



- **Ciclone**
- **Ciclone De Luxe
Sel Mix**
- **Ciclone De Luxe
Self Mix LC**

USO E MANUTENZIONE

GARANZIA

(dalle Condizioni Generali di Vendita)

Il Ciclomotore GARELLI CICLONE è garantito per sei mesi dalla data di consegna per tutti gli eventuali difetti di materiale e di lavorazione.

In base a tale garanzia saranno riparati o sostituiti gratuitamente tutti i pezzi che risultassero difettosi, semprechè non siano stati manomessi e che il motore non sia stato adibito ad impieghi diversi da quello normale. Le spese di trasporto, quelle di mano d'opera per smontaggio e montaggio e quelle eventuali per carburante e lubrificanti sono a carico dell'acquirente.

La richiesta di sostituzioni in garanzia deve essere fatta tramite i Concessionari Agrati-Garelli comunicando il numero di matricola del motore e deve essere accompagnata dai pezzi ritenuti difettosi.

La garanzia decade quando:

- vengono applicate parti non originali;
- il motore rechi segni di manomissione da parte d'incompetenti o di riparazioni eseguite non a regola d'arte;
- il motore sia adibito a corse o competizioni;
- non venga usato lubrificante nella prescritta gradazione e quantità;
- non vengano osservate le norme di rodaggio.

Per le parti non costruite dal Gruppo Industriale Agrati-Garelli — quali ad esempio i cuscinetti a sfere, i cavi, le parti elettriche, i pneumatici — viene fornita la garanzia in **relazione agli obblighi assunti dai fabbricanti delle parti stesse.**

I numeri di telaio e di motore sono impressi sul canotto sterzo (fig. 1) e sulla parte anteriore del motore (fig. 2).

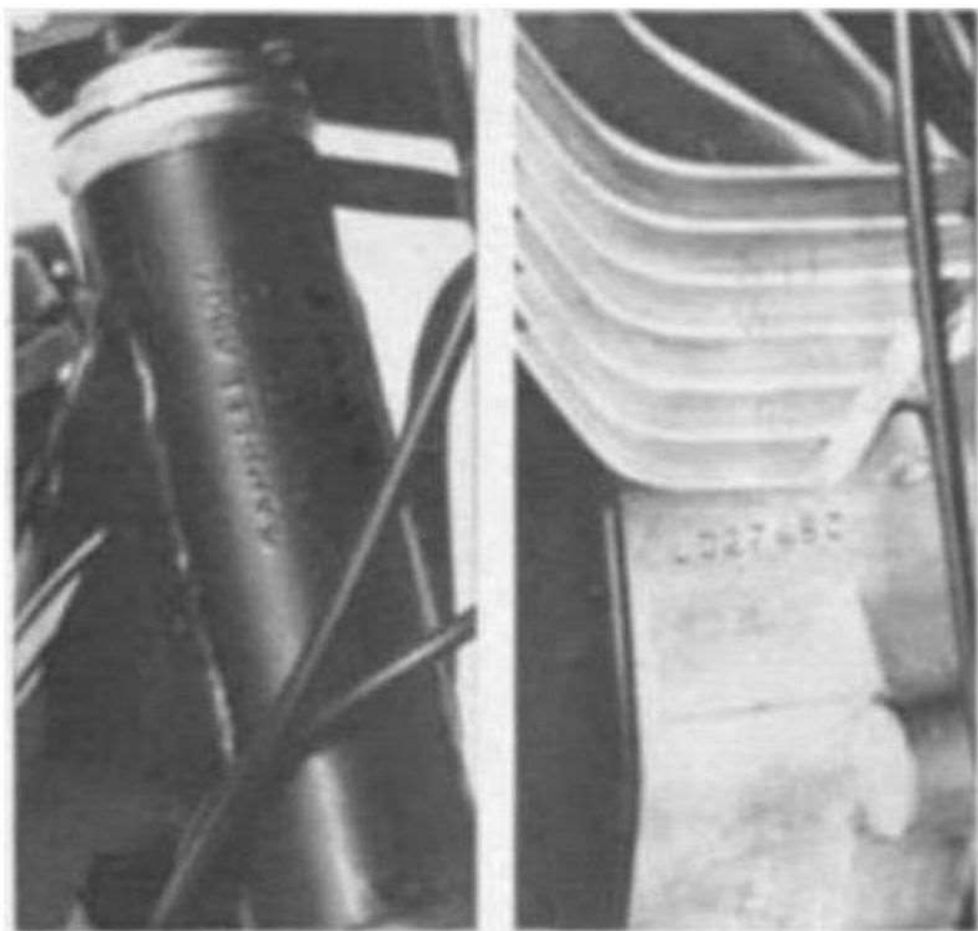


Fig. 1

Fig. 2

Caratteristiche tecniche	pag	4-5
Disposizione comandi	»	6-7
Comandi	»	8-14
Norme per l'uso	»	15-16
Rifornimenti	»	17
Rodaggio	»	18
Manutenzione	»	19-27
Impianto elettrico	»	28-30
Pronto intervento in caso di difettoso funzionamento del motore	»	31-33

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE	monocilindrico a 2 tempi
Alesaggio	mm. 40
Corsa	mm. 39,5
Cilindrata totale	cmc. 49,6
Rapporto di compressione	8 : 1
Potenza massima	CV 1,5 a 4800 giri/min.
Accensione	a volano magnete 6V - 18W De Luxe 12V - 60W
Anticipo accensione	26° corrispondenti a mm. 2,30 prima del PMS
Candela	Bosch W 7c o di grado termico equivalente (175°) <i>NGK B6ES</i>
Carburatore	Dell'Orto SHB 18/12B getto mass. 62
Trasmissione	primaria motore-cambio 1:3,72
Frizione	a dischi multipli a bagno d'olio
Cambio	a 5 marce sempre in presa
Rapporti del cambio	1° Velocità 14/39 2° Velocità 20/33 3° Velocità 23/30 4° Velocità 25/28 5° Velocità 26/27

CARATTERISTICHE TECNICHE

Pignone trasm. alla ruota	Z = 10
Avviamento	a kickstarter
Corona posteriore	Z = 40
Sospensioni	anteriore: forcella telescopica - forcella teleidraulica (Mod. LC) posteriore: forcellone e ammortizzatori regolabili
Telaio	monotrave aperto in tubo d'acciaio di grossa sezione facente funzione di serbatoio
Freni	a tamburo - ant. a disco (Mod. LC)
Pneumatici	anteriore 2,50x17" posteriore 3,25 x 16"
Pressione pneumatici	anteriore 1 kg/cm ² posteriore 1,4 kg/cm ²
Impianto elettrico	proiettore a sola luce anabbagliante con luce di posizione anter. mutuamente incorporata. Dispositivo di segnalazione acustica situato anteriormente sotto il proiettore. Luce di posizione raggruppata con il catadiottro rosso
Faro anteriore	lampada a bulbo 6V - 15W De Luxe 12V - 15W lampada a siluro 6V - 15W De Luxe 12V - 15W
Fanalino posteriore	lampada a siluro 6V - 5W De Luxe lampada a bulbo 12V-4W 12V-10W
Indicatori direzione	De Luxe lampada a bulbo 12V - 10W
Peso a vuoto	Kg. 64 - Kg. 69 (Mod. LC)
Capacità serbatoio	l. 3,5

DISPOSIZIONE COMANDI

- 1) **Commutatore luce-avvisatore acustico**
- 2) **Leva comando frizione**
- 3) **Rubinetto**
- 4) **Pedale comando cambio**
- 5) **Pedale avviamento**
- 6) **Manopola comando gas**
- 7) **Leva comando freno anteriore**
- 8) **Pedale comando freno posteriore**

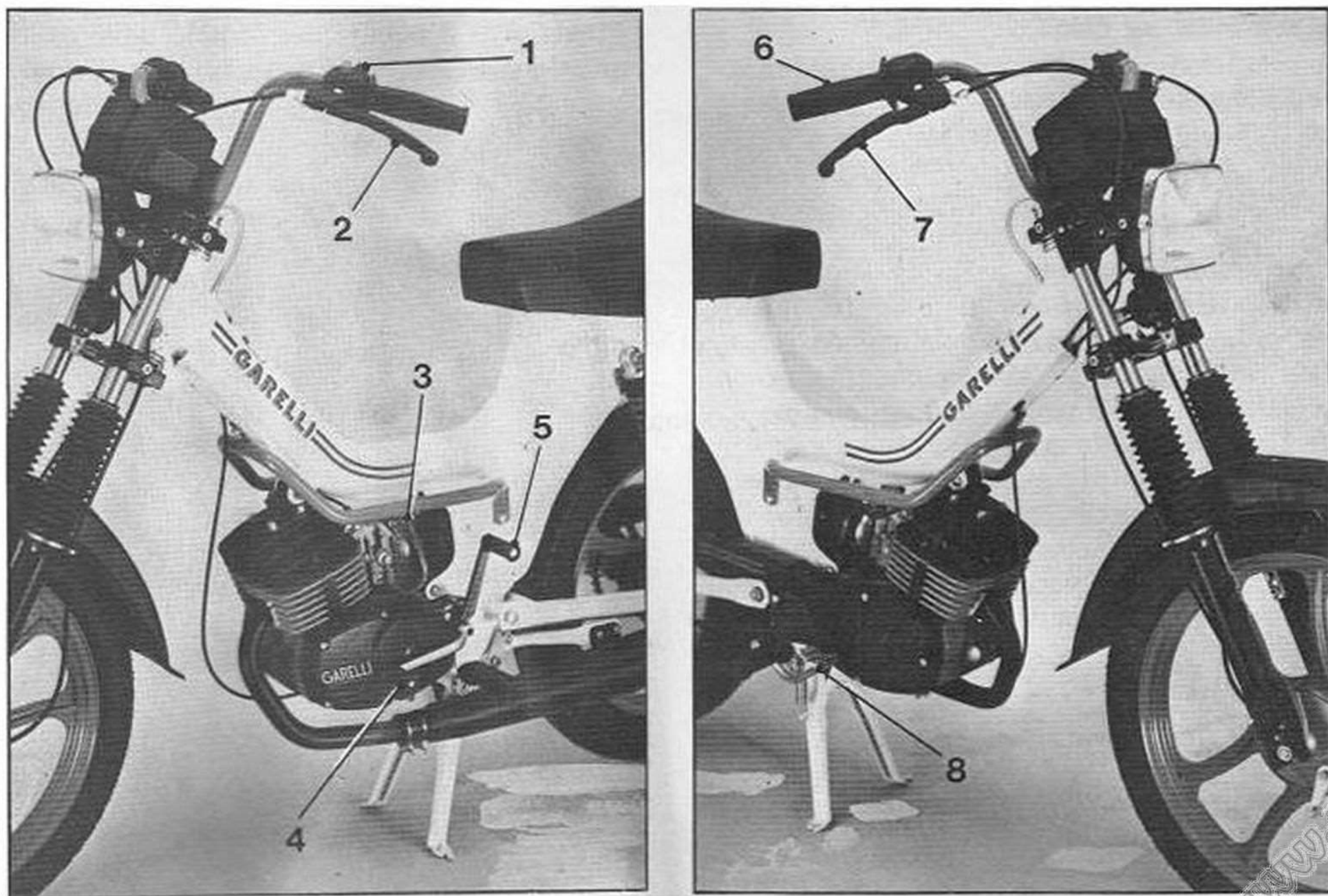


Fig. 3

COMANDI

Il comando del cambio

Il pedale comando cambio è situato sulla parte sinistra del motore. Lo si aziona col piede accompagnandolo con decisione in tutta la sua escursione. Ad ogni cambio di marcia il pedale deve essere lasciato ritornare automaticamente nella posizione orizzontale. Dalla posizione di folle (tra la prima e la seconda marcia) spingendo il pedale verso il basso si introduce la prima velocità tirando il pedale in alto leggermente si ritorna nella posizione di folle, mentre alzando con decisione la leva si innesta la seconda marcia; così progressivamente la terza, la quarta e la quinta. Per scalare, premere il pedale verso il basso e si passerà alle marce inferiori progressivamente.

Attenzione: il pedale del cambio deve essere azionato sempre con la frizione disinnestata e con la manopola del gas al minimo.

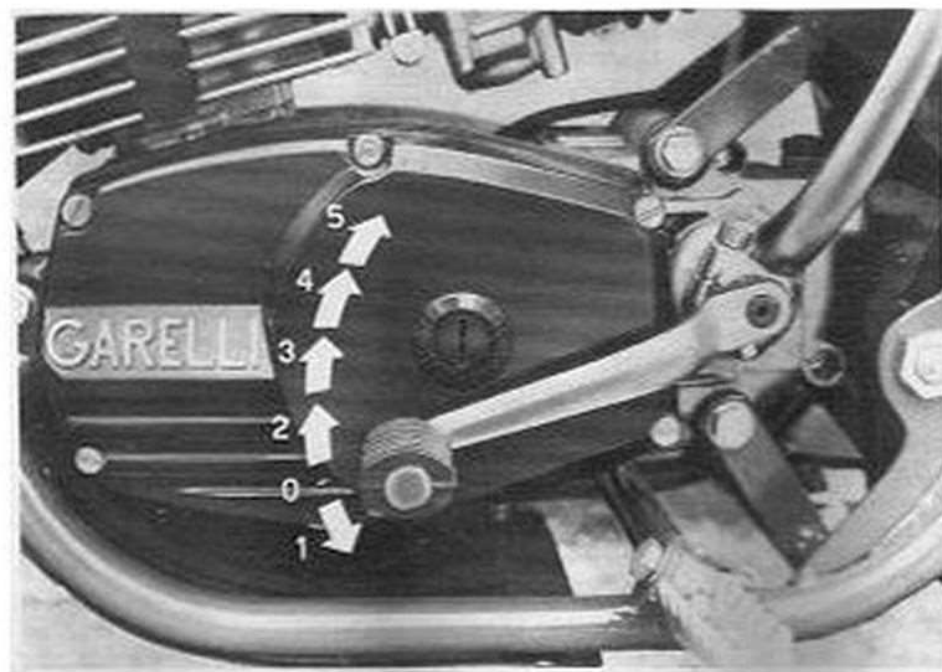


Fig. 4

Il comando frizione

La leva comando frizione è situata nella parte sinistra del manubrio. Tirando a fondo la stessa si disinnesta la frizione liberando la trasmissione del motore. Lasciando lentamente la leva si innesta la frizione collegando il motore alla trasmissione, che con una marcia inserita trasmette attraverso il cambio il moto alla ruota posteriore. Agendo sul regolafilo (R) si può registrare il comando: la condizione ottimale è quella di una corsa a vuoto della leva pari a circa 3 mm. misurati come in figura 5 e 5A.

Commutatore luci e avvisatore acustico

Il comando frizione incorpora anche il commutatore luci A (posizione anabbagliante), il comando per gli indicatori di direzione (destra-sinistra) B (solo per Mod. LC), il pulsante (blu) per l'avvisatore acustico C e il pulsante (rosso) M per lo spegnimento del motore.

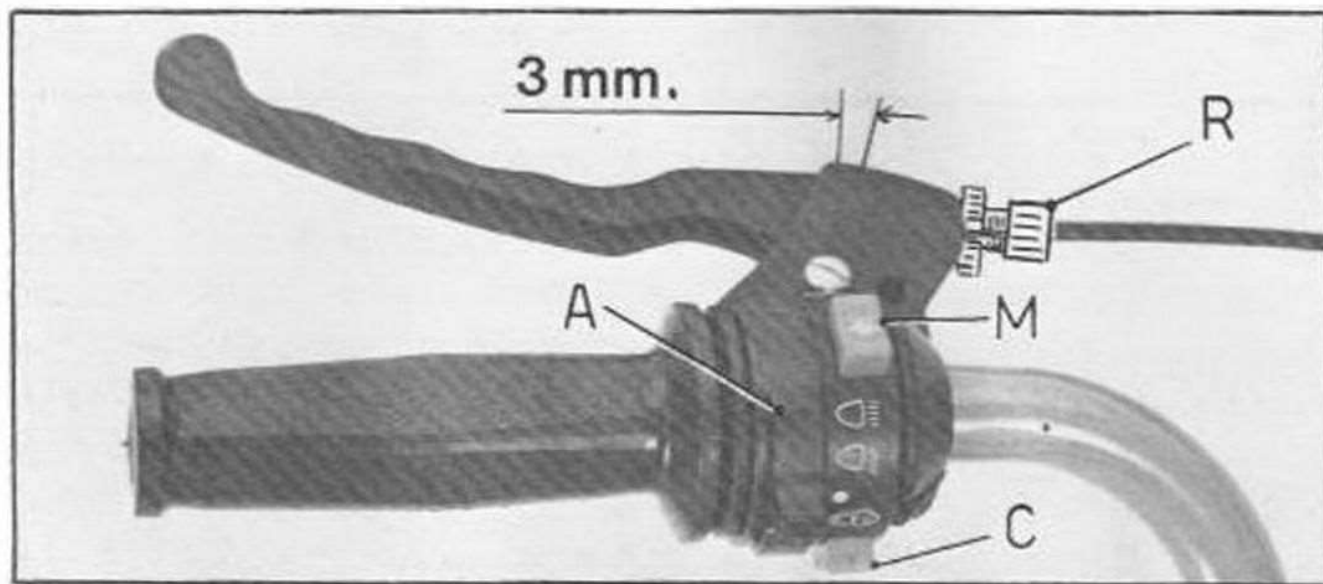


Fig. 5

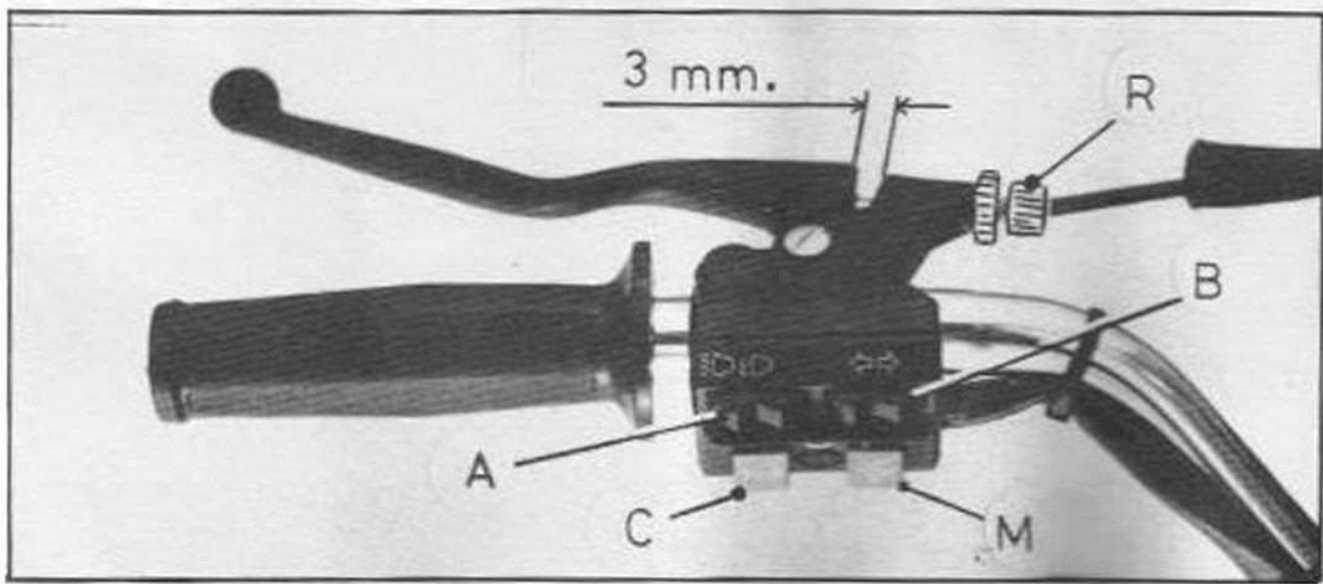


Fig. 5A

Solo per
Mod. LC

COMANDI

Il comando a gas

La manopola gas si trova sulla parte destra del manubrio. Con la rotazione all'indietro della stessa si ottiene l'apertura della valvola gas nel carburatore. Lasciandola ritorna automaticamente con conseguente chiusura della valvola, fino al regime di minimo del motore. Per il modello "De Luxe Self Mix" il comando gas incorpora anche il dispositivo comando indicatori di direzione.

Il freno anteriore a tamburo

La leva comando freno anteriore è situata sulla parte destra del manubrio. Fare molta attenzione durante l'uso cercando di dosare la forza gradualmente a seconda della velocità, ed alle condizioni della strada. Per la registrazione agire sul tendifilo (R) come da figura, lasciando una corsa a vuoto di circa 3 mm.

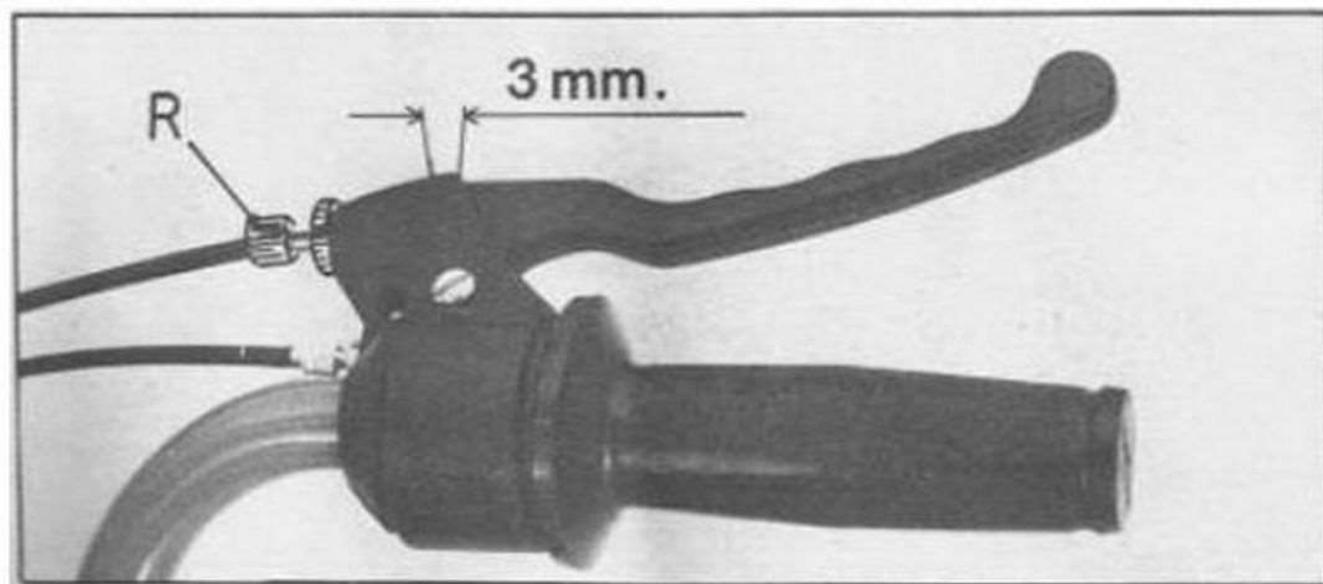


Fig. 6

COMANDI

Il freno anteriore a disco (Mod. LC)

La leva comando freno anteriore è situata sulla parte destra del manubrio. Fare molta attenzione durante l'uso cercando di dosare la forza gradualmente a seconda della velocità, ed alle condizioni della strada. Per la registrazione agire sul regolatore (R) come da figura, lasciando alla leva un piccolo gioco prima di entrare in azione.

Solo per
Mod. LC

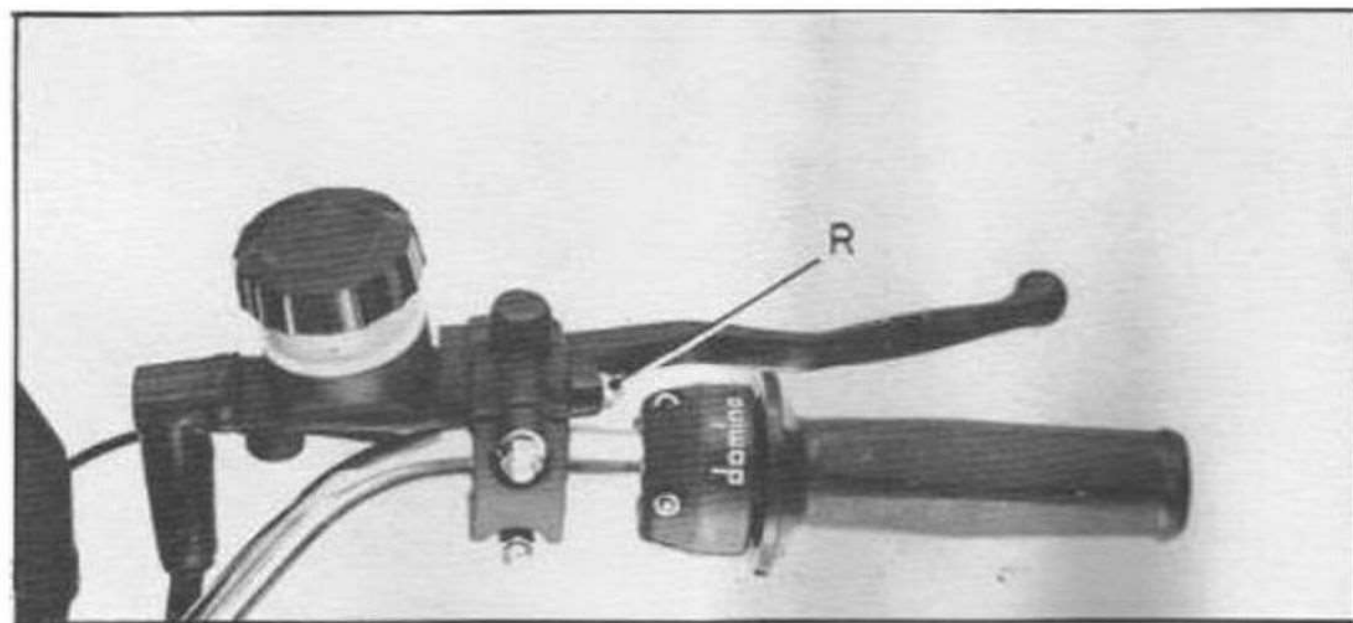


Fig. 6A

Comando starter

Per la messa in moto a freddo del motore è indispensabile, prima di azionare il pedale di avviamento, alzare la leva dello starter, posta nella parte superiore del carburatore. Dopo pochi secondi, appena il motore è in grado di reggere il minimo senza difficoltà, la si riporti in posizione normale.

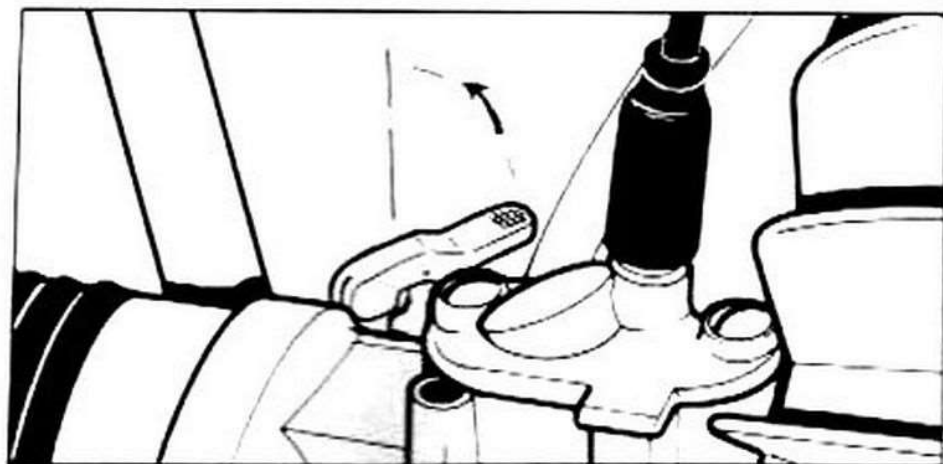


Fig. 7

Rubinetto del carburante

Il rubinetto del carburante è situato a sinistra sotto la trave del telaio. Ha tre posizioni: (1) chiuso, (2) aperto, (3) riserva come illustrato nella figura.

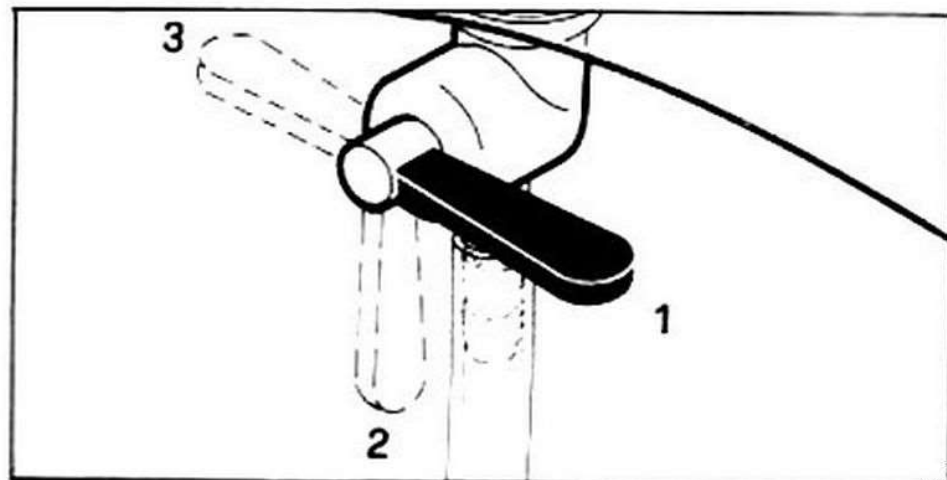


Fig. 8

COMANDI

Il freno posteriore

Il pedale comando freno posteriore è situato sulla parte destra del motore. Deve essere azionato con la punta del piede gradualmente a seconda della velocità del ciclomotore. Per la registrazione si deve agire sul dado di registro (R). Il pedale deve avere una corsa a vuoto di circa 7-8 mm.

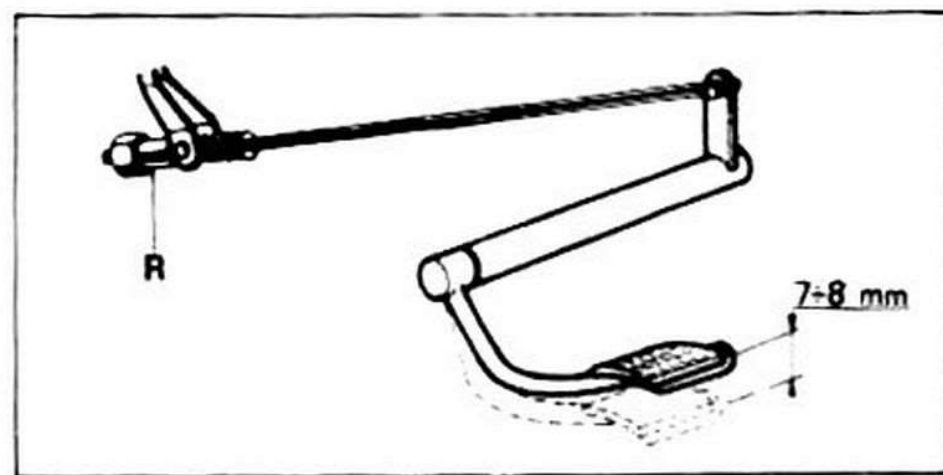


fig. 9

Il pedale per l'avviamento

È situato sulla parte sinistra del motore. Per la messa in moto premere col piede dolcemente il pedale fino a che si avverte una certa resistenza, poi dare un colpo deciso fino a fondo corsa ed infine riaccompagnare il pedale col piede nella posizione di riposo.

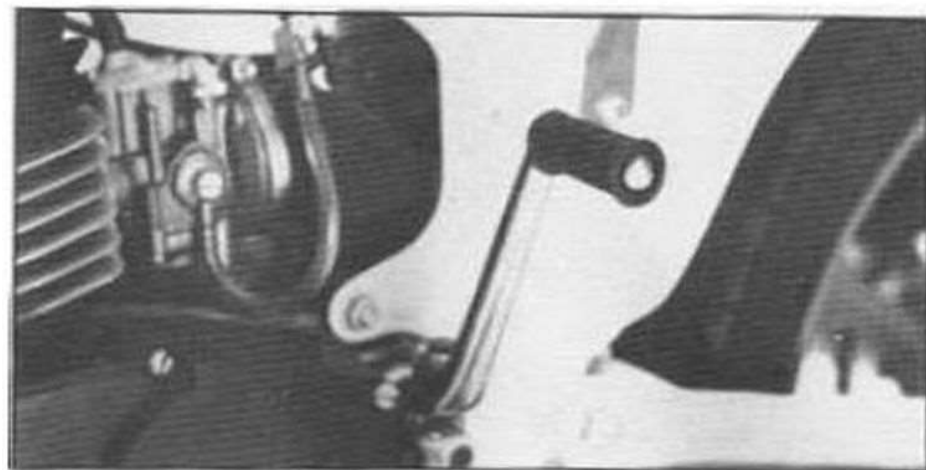


Fig. 10

Prima dell'uso del ciclomotore è necessario procedere ad una serie di operazioni e controlli atti ad accertare la perfetta efficienza in tutte le parti più importanti ai fini della sicurezza di marcia. Quei pochi minuti necessari vi faranno risparmiare in seguito del tempo prezioso.

- Controllo livello olio nel motore
- Controllare efficienza freni
- Controllare la pressione dei pneumatici
- Controllare l'efficienza delle sospensioni e la posizione di carico degli ammortizzatori posteriori
- Controllare livello del carburante nel serbatoio
- Controllare l'impianto elettrico (luci, avv. acust.).
- Per il modello "De Luxe";
controllare il livello dell'olio per miscela nel serbatoio alloggiato sotto il selloncino, mediante l'apposito foro situato sul lato sinistro del veicolo.

Avviamento

- Aprire il rubinetto del serbatoio
- Alzare il dispositivo avviamento del carburatore
- Mettere il cambio in posizione di folle
- Tenere la manopola del gas ruotata di circa 1/4 e agire sul pedale avviamento
- A motore avviato, dopo qualche istante fare ritornare il dispositivo avviamento nella posizione iniziale
- Tirare a fondo la leva della frizione e innestare la prima marcia; lasciare poi gradatamente la leva ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

Marcia

Per cambiare marcia, chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione e innestare il rapporto successivo, lasciare poi dolcemente la leva dando contemporaneamente il gas. Il pedale del cambio va azionato con decisione accompagnandolo con il piede finché si senta l'innesto della marcia.

o sdruciolevoli fare attenzione nell'uso del freno anteriore. Per spegnere il motore basta premere il bottone di massa rosso (fig. 5). A motore fermo chiudere il rubinetto del carburante.

Arresto

Chiudere il gas, agire contemporaneamente su entrambi i freni e tirare a fondo la leva della frizione. Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del ciclomotore. E' necessario fare pratica gradualmente. Su strade bagnate

Parti da rifornire	Quantità	Riferimento
Serbatoio carburante	lt. 3,5	Miscela di benzina normale e olio TOTAL BOL D'OR 2T al 4% durante il rodaggio, al 3% in seguito. Benzina normale o Super per il modello "De Luxe".
Scatola del cambio	450 cm ³	Olio minerale TOTAL SUPER HD DUAL SAE 40/50
Serbatoio olio "De Luxe"	700 cm ³	Olio per motori a 2 tempi TOTAL BOL D'OR 2T

N.B. - Per il carico dell'olio del cambio utilizzare l'apposito foro posto al centro del coperchio; il livello corrispondente a 450 cm³ è 1 cm. sotto il filo inferiore del foro stesso. Per lo scarico esiste un tappo posto sotto il coperchio.

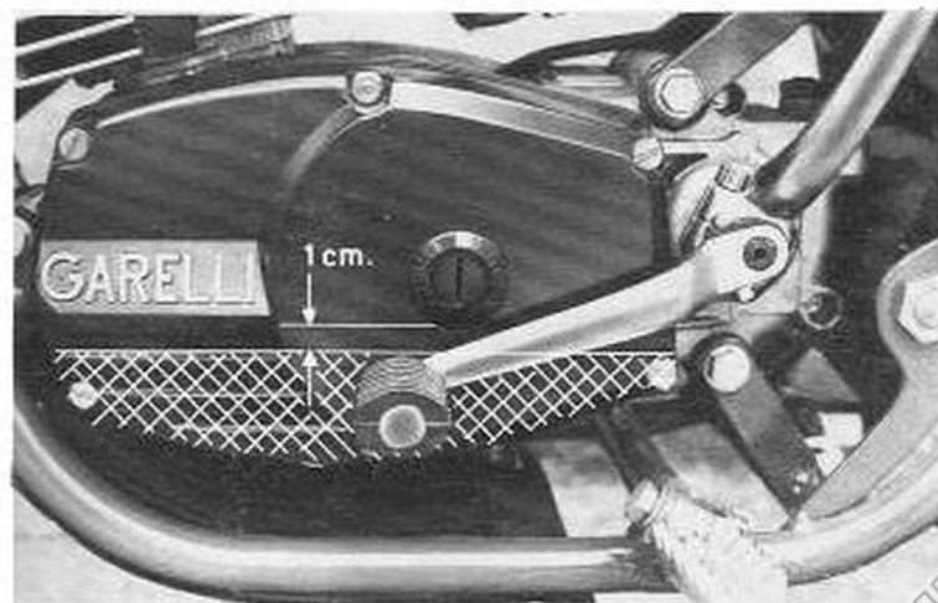


Fig. 11

RODAGGIO

Il rendimento di un motore, le sue prestazioni e la maggiore durata, dipendono in gran parte da come viene usato nei primi chilometri. Gli organi di un motore nuovo o revisionato sono « legati » e le superfici in mutuo scorrimento devono gradualmente assestarsi. Per far ciò occorre, nei primi 500 km. evitare di raggiungere un elevato numero di giri prima che il motore sia sufficientemente caldo. Non superare le velocità indicate nella sottostante tabella. Innestare le marce inferiori appena il motore tende a diminuire di giri.

Percorrenza	VELOCITA' in km/h				
	1° V.	2° V.	3° V.	4° V.	5° V.
Primi 500 km.	9	18	25	30	35

Ciclomotore a lubrificazione separata "Self Mix"

Il primo pieno di carburante dovrà essere effettuato con MISCELA 2%.

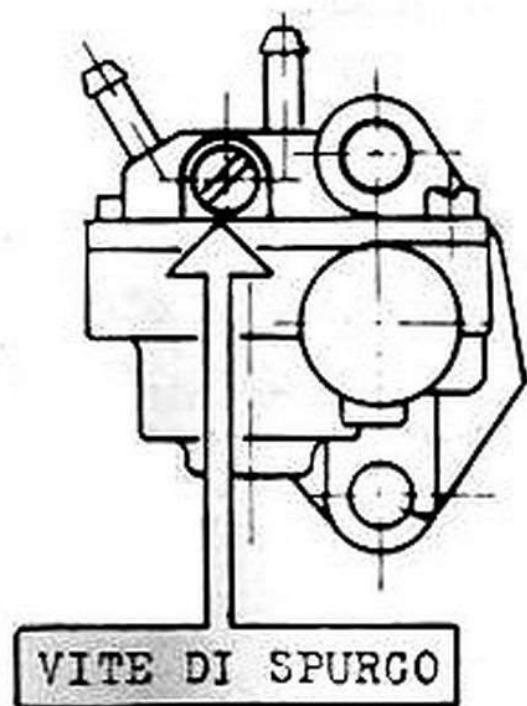
I rifornimenti successivi dovranno invece essere fatti con benzina normale o super, nel serbatoio principale, e con olio per motori a 2 tempi nel serbatoio dell'olio.

Al momento del primo pieno di benzina, accertarsi che l'olio abbia riempito il tubetto che è collegato al raccordo di aspirazione fra carburatore e cilindro. In caso contrario, far controllare la pompa olio presso il Concessionario da cui si è acquistato il veicolo.

N.B.: in caso di sostituzione del serbatoio olio, dei tubetti olio o della pompa, provvedere allo spurgo della pompa olio, nel modo sottoindicato.

- 1) mettere olio nel serbatoio
- 2) allentare di qualche giro la vite di spurgo (vedi figura)
- 3) mettere in funzione il motore, accelerare e lasciarlo girare, con il veicolo sul cavalletto.

- 4) quando l'olio inizia a fluire dal foro della vite di spurgo, serrare di nuovo detta vite.
- 5) lasciar girare il motore sino a quando il tubetto che è collegato al raccordo di aspirazione fra carburatore e cilindro, non si è riempito completamente di olio.



Da una periodica ed accurata manutenzione dipendono il mantenimento e l'efficienza di tutti i componenti il motore e la macchina.

Abbiamo indicato nella pagina seguente le operazioni periodiche che si ritengono indispensabili per mantenere sempre efficiente il ciclomotore, ma dipende principalmente dalla cura che voi avrete nell'eseguirle o nel farle eseguire. Non dimenticate mai prima di accingervi alla partenza di controllare l'efficienza dei freni e la pressione nei pneumatici che sono gli elementi più importanti per la sicurezza. Consultare il vostro rivenditore ogni qualvolta il ciclomotore subisce un urto, anche se di lieve entità. I controlli frequenti all'assetto generale e alla bulloneria possono evitarvi spiacevoli inconvenienti e perdite di tempo.

MANUTENZIONE

Schema delle operazioni periodiche - motore

	Sempre prima della partenza	Dopo i primi 500 km.	Dopo i primi 1.500 km.	Ogni 3.000 km.	Ogni 6.000 km.	Ogni 10.000 km.
Olio nel cambio		S		S		
Efficienza della frizione	C	R			R	
Serraggio dadi testa		R			R	
Candela		P	C-R		S	
Filtro aria				P		
Pulizia del carburatore					C	
Incrostazioni testa - pistone luci cilindro				P		
Fascie elastiche						S
Contatti volano		R		R		
Serbatoio olio "De Luxe"	C					

LEGENDA

Controllo	=	C
Lubrificazione	=	L
Registrazione	=	R
Sostituzione	=	S
Pulizia	=	P

Schema delle operazioni periodiche - telaio

	Sempre prima della partenza	Dopo i primi 500 km.	Dopo i primi 1.500 km.	Ogni 3.000 km.	Ogni 6.000 km.	Ogni 10.000 km.
Marmitta					P	
Serraggio di tutta la bulloneria della macchina		R			R	
Efficienza dei freni	C			R		
Pressione dei pneumatici	C					
Carburante nel serbatoio	C					
Trasmissione dei comandi	C		C-L		C-L-R	
Catena di trasmissione	C	R		R-L		
Perno del forcellone			R			R
Forcella						C
Cuscinetti delle ruote						L
Ceppl freni					C	
Efficienza impianto elettrico						C
Efficienza sospensioni					C	
Liquido di raffreddamento (Mod. LC)		C			C	

Frizione

Coll'uso i dischi della frizione si riducono di spessore, e si riduce parimente la corsa a vuoto della leva frizione posta sotto il motore; prima di arrivare alla condizione pericolosa di frizione puntata, occorre ripristinare questo gioco agendo sull'asta (A) posta al centro della campana frizione, raggiungibile svitando il tappo sul coperchio. Si allenti il dado (B) e si sviti l'asta filettata fino ad avere una corsa a vuoto di 6-8 mm. dalla leva posta sotto il motore, e poi si riblocchi il dado.

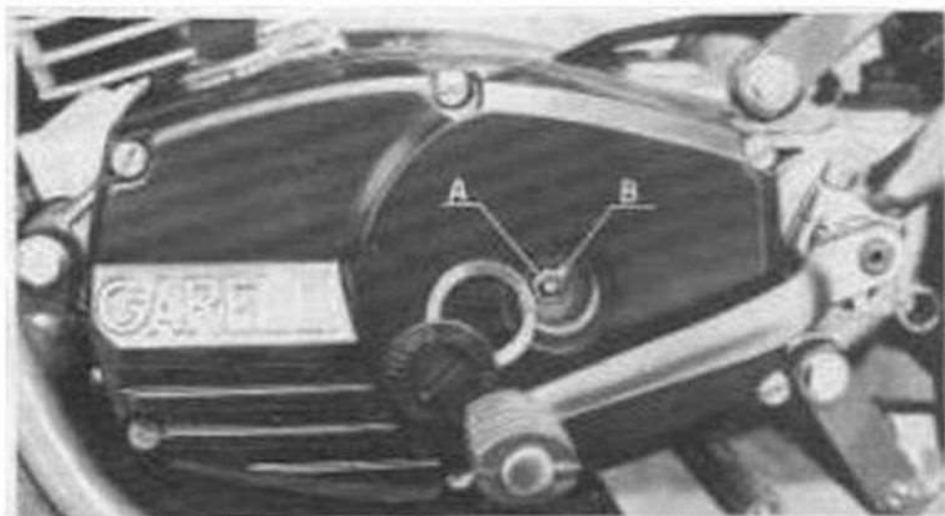


Fig. 12

Carburatore

Per la regolazione del regime minimo agire sulla vite (A) in senso orario lo si alza, antiorario lo si riduce. Per la regolazione della miscela aria-benzina al minimo; agire sulla vite (B) la giusta taratura è circa 2.1/2 giri prima del fondo corsa, in ogni caso quella che si ottiene avvitando la vite finché il motore zoppica e perde giri, e svitandolo successivamente fino a sentire un minimo regolare ed il più alto possibile.

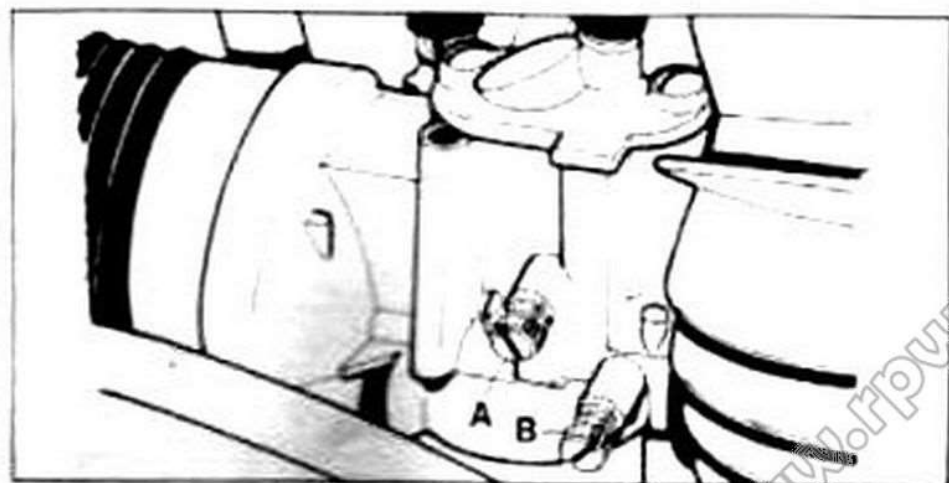


Fig. 13

Filtro aria

Ogni 3000 Km. togliere la cuffia di aspirazione ed estrarre il filtro; pulirlo immergendolo in benzina e agitando più volte.

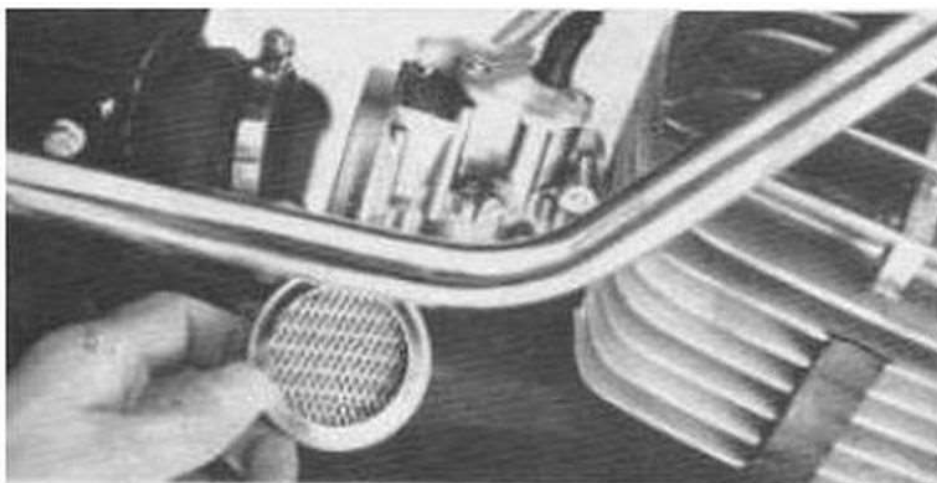


Fig. 14

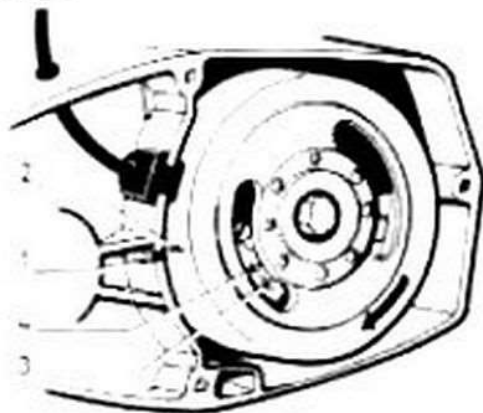
Volano magnete

È situato sul lato destro del motore ed è accessibile per il controllo e la registrazione dei contatti **smontando** il relativo coperchio.

La registrazione dei contatti si effettua col cacciavite, agendo nell'apposito intaglio del ruttore, previo allentamento della vite di bloccaggio, che infine va di nuovo accuratamente stretta.

La distanza dei contatti, in posizione di massima apertura, deve essere $0,35 \div 0,45$ mm.

La fasatura (anticipo) è corretta se i contatti iniziano ad aprirsi quando i riferimenti sul volano e sul carter si trovano in coincidenza, oppure quando il pistone dista mm. 2,3 dal PMS.



1. Indice di fasatura sul carter - 2. Indice di fasatura sul volano - 3. Distanza contatti - 4. Vite bloccaggio registrazione contatti

Fig. 15

Candela

La candela deve essere regolarmente controllata e pulita: ogni 1500 km, ripristinare la corretta distanza fra gli elettrodi (0,5 - 0,6 mm.).

Per la sua pulizia utilizzare l'apposita spazzola in dotazione col ciclomotore.

Dopo 6.000 km. è bene provvedere alla sostituzione.

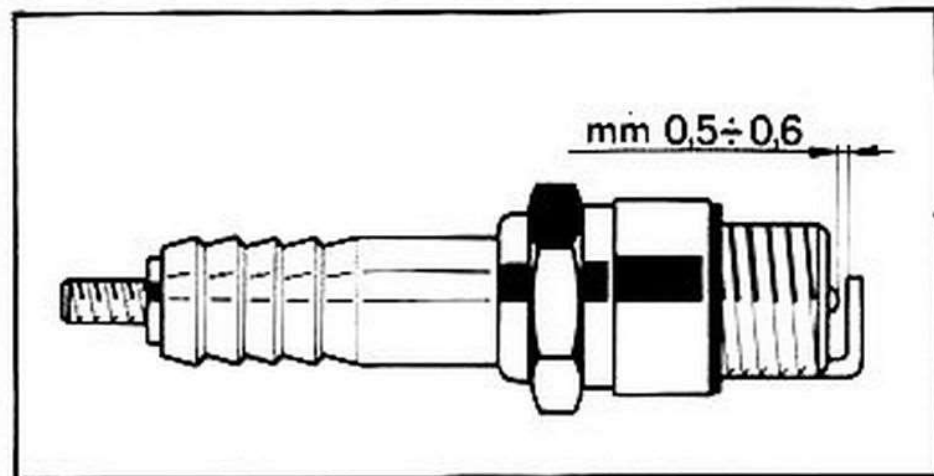


Fig. 16

Freni

Regolare i freni agendo sugli appositi registri facendo in modo che abbiano sempre un piccolo gioco sul pedale e sulla leva a mano prima di entrare in azione. (Vedi fig. 6-9).

Ammortizzatori

Regolare il carico degli ammortizzatori posteriori a seconda della necessità ruotando la parte inferiore degli stessi.

Fare attenzione che entrambi gli ammortizzatori abbiano lo stesso carico.



Fig. 17

MANUTENZIONE

Freno anteriore a disco (Mod. LC)

Se il freno anteriore dopo un certo periodo risultasse un po' lento nella sua azione, procedere come segue:

- Togliere il cappuccio "C" (Fig. 18) ed allentare leggermente la valvola di sfiato sottostante.
- Azionare la leva del freno sul manubrio fino a quando il liquido fuoriesce dalla valvola sfiato senza produrre bolle d'aria.
- A questo punto prima di rilasciare la leva freno serrare nuovamente la valvola sfiato. Durante questa operazione controllare costantemente il livello del liquido nel serbatoio sul manubrio in modo che non venga azionata a vuoto la leva freno.
- Il livello deve trovarsi sempre fra le scritte **max** e **min** sul serbatoio stesso.
- Nel caso fosse necessario un rabbocco usare esclusivamente olio per freni idraulici TOTAL IDRAULIC BRAKE FLUID.
- Fate attenzione affinché il serbatoio dell'olio sia il più possibile in posizione verticale.

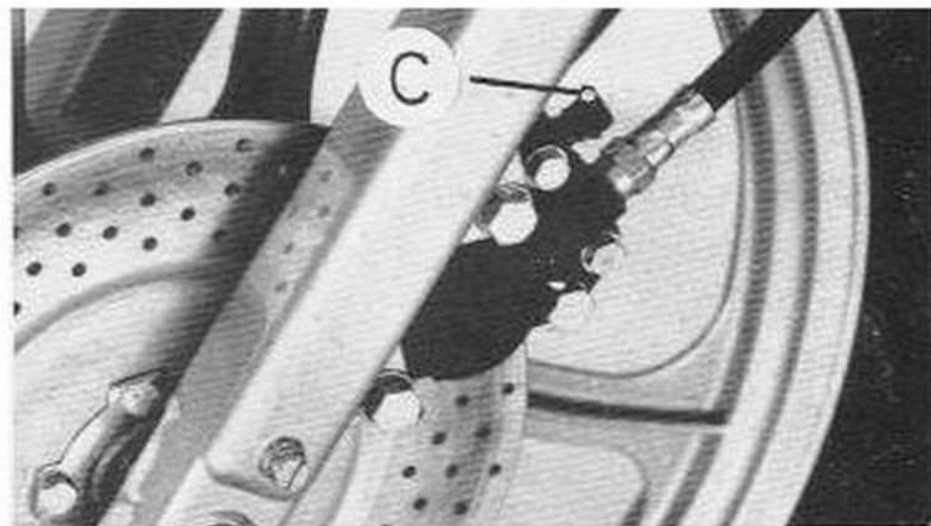


Fig. 18

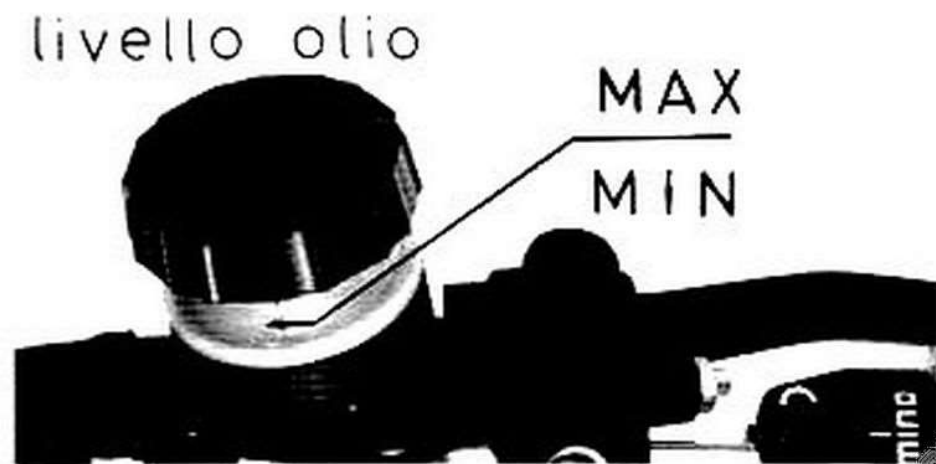


Fig. 19

Catena

Dopo i primi chilometri registrare la tensione della catena.

A veicolo carico, l'oscillazione del tratto inferiore della catena, deve essere di circa 10 mm. Eventualmente agire sull'apposito registro (R).

In seguito, tenere controllata costantemente la tensione evitando di usare il veicolo con catena troppo lenta.

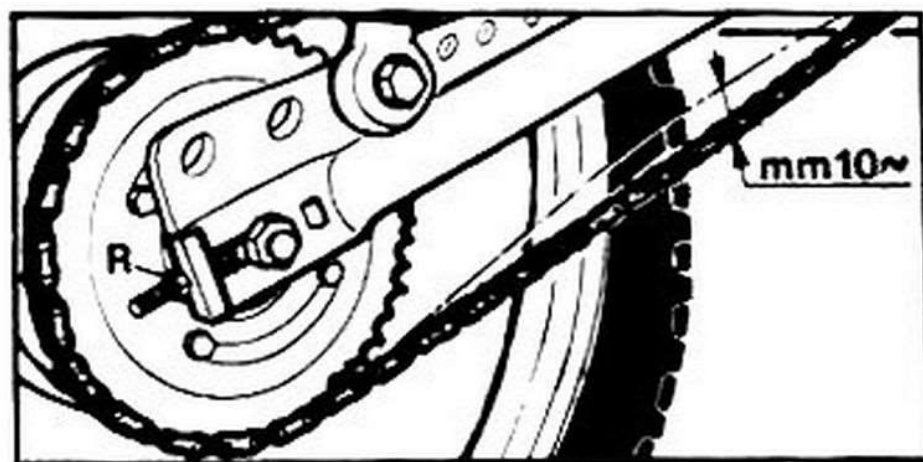


Fig. 20

Radiatore (Mod. LC)

Il veicolo è equipaggiato di un circuito di raffreddamento del tipo a "termosifone". Ogni 20.000 Km. staccare il manicotto inferiore e lasciar defluire completamente il liquido di raffreddamento. Dopo aver rimesso al suo posto il manicotto, togliere il tappo superiore e introdurre liquido per circuiti di raffreddamento (TOTAL FLURANT) sino al completo riempimento del radiatore. (Q.tà 0,700 litri circa)



Fig. 21

Forcella anteriore telescopica

La forcella anteriore i cui organi sono ben protetti non richiede una manutenzione particolare; è sufficiente, ogni 10.000 Km. o in caso di interventi sulla forcella, spalmare con grasso la molla contenuta nei foderi.

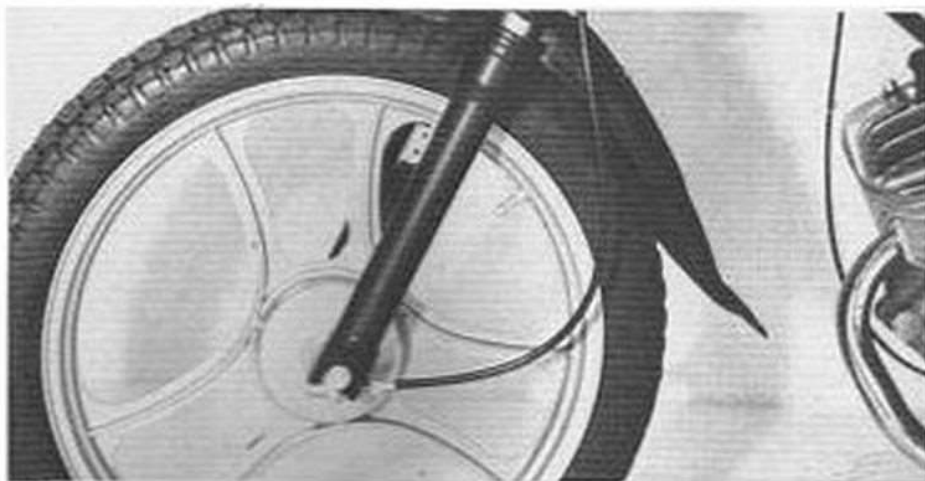


Fig. 22

Forcella anteriore teleidraulica (Mod. LC)

La forcella anteriore i cui organi sono ben protetti, non richiede una manutenzione particolare, è sufficiente, ogni 10.000 km. o in caso di interventi sulla forcella, sostituire l'olio contenuto nei foderi svitando completamente i tappi «T».

Dopo aver rimontato i tappi «T» si proceda all'estrazione dei tappi filettati superiori, e attraverso i rispettivi fori si provveda alla ricarica, introducendo per ciascun stelo 80 cm³ di olio minerale viscosità ENGLER 5,5 a 50° C.

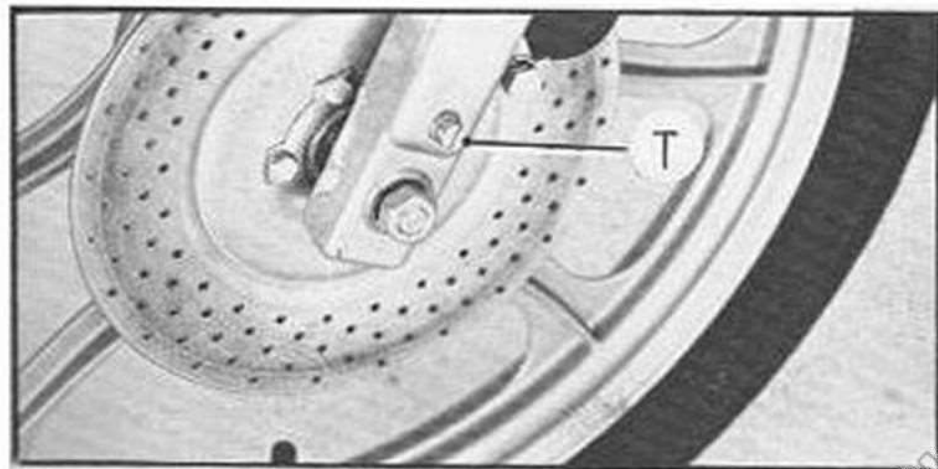
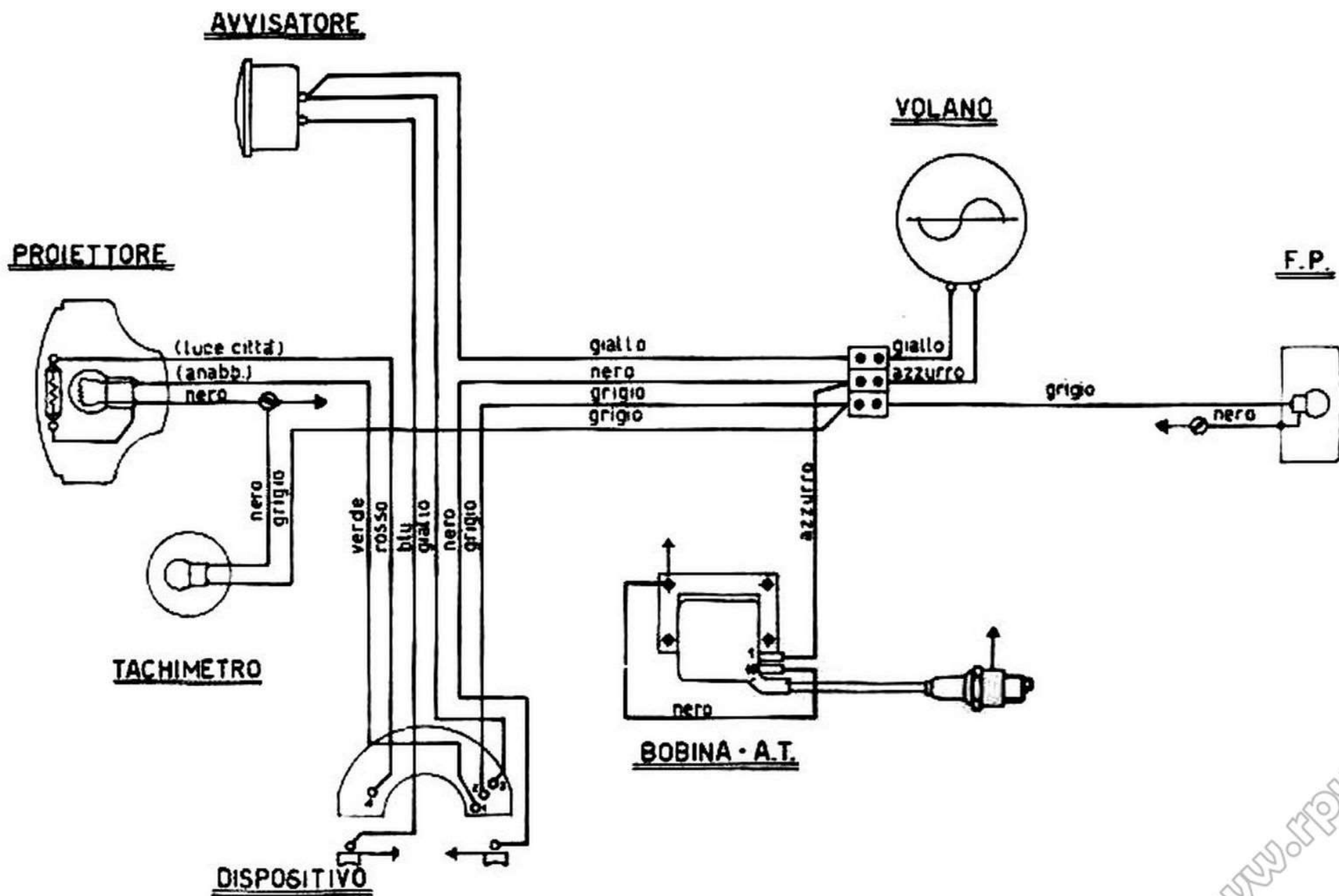
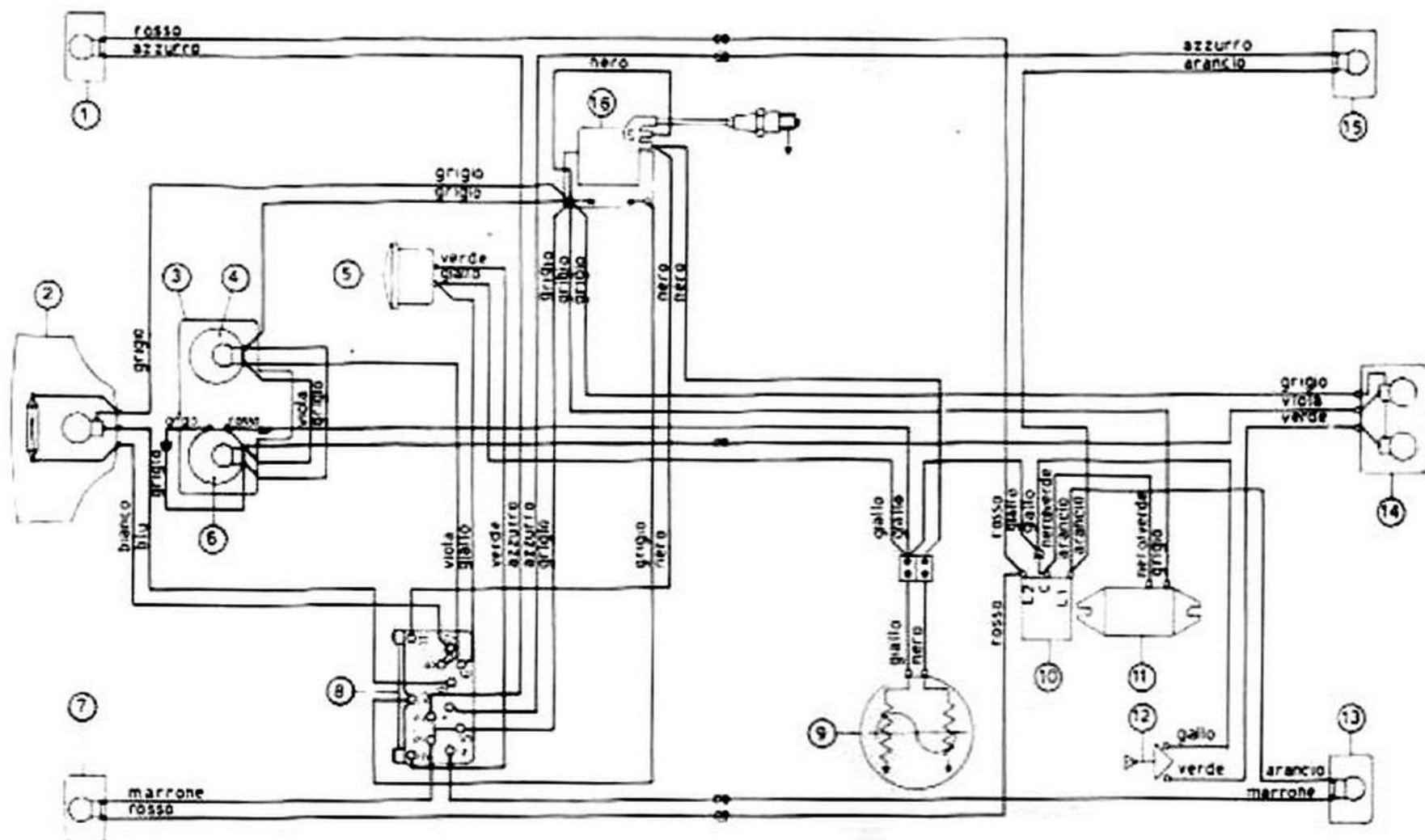


Fig. 23



Ciclone De Luxe Self Mix LC



1. Indicatore direz. ant. destro
2. Proiettore
3. Cruscotto
4. Tachimetro
5. Avvisatore acustico
6. Contagiri
7. Indicatore direz. ant. sin.
8. Dispositivo luci-indicatori

9. Volano magnete
10. Intermittenza
11. Regolatore
12. Interruttore stop
13. Indicatore direz. post. sin.
14. Fanalino post.
15. Indicatore direz. post. destro
16. Bobina A.T.

PRONTO INTERVENTO IN CASO DI DIFETTOSO FUNZIONAMENTO DEL MOTORE

Il motore non si avvia

- Controllare che arrivi carburante, non sia otturata la tubazione che porta benzina al carburatore o sporco il getto del carburatore stesso.
- Controllare che l'accensione sia regolare: svitare la candela, pulirla e dopo aver rimesso il cappuccio appoggiarla al cilindro e agire sulla pedivella di avviamento. Si devono vedere scoccare scintille bleu fra gli elettrodi; in caso contrario sostituirla. Se con la nuova non arrivasse ancora corrente occorre verificare i cavi, le loro connessioni ed eventualmente sostituire la bobina di accensione, rivolgendosi in questo caso ad una officina autorizzata.
- Verificare che il motore non sia « ingolfato » e la candela bagnata, in tal caso

fate girare il motore a mano per espellere l'eccesso di carburante, rimettere una nuova candela asciutta ed avviare il motore col rubinetto della benzina chiuso: appena si avvia aprire il rubinetto.

- Controllare che il foro di sfiato del tappo del serbatoio sia libero: se togliendo il tappo, dopo alcune pedalate il motore si avvia è necessario sostituire il tappo stesso.

Il motore non tiene il minimo

- Smontare il carburatore dal veicolo: pulire il forellino del minimo con un ago sottile; lavare con benzina tutto il carburatore.

PRONTO INTERVENTO IN CASO DI DIFETTOSO FUNZIONAMENTO DEL MOTORE

Il motore non rende

- Se il rumore di scarico è più sordo vuol dire che le incrostazioni carboniose hanno ostruito il silenziatore o i condotti del cilindro.
Si sostituisca la marmitta si puliscano le luci ed i condotti, cercando di non rigare la canna del cilindro ed il pistone. Si controlli anche che non siano incollati i segmenti, che dovranno in quel caso essere liberati con del solvente tipo SVITOL.
- Se si notasse la tendenza a battere il « 4 tempi » si verifichi sempre che non sia ostruito l'apparato di scarico, e soprattutto si controlli lo stato del filtro di aspirazione. Se il difetto permanesse si sostituisca il getto con uno più piccolo.
- Si controlli anche che non si siano quasi completamente chiusi i contatti del volano magnete; nel qual caso ripristinare la corretta apertura di 0,35÷0,45 mm.
- Se il funzionamento è irregolare, il motore perde colpi e scoppietta, occorre cambiare la candela. Se il difetto permanesse si sostituisca la bobina di accensione. Verificare anche che non sia sporco il getto del carburatore.

PRONTO INTERVENTO IN CASO DI DIFETTOSO FUNZIONAMENTO DEL MOTORE

Il motore si ferma di colpo

- Togliere la candela e verificare che non ci sia il « ponte » fra i due elettrodi. In tal caso pulirla con l'apposito spazzolino e rimontarla. Se la tendenza a fare il ponte fosse eccessiva, procedere alla disincrostazione della testa e se permanesse ancora sostituire la candela con una leggermente più fredda.
- Se il motore si è bloccato con il caratteristico cigolio, siete in presenza di un grippaggio: lasciarlo raffreddare, poi riavviarlo ed arrivate a velocità moderata fino alla più vicina officina autorizzata AGRATI-GARELLI.

Il veicolo vibra

- Verificare tutta la bulloneria e soprattutto quella di fissaggio del motore al telaio: i dadi devono essere accuratamente bloccati a fondo.



CICLONE DE LUXE SELF MIX LC



CICLONE



CICLONE DE LUXE SELF MIX