



Manuale per l'uso e la manutenzione

YUMA 125

PREMESSA

La presente pubblicazione ha lo scopo di dare, agli utenti del motociclo Yuma 125 quelle informazioni che la Direzione Tecnica della Moto ASPES ritiene indispensabili per mantenere il motociclo e le sue parti nelle migliori condizioni possibili. Si raccomanda di fare eseguire le operazioni di smontaggio, controllo, montaggio e collaudo solo da personale qualificato ed esperto.

Esiste anche una versione destinata all'uso agonistico omologata nella categoria T.T.

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

GARANZIA

La Moto Aspes garantisce i suoi prodotti per sei mesi a partire dalla data di consegna all'acquirente.

La garanzia riguarda la pura e semplice sostituzione gratuita - franco fabbrica - da parte della Moto Aspes dei pezzi eventualmente avariatisi per ben accertato difetto di materiale, di lavorazione o di montaggio; tutte le spese di mano d'opera ed il conto dei materiali di consumo sono a carico dell'acquirente.

La spedizione dei pezzi nuovi, in sostituzione di quelli avariatisi, verrà effettuata dalla Moto Aspes nel più breve tempo possibile, fermo restando che eventuali ritardi non potranno essere impugnati dall'acquirente per richieste di risarcimento danni o per prolungamenti del periodo di garanzia.

Sono escluse dal periodo di garanzia le gomme, i cuscinetti e le componenti dell'impianto elettrico d'illuminazione ed acustico.

La garanzia decade per i prodotti eventualmente riparati, modificati, o semplicemente smontati - anche solo parzialmente - presso officine non autorizzate al "servizio assistenza" della Moto Aspes.

Per i modelli destinati all'impiego agonistico, a causa dell'elevata potenza da essi sviluppata e delle continue sollecitazioni

a cui vengono sottoposti, la Moto Aspes non concede - salvo casi eccezionali - alcuna forma di garanzia.

Qualora la merce di proprietà dell'acquirente si trovi presso la Moto Aspes, questa non risponderà dei danni conseguenti ad eventi climatici, furti, incendi ed altri casi imprevisi o di forza maggiore. I dati di peso, velocità, consumo, rendimenti ed altri che la Moto Aspes fornisce si intendono sempre come approssimativi e quindi non vincolanti.

RESPONSABILITA'

La Moto Aspes declina ogni responsabilità per qualsiasi eventuale danno che potesse verificarsi a persone o cose in seguito ad incidenti derivanti da difetti di costruzione o di materiali; la responsabilità della Moto Aspes si limiterà pertanto alla sola sostituzione dei pezzi riconosciuti difettosi con esclusione di qualsiasi altra forma di risarcimento.

MODIFICHE DI COSTRUZIONE

La Moto Aspes si riserva la facoltà di apportare in qualunque momento qualsiasi modifica ai suoi prodotti senza alcun obbligo di notificarle preventivamente all'acquirente.

YUMA 125 MONOSCOCCA



DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo è contraddistinto da numeri di identificazione sia sul motore che sul telaio.

- Per il motore sulla parte posteriore sinistra.
 - Per il telaio sul lato destro del canotto sterzo.
- Il numero di telaio serve per l'identificazione del motociclo agli

effetti di legge e riportato sulla carta di circolazione del motociclo stesso.

Avvertenza:

I suddetti numeri di identificazione devono essere sempre indicati nelle richieste di pezzi di ricambio.

DATI TECNICI

DIMENSIONI E PESO

| | | |
|-----------------------------------|-----|---------|
| Interasse | mm. | 1290 |
| Lunghezza max. | mm. | 1900 |
| Larghezza max. | mm. | 630 |
| Altezza minima da terra | mm. | 200 |
| Altezza max. | mm. | 960 |
| Inclinazione sterzo | | 28° 30' |
| Avancorsa | mm. | 87,5 |
| Peso a secco | Kg. | 105 |
| Peso complessivo (con conducente) | Kg. | 175 |
| Peso ammesso per ruota ant. | Kg. | 165 |
| Peso ammesso per ruota post. | Kg. | 195 |

CAPACITA' E LUBRIFICAZIONE

| | | |
|----------------------------|-----------------|------------------|
| Serbatoio carburante | litri | 9 |
| Olio miscela | | 5% |
| Olio cambio | gr. | 1200 |
| Olio sospensione anteriore | cm ³ | 130 x ogni gamba |
| Lubrificazione catena | | ELF MOTO C |

VERSIONE T.T.

ELF MOTO 2T - ELF KV21

ELF MOTO T

ELF MOTO F

MOTORE

| | | |
|--------------------------|-----------------|------------------|
| Numero dei cilindri | | 1 |
| Ciclo | | 2 tempi |
| Alesaggio | mm. | 54 |
| Corsa | mm. | 53,8 |
| Cilindrata | cm ³ | 123,213 |
| Rapporto di compressione | | 12,72:1 |
| Potenza max. | CV | 19 a giri 10.000 |
| Potenza fiscale | CV | 2 |

VERSIONE T.T.

14:1

26 a giri 10.500

ACCENSIONE

Tipo
Anticipo all'accensione

Candela tipo
Distanza elettrodi

Elettronica volano magnete DANSI
Angolo 21° 04' - 21° 14' prima del P.M.S.
Distanza 1,8-2 mm. prima del P.M.S.
MARELLI CWP 9 L o CWP 10 L o CWP 11 L
0,6-0,7 mm.

VERSIONE T.T.
21°-21° 30'
2,0-2,2 mm.
CWP 11 L o CWP 12 L

ALIMENTAZIONE

Carburatore
Diametro diffusore
Getto max.
Getto min.
Getto avviamento
Valvola gas
Spillo conico
Tacca fiss. spillo conico
Polverizzatore
Galleggiate

DELL'ORTO tipo PHBE 32BS
Ø 32
155
60
70
60
K'
2,
265AB
10 gr.

DELL'ORTO tipo PHBE 34AS
Ø 34
195
65
70
K'
2,
265AB
10 gr.

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore Nr. denti
Corona frizione Nr. denti
Rapporto di trasmissione

Z 23
Z 73
1:3,173

CAMBIO

Rapporto di trasmissione

1^a Velocità Z 14-36 = 1:2,571

2^a Velocità Z 18-32 = 1:1,777

3^a Velocità Z 22-28 = 1:1,272

4^a Velocità Z 25-25 = 1:1

5^a Velocità Z 27-23 = 1:0,851

6^a Velocità Z 28-22 = 0,785

Rapporto uscita cambio

1:8,161

1:5,642

1:4,039

1:3,173

1:2,703

1:2,493

TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio Nr. denti

Z 12

Corona sulla ruota Nr. denti

Z 48

Rapporto di trasmissione

1:4

Catena di trasmissione

REGINA EXTRA 1/2 x 5/16

DATI SULLE RUOTE E PNEUMATICI

Ruota anteriore

Ruota tipo

in lega leggera a 7 razze

Freno tipo

a disco Ø 260

Dimensione ruota

WM2 - 1,85 x 18"

Pneumatico tipo

2,75 x 18"

Pressione di gonfiaggio

1,5→1,8 Kg./cm²

Ruota posteriore

Ruota tipo

in lega leggera a 7 razze

Freno tipo

a tamburo Ø 160

Dimensione ruota

WM2 - 1,85 x 18"

Pneumatico tipo

3,60 x 18"

Pressione di gonfiaggio

2,0→2,2 Kg./cm²

CONSIGLI PER UNA BUONA GUIDA

Non tenere il motore in moto per lunghi periodi se il motociclo non è in movimento.

A basse temperature, prima di partire, riscaldare bene il motore.

In discese prolungate è consigliabile aprire di tanto in tanto il gas, ciò permetterà di assicurare una migliore lubrificazione. Non far slittare la frizione, allo scopo di evitare di cambiare la marcia; scegliere piuttosto il rapporto più adatto per il tipo di strada che si sta percorrendo.

Non guidare mai in discesa con il cambio in "Folle", ma innestare la marcia come se si percorresse la stessa strada in salita. In questo caso il motore funzionerà come freno e si risparmierà l'usura rapida delle guarnizioni d'attrito dei freni.

Non forzare il motore e non farlo andare fuori giri.

I freni devono essere azionati gradualmente e uniformemente senza bloccare le ruote.

Attenzione:

non azionare mai l'uno e l'altro freno sino a bloccare la ruota, ciò potrebbe causare lo slittamento della ruota con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Per i primi 500 Km. sarà bene seguire alcune norme atte a contribuire all'assestamento graduale di tutti gli organi del motore.

L'osservanza di queste norme, che qui di seguito riportiamo, garantirà la durata e le future prestazioni del veicolo:

- 1) Tenere la velocità sotto gli 8.000 giri/min.
- 2) Evitare di tenere un regime elevato per lunghi tratti.
- 3) Evitare le partenze veloci, con la valvola gas molto aperta, e non forzare il motore con le marce basse.

Guidare adagio sino quando il motore non si sia riscaldato.

- 4) Dopo i 1.000 Km. non superare il regime massimo del motore che è di 10.000 giri/min.

Tenere presente che la vita futura del motore e le sue prestazioni dipendono in gran parte dal tipo di rodaggio a cui il veicolo è stato sottoposto, sin dall'inizio del suo impegno.

Se il motore venisse fatto funzionare sempre ad alti regimi, l'eccessivo sfregamento delle parti in movimento del motore, causerebbe un'usura anormale.

Durante il periodo di rodaggio, il motore non deve essere tenuto sotto carico neppure per brevi tratti di strada. Quando si inizia una salita, ed il regime del motore diminuisce, innestare immediatamente la marcia inferiore. Non aprire eccessivamente il gas per non mettere il motore sotto sforzo o farlo imballare.

Dopo i primi 1.000 Km. di rodaggio ed anche a 3.000 Km. è consigliabile portare il motociclo dal Concessionario per una adeguata assistenza e manutenzione.

Nell'impossibilità di far ciò, l'utente dovrà aver cura di effettuare o di far eseguire le operazioni elencate nella scheda di manutenzione, riservandosi, non appena possibile, una più completa assistenza da parte del Concessionario.

INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

Il seguente elenco di eventuali inconvenienti di funzionamento, serve, in linea generale, per individuare la loro origine e rimettere, così, il motociclo in buone condizioni di funzionamento.

IL MOTORE NON VA IN MOTO

- 1) Inadeguata tecnica di avviamento.
- 2) Serbatoio carburante vuoto.
- 3) Rubinetto carburante chiuso.
- 4) Candela sporca.
- 5) Motore ingolfato (vedi nota).
- 6) La candela non si accende.

Nota:

Chiudere la benzina, abbassare lo starter; aprire completamente il gas e far girare il motore fino a che questo non dia qualche scoppio, indi chiudere parzialmente il gas.

In casi estremi smontare e pulire la candela.

IL MOTORE FA FATICA AD AVVIARSI

- 1) Candela in cattive condizioni o parzialmente sporca.
- 2) Distanza captatore non regolare.

IL MOTORE PARTE MA FUNZIONA MALE

- 1) Candela in cattive condizioni o parzialmente sporca.
- 2) Distanza elettrodi candela non adeguata.
- 3) Distanza traferro captatore non regolare.
- 4) Acqua o sporcizia nell'impianto di carburazione.

LA CANDELA SI SPORCA CONTINUAMENTE

- 1) Candela non adeguata.
- 2) Alta percentuale d'olio nella miscela.

IL MOTORE SI SURRISCALDA

- 1) Bassa percentuale d'olio nella miscela.
- 2) Accensione ritardata.

IL MOTORE NON HA POTENZA

- 1) Il silenziatore deve essere pulito.
- 2) Filtro aria sporco.

IL MOTORE SCOPPIETTA

- 1) Carburante non adeguato.
- 2) Forte deposito di carbonio sulla testa del pistone e nella camera di scoppio.
- 3) Candela difettosa o con grado termico errato.

IL CARBURATORE SI INGOLFA

- 1) Valvola galleggiante e/o sede valvola consumati o danneggiati.
- 2) Sporczia o altro tra valvola galleggiante e sua sede.
- 3) Galleggiante posto troppo in alto.

LA BATTERIA NON CARICA

- 1) Raddrizzatore difettoso.

I FRENI NON FRENANO BENE

- 1) Freni registrati male.
- 2) Inceppamento comando freni a causa della cattiva lubrificazione o organi danneggiati.
- 3) Guarnizioni di attrito troppo consumate.
- 4) Livello olio insufficiente.

DIFFICOLTA' AD INNESTARE LE MARCE

- 1) Frizione che trascina.
- 2) Olio trasmissione troppo denso.

LA FRIZIONE SLITTA

- 1) Comando frizione non adeguatamente registrato.
- 2) Carico molle insufficiente.

LA FRIZIONE TRASCINA E NON LIBERA

- 1) Comando frizione non adeguatamente registrato.

SCHEDE MANUTENZIONE PERIODICA

| Operazioni | Parti del motociclo | A 1000 Km. | Ogni 3000 Km. | Ogni 5000 Km. | Ogni 10000 Km. |
|-------------------------|--|------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| LUBRIFICAZIONE | Sostituzione olio trasmissione (scatola cambio) | • | | | • |
| | Lubrificazione catena | • | • | | |
| | Controllo livello olio forcella | | | • | |
| | Sostituzione olio forcella | | | | • |
| | Perni camme freno posteriore | | • | | |
| MANUTENZIONE | Ispezione e controllo distanza elettrodi della candela | • | • | | |
| | Sostituzione della candela accensione | | • | | |
| | Controllo livello liquido batteria | • | • | | |
| | Pulizia filtro aria | | | | • |
| | Pulizia filtro rubinetto carburatore | | | | • |
| | Pulizia e regolazione carburatore | | | • | |
| | Regolazione cavo comando frizione | • | • | | |
| | Regolazione cavo comando freno posteriore | • | • | | |
| | Controllo livello liquido freno anteriore | • | • | | |
| Pulizia tubo di scarico | | | • | | |
| CONTROLLI | Controllo stato corona e pignone trasmissione second. | | | • | |
| | Controllo guarnizioni d'attrito freni | | | • | |
| | Pressione pneumatici | • | • | | |
| | Stato battistrada pneumatico | | • | | |
| | Serraggio di tutta la bulloneria | • | | • | |
| Cuscinetti di sterzo | • | | | • | |

IMMAGAZZINAGGIO

Net caso che il motociclo non venga usato per diversi mesi, come per esempio nei mesi invernali, per proteggere i particolari della corrosione e preservare la batteria attiva, occorre eseguire quanto segue:

- 1) Far funzionare il motore sino ad ottenere la temperatura di funzionamento normale.
- 2) Togliere l'olio vecchio dal carter e riempirlo con nuovo.
- 3) Togliere il tubo benzina dal serbatoio e vuotarlo di tutto il carburante, compreso quello di riserva.
Riallacciare il tubo del carburante.
- 4) Miscelare circa 0,1 litro di olio per motore a due tempi con 0,8 litri di benzina e versare la miscela nel serbatoio.
- 5) Far funzionare il motore per alcuni minuti sino a che lo stesso emette del fumo.
- 6) Togliere la candela, versare qualche goccia di olio per motore a due tempi nel cilindro e far girare il motore a mano per 5 o 6 volte.
Pulire ed avvitare la candela.
- 7) Pulire ed ingrassare la catena.
- 8) Mettere della cera sulle parti cromate e oliare le parti esposte non verniciate.
- 9) Togliere ed immagazzinare la batteria in un ambiente non troppo freddo, comunque con temperatura non inferiore a 0°C, caricatela almeno una volta al mese, controllando e mantenendo al giusto livello l'elettrolito.
Non appoggiare mai la batteria a contatto diretto con il terreno o col cemento.
Applicando questi semplici accorgimenti il vostro motociclo sarà sempre pronto per l'uso.

MOTORE:

DATI ED AVVERTENZE IMPORTANTI INERENTI AL GRUPPO TERMICO

TABELLA ACCOPPIAMENTI

| ACCOPPIAMENTI | GIUOCO DI MONTAGGIO |
|------------------------|---------------------|
| TESTA DI BIELLA | |
| gioco radiale mm. | 0,030±0,035 |
| gioco assiale mm. | libera |
| ECCENTRICITA' ALBERO | |
| MOTORE mas. mm. | 0,01±0,02 |
| GIOCO ASSIALE ALBERO | |
| MOTORE mas. mm. | 0,05 |
| GIOCO CILINDRO-PISTONE | |
| | 0,07±0,08 |

Avvertenze:

- 1) Controllare accuratamente che il pistone e la camicia non presentino danneggiamento o rigature.
- 2) Controllare il grano di arresto del segmento che deve risultare ben fissato al pistone; se il grano fosse usurato o presentasse anche un minimo gioco nella sede occorre sostituire il pistone.

- 3) Gli anelli di ritegno dello spinotto vanno sostituiti ogni volta che vengono smontati.
- 4) Vengono forniti dalla Aspes tre maggiorazioni di pistoncini (54,20 — 54,30 — 54,40); la misura che appare sulla cupola del pistone indica il \varnothing a cui la canna deve essere portata.
- 5) L'accoppiamento pistone-canna è fondamentale per ottenere le migliori prestazioni pertanto va posta ogni cura nell'alesare la canna che alla fine della operazione deve risultare perfettamente cilindrica.

TABELLA SERRAGGI

| | |
|-------------------------------------|----------|
| Dadi bloccaggio testa | Kgm. 2 |
| Dadi bloccaggio albero motore | Kgm. 2,2 |
| Dadi bloccaggio del semicarter | Kgm. 0,9 |
| Dado pignone catena | Kgm. 2 |
| Dado bloccaggio rotore volante | Kgm. 3,7 |
| Dado blocc. pignone trasm. primaria | Kgm. 4 |

Avvertenza:

I valori espressi in questa tabella si intendono per bulloneria asciutta, pulita, non lubrificata, se invece la bulloneria è pulita ma lubrificata, si diminuiranno i valori del 10%

CARBURATORE

Il carburatore, una volta ben regolato, richiede in seguito registrazioni minime; pertanto prima di registrare il carburatore si raccomanda di fare un controllo sulle parti del motore. La pulizia e la regolazione del carburatore è consigliabile farla eseguire da un nostro concessionario.

FILTRO CARBURATORE

Il filtro del carburatore è posto tra la pipetta del raccordo entrata benzina ed il corpo carburatore.

Quando la benzina non arriva al carburatore, per prima cosa, si deve pulire al filtro.

Prima di togliere il filtro, chiudere il rubinetto del carburatore. Se dopo aver pulito il filtro, il motore continua dar segni di carburazione difettosa, si dovrà togliere il carburatore, smontarlo e pulirlo con la massima cura.

REGOLAZIONE CARBURANTE

Le operazioni per regolare la carburazione si effettuano sempre con il motore caldo.

1) Regolazione del minimo

In questo caso si agisce sulla vite di regolazione della chiusura della valvola gas e sulla vite per la regolazione dell'aria del minimo.

- a) Registrare la vite di regolazione chiusura valvola onde ottenere un minimo piuttosto veloce.
- b) Regolare la seconda vite, quella dell'aria, per ottenere un funzionamento del motore regolare.
- c) Agire alternativamente sulle due viti fino ad ottenere il minimo desiderato.

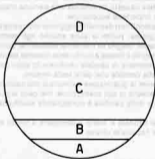
Avvertenza:

Si tenga presente che la vite dell'aria regola il titolo della miscela di minimo; avvitando si arricchisce e viceversa.

- d) Se, una volta regolato il minimo, aprendo lentamente la manetta il motore tende a mancare o peggio si spegne, ciò indica miscela troppo povera.

da 1/4 a 3/4
regolazione
dello spillo conico

da 3/4 a tutto
aperto per
regolare getto
del massimo



a 1/8 regolazione
minimo

da 1/8 a 1/4
regolazione
smusso valvola

2) Passaggio

Se aprendo lentamente la manetta del gas il motore tende a dei ritorni di fiamma o comunque tende a "mancare" significa che la valvola è troppo smussata ed occorre sostituirla con una di misura inferiore.

Al contrario se il motore, durante il controllo, emette fumo oltre il dovuto e gira pesantemente, significa che la valvola ha uno smusso troppo basso ed occorrerà sostituirla con una misura superiore.

3) Lo spillo

Questo controllo ed eventuali regolazioni si eseguono su strada adottando gli stessi criteri già impiegati per il controllo e la regolazione della valvola del gas, tenendo presente che si dovrà operare sul campo "C" indicato sullo schema. Quindi si sposterà verso l'alto lo spillo se la miscela è magra, e viceversa verso il basso se la miscela è ricca.

4) Il getto del massimo

Anche questo controllo e successiva eventuale regolazione si effettua su strada operando sul campo "D" dello schema. Il criterio di controllo è simile: se aprendo completamente la manetta il motore tende a perdere colpi e la sua accelerazione è faticosa con "ritorni" ciò significa che il titolo della miscela è povero, cioè il getto è troppo piccolo; andrà quindi sostituito con uno di misura più grande. Se al contrario il motore perde colpi, il rumore allo scarico diviene più sordo e l'emissione di fumo è pesante significa che il getto è troppo grande ed occorrerà sostituirlo con uno di misura più piccola.

SOSTITUZIONE O PULIZIA DEL FILTRO ARIA

Sollevarre la scocca, svitare le quattro viti che fissano il coperchio filtro (lato sinistro), ed estrarre questo dal suo alloggiamento. Togliere il filtro svincolando il dado ad alette.

In uso normale e su strade asfaltate, togliere il filtro d'aria ogni 3.000 Km. e per rimuovere la sporcizia, immergerlo in una soluzione di acqua tiepida (40°) e sapone neutro per una decina di minuti, indi risciacquarlo abbondantemente in acqua, lo si asciughi con aria compressa avendo però cura di dirigere il getto dell'aria dall'esterno verso l'interno.

Inumidire l'elemento filtrante in una miscela al 50% di olio e benzina prima della reinstallazione.

Prima di installare il filtro ripulire accuratamente la cassetta di alloggiamento con una spugna umida avendo cura di non far entrare corpi estranei nella presa d'aria del carburatore.

Quando il filtro comincia ad otturarsi si deve sostituirlo; in condizioni di funzionamento su strade molto polverose (non asfaltate), la pulizia o la sostituzione devono essere eseguite con maggiore frequenza.

Sostituire il filtro ogni 10.000 Km.

Avvertenze:

Il filtro d'aria deve essere tenuto sempre pulito, perché altrimenti si avrà una diminuzione della potenza del motore, un surriscaldamento ed un eccessivo consumo di carburante.

CANDELA ACCENSIONE

Dopo i primi 1.000 Km. è necessario togliere la candela per effettuare la pulizia e controllare la distanza degli elettrodi che deve essere di 0,6-0,7 mm. In seguito si rende necessario

ripetere queste operazioni ogni 3.000 Km. Anche se apparentemente in buone condizioni, la candela va sostituita dopo 10.000 Km. di servizio, perché l'isolante a poco a poco perde le sue caratteristiche.

È utile esaminare lo stato della candela subito dopo averla tolta dalla sua sede. Infatti, il deposito sulla base della candela indica se la miscela carburante è giusta o meno, inoltre in questo modo si controlla lo stato generale degli anelli di compressione, il cilindro, il carburatore e l'impianto di accensione. Una colorazione marrone chiaro dell'isolante-ceramico attorno all'elettrodo centrale indica che la carburazione, l'accensione e il grado termico della candela sono appropriati.

Una colorazione bianca bruciata indica surriscaldamento della candela causato da miscela aria-benzina troppo magra oppure da imperfetta accensione.

Una colorazione con depositi fuliginosi indica che la miscela è troppo grassa, pulire la zona attorno agli elettrodi e gli elettrodi stessi, meglio se mediante sabbiatura, quindi procedere al controllo e messa a punto della distanza degli elettrodi. Prima di rimontare la candela verificare lo stato della filettatura sia della candela che della testa motore.

Generalmente la guarnizione è vincolata alla candela e non si rende necessaria la sua sostituzione. Nel caso la guarnizione fosse uscita dalla candela è consigliabile sostituirla con una nuova.

Avvitare la candela a mano e stringerla a fondo moderatamente con l'apposita chiave.

Candela consigliata:

Marelli CWP 9 L percorsi misti

Marelli CWP 10 L percorsi veloci

Marelli CWP 11 L condizioni ambientali particol. calde

Marelli CWP 12 L per versione T.T.

Il motore dotato di volano magnete con "accensione elettronica" non richiede registrazioni e la "fase di accensione" non cambia durante l'uso, dal suo valore iniziale, stabilito dalla Casa al primo montaggio.

Nel caso si rendesse necessario smontare il volano magnete, è necessario, per la "messa in fase del montaggio, attenersi alle seguenti istruzioni:

Per eseguire la "messa a punto" dell'accensione, rimuovere la candela della testa del cilindro ed avviare a fondo, ma non stringere eccessivamente, il supporto comparatore; quindi collocare nell'apposita sede del supporto un comparatore centesimale con il quale si determinerà il P.M.S., tale punto morto superiore del pistone sarà evidente, quando ruotando a mano il volano dell'accensione sul senso di moto dell'albero motore, la lancetta dello strumento smette di ruotare in un senso invertendo il suo moto.

Una volta determinato il P.M.S. occorre fare coincidere il "segno" di riferimento marcato sulla fusione del PIK-UP con la freccia stampata sul volano, esattamente 2 millimetri prima del P.M.S.

Per ottenere questo si dovrà ruotare indietro dal P.M.S. il volano osservando che i segni coincidono nel punto previsto. Se ciò non fosse si dovrà rimuovere il volano e allentando le tre viti dello statore si potrà "anticipare" o "ritardare" a seconda del caso.

DISINCRUSTAZIONE DEI DEPOSITI CARBONIOSI

Dopo avere percorso molti chilometri, il motore può diventare lento e mostrare una perdita di potenza.

Quando accade ciò, o almeno ogni 3.000 Km., togliere le incrostazioni e la fuliggine dalla camera di scoppio, dalla luce di scarico del cilindro e dal tubo di scarico con camera di espansione e silenziatore.

Per disincrostare la camera di scoppio e controllare nello stesso tempo che la fascia elastica sia libera nella sede, è consigliabile rivolgersi ad un'officina specializzata.

Per pulire la luce di scarico del cilindro, togliere il tubo di scarico, mettere il pistone al P.M.I. e scrostare con attenzione ed accuratezza tutti i depositi carboniosi.

Per la pulizia del tubo di scarico con camera di espansione -silenziatore, smontare innanzitutto, questo dal motociclo, poi, togliere l'estremità del silenziatore e, con l'aiuto delle pinze estrarre il parascintille.

Pulire bene il tutto con una spazzola di acciaio e con un solvente per carbone.

LUBRIFICAZIONE CAMBIO E TRASMISSIONE PRIMARIA

La lubrificazione cambio e della trasmissione primaria, viene effettuata dall'olio contenuto nei carter.

Noi consigliamo usare olio ELF MOTO T per una quantità di gr. 1.200.

CONTROLLO LIVELLO

Per controllare il livello, tenere il motociclo in posizione verticale, svitare il tappo controlli livello olio posto a destra del motore, ed osservare se l'olio è a livello.

SOSTITUZIONE

La sostituzione dell'olio deve essere effettuata a motore caldo. Per effettuare tale manutenzione si deve vuotare e successivamente riempire come segue: togliere il tappo posto nella parte posteriore del carter inferiore del motore, lasciare uscire completamente l'olio.

Fatto questo rimontare il tappo di scarico e togliere il tappo con lo sfiato posto a destra del carter superiore indi versare la quantità d'olio indicato; avvitare poi il tappo.

Avvertenza:

- A motore nuovo o revisionato dopo i primi 1.000 Km. sostituire completamente l'olio.
- Se nel cambio è entrata dell'acqua sostituire immediatamente l'olio.
- Tra una sostituzione e l'altra, ristabilire il livello con olio nuovo dello stesso tipo e marca di quello già contenuto.

MOTOTELAIO

REGOLAZIONE E PULIZIA DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

La regolazione della tensione della catena va effettuata a motociclo nuovo dopo i primi 1.000 Km. di percorso; in seguito ogni 3.000 Km. controllarla e se necessario regolarla.

Dovendo registrare la tensione della catena, allentare i dadi del perno ruota e agire opportunamente sulle due viti ruotandole entrambe di una stessa quantità.

Prima di bloccare definitivamente la ruota osservare che questa sia bene allineata sulla mezziera del forcellone e la catena in linea con la corona.

Avvertenza:

- Con la moto scarica e tenuta verticalmente, assicurarsi che lo scuotimento della catena sia di circa 10 mm.

- Dalla regolazione della catena può risultare che il freno posteriore sia da regolare.

PULIZIA

Smontare la catena dal motociclo, togliere il giunto dopo aver sfilato la molletta di ritegno giunto. Nel rimontare la catena, assicurarsi che la molletta sia montata con la parte chiusa che scorra nel senso di marcia.

Rimossa la catena dalla sua sede la si immerga in un bagno di petrolio e con un pennello rimuovere le incrostazioni di lubrificante e terra; ciò fatto procedere ad un secondo lavaggio con acqua calda (60° o 70°) e sapone neutro, indi risciacquare con acqua.

Dopo averla asciugata bene con aria compressa la si immerga in un bagno d'olio per circa 2 ore, prima di rimontarla la si lasci scolare per togliere l'olio in eccesso.

REGOLAZIONE DEL FRENO POSTERIORE

La regolazione del freno posteriore viene effettuata mediante il dado zigrinato che varia la lunghezza di azione del cavo del freno.

La regolazione del freno posteriore deve venir effettuata in modo tale, che il freno inizi a lavorare soltanto dopo 5 mm. di corsa libera del pedale di comando.

Per stringere il freno avvitare il dado zigrinato, per allentarlo, svitare.

A regolazione del freno effettuata, girare la ruota per accertarsi che sia completamente libera e non si senta alcun strisciamento.

Regolazioni maggiori si possono eseguire con l'ausilio del tenditore previo allentamento del controdado.

Il materiale d'attrito per il freno è di tipo 1/HG1 FERODO ITALIANA.

FRENO ANTERIORE

Il freno anteriore è di tipo a disco GRIMECA Ø 260.
Liquido frenante consigliato ELF FRELUB SAE J 1703 DOT 3 per una quantità di 60 c.c.
Materiale di attrito per il freno è di tipo J/D 346 FERODO ITALIANA.

SPURGO

Quando all'interno del circuito si forma una bolla d'aria la leva del freno diventa cedevole, e la frenata non è più efficiente. Per eliminare la bolla d'aria bisogna farla camminare lungo la tubazione fino a spingerla fuori attraverso l'apposita valvola situata sulla pinza.

L'operazione di spurgo si inizia inserendo forzatamente un'estremità (dopo averla scaldata con la fiamma) di un tubetto trasparente nella valvola di spurgo e l'altra estremità nella vaschetta del liquido frenante.

Fatto ciò si preme la leva, tenendo presente che il tubetto deve essere inserito nella vaschetta con l'orefizio posto sotto al livello d'olio, e si svita la valvola di spurgo (la leva mantenuta schiacciata si sposta andando a fine corsa).

In questo modo la bolla avanza lungo la tubazione.

Così facendo la bolla rimane ferma al punto in cui era giunta in precedenza; si ritorna a premere e a lasciare la leva fino a quando dalla valvola di spurgo escono tutte le bolle (si può notare l'uscita delle bolle attraverso il tubetto trasparente).

Dopo che, dalla valvola di spurgo esce solo il liquido frenante si richiude la stessa.

Può essere necessario dopo aver fatto lo spurgo il ripristino del livello del liquido, tale ripristino deve essere effettuato solo con il medesimo olio contenuto nella vaschetta.

SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO FRENANTE

Per la sostituzione del liquido frenante, si procede facendo uscire tutto l'olio contenuto nel circuito.

Per effettuare tale operazione si consiglia di raccogliere il liquido frenante in un recipiente; per far ciò è opportuno inserire un'estremità di un tubetto nella valvola di spurgo e l'altra estremità nel recipiente stesso.

Fatto ciò si riempie la vaschetta con olio nuovo e si effettua lo spurgo; tale operazione è sopra citata.

Avvertenza:

Una volta raccolto il liquido sporco è consigliato buttarlo via.

Il liquido eventualmente avanzato può venire riutilizzato per i rabbocchi, ma deve essere conservato in un flacone chiuso ermeticamente.

Note:

L'umidità viene a contatto con il liquido frenante attraverso i tubi di gomma e il tappo del serbatoio; la quantità d'acqua inglobata nel corso di 1 anno è sufficiente ad abbassare la temperatura di ebollizione del liquido provocando delle bolle di vapore e conseguentemente lo spostamento della leva a fondo corsa.

Quindi il pericolo esiste quando il liquido non sopporta, senza bollire la temperatura normale.

Ricordiamo che il surriscaldamento del liquido dipende dalla funzione della frenata, una sola frenata o l'uso continuo in città non è sufficiente a far bollire il liquido. Quindi noi consigliamo la sostituzione del liquido almeno ogni 2 anni, consigliamo inoltre l'uso di olio tipo ELF come indicato sopra.

FORCELLA

Sul modello YUMA si è montata una forcella SAMFIS Ø 32 corsa mm. 120.

Olio consigliato: ELF ACANTIS ISO 46 oppure ELF MOTOR F per 130 c.c. (per ogni gamba).

Avvertenza:

Se la forcella non ha olio a sufficienza si avrà un funzionamento irregolare.

Per controllare e mantenere l'olio al giusto livello nella forcella la si deve vuotare e successivamente riempire come segue: sollevare la parte anteriore del motociclo in modo che la forcella risulti completamente estesa, togliere il tappo superiore e la vite di spurgo (posta in basso al fodero) e lasciare uscire completamente l'olio.

Fatto questo rimontare il tappo di scarico e versare la quantità d'olio come indicato sopra, quindi avvitare i tappi superiori.

Avvertenza:

Se si osserva che la forcella non funziona bene oppure ha perdite di olio eccessive, è consigliato ricorrere ad un nostro concessionario.

AMMORTIZZATORI

Gli ammortizzatori idraulici hanno la molla esterna e possono venir regolati in 5 posizioni a secondo del tipo del percorso da fare e del carico che devono sopportare.

Gli ammortizzatori non richiedono il cambio dell'olio in quanto sigillati, pertanto, per qualsiasi anomalia nel loro funzionamento è consigliabile rivolgersi al nostro concessionario.

Avvertenza:

Accertarsi che entrambi gli ammortizzatori sono sulla stessa posizione prima di usare il motociclo.

CUSCINETTI DELLA TESTA DI STERZO

Controllare i cuscinetti della testa di sterzo ogni 10.000 Km. Sollevando la ruota anteriore da terra, la forcella non deve essere né troppo fissa né avere troppo gioco, e deve girare liberamente in entrambi i sensi.

TABELLA STANDARD PER I SERRAGGI DELLA BULLONERIA DEL MOTOTELAIO

| Ø FILETTO | SERRAGGIO |
|-----------|-----------|
| mm. 6 | Kgm. 0,9 |
| mm. 8 | Kgm. 2,2 |
| mm. 10 | Kgm. 4,5 |
| mm. 14 | Kgm. 12,2 |

PRESSIONE DEI PNEUMATICI

Una pressione maggiore o minore da quella prescritta può causare degli effetti dannosi alla manovrabilità ed inoltre diminuisce la durata dei pneumatici stessi.

Quindi è molto importante per la sicurezza avere cura dei pneumatici, controllando la pressione e lo stato di usura almeno ogni 3.000 Km.

Pneumatico anteriore 2,75x1,8" Pressione 1,5-1,8 Kg/cm²
Pneumatico posteriore 3,60x1,8" Pressione 2,0-2,2 Kg/cm²

Dopo i primi 1.000 Km controllare la pressione dei pneumatici.

La pressione del pneumatico deve sempre essere misurata a pneumatico freddo.

BATTERIA

La durata della batteria dipende dalla cura che si ha di essa, e non dal tempo di funzionamento e dai chilometri percorsi. Ogni 3.000 Km. o almeno una volta al mese, più sovente se il clima è caldo, togliere la batteria dal suo alloggiamento e sottoporla alla seguente manutenzione:

- togliere i tappi della batteria ed aggiungere acqua distillata nelle celle sino a raggiungere il livello superiore indicato sulla faccia esterna della batteria; asciugarla e rimontarla. La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.

Quando si carica la batteria con una sorgente esterna, la corrente di carica non deve superare i 2,5 Ampères.

Un tasso più alto potrebbe scaldare e danneggiare la batteria. La batteria è sistemata su un supporto fissato al telaio ed è fissato con un elastico.

VOLANO

Il volano è costruito per dare una tensione di 6 Volt e non richiede alcuna manutenzione periodica.

FUSIBILE

Nell'impianto elettrico vi è inserito un fusibile, posto all'interno della scatola raddrizzatrice.

FANALE ANTERIORE

Il fanale anteriore è previsto di una lampada biluce per le luci abbaglianti ed anabbaglianti e di una lampadina a siluro per la luce di città o di posizione.

Per la loro sostituzione si deve togliere l'anello cromato esterno e sfilare il gruppo ottico dall'anello in gomma, indi sfilare il porta lampada dal gruppo ottico.

Particolare attenzione bisogna dedicare alla direzione del fascio luminoso, il quale viene regolato mediante lo spostamento del fanale sulla sede sferica della base di sterzo, allentando e poi, a regolazione ultimata, bloccando il dado posto sotto la stessa sede sferica.

Per controllare se il fanale è sistemato nella giusta posizione, mettere il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con qualcuno seduto sulla sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale, ad una parete e ad uno schermo, distante da esso 8 metri.

Tracciate su questo una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale e una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.

Accendere la luce abbagliante, il suo fascio luminoso proiettato sulla parete e sullo schermo non deve superare la linea orizzontale e deve essere simmetrico rispetto la linea verticale.

| | Pag. |
|--|------|
| Premessa | 1 |
| Condizioni generali di vendita | 3 |
| Dati identificazione | 5 |
| Dati tecnici | 6 |
| Consigli per una buona guida | 9 |
| Individuazione degli inconvenienti di funzionamento | 10 |
| Manutenzione | 13 |
| Scheda manutenzione | 14 |
| Immagazzinaggio | 15 |
| Motore: dati e avvertenze importanti inerenti al gruppo termico | 15 |
| Carburatore: pulizia - regolazione | 16 |
| Filtro aria: sostituzione o pulizia | 18 |
| Candela accensione | 18 |
| Fase di accensione | 19 |
| Disincrostazione dei depositi carboniosi | 20 |
| Lubrificazione cambio e trasmissione primaria | 20 |
| Mototelaio: pulizia e regolazione catena di trasmissione | 21 |
| Freno posteriore: regolazione | 21 |
| Freno anteriore: controllo liquido | 22 |
| Forcella anteriore | 23 |
| Ammortizzatori | 23 |
| Cuscinetti della testa di sterzo | 23 |
| Tabella serraggi bulloneria telaio | 23 |
| Pressione pneumatici | 23 |
| Parte elettrica | 24 |
| Schema elettrico | 25 |
| Batteria | 26 |
| Volano | 26 |
| Fusibile | 26 |
| Fanale anteriore | 26 |

AVVERTENZA

L'esclusivista ricambi della MOTO ASPES è la società:

ACR s.r.l.
Via Magenta 29
Via R. Colombo
Tel. 0331/781378
21013 GALLARATE (VA)



SORRENTINO T.&C. s.n.c. FABBRICA MOTOCICLI
Via Magenta, 29 - 21013 Gallarate (Va) - Tel. (0331) 792.746