupero (10) attraverso il filtro a rete (11) e, mandato ad appositi getti (12), lubrifica gli ingranaggi del cambio. L'olio presente sulla testa ritorna invece alla base del cambio passando attraverso la cartella di distribuzione e il carter interno frizione.





OLIO MOTORE

Usare solo olii di marca completamente sintetici (BARDAHL XTC60 15W50).

CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Il livello olio motore deve essere controllato a motore caldo. Far girare il motore per alcuni minuti quindi spegnerlo.

Porre la moto un piano in modo che sia perfettamente verticale.

Aspettare alcuni minuti e quindi controllare il livello dell'olio dal tappo ad oblò posto sul carter frizione (lato destro del motore). Il livello deve essere compreso entro i valori indicati in figura.

All'occorrenza rabboccare l'olio dall'apposito tappo.

Nota
Quantitativi troppo esigui di olio motore provocano un'usura eccessiva dei componenti del motore.

CAMBIO OLIO MOTORE

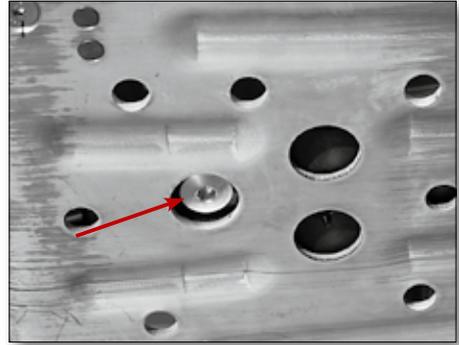
Nota

Ad ogni cambio olio i filtri a rete devono essere puliti mentre quello in carta deve essere sostituito.

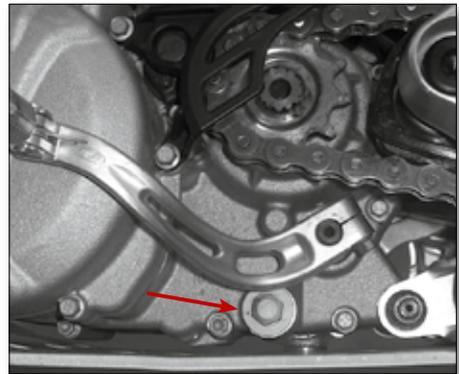
Nota

Il cambio olio va eseguito con il motore a temperatura di esercizio. Far quindi attenzione a non ustionarsi con l'olio caldo.

Dopo che il motore ha raggiunto la temperatura di esercizio spegnere la moto e metterla in posizione verticale.



Svitare il tappo di scarico e far defluire tutto l'olio in una bacinella. Pulire a fondo la calamita sul tappo di scarico dalle impurità metalliche raccolte.

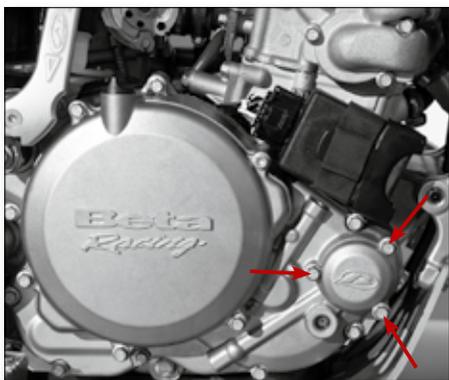
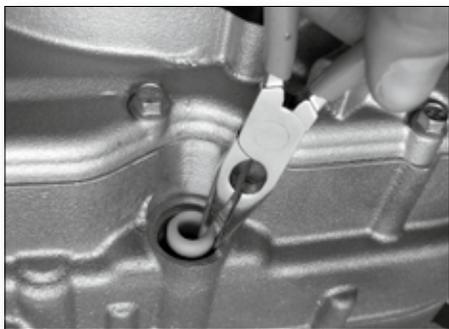


Svitare il tappo sul carter sinistro ed estrarre il filtro aiutandosi con un paio di pinze. Pulirlo accuratamente e soffiarlo con aria compressa. Verificare la presenza di danneggiamenti sugli OR e all'occorrenza sostituirli. Rimontare il tutto e serrare il tappo a 15Nm.





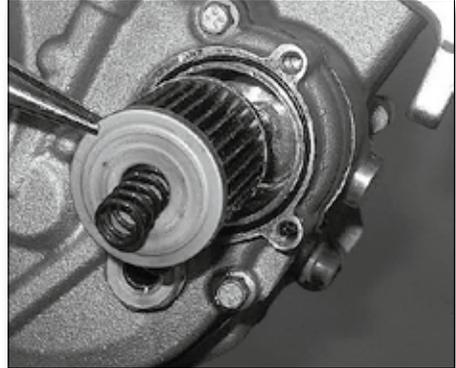
Eeguire la stessa procedura per il filtro a rete di mandata la cui accessibilità si ha sul carter destro.



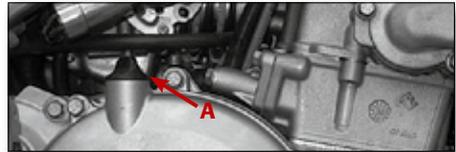
Posizionare un recipiente sotto il motore in prossimità del coperchio del filtro in carta e quindi svitare le viti del relativo coperchio.

Estrarre quindi il filtro in carta aiutandosi con un paio di pinze. Controllare anche lo stato dell'OR ed eventualmente procedere alla sostituzione.

Sostituire il filtro e richiudere il coperchio serrando le 3 viti M6x20 a 10Nm.



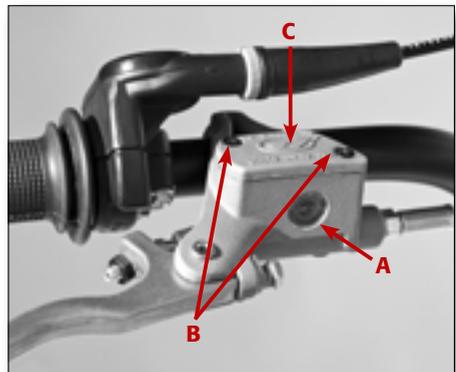
Chiudere il tappo di scarico olio serrandolo a 20Nm e riempire con 0.9l di olio motore (BARDHAL XTC60 15W50). Serrare quindi il tappo di alimentazione (A) a 10Nm.

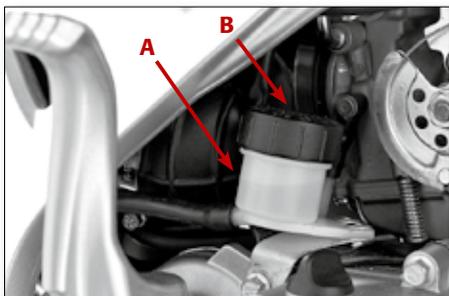


OLIO POMPA FRENI

FRENO ANTERIORE

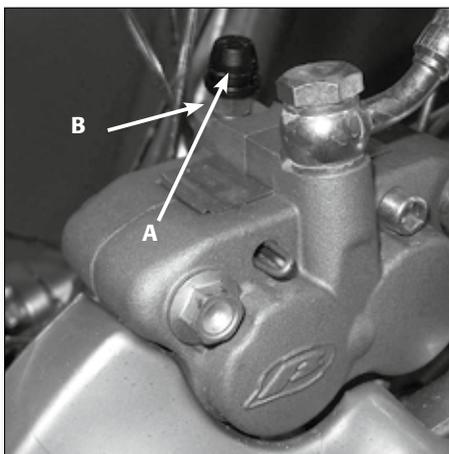
Controllare, attraverso l'oblò di livello A, la presenza dell'olio. Il livello dell'olio deve essere sempre visibile dall'oblò. In caso contrario ripristinare il livello. Per ripristinare il livello procedere al rabbocco svitando le due viti B, sollevando il tappo C e inserendo l'olio.





Attenzione

Se si avverte morbidezza nella leva potrebbe esserci una bolla d'aria nel circuito; in tal caso eseguire lo spurgo del circuito. Altrimenti rivolgersi subito al rivenditore.



FRENO POSTERIORE

Per poter procedere al controllo dell'olio è sufficiente visualizzare, attraverso il contenitore A, il livello del pelo libero. Il livello dell'olio non deve mai essere inferiore alla tacca di livello minimo incisa sul contenitore A. Per ripristinare il livello procedere al rabbocco attraverso il tappo di carico B.

Nota

Per le sostituzioni attenersi alla tabella a pag. 33, utilizzando i lubrificanti consigliati a pag.15.

SPURGO FRENO ANTERIORE

Per lo spurgo aria dal circuito del freno anteriore procedere come segue:

- Togliere il cappuccio di gomma A dalla valvola B.
- Aprire il tappo della vaschetta olio.
- Inserire un'estremità di un tubicino trasparente nella valvola B, e l'altra all'interno di un contenitore.
- Pompate con la leva 2/3 volte e rimanere con la leva tirata.
- Svitare la valvola, facendo fuoriuscire l'olio dal tubicino.
- Richiudere la valvola e rilasciare la leva.
- Se sono visibili, attraverso il tubo, delle bolle d'aria, ripetere le operazioni precedenti fino a quando non si ha una fuoriuscita dell'olio continua.

Nota

Durante questa operazione è importante rabboccare continuamente la vaschetta della pompa freno per compensare l'olio fuoriuscito.

- **Estrarre il tubicino.**
- **Rimettere il cappuccio di gomma.**

Nota

Maneggiare con attenzione l'olio idraulico che essendo corrosivo danneggia irreparabilmente le parti verniciate o in plastica.

SPURGO FRENO POSTERIORE

Per lo spurgo aria dal circuito del freno posteriore procedere come segue:

- Togliere il cappuccio di gomma C.
- Aprire il tappo della vaschetta olio.
- Inserire un'estremità di un tubicino trasparente nella valvola D, e l'altra all'interno di un contenitore.
- Pompate con il pedale freno 2/3 volte e rimanere con il pedale premuto.
- Svitare la valvola, facendo fuoriuscire l'olio dal tubicino.
- Richiudere la valvola e rilasciare il pedale.
- Se sono visibili, attraverso il tubo, delle bolle d'aria, ripetere le operazioni precedenti fino a quando non si ha una fuoriuscita dell'olio continua.

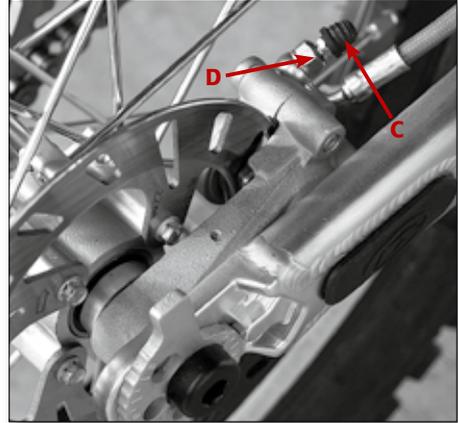
Nota

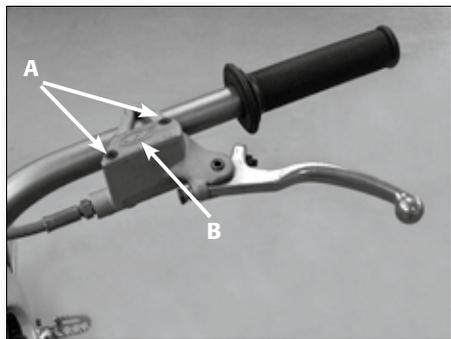
Durante questa operazione è importante rabboccare continuamente la vaschetta della pompa freno per compensare l'olio fuoriuscito.

- **Estrarre il tubicino.**
- **Rimettere il cappuccio di gomma.**

Nota

Maneggiare con attenzione l'olio idraulico che essendo corrosivo danneggia irreparabilmente le parti verniciate o in plastica.



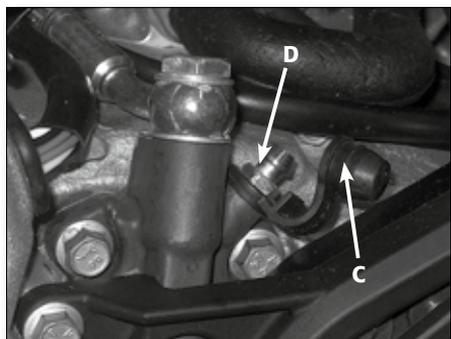


OLIO POMPA FRIZIONE

Controllare, la presenza dell'olio. Il livello non deve mai essere al di sotto della metà della vaschetta. Per ripristinare il livello procedere al rabbocco svitando le due viti A, sollevando il tappo B e inserendo l'olio.

Nota

Per le sostituzioni attenersi alla tabella a pag. 33, utilizzando i lubrificanti consigliati a pag.15.



SPURGO FRIZIONE

Per lo spurgo aria dal circuito della frizione procedere come segue:

- Togliere il cappuccio di gomma della valvola C.
- Aprire il tappo della vaschetta olio.
- Inserire un'estremità di un tubicino trasparente nella valvola D, e l'altra all'interno di un contenitore.
- Pompate con la leva frizione 2/3 volte e rimanere con la leva premuta.
- Svitare la valvola, facendo fuoriuscire l'olio dal tubicino.
- Richiudere la valvola e rilasciare la leva.
- Se sono visibili, attraverso il tubo, delle bolle d'aria, ripetere le operazioni precedenti fino a quando non si ha una fuoriuscita dell'olio continua.

Nota

Durante questa operazione è importante rabboccare continuamente la vaschetta della pompa freno per compensare l'olio fuoriuscito.

- *Estrarre il tubicino.*
- *Rimettere il cappuccio di gomma.*

Nota

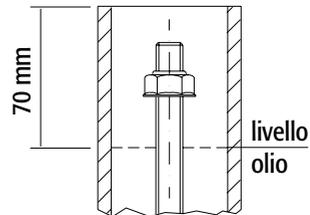
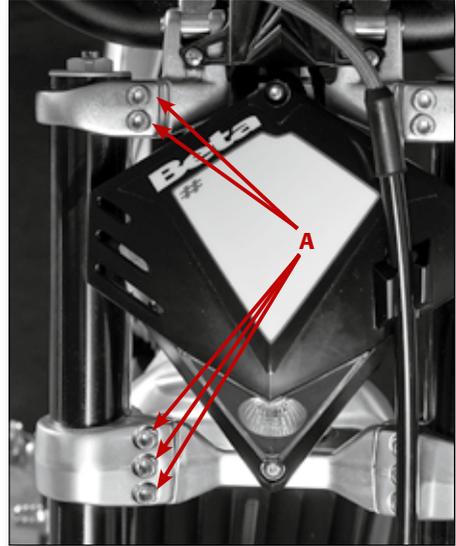
Maneggiare con attenzione l'olio idraulico che essendo corrosivo danneggia irreparabilmente le parti verniciate o in plastica.

OLIO FORCELLE

Stelo destro

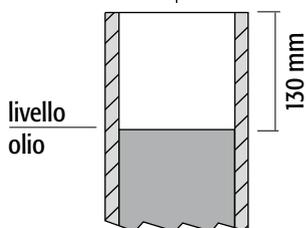
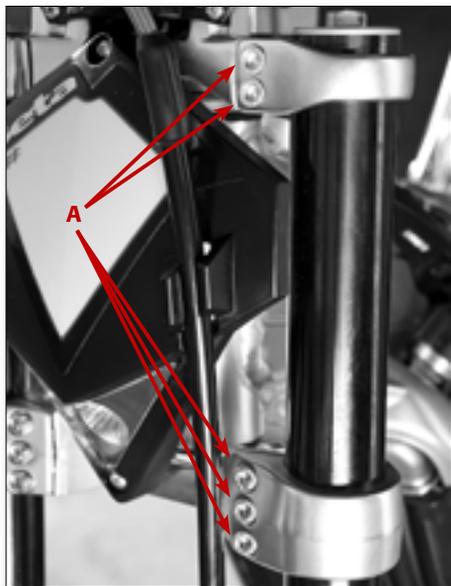
Per la sostituzione procedere nel modo seguente:

- 1 Togliere la ruota anteriore.
- 2 Togliere il parafrangente anteriore.
- 3 Allentare le viti A di serraggio dello stelo e sfilare il gambale.
- 4 Svitare il tappo superiore.
- 5 Svitare il controdado di fissaggio del tappo e rimuoverlo.
- 6 Svitare la vite di fissaggio cartuccia posizionata sotto il gambale ed estrarre la cartuccia.
- 7 Svuotare quindi gamba e cartuccia facendo fuoriuscire l'olio.
- 8 Rimontare la cartuccia sul gambale stringendo la vite di fissaggio, quindi rimettere l'olio (OJ01) caricando la cartuccia, fino a livello indicato in figura (con forcella tutta compressa).
- 9 Rimontare il tappo sull'asta, serrare il controdado e avvitare il tappo sullo stelo, con la gamba tutta estesa.
- 10 Rimontare il tutto serrando le 5 viti A a 0,85 Kgm.



Nota

Coppia di serraggio consigliata 7,8 : 9,1 Nm.



Stelo sinistro

Per la sostituzione procedere nel modo seguente:

- 1 Togliere la ruota anteriore.
- 2 Togliere il parafrangente anteriore.
- 3 Allentare le viti A di serraggio stelo.
- 4 Svitare il tappo gambale.
- 5 Togliere il distanziale e la molla, comprimere la forcella fino a fondo corsa, quindi svuotare bene tutto l'olio.
- 6 Immettere olio (OJ01), fino al livello indicato in figura.
- 7 Reinsediare molla e distanziale quindi rimontare il tappo.
- 8 Rimontare lo stelo sulle piastre forcella serrando le viti A a 0,85 Kgm.

Nota

Per le sostituzioni attenersi alla tabella a pag. 33, utilizzando i lubrificanti consigliati a pag.15. Verificare periodicamente ed eventualmente rimuovere i residui di sporco che possono rimanere tra paraolio e parapolvere rimuovendo il parapolvere stesso.

Nota

Coppia di serraggio consigliata 7,8 : 9,1 Nm.

CANDELA

Mantenere la candela in buono stato contribuisce alla diminuzione dei consumi e all'ottimale funzionamento del motore.

Per effettuare il controllo è sufficiente sfilare la pipetta della corrente e svitare la candela.

Esaminare con uno spessore la distanza fra gli elettrodi che dovrà essere di 0,6-0,7 mm; nel caso non corrisponda a questo valore è possibile correggerla piegando l'elettrodo di massa, facendo attenzione a non danneggiare l'elettrodo centrale.

Verificare inoltre che non presenti screpolature sull'isolante o elettrodi corrosi, in questi casi procedere all'immediata sostituzione.

Effettuare il controllo attenendosi alla tabella a pag. 33.

Per il montaggio della candela è consigliabile avvitare a mano fino a battuta, quindi bloccarla con la chiave.

Nota

Si raccomanda di utilizzare sempre candele NGK CR7EB.

FILTRO ARIA

Per accedere al filtro è sufficiente svitare le 5 viti A di fissaggio del parafrangente posteriore, quindi procedere nel modo seguente:

- Togliere il parafrangente staccando il cavo del faro posteriore.
- Togliere la cornice filtro ed il filtro svitando le 2 viti B.
- Lavarlo con acqua e sapone.
- Asciugarlo.
- Bagnarlo con olio per filtri, eliminandone poi l'eccedenza in modo che non goccioli.
- Se necessario pulire anche l'interno della scatola filtro.
- Procedere al rimontaggio. Sugeriamo di assemblare preventivamente la cornice sul filtro.

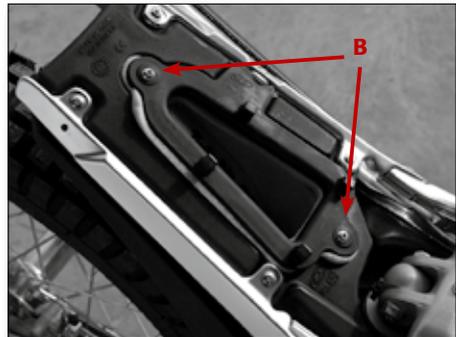
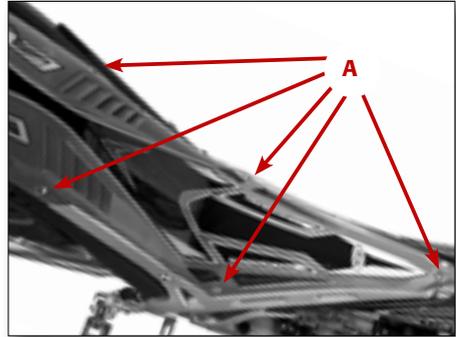
Nota

- Nel caso in cui il filtro fosse molto sporco lavarlo prima con benzina poi con acqua e shampoo.
- Nel caso che il filtro risulti danneggiato procedere immediatamente alla sua sostituzione.

Attenzione

Dopo ogni intervento controllare che all'interno della scatola del filtro non ci sia rimasto nessun oggetto.

Eeguire la pulizia del filtro ogni volta che il mezzo viene utilizzato in fuoristrada.





CONTROLLO GENERATORE ACCENSIONE

Per verificare il corretto funzionamento del generatore di corrente procedere nel modo seguente:

Il controllo in questione deve essere eseguito con temperatura del componente di circa 20°C.

Il controllo può essere eseguito anche con generatore montato sulla moto o sul motore.

Scollegare il connettore nero 12 vie tra generatore e CDI.

Scollegare il connettore bianco a 2 vie tra generatore e cablaggio.

Verificare con un multimetro che le resistenze lette tra i terminali indicati sotto siano nel range prescritto:

NERO-BIANCO 320 ohm $\pm 15\%$
(*Pick-Up*)

ROSSO-BLU 15 ohm $\pm 15\%$
(*carica condensatore*)

GIALLO-GIALLO 0,6 ohm $\pm 30\%$
(*alimentazione servizi*)

FRENO ANTERIORE

Controllo

Per verificare lo stato di usura del freno anteriore è sufficiente visionare la pinza dalla parte anteriore, dove è possibile intravedere le estremità delle due pastiglie che dovranno presentare almeno uno strato di 2 mm di ferodo. Nel caso lo strato fosse inferiore procedere immediatamente alla loro sostituzione.

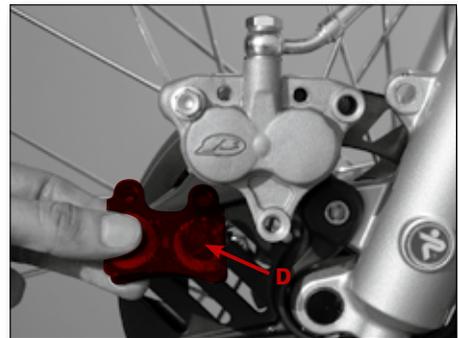
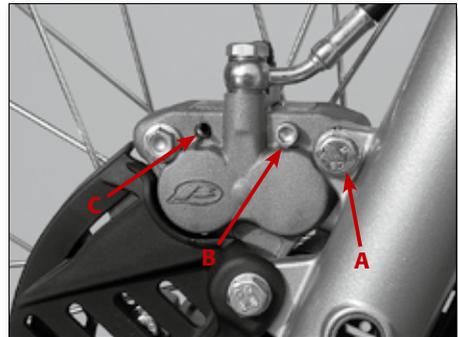
Nota

Effettuare il controllo attenendosi ai tempi indicati in tabella a pag. 33.

Sostituzione pastiglie

Per la sostituzione procedere come segue:

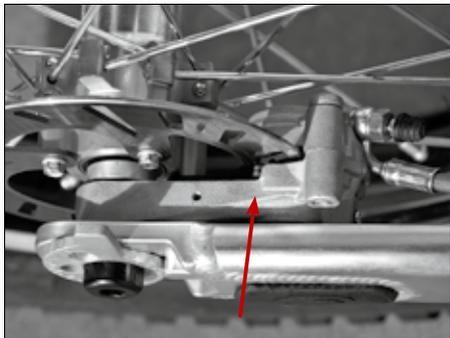
- Smontare il copridisco e la pinza svitando le due viti A ed allentando la vite B.
- Sfilare la coppiglia C.
- Svitare la vite B.
- Estrarre le pastiglie D e sostituirle.
- Per il rimontaggio procedere in senso inverso. Sulle viti A si consiglia di utilizzare apposito prodotto "frenafiletti" a media resistenza.



Nota

Porgere particolare attenzione al corretto rimontaggio della coppiglia onde evitare problemi di frenata.

Nel caso di rimozione del disco freno, nel rimontaggio applicare alle viti del frenafiletti apposito.



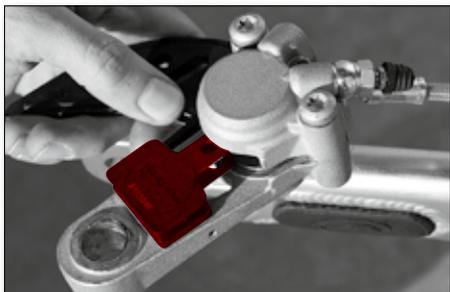
FRENO POSTERIORE

Controllo

Per verificare lo stato di usura del freno anteriore è sufficiente visionare la pinza dall'alto, dove è possibile intravedere le estremità delle due pastiglie che dovranno presentare almeno uno strato di 2 mm di ferro. Nel caso lo strato fosse inferiore procedere immediatamente alla loro sostituzione.

Nota

Effettuare il controllo attenendosi ai tempi indicati in tabella a pag. 33.



Sostituzione pastiglie

Per la sostituzione procedere come segue:

- Smontare la ruota.
- Estrarre la pinza dal forcellone.
- Svitare la vite A.
- Estrarre le pastiglie e sostituirle.
- Per il rimontaggio procedere in senso inverso. Sulla vite A si consiglia di utilizzare "frenafilletti medio".

Nel caso di rimozione del disco freno, nel rimontaggio applicare alle viti del frenafiletto.

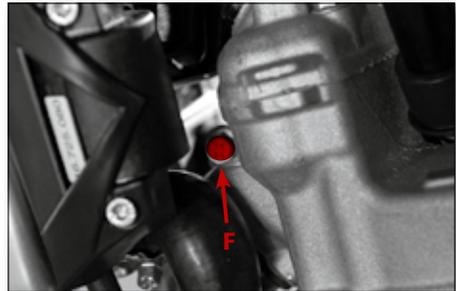
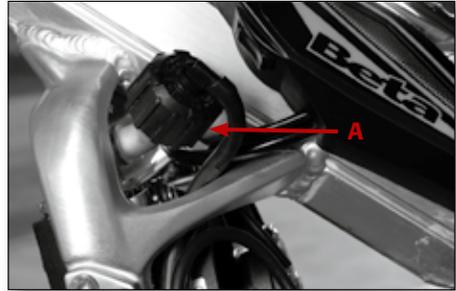
LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Il controllo del livello deve essere effettuato a motore freddo nel modo seguente:

- Svitare il tappo A e controllare visivamente il livello del liquido.
- Nel caso in cui il livello non sia visibile in prossimità del fondo del tubo, si proceda ad aggiungere liquido.
- Inserire il liquido di raffreddamento nel sistema attraverso il radiatore.
- Svitare la vite F posta sul lato sinistro della testa motore fino a che il liquido non fuoriesce dal foro di spurgo.
- Serrare la vite di spurgo e continuare a versare il liquido nel radiatore fino a che questo non raggiunge lo svaso in prossimità del tappo.

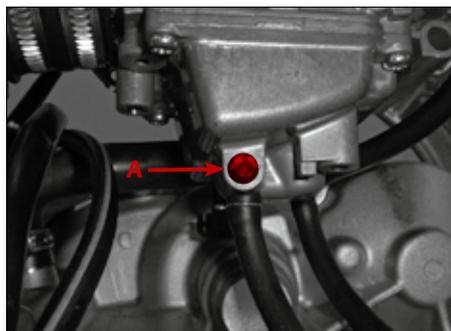
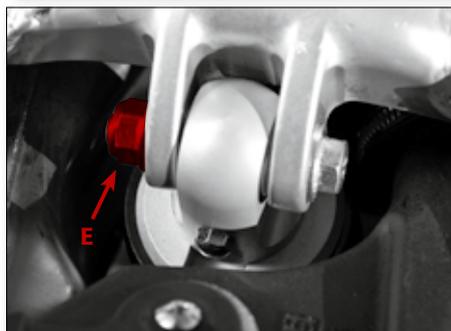
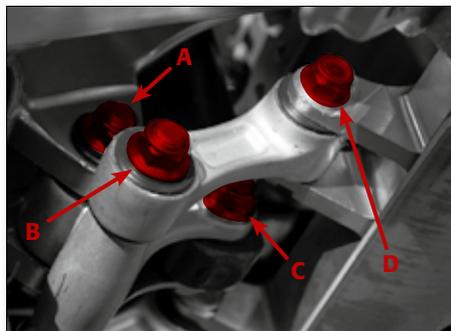
La capacità del circuito è riportata nella tabella di pag. 9.

Utilizzare i liquidi consigliati in tabella a pag. 15.



Attenzione

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



LEVERAGGIO SOSPENSIONE POSTERIORE

Per garantire un funzionamento e una durata ottimali del leveraggio progressivo della sospensione posteriore, si raccomanda di controllare, dopo ogni uscita il corretto serraggio della bulloneria A, B, C, D e E.

Procedere come segue:

- Smontare il leveraggio svitando le viti A, B, C, e D.
- Estrarre le boccole.
- Pulire tutte le parti con un panno asciutto.
- Lubrificare le gabbie con grasso al litio.
- Rimontare il gruppo cominciando col fissare le biellette al telaio, utilizzando le boccole con diametro interno 8 mm e le viti M speciali.
- Fissare il bilanciante al forcellone, utilizzando le boccole con la testa di spessore 2,5 mm e vite M 10x75, e all'ammortizzatore (vite M10x45).
- Quindi montare le biellette sul bilanciante utilizzando le boccole rimaste e la vite M10x125.

Nota

Le coppie di serraggio prescritte sono 4,5 Kgm per le viti A, B, C, E e 3,0 Kgm per la vite D.

CONTROLLI DOPO LA PULIZIA

Dopo la pulizia del motociclo è buona norma:

- Pulire il filtro dell'aria (procedere come descritto a pag. 27).
- Eliminare l'eventuale presenza di acqua all'interno della vaschetta del carburatore svitare la vite posta sul carburatore stesso.
- Ingrassare la catena di trasmissione.

Nota

Tale operazione va eseguita con il rubinetto della riserva chiuso.

MANUTENZIONE PROGRAMMATA EVO 250 E 300 CC 4T

Voce	dopo rodaggio (3h)	dopo le prime 10h	ogni 30h	ogni 60h
Filtro aria	I - P	I - P	I - P	I - P
Candela	I	I	S	S
Filtro benzina	I		I	I
Olio motore	S	I	S	S
Filtro principale olio motore	S		S	S
Filtri a rete olio motore	P		P	P
Liquido refrigerante	I	I	I	I
Freni	I	I	I	S
Sterzo	I	I	I	I
Bulloneria veicolo*	I	I	I	I
Bulloneria testa	I		I	I
Gioco valvole	I			I
Anelli pistone				S
Pistone				I - S

I - Ispezione, controllo serraggio, sostituzione in base alle esigenze

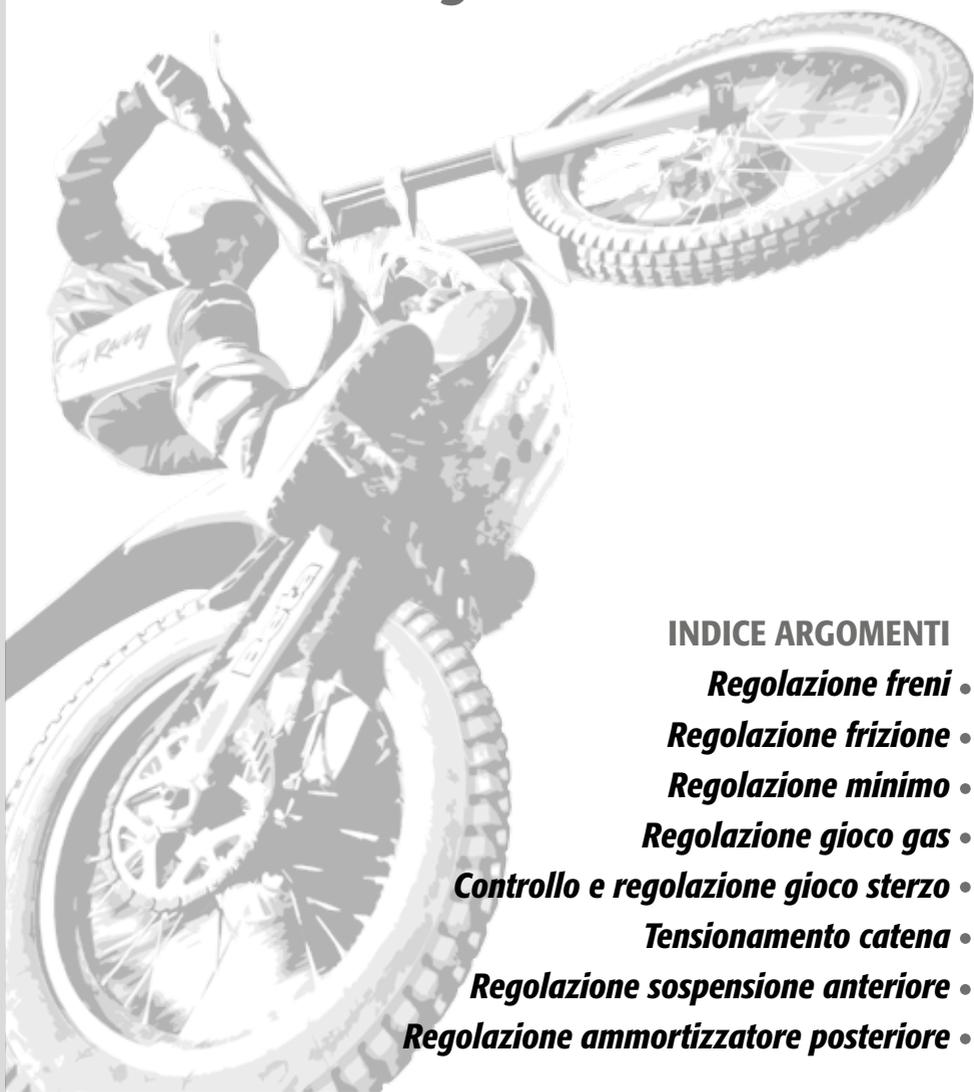
P - Pulizia

S - Sostituzione

*** fare particolare attenzione alla bulloneria di fissaggio del leveraggio progressivo della sospensione posteriore.**

Capitolo 4

Regolazioni



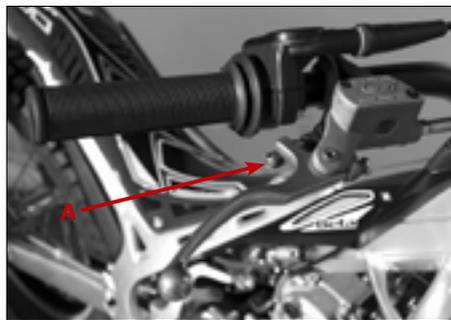
INDICE ARGOMENTI

- Regolazione freni* •
- Regolazione frizione* •
- Regolazione minimo* •
- Regolazione gioco gas* •
- Controllo e regolazione gioco sterzo* •
- Tensionamento catena* •
- Regolazione sospensione anteriore* •
- Regolazione ammortizzatore posteriore* •

REGOLAZIONE FRENI

Freno anteriore

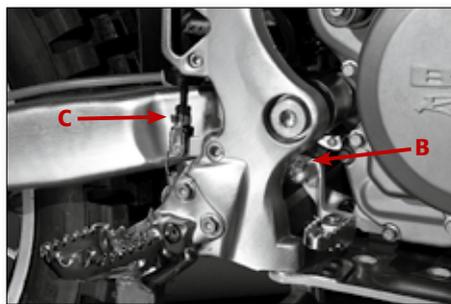
Il freno anteriore è del tipo a disco con comando idraulico per cui necessita solo di manutenzione ordinaria. Se si vuole regolare la posizione della leva agire sul registro A. Si consiglia di lasciare un minimo di gioco.



Freno posteriore

Il freno posteriore è del tipo a disco con comando idraulico.

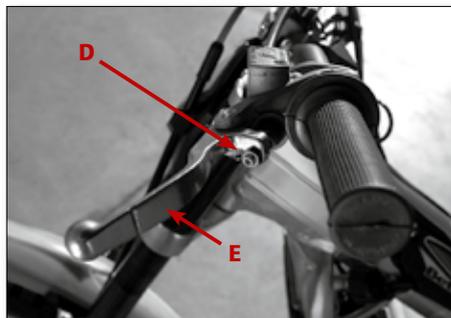
È possibile variare la posizione del pedale in altezza intervenendo sui registri B e C. Si consiglia di lasciare un minimo di gioco.

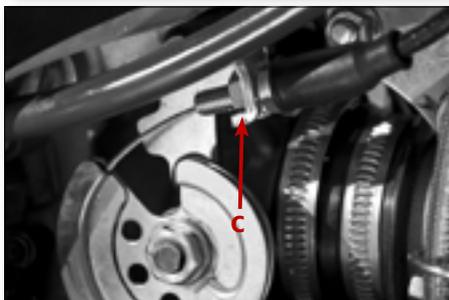
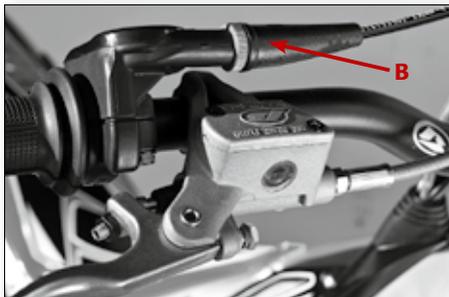
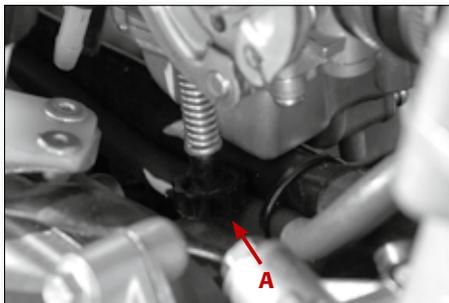


REGOLAZIONE FRIZIONE

L'unica operazione che viene effettuata sulla frizione è la regolazione della posizione della leva E.

Per effettuare questa regolazione agire sul registro D.





CARBURATORE

Regolazione del minimo

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore, vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.

Il minimo viene regolato con il pomello di registro A, con la quale viene regolata la posizione base della valvola gas.

Regolazione gioco gas

Per regolare la tensione del comando acceleratore agire sul registro B. Qualora tale regolazione sia insufficiente agire sul registro C presente sul cavo acceleratore.

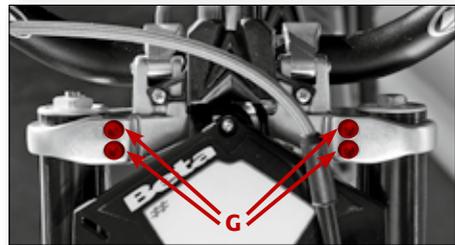
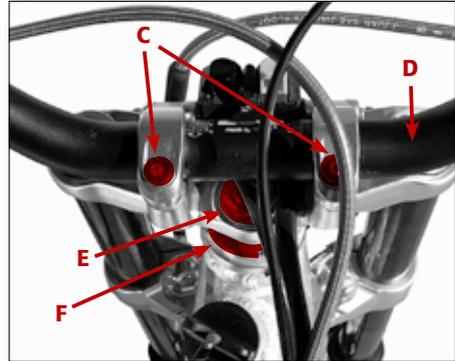
CONTROLLO E REGOLAZIONE GIOCO STERZO

Verificare periodicamente il gioco del canotto di sterzo muovendo avanti e indietro le forcelle come illustrato in figura.

Qualora si avverta del gioco, procedere alla regolazione operando nel modo seguente:

- Rimuovere la protezione del manubrio.
- Svitare le due viti C.
- Estrarre il manubrio D.
- Allentare il dado E.
- Allentare le viti G della piastra superiore.
- Recuperare il gioco intervenendo sulla ghiera F.
- Verificare che la rotazione dello sterzo avvenga in maniera fluida. Un serraggio eccessivo dei cuscinetti di sterzo può comprometterne il funzionamento.
- Stringere il dado E.

Per il ribloccaggio procedere nel modo inverso.

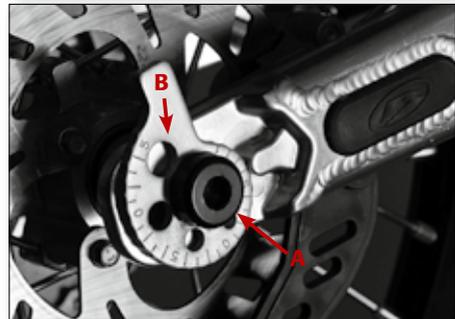
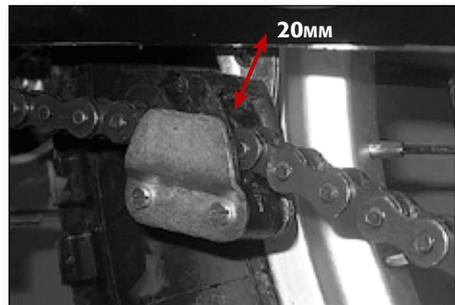


TENSIONAMENTO CATENA

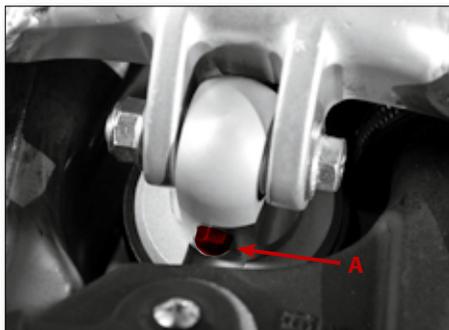
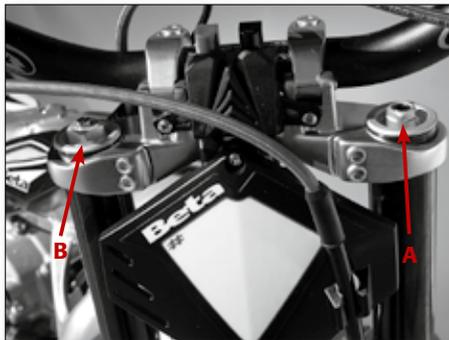
Per una più lunga durata della catena di trasmissione è opportuno controllare periodicamente la sua tensione. Tenerla sempre pulita dalla sporcizia depositata e lubrificarla.

Se il gioco della catena supera i 20 mm procedere al suo tensionamento:

- Allentare il dado A.
- Agire sulla leva B.
- Agire sulla stessa leva situata sul lato opposto, portandola nella stessa posizione.
- Verificare l'allineamento della ruota.
- Serrare nuovamente il dado A.



PESO DEL PILOTA (kg)	PRECARICO MOLLA
peso > 80	+ 10 giri
75 < peso < 80	+ 5 giri
peso < 70	0



REGOLAZIONE SOSPENSIONE ANTERIORE

Forcella

- Per una guida più reattiva svitare completamente il pomello di registrazione B rispetto alla posizione standard.
- Per una guida più controllata precaricare la molla di circa 4-5 giri agendo sulla vite A e frenare 15 scatti da tutto aperto (circa metà del campo di regolazione) il pomello B.
- Peso pilota. A seconda del peso pilota agire come in tabella a lato.

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

REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Informazioni sulle regolazioni

- Per una guida più reattiva, aprire la vite di regolazione in compressione A.
- Per una guida più controllata, chiudere la vite di regolazione A.

Nota

Per la regolazione standard posizionare la vite a +12 click dal tutto aperto

- Tenere periodicamente pulita la zona di lavoro del tampone agendo come segue:abbassare/rimuovere, utilizzando un piccolo cacciavite, il tampone e soffiare aria compressa tramite la fresatura del distanziale molla.
- Tenere sempre sotto controllo il serraggio dei bulloni del leveraggio progressivo e dei fissaggi inferiore e superiore dell'ammortizzatore.

Nota

Per il corretto serraggio fare riferimento al paragrafo "Leveraggio Sospensione Posteriore" a pag. 32.

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

Capitolo 5

Cosa fare in caso di emergenza



INCONVENIENTE	CAUSA	RIMEDIO
IL MOTORE NON SI AVVIA	Impianto di alimentazione carburante ostruito (Tubi, serbatoi benzina, rubinetto)	Effettuare la pulizia dell'impianto
	Filtro aria eccessivamente sporco	Operare come indicato a pag. 27
	Non arriva corrente alla candela	Effettuare la pulizia o la sostituzione della candela. Se il problema persiste rivolgersi ad un nostro Concessionario
	Motore ingolfato	Con il GAS tutto chiuso azionare il pomello Hot Start e azionare ripetutamente la leva di messa in moto
	Vaschetta svuotata	Azionare il rubinetto manuale come descritto a pag. 12
IL MOTORE PERDE COLPI	Candela con distanza elettrodi irregolare	Ripristinare la corretta distanza tra gli elettrodi. Vedere note a pag. 26
	Candela sporca	Pulire o sostituire la candela
	Verificare Massa	Controllare isolamento pulsante di massa
FRENATA ANTERIORE SCARSA	Pastiglie usurate, unte o vetrificate	Operare come indicato a pag. 29
	Presenza di aria o umidità nel circuito idraulico	Operare come indicato a pag. 22
FRENATA POSTERIORE SCARSA	Pastiglie usurate, unte o vetrificate	Operare come indicato a pag. 30
	Presenza di aria o umidità nel circuito idraulico	Operare come indicato a pag. 23