MANUAL DEL USUARIO

SEVENTY FIVE
VINTAGE
CAFE RACER
125cc
TWO FIFTY
250cc

laotragencia motors

PRECAUCIONES IMPORTANTES

Información sobre el rodaje de su motocicleta.

Los primeros 1000 kilómetros constituyen un período muy importante para la vida del vehículo: la eficacia de su rodaje condiciona en efecto su longevidad y su nivel de rendimiento. El rodaje es el proceso por el cual las piezas móviles se pulen por fricción las unas sobre las otras y se ajustan correctamente.
Su respeto favorece no solamente la estabilidad del vehículo durante su utilización, sino que permite también explotar plenamente su rendimiento. En ningún caso el propietario debe actuar de una manera susceptible de calentar los componentes del motor.
Para saber más sobre el método de rodaje, véase la sección “Rodaje de la motocicleta”.
Leer atentamente el manual y observar estrictamente las instrucciones y descripciones presentadas.
Una especial atención debe prestarse a los apartados precedidos de los términos “**Advertencia**”, “**Atención**” y “**Nota**”.

Advertencia ..... se refiere a su propia seguridad. Un riesgo de accidente existe si se ignora.
Atención ..... describe las precauciones o medidas a adoptar imperativamente para evitar eventuales daños.
Nota ..... proporciona explicaciones en materia de mantenimiento o detalles más precisos.

El manual de funcionamiento debe conservarse cuidadosamente por el propietario de la motocicleta. En caso de venta del vehículo, debe ser entregado al nuevo propietario.

El manual de instrucción describe las Seventy Five, Vintage, Café Racer y Two Fifty. Ligeras variaciones pueden sin embargo encontrarse entre los modelos que componen la gama. Si el presente manual menciona detalles diferentes del modelo real, no tenerlos en cuenta.

Prólogo

¡Enhorabuena por su elección! La motocicleta que acaba de adquirir beneficia de las tecnologías y equipamientos de los más sofisticados en materia de concepción, desarrollo y fabricación: esta es la razón por la cual estamos en condiciones de proponerles un vehículo que combina una fiabilidad probada, una concepción innovadora y unas líneas elegantes.
Si la conducción de una motocicleta forma parte de los ocios más apasionantes, este vehículo es también un medio de transporte ideal que le asegurará un placer de conducción ilimitado.
Antes de circular, le invitamos a familiarizarse con las consignas y especificaciones del presente manual de instrucción, que describe en particular las normas de utilización y de mantenimiento del vehículo. La observación de las siguientes recomendaciones garantizará la fiabilidad de su motocicleta y prolongará su vida útil. El personal de los distribuidores MASH autorizados por **La Otra Agencia Motors SL** (LOAM) (lista disponible en www.mashmotors.es) posee las competencias y las calificaciones técnicas requeridas para realizar el mantenimiento y prestar un servicio de calidad.

Índice

Especificaciones
Seventy Five/Vintage, Café Racer y Two Fifty

Capítulo 1
Consignas a la atención del utilizador

Capítulo 2
Identificación de las piezas

Capítulo 3
Mandos

Capítulo 4
Recomendaciones para la alimentación en carburante y aceite de motor

Capítulo 5
Rodaje de la motocicleta

Capítulo 6
Inspección antes de la conducción

Capítulo 7
Reglas de conducción

Capítulo 8
Inspección y mantenimiento

Capítulo 9
Reducción y polución

Capítulo 10
Averías

Capítulo 11
Aparcamiento prolongado

Especificaciones

SEVENTY FIVE/VINTAGE

MOTOR
Mono cilíndrico: Árbol de levas simple
Cilindrada: 125cc
Ratio de compresión: 9.5:1
Encendido: CDI
Arranque: Eléctrico
Refrigeración: Aire
Potencia maxi: 8.3kw a 10.000 rpm
Velocidad máxima: 95 km/h aprox.
Bugía: CR7E
Batería: 12V8Ah
Aceite motor: SAE10W-30
Cuantidad de aceite: 850ml (950ml con el cambio de filtro)

CHASIS
Suspensión delantera: Horquilla invertida 38 mm
Freno delantero: Disco 298mm
Freno trasero: Disco 250mm
Neumático delantero: 110/70-17
Neumático trasero: 130/70-17

DIMENSIONES
LxAxH: 1950x740x1100mm
Altura de asiento: 780mm
Peso en vacío: 115kg
Depósito de gasolina: 14 litros

CAFÉ RACER

MOTOR
Mono cilíndrico: Árbol de levas simple
Cilindrada: 125cc
Ratio de compresión: 9.5:1
Encendido: CDI
Arranque: Eléctrico
Refrigeración: Aire
Potencia maxi: 8.3kw a 10.000 rpm
Velocidad máxima: 95 km/h aprox.
Bugía: CR7E
Batería: 12V8Ah
Aceite motor: SAE10W-30
Cuantidad de aceite: 850ml (950ml con el cambio de filtro)

CHASIS
Suspensión delantera: Horquilla invertida 38 mm
Freno delantero: Disco 298mm
Freno trasero: Disco 250mm
Neumático delantero: 90/90-17
Neumático trasero: 110/80-17

DIMENSIONES
LxAxH: 1950x750x1020mm
Altura de asiento: 780mm
Peso en vacío: 115kg
Depósito de gasolina: 12 litros

TWO FIFTY

MOTOR
Mono cilíndrico: Árbol de levas simple
Cilindrada: 249cc
Ratio de compresión: 9.5:1
Encendido: CDI
Arranque: Eléctrico
Refrigeración: Aire
Potencia maxi: 17kw a 7.500 rpm
Velocidad máxima: 115 km/h aprox.
Bugía: CR7E
Batería: 12V8Ah
Aceite motor: SAE10W-30
Cuantidad de aceite: 1700ml (1900ml con el cambio de filtro)

CHASIS
Suspensión delantera: Horquilla invertida 38 mm
Freno delantero: Disco 298mm
Freno trasero: Disco 250mm
Neumático delantero: 110/70-17
Neumático trasero: 130/70-17

DIMENSIONES
LxAxH: 2080x750x1180mm
Altura de asiento: 780mm
Peso en vacío: 120kg
Depósito de gasolina: 14 litros

Capítulo 1

Consignas a la atención del utilizador

Consignas de seguridad de conducta

Para hacer buen uso de su motocicleta, una condición se impone: Prestar una atención constante a la seguridad. Les basta para eso con observar las normas de circulación, además de los seis siguientes puntos.

Uso del casco

La seguridad de conducción comienza con el uso de un casco homologado, elemento de protección individual más importante para un conductor. La mayoría de los accidentes ocurridos en moto causan heridas a la cabeza, lo que hace obligatorio el casco para circular en la carretera con vehículos de dos ruedas.

Familiarizarse con el vehículo

La seguridad se aprecia también en función de la técnica de conducción y del control del funcionamiento del vehículo. Por esta razón es indispensable practicar en lugares poco frecuentados con el fin de familiarizarse completamente con la motocicleta. ¡La experiencia viene con la práctica, no lo olvidan!

Conocer sus límites para circular a una velocidad segura

La velocidad depende de las condiciones de las carreteras y meteorológicas así como de sus propias aptitudes. El conocimiento de sus límites es un activo de gran importancia para mantener el control de su vehículo y reducir así el riesgo de accidente.

El uso de prendas adaptadas

Las prendas de vestir amplias y relajadas pueden resultar incómoda y afectar su seguridad. Se recomienda llevar prendas que garantizan una gran libertad de movimiento para sus brazos como para sus piernas. Cualquier conductor experimentado sabe que debe llevar guantes, botas y un casco, y orientar su elección hacia prendas de vestir estrechas y de calidad.

Redoblar de vigilancia con tiempo lluvioso

Acordarse que la distancia de frenado está dos veces más importante bajo la lluvia que en tiempo seco. Evitar circular sobre los registros del alcantarillado, las pinturas en el suelo deslizantes y las manchas de grasa que causan un riesgo de descontrol tan elevado como las calzadas mojadas. Evitar las aceleraciones brutales. Ser prudente cruzando las vías de ferrocarril y los puentes, y mantener una distancia suficiente con el vehículo que le precede.

Inspección antes de conducir

Leer atentamente las consignas de la sección 6 “Inspección antes de la conducción” de este manual para garantizar su seguridad y la de sus pasajeros.

Ubicación de los números de serie

Número del bastidor (código VIN)

Número del motor

Ubicación de la placa metálica de características

El número de bastidor (o código VIN) y el número del motor son indispensables para la matriculación de su motocicleta. Estos números son también necesarios para que su distribuidor le ofrezca el mejor servicio al momento de pedir piezas de recambio o mantener su vehículo.
El número de bastidor (o código VIN) se inscribe sobre el tubo vertical del chasis, el número del motor en el lado izquierdo del cárter. La placa de características metálica se coloca en el tubo vertical del chasis y menciona los principales datos técnicos, la identidad del fabricante y la fecha de fabricación de la motocicleta.
Anotar los números en los espacios previstos a tal efecto abajo, para una posterior consulta.

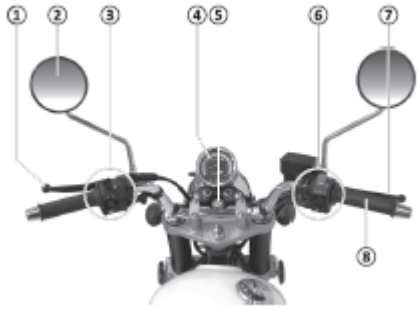
Número del chasis:
Número del motor:

Capítulo 2

Identificación de las piezas

Los mandos del manillar

1. Palanca de embrague
2. Retrovisor
3. Combinado de mandos izquierdo
4. Velocímetro
5. Botón de encendido
6. Combinado de mandos derecho
7. Palanca del freno
8. Acelerador



Lado izquierdo

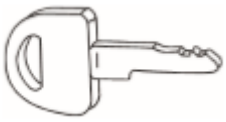
1. Grifo de gasolina
2. Carburador
3. Filtro de aire
4. Rueda delantera
5. Selector
6. Soporte lateral
7. Rueda trasera

Lado derecho

1. Reposapiés trasero
2. Batería y caja de fusibles
3. Bugía de encendido
4. Reposapiés delantero
5. Pedal de freno trasero
6. Tapón de drenaje de aceite

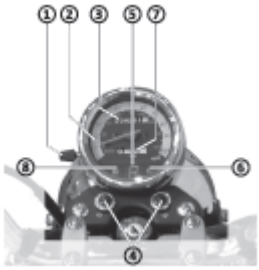
Capítulo 3
Mandos

Llave



La motocicleta esta entregada con dos llaves. Les invitamos a conservar una de ellas en un lugar seguro.

Tablero de instrumentos



1. Botón para 'resetear' los contadores diarios o parciales.

2 .Velocímetro
Indica la velocidad a la que circulamos en kilómetros por hora.

3. El cuentakilómetros general
Indica la distancia total recorrida por la motocicleta desde su primera utilización.

4. Testigos luminosos de control
Cuando el intermitente izquierdo esta encendido, el testigo luminoso correspondiente parpadea (símbolo « ⇦ »). Del mismo modo, cuando el intermitente derecho esta encendido, el testigo luminoso correspondiente parpadea (símbolo« ⇨»).

Atención
Cuando uno de los dos intermitentes está dañado, es posible que los testigos de la instrumentación así como los intermitentes se enciendan o parpadean más o menos rápidamente. En ese caso, le recomendamos identificar la causa de la disfunción y arreglarlo.

5. Testigo de marcha engranada
Este testigo indica cuando se pone una marcha. La motocicleta está equipada de 5 marchas. Una marcha engranada se indicará gracias a un testigo cifrado en el tablero de instrumentos. Cuando el selector vuelva al punto muerto, el testigo mostrará el punto muerto con el símbolo (N).

6. Testigo de luz de largo alcance o de carretera
Se enciende cuando el faro está en posición de carretera.

7. Cuentakilómetros parcial

Indica la distancia recorrida en un día o durante un sector parcial.

8. Testigo de punto muerto

Se enciende cuando la motocicleta esta en punto muerto.

Interruptor principal

FIG. 1

Incluye cuatro posiciones diferentes cada una (*FIG. 1*).

Posición (OFF)

Todos los circuitos están cortados: la llave puede ser retirada.

Posición (ON)

Todos los circuitos eléctricos están bajo tensión: el motor puede ser arrancado. La llave no puede en cambio estar retirada.

Posición (Estacionamiento)

Para aparcar la motocicleta, girar la llave en posición « »: es entonces posible retirarla. Dejando el interruptor en esta posición, el piloto trasero (luz de posición) y la luz de posición delantera permanecen encendidos: esto permite, de noche, indicar la presencia de la moto aparcada en el borde de la carretera.

ADVERTENCIA

Antes de girar la llave en posición « », aparcar el vehículo utilizando su soporte lateral (pata de cabra).

Para bloquear la dirección, girar el manillar hacia la izquierda, insertar la llave, luego girar el manillar a fondo en el sentido horario.

ADVERTENCIA

Nunca bloquear la dirección mientras el vehículo esté en movimiento: perdería el control de la motocicleta.

Combinado de los mandos de izquierda

1. Palanca de embrague

Esta palanca nos permite transmitir el movimiento del motor a la rueda o interrumpirlo.

2. Interruptor de alumbrado

Nos permite encender las luces, tanto de corto alcance (símbolo « »), como de largo alcance (símbolo « »), sirviendo también para las señales luminosas de destellos o ráfagas.

Intermitentes:

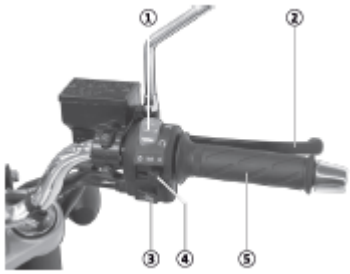
Cuando el interruptor se posiciona hacia la izquierda (símbolo « »), el intermitente izquierdo se enciende y el testigo luminoso correspondiente parpadea en el tablero de instrumentos. Cuando el interruptor se posiciona hacia la derecha (símbolo « »), el intermitente derecho se enciende y el testigo luminoso correspondiente parpadea en el tablero de instrumentos.

ADVERTENCIA
Piensa en utilizar las luces indicadoras de dirección cada vez que cambia de vía o de dirección. Apagarlas inmediatamente después.

3. Botón de advertidor acústico (o claxon)

Este botón (símbolo « »), nos permite el uso de las señales acústicas cuando nos vemos obligados a hacer uso de las mismas.

Combinado de los mandos de derecha



1. **Cortacircuitos del motor**

Este interruptor se encuentra en medio del combinado de los mandos de la derecha. En posición de arranque « »), el interruptor está cerrado y el motor puede ser arrancado. Si, en cambio, se encuentra en posición « », el circuito de arranque se abre y el motor no puede arrancar. El interruptor desempeña entonces el papel de interruptor de urgencia. Nunca colocarlo en esta posición durante la conducción.

2. **Palanca del freno delantero**

Es la palanca que nos posibilita frenar la rueda delantera. No debe tener holgura. Dado que la motocicleta está dotada de un frenado hidráulico, la palanca no debe utilizarse de manera precipitada ni brutal. Cuando frenamos debemos experimentar la sensación de dureza; si fuese de blandura, indicaría que existe algún fallo en el sistema de frenado. La presión sobre la palanca desencadena automáticamente el encendido del testigo de frenado.

3. **Botón del arranque eléctrico**

Apretar el botón « »para alimentar el circuito de arranque del motor. Durante el arranque, ponerse en punto muerto para impedir la transmisión y garantizar la seguridad.

ADVERTENCIA
No impulsar el arranque más de 5 segundos: el arranque (y también el circuito) podría recalentarse. Si, después de varias tentativas, la motocicleta no arranca, comprobar la alimentación de carburante y el circuito de arranque (consultar “Reparación”).

4. Contacto del encendido

« » Posición ON

Cuando el contacto se encuentra en esta posición, las luces de cruce y de posición delantera y trasera, el alumbrado del panel de instrumentos y el piloto trasero están encendidos.

« » Posición de luz de estacionamiento

Cuando el contacto se coloca en esta posición, la luz de posición delantera, el alumbrado del panel de instrumentos y el piloto trasero están encendidos.

Posición OFF

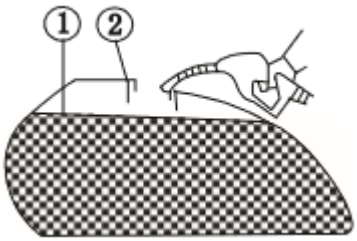
Cuando el contacto ocupa esta posición, las luces de cruce y de posición delantera y trasera, el alumbrado del panel de instrumentos y el piloto trasero están apagados.

5. El acelerador

Mediante el acelerador contralamos la cantidad de combustible que deseamos que pase al motor. De él depende la velocidad de nuestra motocicleta. Debe tener una holgura lateral que facilite su retorno. Debe accionarse de forma suave y progresiva.

Tapón del depósito

Para abrir el tapón del depósito, insertar la llave y girarla en el sentido horario. El tapón puede entonces estar retirado con la llave. Para volver a poner el tapón en su sitio, alinear las flechas figurando respectivamente en el tapón y en el depósito, luego, con la llave insertada, ejercer una presión sobre el tapón hasta que un 'clic' se haga oír. Retirar a continuación la llave:

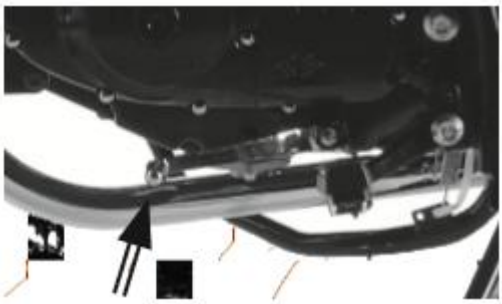


(1) Nivel de gasolina
(2) Tubo de relleno

ADVERTENSIA

No llenar el depósito con exceso. Nunca hacer salpicar el combustible sobre el motor caliente. Llenar el depósito hasta el nivel inferior del tubo de relleno, de lo contrario, el combustible corre el riesgo de desbordar dilatándose bajo el efecto del aumento de temperatura.
Apagar el motor y girar la llave del relleno del depósito en posición OFF. Está estrictamente prohibido fumar o encender un fuego durante esta operación.

Pedal de cambio (Selector)



La motocicleta esta equipa de una transmisión de 5 marchas. El selector esta acoplado a un mecanismo de trinquete colocado en la transmisión. Cuando se elige una marcha, el selector vuelve de nuevo en posición inicial para permitir la selección de la marcha siguiente. El punto muerto se sitúa entre la primera y la segunda marcha. A partir del punto muerto, bajar el selector para enganchar la primera marcha. Para pasar a la marcha inmediatamente superior, remontar el selector. El mecanismo de trinquete impide pasar varias marchas simultáneamente. El paso de la segunda a la primera (o al revés) se efectúa por medio del punto muerto. Para enganchar el punto muerto, el selector debe colocarse entre la primera y la segunda marcha.

ATENCIÓN

Cuando pasa al punto muerto, el testigo del punto muerto se enciende en el panel de instrumentos. Aunque el testigo este encendido, aflojar progresivamente la palanca de embrague para garantizar que la transmisión este bien en el punto muerto.

A grande velocidad, la retrogradación puede causar un 'sobre régimen' del motor. Antes de pasar a una marcha inferior, es necesario ralentizar para evitar todo desgaste inútil de los componentes de la transmisión.

Pedal de freno

Con él, accionamos el freno de la rueda trasera. El testigo de frenado se enciende simultáneamente.

Soporte de la motocicleta

1. El vehículo está equipado de un soporte lateral « pata de cabra ».

Para inmovilizar el vehículo con ayuda del soporte lateral: apoyar en la extremidad de éste con el pie para acercarlo al máximo a la parte delantera de la motocicleta.

ATENCIÓN

Si aparca la motocicleta en una pendiente, inmovilízala en el sentido de la subida para impedir que se vaya bajando.

Para circular en total seguridad, comprueba antes de coger la carretera que el soporte lateral este completamente recogido y permanezca colocado en su sitio.

Estrangulador de carburador

Imagen 1

Para facilitar su arranque, el vehículo está dotado con un estrangulador: 1.

Carburador

Para arrancar en frío, levantar completamente la palanca del estrangulador. Tras el arranque, bajar la palanca a la mitad y dejar el motor calentarse suficientemente antes de traer la palanca en su posición inicial.

Nota: El estrangulador sirve para arrancar el motor en frío: durante las bajas temperaturas, permite prolongar suficientemente el tiempo de calentamiento para garantizar la fluidez en el paso de las marchas.

El estrangulador debe estar inactivo durante la conducción para no aumentar el consumo de combustible. El corte se efectúa diferentemente según el tipo de carburador. Para un carburador con 'émbolo', empujar la palanca al máximo.

ADVERTENCIA
Cuando el estrangulador no es necesario, cortarlo rápidamente para evitar todo recalentamiento del codo del escape.

Lave de combustible

El vehículo posee una llave de combustible manual con tres posiciones: « » (Abierto), « » (Reserva) y « ● » (Cerrado).

« » Posición abierta

Posición normal de la llave de combustible. Cuando se gira el acelerador, la gasolina pasa a través del grifo hacia el carburador.

« ⊔ » Posición reserva

Si el nivel de combustible es insuficiente, girar la llave en esta posición para poder utilizar la gasolina de la reserva.

« ● » Posición cerrada

Girar la llave de combustible en esta posición después de apagar el motor.

ATENCIÓN

La gasolina puede desbordar del carburador y extenderse sobre el motor si la llave de combustible se encuentra en posición abierta **« ⊓ »** durante un período prolongado. Graves problemas mecánicos pueden resultar en el arranque.

Nota: Cada vez que la llave de combustible se vuelve a poner en posición « reserva », hacer el lleno inmediatamente en la gasolinera más cercana y colocar la llave en posición abierta.

Amortiguadores traseros

Ajuste de la suspensión trasera

Es posible regular los muelles de los amortiguadores de la rueda trasera para adaptarlos a la carga, al estilo de conducción y a las condiciones de las carreteras. El ajuste constituye una de las cinco etapas. Colocar el vehículo sobre su soporte lateral y girar al anillo de ajuste del muelle en la posición buscada. La primera etapa es la más blanda, la quinta la más dura. La segunda etapa se efectúa según los ajustes de fábrica.

ADVERTENCIA

Es importante efectuar simultáneamente la operación para los dos amortiguadores, a riesgo de modificar peligrosamente la conducción de la motocicleta.

Recomendación de fábrica.

Caja de herramientas

La caja de herramientas se encuentra por debajo del carenado lateral derecho. Para coger el estuche, retirar su tapa negra.

Capítulo 4
Recomendaciones para la alimentación en carburante y aceite de motor

1. Carburante

ADVERTENCIA
La gasolina es inflamable y explosiva. Tener cuidado con los riesgos de quemadura y accidente manipulándola. En los lugares de almacenamiento o manipulación de la gasolina, detener el motor, abstenerse fumar y permanecer lejos de las llamas y chispas. El relleno del depósito debe efectuarse en un lugar correctamente ventilado. Preferir la gasolina sin plomo 95 (o 98): se prolongará la duración de vida de la bugía de encendido.

Nota: El uso de un combustible inadecuado puede ser la causa de un ruido característico de « cliquetis ». En ese caso cambiar de combustible.

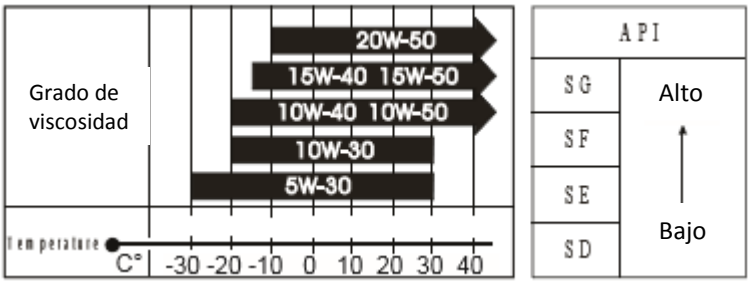
NO UTILIZAR COMBUSTIBLE E10.

2. Lubrificante

(Consultar el Cuadro de mantenimiento periódico).

Utilizar aceite de alto rendimiento para motor de cuatro tiempos con el fin de prolongar la duración de vida del motor. El aceite motor debe pertenecer a la clase SE o SD según la clasificación API, y presentar una viscosidad adaptada a la temperatura atmosférica. Tres niveles de viscosidad están disponibles para el motor: SAE15W-40, SAE10W-30 ET SAE5W-30.

Ver cuadro abajo:



Se recomienda el uso del lubricante 4 tiempos SAE10W-30 (clase SE o SF).

Referencia IPONE*: 10W30 R4000RS Semi sintético.*

Nota: El cambio de aceite debe efectuarse al cabo de 1000 km o del primer mes de utilización, y luego cada 3000 km.

Cantidad de aceite:

125cc

El volumen de aceite es igual a 850 ml para un drenaje, y de 950 ml en una revisión con cambio de filtro a aceite.

250cc

El volumen de aceite es igual a 1700 ml para un drenaje, y de 1900 ml en una revisión con cambio de filtro a aceite.

La calidad del aceite es un criterio principal para la longevidad del motor. Su frecuencia de sustitución se indica en el cuadro de mantenimiento. Los intervalos prescritos deberán sin embargo ser reducidos si la motocicleta se utiliza en zonas de arena y polvo.

Explicación:

En período invernal, se aconseja al propietario del vehículo utilizar aceite de alto rendimiento para bajas temperaturas, por ejemplo 10W-30 SE o 5W-30 SF. Si la temperatura desciende por debajo de -35°C, se recomienda respetar la duración de utilización siguiente y emplear un aceite de marca 5W-30 de clase SG o superior.

ADVERTENCIA

El uso de un aceite de calidad inferior puede dañar el motor de manera irreversible y acortar seriamente su longevidad.

Rodaje de la motocicleta

La importancia de un buen rodaje para un vehículo nuevo ha sido destacada en el Prólogo y supone el respeto de las normas enunciadas a continuación.

Velocidad máxima

La velocidad de rotación máxima del motor durante las distintas etapas del rodaje esta presentada en el cuadro siguiente.

Durante los primeros 800 km	**< 80 Km/h**
Hasta 1600 km	**< 90 Km/h**
Después de 1600 km	**Final del rodaje**

Cambio de régimen demasiado escaso

No circular mucho tiempo a paso constante. Hacer variar la apertura de los gases para perfeccionar el rodaje. Es indispensable cambiar de vez en cuando de régimen para que las piezas móviles del motor encuentren dificultades que garanticen su buen ajuste: en efecto, cuando la presión ejercida sobre ellas vuelve a caer, se enfrían y adquieren la posición deseada. Por la misma razón, se recomienda igualmente practicar suaves subidas de régimen durante el periodo de rodaje, asegurándose no someter el motor a un esfuerzo excesivo.

Evitar circular a una velocidad demasiada lenta

El hecho de circular a bajo régimen de manera prolongada se traduce solamente en el pulido de las piezas sin rodar eficazmente la motocicleta. Por lo tanto se invita al propietario de la motocicleta a circular en los regímenes más variados absteniéndose al mismo tiempo acelerar demasiado precipitadamente y elevar el motor a muy alto régimen. Sin embargo se desaconseja formalmente acelerar al máximo durante los 1600 primeros kilómetros.

Dejar circular el aceite antes de circular

Después de arrancar el motor (en caliente como en frío) y antes de coger la carretera, dejar el motor en ralentí durante una duración conveniente para su buena puesta en temperatura. Eso permite al lubricante extenderse sobre cada pieza del motor y desempeñar su papel reduciendo el desgaste y aumentando su duración de vida, llevando al mismo tiempo el motor a una temperatura de funcionamiento adaptada.

Primer control de mantenimiento

El mantenimiento tiene una importancia crucial durante los primeros 1.000 kilómetros. Durante el rodaje, las piezas del motor, pero también las de las otras partes del vehículo, se ajustan progresivamente: terminado el rodaje, conviene por lo tanto efectuar una comprobación de todas las sujeciones y sustituir el aceite del motor gastado y el filtro de aceite.

La realización de un control de mantenimiento a terminar los primeros 1.000 kilómetros, contribuye en garantizar la longevidad del motor y en obtener su mejor rendimiento.

ATENCIÓN

El mantenimiento aconsejado después de un kilometraje de 1.000 km debe efectuarse observando las consignas otorgadas en la sección “Averías” del presente manual. En particular, observar las menciones “Atención” y “Advertencia”.

Capítulo 6

Inspección antes de conducir

Antes de coger la carretera, pensar en comprobar los siguientes puntos. Nunca subestimar la importancia de la inspección.

ELEMENTOS	CONTROLES A EFECTUAR
Manillar	Asegurarse de que la dirección: 1. Sea suave 2. Sea libre 3. No sea floja
Luces	1. Hacer funcionar todas las luces (delantera, trasera, luz de freno, alumbrado del panel de instrumentos, intermitentes)
Aceite Motor	1. Verificar el nivel del aceite
Frenos	1. Regular el juego del pedal de freno trasero y de la palanca del freno delantero 2. Asegurarse de la eficacia del frenado 3. Comprobar la ausencia de fugas
Testigos luminosos	1. Testigo del punto muerto, de la marcha engranada, del nivel de aceite (o de los intermitentes)
Acelerador	1. Comprobar la tensión del cable del acelerador 2. Verificar la buena regulación del debito de combustible y la vuelta de la ‘mariposa’ del acelerador en posición cerrada
Neumáticos	1. Comprobar la presión de aire 2. Verificar la profundidad de las geometría del dibujo de la banda de rodadura 3. Comprobar la ausencia de anomalía o grieta
Advertidor sonoro	1. Asegurarse de su buen funcionamiento
Embrague	1. Verificar la tensión del cable del embrague 2. Controlar su buen funcionamiento y la eficacia del desembrague
Gasolina	1. Llenar suficientemente el depósito teniendo en cuenta la distancia que recorrer
Cadena de transmisión	1. Verificar su tensión 2. Verificar su lubrificación

Capítulo 7
Normas de conducta

ADVERTENCIA
Si conduce por primera vez este tipo de motocicleta, le recomendamos familiarizarle con sus mandos y su funcionamiento en una carretera de poco tráfico hasta su perfecto control.

Antes de coger la carretera, comprobar que la 'pata de cabra' este bien sujetada.
No cambiar de marchas ni decelerar cambiando de dirección. Ralentizar suficientemente antes de girar.
No retrogradar en un cambio de dirección. Es peligroso conducir una motocicleta de una sola mano. Circulando, tener firmemente el manillar con las dos manos y conservar sus pies sobre los reposapiés.

Arranque del motor
Asegurarse que la llave del combustible este en posición abierta y el cortacircuitos del motor en posición ON. Insertar la llave de contacto y girar en la posición ON. Si la transmisión está en el punto muerto, el testigo de punto muerto se enciende en el panel de instrumentación.

ADVERTENCIA
Acostumbrarse en enganchar el punto muerto y apretar firmemente la palanca de embrague antes de arrancar el motor: esto permitirá evitar ser proyectado hacia delante si una marcha esta engranada.

1. Para arrancar, apretar el botón del arranque eléctrico. Nunca girar el acelerador al mismo tiempo.

Nota: Después del arranque del motor, aflojar inmediatamente el botón del arranque para evitar dañar el motor.

Si el motor no arranca al cabo de 5 segundos, esperar una decena de segundos suplementaria antes de intentarlo de nuevo para no dañar la batería.
Después de dos o tres tentativas infructuosas, girar el acelerador de ⅛ o ¼ de vuelta y reintentar.
En caso de inutilización prolongada del vehículo o de vaporización defectuosa del combustible, dificultades pueden encontrarse al arranque. En este caso, renovar la operación sin girar el acelerador.

Motor frío
Colocar la palanca del estrangulador en la posición más alta (carburador con émbolo); luego, dejando al mismo tiempo el mando de los gases en posición cerrada, apretar el botón del arranque eléctrico. Una vez el motor arrancado, bajar la palanca a la mitad de su recogido (carburador con émbolo) y esperar que el motor se caliente suficientemente antes de poner la palanca en su posición inicial. El tiempo de

calentamiento debe ser tan largo como el motor es frío, de lo contrario las aceleraciones podrían ser más difíciles.

Motor caliente

Girar el mando del acelerador de ⅛ o ¼ de vuelta y apretar el botón del arranque eléctrico para poner en marcha el motor. El uso del estrangulador no es necesario si el motor está caliente.

ADVERTENCIA

Nunca arrancar el motor en un sitio mal ventilado: las emisiones de monóxido de carbono son tóxicas. Nunca dejar la motocicleta encendida sin vigilancia.

ATENCIÓN

No dejar funcionar el motor durante un período prolongado sin circular: el recalentamiento que podría resultar dañaría las partes mecánicas y el recubrimiento cromado del escape.

Primeras vueltas con la motocicleta

ATENCIÓN

Arrancar el motor cuando la transmisión está en el punto muerto, el embrague enganchado y el piloto en posición de conducta normal.

Apretar firmemente la palanca de embrague, esperar un breve momento, bajar el selector para enganchar la primera marcha, girar suavemente el puño de los gases hacia sí y aflojar lenta y flexiblemente la palanca de embrague. La motocicleta se pone en movimiento cuando se engancha el embrague.

Para pasar una marcha superior, empezar decelerando ligeramente aflojando el puño de los gases, apretar la palanca de embrague, desplazar el selector en la posición que corresponde a la marcha inmediatamente superior desembragando antes de girar ligeramente al puño de los gases.

Conducta en pendiente

Antes de retrogradar, ralentizar suficientemente para evitar una brusca subida del régimen del motor, lo que podría dañar la caja de cambio, empeorar el desgaste de las partes, o incluso desequilibrar la motocicleta durante la conducta.

Conducta en subida

Al subir una cuesta, la motocicleta puede decelerar. En ese caso, retrogradar inmediatamente para traer el régimen del motor en la zona de funcionamiento habitual. Asegurarse cambiar rápidamente la marcha para conservar su velocidad.

En bajada, utilizar el freno motor pasando una marcha inferior. ¡Guardar presente de nunca bajar una cuesta a velocidad demasiado elevada!

Utilización del freno y modo de estacionamiento

Girar el puño de los gases hacia delante para bajar completamente el émbolo, aplicando al mismo tiempo una fuerza igual sobre los frenos delanteros y traseros.

Retrogradar para ralentizar.

Antes de detener la motocicleta, apretar firmemente la palanca de embrague, pasar al punto muerto y comprobar visualmente el testigo de punto muerto para asegurarse que esté correctamente enganchado.

ADVERTENCIA

La distancia de frenado es tanto mayor como es elevada la velocidad de su vehículo. Evaluar correctamente la distancia que le separa del vehículo o del objeto que le precede con el fin de frenar en consecuencia.

Los utilizadores con poca experiencia se limitan generalmente a utilizar el freno trasero, lo que provoca un desgaste prematuro de los frenos y alarga la distancia de frenado. Por esto se recomienda servirse de ambos frenos para no patinar o incluso perder el control del vehículo. Sobre calzada mojada o sobre cualquier otra superficie lisa, ser prudente utilizando progresivamente los dos frenos en el momento de cambiar de dirección.

La motocicleta debe estar aparcada en un terreno estable y plano.
Para inmovilizarla en una cuesta suave por medio del soporte lateral, enganchar la primera marcha para garantizar que permanece en su lugar. No olvidar pasar al punto muerto antes de arrancar el motor.

Girar a la llave de contacto en posición OFF para apagar el motor.
Retirar la llave del contacto de encendido.
Bloquear la dirección.

Capítulo 8

Inspección y mantenimiento

El cuadro siguiente precisa los intervalos de mantenimiento periódico expresados en distancia recorrida o número de mes. Al término de cada período, pensar en efectuar la inspección, la lubricación y el mantenimiento. Si la motocicleta se utiliza habitualmente con elevados cargos (por ejemplo, un motor muy solicitado en zonas polvorientas), realizar el mantenimiento a intervalos más cortos. Su concesionario le dará consejos de mantenimiento complementarios. Los elementos que componen la dirección, los amortiguadores, los rodamientos y las ruedas son esenciales al funcionamiento del vehículo y sólo deben ser reparados por profesionales cualificados. Para garantizar su seguridad, se recomienda confiar la inspección y el mantenimiento a su concesionario MASH.

ATENCIÓN

Durante un mantenimiento periódico, puede resultar necesario cambiar una o más piezas: estas deben ser sustituidas preferiblemente por piezas originales. Cualquiera que sea su experiencia en materia de mantenimiento de motocicletas, los artículos marcados por el símbolo * deben ser arreglados por su concesionario y por un personal de mantenimiento cualificado. El mantenimiento de los elementos que no se acompañan de este símbolo pueden estar reparados por usted, a condición de seguir las consignas.

ADVERTENCIA

Una vez el rodaje del vehículo efectuado (distancia de 1000 km), el mantenimiento es obligatorio para garantizar su seguridad y aprovechar su rendimiento.

Proceder al mantenimiento periódico respetando estrictamente las consignas otorgadas en el presente manual.

Cuadro de mantenimientos periódicos

***Intervalo* : depende de la cifra indicada por el cuentakilómetros o del número de meses de utilización**	**Kilómetros**	1.000	4.000	7.000
	Número de meses	5	20	40
***Batería**		I	I	I
Carburador		I	I	I
Bugía de encendido		I	L	R
Filtro de combustible		L	-	L
Embrague		I	I	I
***Juego de válvulas**		I	I	I
Filtro de aire		-	L	L
***Durita de combustible**		I	I	I
		A reemplazar todo los 4 años		
Aceite de motor y filtro de aceite		R	R	R
Rejilla del filtro de aceite		L	L	L
***Tornillos y tuercas del chasis**		A	A	A
***Frenos**		I	I	I
Horquilla delantera		-	I	I
Neumáticos		I	I	I
Cadena de transmisión		I	I	I
		A limpiar y lubricar cada 1 000 km		
***Dirección**		I	I	I
***Amortiguador trasero**		-	I	I
***Tornillos de la culata et tuercas del escape**		A	A	A

Leyenda: Inspección: **I** / Apretar: **A** / Limpiar: **L** / Reemplazar: **R**

Notar que el intervalo de las revisiones es de 3.000 km.
No olvidar certificarlos en las hojas de mantenimiento del Libro de Garantía proporcionado por su distribuidor MASH.

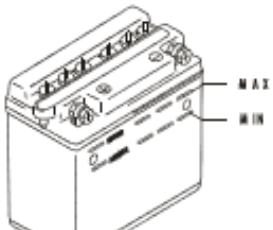
Cuadro de lubrificación

Intervalo / Elemento	Todo los 6.000 km o los 6 meses	Todos los 12.000 km o los 12 meses
Cable de acelerador	Aceite motor o (1)	-
Cable de embrague	Aceite motor o (1)	-
Cable del tacómetro	-	Grasa (2)
Cadena de transmisión	A lubrificar cada 1.000 km (3)	
***Árbol de levas del freno**	-	Grasa (2)
Puño de gas	-	Grasa (2)
Cable de freno	Aceite motor o (1)	-
Caja de engranaje del tacómetro y rodamiento de las ruedas	-	Grasa (2)
Pedal de freno	Grasa o aceite motor o (1) o (2)	-
***Dirección**	A lubrificar cada 2 años o cada 10.000 km	

Referencia IPONE : (1) Spray Cables / (2) Grasa multifunción / (3) Spray cadena

Herramientas
Para facilitar el mantenimiento de la motocicleta, un juego de herramientas está disponible en el estuche colocado en la parte derecha del vehículo.

Batería
La batería se coloca normalmente bajo el carenado posterior derecho del vehículo. Dos modelos están disponibles: convencional o sin mantenimiento.



Instrucciones relativas a la utilización de una batería convencional.

Antes de su utilización, llenar la batería de electrólito entre las señales de nivel superior e inferior. Durante el período de utilización de la motocicleta, verificar que el nivel permanezca entre ellas.

ADVERTENCIA

Una vez la batería en uso, está estrictamente prohibido añadir ácido sulfúrico diluido. Si el nivel ha caído por debajo de la señal inferior, añadir agua destilada hasta la señal superior. Nunca utilizar agua del grifo.

ATENCIÓN

Nunca dañar, tapar o cambiar la durita de puesta al aire de la batería. Asegurarse que la durita este conecta al orificio que le corresponde en la batería, y que su otra extremidad no este obturada.

Respetar la polaridad de la batería conectando el cable rojo al positivo (+) y el cable verde al negativo (-). Una mala conexión dañará el sistema de carga y la batería.

Nota: Al cabo de los primeros 1.000 km, luego cada 3.000 km, hacer comprobar la capacidad de cada elemento de la batería por su distribuidor.

1. Seguridad

1. El electrólito contiene un ácido muy fuerte y no debe nunca entrar en contacto con la piel. Para intervenir sobre la batería, llevar gafas y prendas de seguridad.

2. En caso de proyección de electrólito en los ojos, aclarar inmediatamente y abundantemente con agua clara, y consultar un médico.

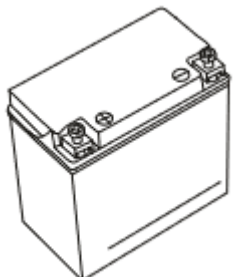
3. En caso de ingestión, beber una gran cantidad de agua o leche, y luego leche o aceite vegetal conteniendo magnesio.

4 Tener fuera del alcance de los niños.

2. Relleno del electrólito

Retirar la batería antes de llenarla con electrólito.
Comprobar que el electrólito responde a las especificaciones del fabricante.

Instrucciones relativas a la utilización de una batería sin mantenimiento

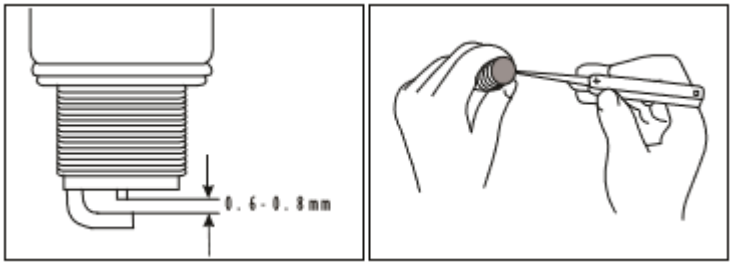


No es necesario llenar la batería de electrólito, tanto antes como después de su utilización. Para prolongar su duración de vida, recargarla completamente antes de utilizarla.

Nota: Cualquiera que sea el tipo de batería, ésta puede descargarse y su potencia disminuir después de una inutilización prolongada. Después de haberla retirada del vehículo y haberla recargada completamente, conservar la batería en un lugar fresco y bien ventilado.

Si la motocicleta no se debe utilizar durante un período prolongado, desconectar el cable del polo negativo (-) de la batería.

Bugía de encendido



Después de haber recorrido los 1000 primeros kilómetros, luego todos los 3000 km, limpiar los depósitos de calamina presentes en la bugía utilizando un pequeño cepillo metálico o de un limpiador de bugía. Con una galga de espesores, regular la separación de los electrodos conservando un valor incluido entre 0,6 y 0,8 mm. Sustituir la bugía cada 6000 km.
Los depósitos de calamina eliminados, observar el color del aislador (en porcelana) de la bugía para saber si ésta conviene a su uso. Una bugía normal húmeda o muy oscura debe preferiblemente ser sustituida por un modelo que presenta un índice de disipación térmico inferior. Una bugía de encendido es de color gris claro o amarilla algodón en condiciones de utilización normales. Una bugía extremadamente blanca, o incluso incandescente, traduce en cambio un recalentamiento del motor. Es útil, en este caso, sustituirla por un modelo de índice de disipación térmico superior.

Atención

No apretar la bugía en exceso para evitar dañar la rosca de la culata. En el momento de retirarla, impedir la caída de impurezas en el motor por el orificio de la bugía.

La bugía estándar que equipa la motocicleta ha sido seleccionada con cuidado para adaptarse en condiciones de funcionamiento variadas. Si el color de la bugía resulta diferente de la del modelo estándar, les recomendamos contactar con su distribuidor antes de sustituirla por un modelo que conviene a una diferente gama térmica. La elección de una bugía inadecuada (procedente por ejemplo de otro fabricante) pudiendo dañar seriamente el motor, les invitamos a contactar su distribuidor antes de optar por un producto vendido bajo otra marca.

Aceite del motor

La longevidad del motor depende de la calidad del aceite utilizado, de la frecuencia de su sustitución y de la comprobación del nivel de aceite.

Comprobación del nivel de aceite del motor

1) Tapón de relleno

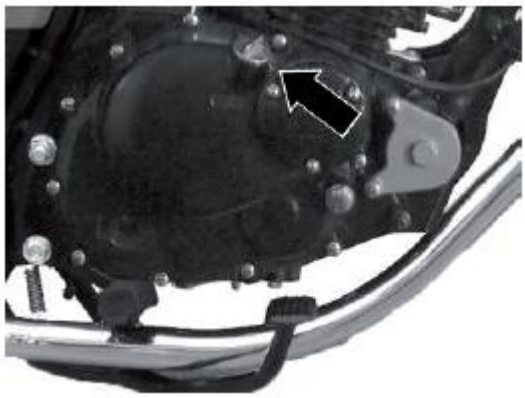
2) Ventanilla F: Nivel máximo
L: Nivel mínimo

Atención
Las señales de la ventanilla (2) indican el nivel de aceite. Si éste es demasiado bajo, nunca arrancar el motor. Añadir aceite hasta que el nivel alcance la señal superior de la ventanilla (F).

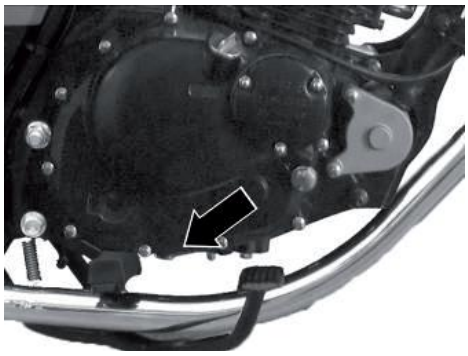
Cambio del aceite del motor y del filtro de aceite

Cambiar el aceite motor y el tamiz al cabo de los 1000 primeros kilómetros, luego todos los 3000 km. El cambio debe producirse cuando el motor es aún caliente, con el fin de permitir un drenaje completo del fluido caliente. Para eso, proceder del siguiente modo:

1. Inmovilizar la motocicleta colocándola en posición vertical.
2. Retirar el tapón de relleno de aceite.



3. Retirar el tapón de drenaje de la tapa del tamiz (por debajo del motor) para efectuar el drenaje.



4. Apretar el tornillo de drenaje y llenar el tanque de aceite añadiendo alrededor de 950 ml del nuevo aceite, antes de apretar suavemente el tapón superior.

Nota: En caso de cambiar solamente el aceite (sin sustitución del filtro), el volumen de aceite nuevo añadido será entonces de 850 ml.

5. Poner el motor en marcha y dejarlo al ralentí durante algún tiempo.

Atención

Comprobar minuciosamente la ausencia de fuga alrededor del tapón del filtro a aceite.

6. Detener el motor y esperar alrededor de uno minuto antes de controlar el nivel del fluido con la varilla de nivel de aceite. Este debe alcanzar la señal “F” (para full = lleno en inglés). Si el nivel es inferior a la señal “F”, añadir aceite.

Atención

Emplear preferiblemente el aceite motor aconsejado en la sección “Recomendaciones para la alimentación de carburante y el aceite de motor”.

Frenos

El freno delantero está equipado de un disco y el freno posterior de un tambor.
Comprobar los frenos al cabo de los 1000 primeros kilómetros, luego todos los 3000 km.
El buen funcionamiento de los frenos es capital para la seguridad de la conducción. Hacer proceder por el distribuidor autorizado una inspección periódica del sistema de freno.

Advertencia

La eficacia del frenado condiciona la seguridad del usuario y debe garantizarse permanentemente. La reparación del sistema de frenado o la sustitución de las guarniciones debe confiarse preferiblemente a su distribuidor. Este último dispone en efecto de las herramientas y técnicas adecuadas para efectuar estas operaciones de manera económica y segura.

Freno delantero

Si la motocicleta esta equipada de un freno de disco delantero, del juego de la palanca de freno debe estar incluido entre 5 y 10 mm.
El circuito de frenado hidráulico debe ser objeto de una comprobación diaria, procediendo del siguiente modo:

1. Comprobar la ausencia de fugas en el circuito de frenado de la rueda delantera.
2. Comprobar la ausencia de fugas sobre la durita de freno.
3. Comprobar si la palanca del freno delantero opone una determinada resistencia cuando se acciona.
4. Comprobar el estado de desgaste de las guarniciones de los frenos delanteros.

Atención

Los frenos de disco forman parte de un sistema a alta presión. Para su seguridad, la periodicidad de sustitución del aceite hidráulico no debe superar el intervalo especificado en el calendario de mantenimiento del manual.

Líquido de frenos

Advertencia

El líquido de frenos es tóxico. En caso de ingestión accidental, escupirlo vigorosamente. En caso de contacto con la piel o los ojos, aclarar abundantemente con agua y consultar inmediatamente un médico.

Atención

El vehículo funciona con aceite hidráulico con etanol. La mezcla con silicato o un fluido a base de petróleo está prohibida, ya que podría dañar seriamente el sistema de frenado. Nunca emplear líquido de frenos procedente de un bidón ya abierto o de un excedente conservado desde el último mantenimiento: el fluido puede en efecto haber absorbido humedad. Sólo el líquido de frenos DOT4 debe utilizarse. Asegurarse no salpicar el aceite hidráulico sobre la pintura o las superficies de plástico para evitar todo riesgo de corrosión.

Referencia IPONE : brake dot4

Comprobar el nivel del líquido en el depósito de líquido de frenos sin olvidar añadir fluido si el nivel es demasiado bajo. Aparte del desgaste de las guarniciones, la disminución del nivel en el depósito puede también explicarse por la existencia de fugas en la durita de freno. El relleno del depósito forma parte de las operaciones importantes en el marco del mantenimiento periódico del vehículo.

Guarniciones de freno

El control de las guarniciones se limita esencialmente en la comprobación de su estado de desgaste comparando su grosor con el surco que forma la señal. La guarnición debe sustituirse si esta usada hasta el fondo del surco.

Advertencia

No circular inmediatamente después de haber cambiado la guarnición. Apretar en sucesivas ocasiones la palanca de freno para que la guarnición se estire al máximo, que el muelle de la palanca vuelva de nuevo en su posición inicial y que el líquido de freno se extienda progresivamente en el conjunto del circuito.

Contacto delantero de la luz de freno

El contacto delantero de la luz de freno se sitúa debajo de la palanca del freno. Desatornillar el tornillo, luego desplazar el contacto, si es necesario en un sentido luego en otro, hasta que la luz se encienda a la menor presión sobre el freno (en todo caso, antes de que la palanca esté apretada al máximo).

Freno trasero

Ajuste del freno de la rueda trasera

El freno trasero es un freno de disco: para regular el pedal de freno de la rueda trasera, poner el pedal en la posición de conducta más cómoda girando su tuerca de ajuste. A continuación girar la tuerca de ajuste (1) para conservar un recogido (3) incluido entre 20 y 30 mm.

Recogido Tuerca de ajuste

Verificar de vez en cuando el estado de las pastillas de freno (4). El espesor de la guarnición debe ser superior a 2mm. Si esta última es inferior a 2mm, debe sustituir las pastillas.

Desengrasar a intervalos regulares el disco de freno trasero con el fin de garantizar una calidad óptima permanentemente.

En caso de fuga de líquido de freno, comentarlo a su distribuidor Mash.

Contacto trasero de la luz de freno

El contacto trasero de la luz de freno se sitúa sobre el lado derecho de la motocicleta. Para regularlo proceder del siguiente modo: Levantar o bajar el contacto de modo que la luz se encienda a la menor presión sobre el pedal de freno.

Tubo de escape

Se aconseja mantenerse alejado del tubo de escape del vehículo después de un largo trayecto para evitar todo riesgo de quemadura.

Fusible

La caja de fusibles se sitúa debajo del carenado lateral derecho. Un único fusible garantiza la protección del conjunto del circuito eléctrico. En caso de fallo de este último, comenzar en comprobar si el fusible no está quemado. En este caso, sustituirlo por un fusible de reemplazo (15A) proporcionado en la caja prevista a tal efecto.

Atención

Siempre sustituir un fusible por otro del calibre especificado. Nunca sustituir un fusible quemado por papel aluminio, hilo metálico o otros elementos. Si el fusible de reemplazo se quema poco después, es posible que el circuito eléctrico presente una grave disfunción. Contactar entonces inmediatamente con su distribuidor.

Sustitución de una bombilla

Siempre sustituir una bombilla por otra de misma potencia, para no causar una sobrecarga del circuito eléctrico y dañarla prematuramente.

Atención

La luz delantera incluye generalmente un faro a reflector. Durante la sustitución de la bombilla, evitar tocar el reflector para prolongar su duración de funcionamiento.

Durante la instalación de la bombilla de un intermitente, del piloto trasero o de la luz de freno, no apretar en exceso los tornillos de fijación para no dañar la cubierta.

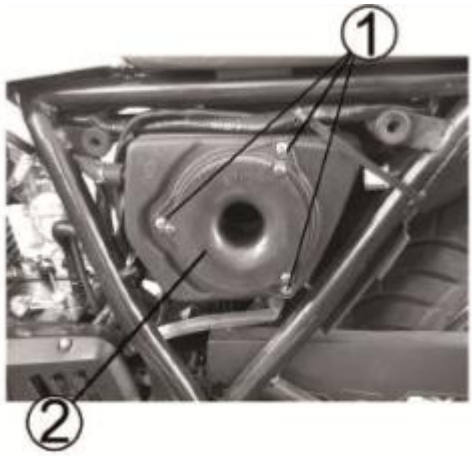
Filtro de aire

La obstrucción del filtro de aire bajo el efecto de la acumulación de polvo puede reducir la potencia del motor y aumentar la resistencia a la admisión, y por tanto elevar el consumo de combustible. Es importante controlar su estado y limpiarlo todos los 3000 km. Para ello, observar el siguiente planteamiento:

Atención

Si la motocicleta se utiliza en zonas polvorientas, proceder al control y a la limpieza del filtro de aire a intervalos más cortos que los prescritos en el cuadro de mantenimiento.

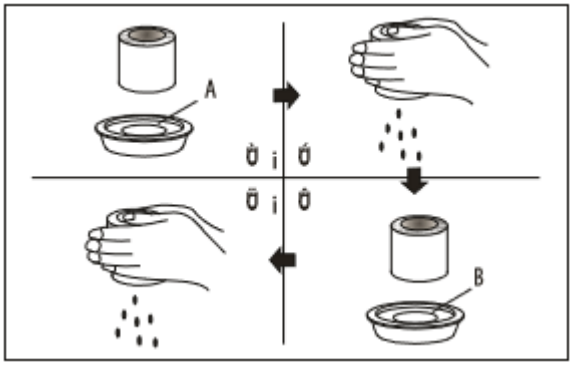
1. Retirar el carenado lateral izquierdo.
2. Desatornillar los tornillos exteriores de la tapa del filtro de aire (1) y retirar la manga (2).



3. Retirar la tapa de la caja de aire en la cual se encuentra la espuma del filtro a aire.
4. Separar la espuma de la tapa de la caja de aire.

Atención
Limpiado el filtro, comprobar que no esté dañado; si es necesario, sustituirlo. Nunca poner el motor en marcha sin previamente haber instalado el filtro de aire: eso podría empeorar el desgaste del motor.

Limpiar el filtro de aire de la siguiente manera:



1. Llenar un recipiente de tamaño adaptado con una solución de limpieza incombustible. Sumergir la espuma en la solución de limpieza, y aclararlo.
2. Presionar la espuma entre las palmas de las manos para eliminar la solución de limpieza. Nunca torcer el filtro para no dañarlo.
3. Empapar el filtro en el depósito de aceite de motor, y escurrirlo para eliminar el aceite: la espuma debe ser ligeramente húmeda.

Referencia IPONE : AIRFILTER CLEAN/LIQUIDE FILTER OIL

Atención

Antes y durante la limpieza, asegurarse que el filtro este intacto; si presenta grietas, sustituirlo.

4. Posicionar de nuevo el filtro procediendo en el orden inverso. Asegurarse que el filtro vuelva a su posición correcta, perfectamente protegido.

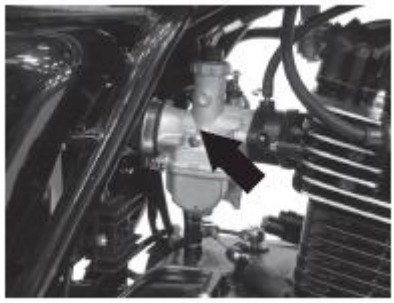
Atención

La limpieza y la sustitución del filtro deben efectuarse más frecuentemente si el vehículo se utiliza en zonas polvorientas. La eficacia del filtro de aire condicionando en gran parte la longevidad del motor, es esencial asegurarse de su buen estado.

Carburador

La estabilidad del carburador es un factor primordial del rendimiento del motor. Antes de salir de la fábrica, el carburador se sometió a varios ajustes garantizando un funcionamiento ideal: se aconseja no instalar ningún otro. Tener en cuenta que el ajuste del carburador se efectúa ajustando el juego del cable de acelerador y la velocidad de ralentí del motor. El ajuste debe producirse al cabo de los 1000 primeros kilómetros, luego todos los 3000 km, respetando las etapas siguientes:

Ajuste de la velocidad de ralentí del motor

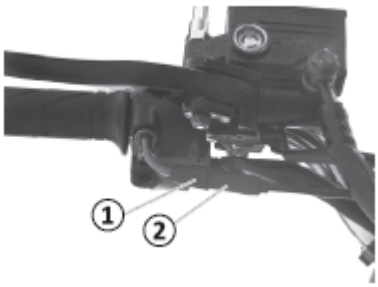


Poner el motor en marcha y dejar calentarlo durante una duración suficiente sin carga. Cerrar el acelerador. Girar al tornillo de ajuste del ralentí para conservar un régimen igual a 1400 ±100 tr/min.

Atención

El ajuste de la velocidad del ralentí debe efectuarse una vez que el motor este perfectamente caliente.

Ajuste del juego del cable de acelerador



1. Contratuerca 2. Tuerca de ajuste

Aflojar la contratuerca.
Girar la tuerca de modo que el juego del cable esté incluido entre 0,5 y 1,0 mm.
Una vez el ajuste efectuado, apretar la contratuerca.

Atención

Una vez el juego del cable de acelerador regulado, comprobar el buen funcionamiento del mando de los gases. El ajuste no tendrá ningún efecto sobre la velocidad del ralentí del motor, y el mando volverá automáticamente en posición cerrada.

Ajuste del juego de las válvulas

El control y el ajuste del juego de las válvulas deben efectuarse con el motor frío.

1. Retirar el tapón del volante motor (2) y la tapa culatas (3).

2. Girar el volante magnético en el sentido anti horario hasta ajustar su señal T (1) y el índice presente en el cárter derecho (4). Asegurarse que el pistón este en la cima de su recorrido de compresión.

3. Insertar una galga de espesores (8) entre el tornillo de ajuste del balancín y la cabeza de válvula para obtener el juego deseado entre las válvulas.

4. Valor habitual del juego de las válvulas

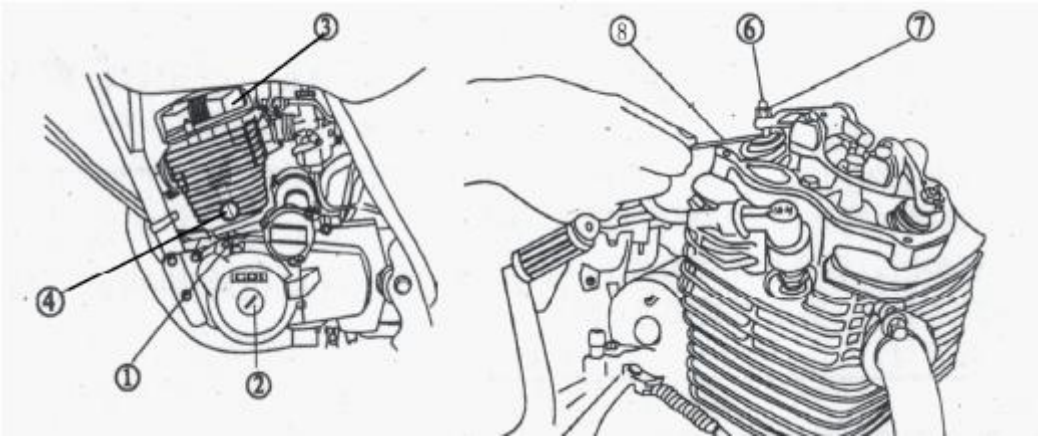
   125cc

   Juego válvula de admisión: 0,06-0,08 mm
   Juego válvula de escape: 0,10-0,12 mm

   250cc

   Juego válvula de admisión: 0,06-0,08 mm
   Juego válvula de escape: 0,06-0,08 mm.

5. Para obtener el juego deseado, es necesario aflojar en primer lugar la contratuerca de ajuste luego girar el tornillo del balancín (6). El ajuste efectuado, apretar la contratuerca (7) y medir el juego (8) hasta que corresponda al valor preconizado.

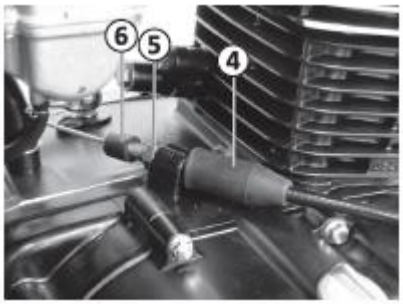


Nota:
El juego de las válvulas tiene un impacto directo sobre el rendimiento del motor: su inspección y su ajuste deben siempre realizarse según la periodicidad indicada en el Cuadro de mantenimiento.

Al aumentar con el tiempo, el juego de las válvulas afecta sobre el rendimiento del motor y pasa a ser el origen de un ruido sordo que perturba los procesos de admisión y de escape. Un ajuste periódico, preferiblemente confiado a profesionales con herramientas adaptadas, resulta indispensable. Para que el juego de las válvulas sea óptimo, se recomienda recurrir al distribuidor autorizado MASH.
Este ajuste es absolutamente necesario para los nuevos vehículos al término de su período de rodaje (1000 primeros kilómetros).

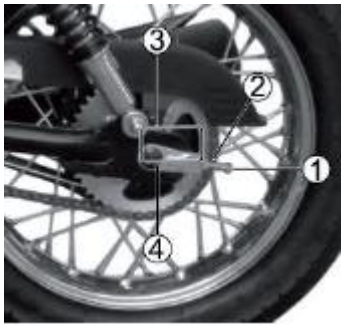
Ajuste del embrague

El ajuste del embrague se efectúa ajustando la tensión de su cable. Antes de desembragar apretando la palanca de embrague, el juego del cable, medido al nivel de la palanca del embrague, debe normalmente ser igual a 4 mm. Si el valor medido es diferente, proceder al ajuste del siguiente modo.



Desatornillar la tuerca (1) y girar completamente el anillo de tensión de la palanca (2) en el sentido horario. Desatornillar la contratuerca del anillo de tensión del cable (5), antes de girar el anillo (4) en un sentido luego en otro hasta que el juego de la palanca alcance alrededor de 4 mm. El anillo de ajuste de la palanca (2) puede eventualmente servir para precisar el ajuste. Una vez el ajuste efectuado, apretar la contratuerca (1) y el anillo (5), luego envolverlos con la manga de goma (3).

Ajuste de la cadena de transmisión



1. Tornillo de ajuste 2.Contra-tuerca
3. Señal de alineación 4. Tuerca del eje de la rueda trasera

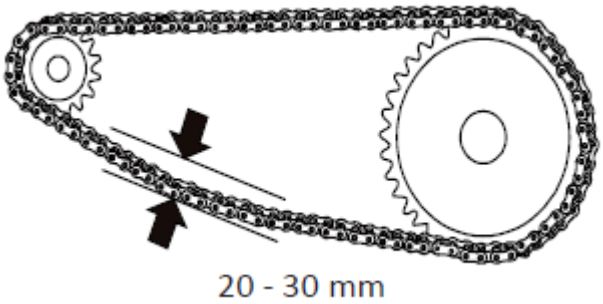
Para efectuar el ajuste:

1. Inmovilizar la motocicleta sobre su soporte lateral.

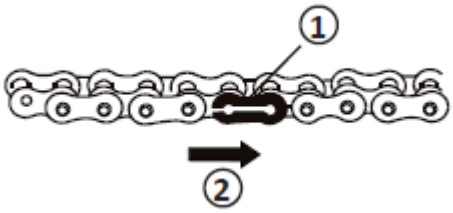
2. Aflojar la tuerca del eje de la rueda trasera.
3. Aflojar la contra-tuerca.
4. Girar el perno de ajuste hacia la izquierda o hacia la derecha para obtener el ajuste deseado.

Nota:
Durante la instalación de una nueva cadena, un control de los piñones se impone. Sustituirlos en caso necesario.

La tensión de la cadena de transmisión debe regularse todos los 1000 km de modo que su flecha esté incluida entre 20 y 30 mm.



Atención
La parte cerrada (redondeada) del clip de cierre rápido de la cadena debe orientarse en el sentido de la rotación de la cadena.



1. Clip de cierre rápido de la cadena
2. Sentido de rotación

Limpieza y lubricación de la cadena de transmisión
La acumulación de suciedades sobre la cadena de transmisión puede empeorar su desgaste así como la de los piñones. Se recomienda limpiar la cadena todos los 1000 km utilizando un solvente de limpieza antes de lubricarla con un lubricante especial o con aceite de motor.

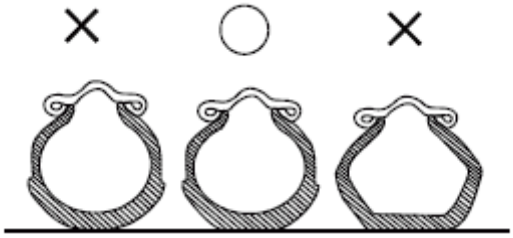
Referencia: IPONE: Chain Clean/Spray Chain.

Neumáticos

Comprobar la presión de los neumáticos y sus esculturas al cabo de los 1000 primeros kilómetros, luego todos los 3000 km. Además de un control periódico, tomar la práctica de comprobar de vez en cuando la presión de los neumáticos para prolongar su duración de vida y garantizar una seguridad máxima.

Presión de los neumáticos

Una presión insuficiente puede acelerar el desgaste de los neumáticos y perjudicar la estabilidad del vehículo: en particular, los cambios de dirección pueden resultar más difíciles. Al contrario, una presión excesiva, al reducir la superficie de contacto entre los neumáticos y la calzada, aumenta el riesgo de resbalar, o incluso de pérdida de control del vehículo. Es necesario que la presión de los neumáticos permanezca dentro de los límites especificados. El ajuste de la presión de los neumáticos debe efectuarse en frío, antes de circular.



125cc

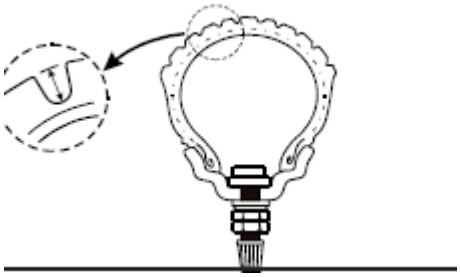
Presiones: Delante - 1,60kg/Atrás - de 2,00 kg

250cc

Presiones: Delante - 1,80kg/Atrás - de 2,20 kg

Esculturas de la banda de rodadura

La conducción de una motocicleta equipada de neumáticos usados compromete su estabilidad y se acompaña de un mayor riesgo de pérdida de control. Si la profundidad de las esculturas de la banda de rodamiento de la rueda delantera es inferior o igual a 1,6 mm., se aconseja hacer sustituir el neumático. Esta operación se impone también para el neumático trasero si la profundidad de sus esculturas es inferior o igual a 2 mm.



Advertencia

La utilización de neumáticos diferentes a los modelos estándares puede causar problemas, por lo tanto se recomienda circular con neumáticos idénticos a los de origen.

El respeto de la presión recomendada para el inflado de los neumáticos es capital, y determina directamente los rendimientos del vehículo y la seguridad de conducción. Comprobar el desgaste y la presión de los neumáticos de vez en cuando.

Capítulo 9
Reducción de la polución

Para limitar las emisiones contaminantes y la contaminación sonora, ser atento a los siguientes puntos:

Utilizar un lubricante según las recomendaciones de MASH.

Utilizar gasolina sin plomo 95 ó 98.

No utilizar combustible E10.

Comprobar el nivel sonoro

Capítulo 10
Averías

En la imposibilidad de arrancar el motor, examinar cada uno de los siguientes puntos para detectar la causa del problema.

1. Comprobar que el depósito tenga combustible.
2. Comprobar la descarga del combustible entre el grifo de gasolina y el carburador.
3. Desconectar el tubo de llegada de gasolina del carburador y girar al grifo de gasolina en posición abierta. Comprobar si el combustible fluye por el tubo.
4. Si tal es el caso, pasar a la etapa siguiente para comprobar el dispositivo de encendido.

Advertencia

Nunca dejar el combustible derrumbarse al suelo. Recogerlo en un recipiente. Apartarlo del motor caliente y del tubo de escape. Durante el funcionamiento, tenerse a distancia de todo tipo de llama o fuente de calor.

Está estrictamente prohibido fumar en el momento de comprobar el sistema de alimentación del carburante. Realizar la operación en un lugar suficientemente grande para ser cómodo.

1. Retirar la bugía de encendido y conectarla a su cable de alta tensión.

2. Girar la llave de contacto en posición **ON**, el cortacircuitos del motor en posición “ ”. Colocar la bugía cerca del motor y arrancarlo. Si el dispositivo de encendido funciona correctamente, chispas azules brotaran entre los electrodos de la bugía; en el caso contrario, recurrir a su distribuidor para una eventual reparación.

Advertencia
No realizar la operación anterior fijando la bugía de encendido cerca del carburador, para no causar un eventual incendio vinculado a la combustión del combustible vaporizado en el cilindro.

Para evitar una electrocución, se recomienda poner en contacto el elemento metálico de la bugía de encendido con la parte metálica del motor de la motocicleta. Para evitar un riesgo de muerte por electrocución, está prohibido a las personas sufriendo de enfermedades cardíacas realizar esta operación.

Parada del motor

1. Comprobar el nivel de combustible en el depósito.
2. Comprobar el estado de la bugía de encendido.
3. Comprobar el funcionamiento del motor en ausencia de carga.

Nota:
Se aconseja consultar previamente su distribuidor antes de cualquiera operación de reparación. Si la garantía aún no ha expirado, contactar inmediatamente su distribuidor antes de proceder a una reparación por si mismo. Toda manipulación no autorizada durante el período de garantía invalidará las prestaciones previstas por esta última.
(Véase el cuaderno de garantía proporcionado por el distribuidor autorizado MASH.)

Cuadro de diagnóstico de las averías

Problema			**Causa**	**Remedio**
El motor no arranca o se para	**Ausencia de combustible en el carburador**	**Ausencia de combustible en el carburador**	Ausencia de combustible en el depósito	Rellenar el depósito
			Cierre del grifo de gasolina	Abrir el grifo de gasolina
			Obstrucción del grifo de gasolina	Limpiar el depósito y el grifo de gasolina
			Obstrucción del orificio de la aguja de inyección de la cámara del flotador	Desmontar y limpiar el carburador
			Obstrucción del orificio de pulverización principal	Desmontar y limpiar el carburador

	Hay combustible en el carburador	**Encendido normal en el cable de alta tensión, ausencia de encendido en la bugía**	Ensuciamiento de la bugía de encendido por el aceite Rotura del núcleo magnético de la bugía o de uno o de varios electrodos Presencia de depósitos de carbono sobre los electrodos de la bugía Separación incorrecta de los electrodos de la bugía	Extraer, limpiar y secar la bugía Reemplazar la bugía Eliminar los depósitos de carbono Ajustar la separación
		Encendido normal en la bugía, insuficiente compresión del cilindro	Fuga de la junta de la culata Defecto de sujeción de la bugía de encendido Agarrotamiento de los segmentos del pistón Desgaste excesivo del pistón o ruptura de uno o de varios segmentos de pistón Desgaste avanzado del cilindro Fuga del conducto de admisión Deterioro de la junta del cigüeñal	Apretar el tornillo o reemplazar la junta Apretar la bugía de encendido Eliminar los depósitos de carbono que cubren los segmentos del pistón y su surco Sustituir el pistón o algunos de sus segmentos Sustituir el cuerpo del cilindro Apretar o sustituir la parte de goma Sustituir la junta
	Anomalie de fonctionnement du moteur	**Ruido anormal del motor**	Desgaste avanzado del cilindro y el pistón Desgaste avanzado de los rodamientos a agujas del pie y de la cabeza de biela Encendido adelantado Acumulación excesiva de depósitos de carbono en la cámara de combustión Recalentamiento de la bugía de encendido	Sustituir el cuerpo del cilindro y el pistón Sustituir los rodamientos y las partes auxiliares Regular el tiempo de encendido Eliminar los depósitos de carbono Sustituir la bugía

		Inestabilidad de funcionamiento del motor	Presencia de agua o suciedad en el carburador	Limpiar el carburador
			Atascamiento del circuito de admisión del combustible	Limpiar o sustituir la durita de llegada de gasolina
			Fuga a nivel del cárter	Sustituir a la junta
			Fuga de la conexión entre el carburador y el motor	Apretar el tornillo
			Riqueza insuficiente o excesiva de la mezcla gaseosa	Regular el carburador
		Recalentamiento del motor	Conducción prolongada a bajo régimen	Cambiar de marcha y controlar su duración
			Conducción (prolongada o no) en sobrecarga	Controlar la carga y detenerse de vez en cuando para dejar enfriar el motor
			Riqueza insuficiente o excesiva de la mezcla gaseosa	Ajustar el carburador
			Utilización de un aceite motor no recomendado o insuficiencia a nivel del aceite de transmisión	Sustituir el fluido por aceite motor recomendado llenando hasta la señal el cárter de caja de cambio
			Patinaje del embrague	Ajustar el recogido o sustituir al embrague, las guarniciones de fricción y el muelle
			Exceso de tensión de la cadena	Ajustar la tensión de la cadena
			Defecto a nivel de aflojamiento de los frenos	Ajustar el juego de la palanca del freno

En caso de avería, para un diagnóstico preciso, acercarse a un distribuidor autorizado MASH.

Capítulo 11
Aparcamiento prolongado

La inutilización prolongada de la motocicleta durante el invierno u otra temporada impone operaciones específicas que requieren materiales, equipamientos y técnicas adaptados.

Motocicleta

Si la moto no se utiliza durante un largo período de tiempo, efectuar las operaciones siguientes antes de aparcarla: Limpiar la motocicleta y estabilizarla en su soporte lateral en un suelo duro y plano. Girar el manillar hacia la izquierda y bloquear la dirección. Retirar la llave de contacto. Elegir un sitio adaptado para un aparcamiento de larga duración para la seguridad del vehículo. Antes de reutilizarlo, proceder a una inspección completa para comprobar el rendimiento del conjunto de las piezas.

Combustible

Antes de inmovilizar la motocicleta, vaciar el depósito de combustible: la gasolina es altamente inflamable, y puede incluso ser explosiva en algunas condiciones. Nunca dejar la motocicleta cerca de una fuente de calor. Nunca aparcarla en un lugar que alberga materias muy inflamables (granos, carbón, algodón, etc): el combustible del depósito podría desencadenar un incendio entrando en contacto con las llamas.

Neumáticos

Inflar los neumáticos a la presión normal. Mantener su superficie limpia. Evitar la exposición duradera a la luz directa del sol o a la humedad. Evitar toda puesta en contacto de los neumáticos con soluciones corrosivas (ácidos, alcalinos y aceite).

Batería

En caso de inutilización prolongada, retirar la batería y recargarla completamente antes de almacenarla en un lugar seguro y fuera de alcance de los niños. Recargarla a continuación una vez al mes en verano y una vez cada dos meses en invierno. Si la batería permanece en su lugar durante una larga duración, proceder a su recarga una vez al mes.

El aparcamiento y sus etapas

Si la motocicleta esta equipada de una batería convencional, comprobar el nivel de electrólito una vez al mes. Si el nivel de fluido es bajo, hacer rápidamente el suplemento con agua destilada o agua pura hasta la señal superior. (Nunca utilizar el electrólito o el agua del grifo)

Preservar la limpieza de la batería en cualquier momento. Un riesgo de corrosión existe en caso de salpicadura de electrólito sobre la carrocería del vehículo o sobre los conectores y los cables de la batería. Si esta situación se produce, aclarar inmediatamente con agua clara y aplicar una capa de grasa después de secarla.

Una falta de potencia puede implicar dificultades para arrancar, reducir el nivel sonoro del claxon e impedir el funcionamiento de los intermitentes. Recargar entonces inmediatamente la batería durante 15 hasta 20 horas. Tener en cuenta que el almacenamiento prolongado de una batería descargada es susceptible de dañarla.

Una batería alcanza su duración máxima de funcionamiento si: sus conectores se cubren de un depósito blanco; entrega una potencia escasa; el volumen de electrólito es inferior a la señal mínima y, en cada uno de los casos anteriores, si su rendimiento no puede restaurarse después de un almacenamiento de larga duración, incluso después de una recarga.

Reutilización después de aparcamiento: el procedimiento

1. Limpiar enteramente la motocicleta.
2. Retirar la bugía de encendido; apretar el botón de arranque y dejar funcionar el motor durante unos instantes antes de reinstalar la bugía.
3. Volver a poner la batería en su sitio.

Nota:
No olvidar conectar el polo positivo antes del polo negativo.

4. Inflar los neumáticos a la presión indicada en la sección correspondiente del presente manual.
5. Lubricar el conjunto de las piezas que lo requiere procediendo de la manera indicada en este manual.
6. Observar las consignas otorgadas en la sección 6 “Inspección antes de la conducción” antes de utilizar la motocicleta.

Los derechos de autor adjuntos al presente manual y su interpretación última nos pertenecen. En ningún caso este documento o una de sus partes pueden ser reproducidos ni citados sin nuestra previa autorización escrita.

Toda la información, descripciones, ilustraciones y especificaciones descritas reflejan el estado de nuestros conocimientos en el momento de la publicación. Nos reservamos sin embargo el derecho a modificar el presente manual en cualquier momento en la eventualidad de mejoras u otros cambios.

¡Las especificaciones y parámetros del producto pueden ser modificadas sin preaviso!

La configuración del producto y la disponibilidad de las piezas de recambio pueden variar en función del país o de la zona geográfica. ¡Para más información al respecto, consultar su distribuidor local!

www.mashmotors.es

LA OTRA AGENCIA MOTORS SL
Ronda del Ingenioso Hidalgo, 31
28034 MADRID
www.mashmotors.es