

**650
NK**



Manual do utilizador

1 CONTEÚDO

2	BEM-VINDO	11
3	INFORMAÇÕES IMPORTANTES DE SEGURANÇA.....	13
4	NÚMERO DE SÉRIE DE VIN E MOTOR.....	15
5	ESPECIFICAÇÕES	17
5.1	Motor.....	17
5.2	Performances.....	18
5.3	Medidas	18
5.4	Transmissão	18
5.5	Chassis	19
5.6	Rodas e pneus	19
5.7	Capacidade do depósito de combustível.....	19
5.8	Componentes elétricos.....	20
6	LOCALIZAÇÃO DOS COMANDOS.....	21
7	INFORMAÇÃO DE CARGA E ACESSÓRIOS	24
8	PAINEL DE INSTRUMENTOS.....	27
8.1	Indicador de mudança de direção, à direita e à esquerda	28
8.2	Indicador de ponto morto	28
8.3	Indicador de luz de máximos	28
8.4	Luz de estacionamento.....	28
8.5	Red-Line do conta rotações	29
8.6	Velocímetro	29

8.7	Conta-rotações.....	29
8.8	Botão de ajuste ADJ.....	30
	Velocidade instantânea	30
	Velocidade engrenada	30
	Relógio	30
	Acertar o relógio.....	30
8.9	Botão de ajuste SEL	31
8.10	Alerta da pressão de óleo do motor.....	31
8.11	Alerta avaria motor	31
8.12	Indicador ABS.....	32
9	POSTO DE CONDUÇÃO.....	33
9.1	Chave.....	33
9.2	Interruptor de ignição e bloqueio	34
9.3	Interruptores no guidador, junto ao punho direito	35
9.3.1	Interruptor On/Off do motor	35
9.3.2	Interruptor de iluminação.....	36
9.3.3	Botão de arranque (Start)	36
9.4	Interruptores no guidador, junto ao punho esquerdo.....	36
9.4.1	Interruptor de médios/máximos.....	37
9.4.2	Interruptor dos piscas de direção.....	37
9.4.3	Botão de buzina.....	37

9.4.4	Sinal de Luzes	38
9.4.5	Botão de modos de motor	38
9.4.6	Botão de emergência.....	38
9.5	Ajuste de travão/embraiagem	39
9.6	Depósito de combustível	40
9.6.1	Tampa do depósito de combustível	41
9.6.2	Combustível.....	42
9.6.3	Índice de octano	42
9.7	Abertura do banco	43
9.7.1	Kit de ferramentas.....	43
9.7.2	Cabo de suporte do capacete.....	44
9.8	Descanso lateral	45
9.9	Espelhos retrovisores	46
10	PERÍODO DE RODAGEM	47
11	COMO CONDUZIR	48
11.1	Arranque do motor	48
11.2	Bateria	50
11.2.1	Ligação dos cabos para arranque de emergência	50
12	PREPARE-SE PARA CONDUZIR.....	52
12.1	Mudança de velocidade.....	53

12.1.1	Acelere lentamente, enquanto solta a alavanca da embraiagem.....	53
12.1.2	Travagem de emergência.....	54
12.2	Paragem do motor	55
12.3	Paragem da moto em caso de emergência	56
12.4	Estacionamento	57
13	CONVERTOR CATALÍTICO.....	59
14	SISTEMA DE EVAPORAÇÃO DE COMBUSTÍVEL	60
15	CONDUÇÃO EM SEGURANÇA	61
15.1	Técnicas de condução segura	61
15.2	Precauções adicionais para a condução a alta velocidade	63
16	INSPEÇÃO DIÁRIA DE SEGURANÇA	65
16.1	Manutenção e regulação.....	67
17	TABELA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA	68
17.1	Inspeção periódica (itens relacionados com o motor)	69
17.2	Inspeção periódica (Chassis).....	71
17.3	Mudanças periódicas.....	73
17.4	Óleo de motor	74
17.4.1	Inspeção ao nível do óleo	74
17.4.2	Filtro de óleo e mudança de óleo.....	76
17.4.3	Binário de aperto.....	78
17.4.4	Óleo de motor recomendado.....	78

17.4.5	Capacidade do óleo do motor	78
18	SISTEMA DE ARREFECIMENTO.....	80
18.1	Radiador e ventilador de arrefecimento	80
18.1.1	Tubagens.....	81
18.1.2	Líquido de refrigeração.....	81
18.1.3	Informação sobre refrigerantes	81
18.1.4	Inspeção ao nível do refrigerante.....	84
18.1.5	Enchimento líquido refrigerante	85
18.1.6	Mudança de refrigerante	86
19	VELA DE IGNIÇÃO.....	87
20	SISTEMA DE DETEÇÃO DE COMBUSTÍVEL E EXAUSTÃO.....	88
20.1.1	Válvula de admissão de ar	89
20.1.2	Tolerância das válvulas	89
20.1.3	Filtro de ar	90
20.1.4	Sistema de controlo do acelerador	91
20.1.5	Punho do acelerador	91
20.1.6	Inspeção e ajuste do punho de acelerador.....	91
20.1.7	Ralenti.....	93

20.1.8	Corpo do acelerador	94
21	EMBRAIAGEM	95
21.1	Inspeção da manete de embraiagem	96
21.1.1	Ajuste da embraiagem	97
21.2	Corrente de transmissão	98
21.2.1	Inspeção da tensão da corrente	98
21.2.2	Ajuste da corrente de transmissão	99
21.2.3	Controlo do desgaste	102
21.2.4	Lubrificação	104
22	TRAVÕES	105
22.1	Inspeção de desgaste	105
22.2	Fluido do travão	106
22.2.1	Requisito do fluido do travão	106
22.2.2	Verificação do nível do fluido do sistema de travagem	107
22.3	Travões dianteiros e traseiros	109
22.3.1	Inspeção	110
23	AMORTECIMENTO	112
23.1	Forqueta	112
23.1.1	Inspeção da forqueta	112
23.2	Amortecedor traseiro	113

23.2.1	Inspeção de amortecedor traseiro	113
23.2.2	Ajustar a pré-carga da mola	114
24	RODAS E PNEUS	115
24.1	Carga e pressão dos pneus	116
24.1.1	Pressão dos pneus (a frio)	117
24.1.2	Desgaste dos pneus, danos	117
24.1.3	Profundidade mínima do piso	118
24.2	Medida dos pneus (sem câmara)	119
25	BATERIA	120
25.1	Sulfatação de bateria	121
25.2	Manutenção de baterias	121
25.2.1	Carregar a bateria	122
25.2.2	Remoção da bateria	123
25.2.3	Instalação da bateria	123
26	ILUMINAÇÃO	124
26.1	Ajuste da luz de cruzamento	124
26.2	Ajuste do feixe de farol	125
26.3	Luz de stop traseiro	126
26.4	Fusíveis	127
27	LIMPAR A SUA MOTO	128

27.1	Precauções gerais.....	128
27.2	Superfícies pintadas	131
27.3	Para-brisas e outras partes plásticas.....	131
27.4	Crómio e alumínio.....	132
27.5	Couro, vinil e borracha	132
28	ARMAZENAMENTO	133
29	PREPARAÇÃO APÓS ARMAZENAMENTO.....	136
30	ETIQUETAS DE AVISO NO MOTOCICLO	137
31	TABELA DE CODIFICAÇÃO DE ERROS EFI	139
31.1	Esquema de Autodiagnóstico	139
31.1.1	Procedimentos de autodiagnóstico.....	140
31.2	Tabela de códigos de erro EFI	143
32	TABELA DE CODIFICAÇÃO ERROS DE ABS.....	148
33	QUADRO DO AJUSTE DAS FUNÇÕES DO PAINEL	151
34	PROBLEMAS MAIS COMUNS E CAUSAS GERAIS	152
34.1	O motor não arranca:	152
34.2	O motor funciona mas a moto não anda ou anda mal.....	153
34.3	Problemas elétricos.....	154
35	MANUTENÇÃO E AJUSTES	155
35.1	Tabela de manutenção periódica.....	156
35.1.1	Manutenção antes de cada utilização	156
35.1.2	Programa de manutenção durante a rodagem.....	157

Quilómetros	Observações	157
36	Diagrama elétrico.....	163



2 BEM-VINDO

Obrigado por ter escolhido um veículo CFMOTO.

Bem-vindo à grande família mundial de utilizadores CFMOTO. Produzimos uma gama completa de veículos com a tecnologia mais moderna, incluindo veículos de características desportivas, utilitários e de cariz recreativo.

- Veículos para a prática do todo-o-terreno (ATV)
- Veículos utilitários (agricultura, patrulhamento, proteção da floresta e caça)
- Motociclos utilitários
- Motociclos para viagens e desportivos
- Veículos para fins governamentais e de segurança (polícia)

A CFMOTO, empresa especializada na produção de motores de refrigeração líquida, é o fabricante de motociclos mais evoluído na China e com elevada reputação a nível mundial. Em comparação com o mesmo motor refrigerado por ar, o efeito de arrefecimento do motor é melhor, a temperatura (grau de viscosidade) do óleo pode ser ajustada mais livremente, é mais potente e tem menor consumo de energia, além de proporcionar uma vida útil mais longa ao motor.

Esta moto foi projetada e fabricada não só para o trabalho, mas também para diversão e aventura.

Para um funcionamento seguro e agradável do seu veículo, certifique-se de que segue as instruções e recomendações deste manual do utilizador. Este manual contém ainda instruções para pequenas operações de manutenção, mas as informações sobre as principais reparações são fornecidas no manual da oficina e devem ser realizadas apenas por um concessionário de serviço autorizado CFMOTO.

O seu concessionário CFMOTO conhece melhor o seu veículo e está interessado na sua total satisfação. Certifique-se de regressar sempre para cumprir a manutenção aconselhada.

Este modelo está sujeito à norma: Q / 013 CFD

O manual do proprietário está de acordo com a norma: GB / T9969-2008 e GB / T19678-2005.

Zhejiang CFMOTO Power Co., Ltd tem todos os direitos reservados sobre este manual do utilizador



3 INFORMAÇÕES IMPORTANTES DE SEGURANÇA

A sua segurança e a dos outros é muito importante. Usar esta moto com segurança é uma responsabilidade importante! Para ajudá-lo a tomar decisões de segurança, desenvolvemos procedimentos de utilização e outras informações colocadas na moto e também neste manual. Esta informação alerta para potenciais perigos que podem prejudicá-lo a si ou a outros.

Ao longo deste manual encontrará informações importantes de segurança destacadas de várias formas, incluindo:



Perigo

Este sinal significa "**Risco de morte ou de lesões graves se não seguir as instruções**".



Aviso

Este sinal significa que "**O veículo pode sofrer danos importantes se não seguir as instruções**".



Nota

Este sinal indica "**Pontos a ter em atenção para uma condução mais eficiente e segura**".



Nota

Esta moto só pode ser utilizada por condutores devidamente habilitados com a correspondente licença de condução.

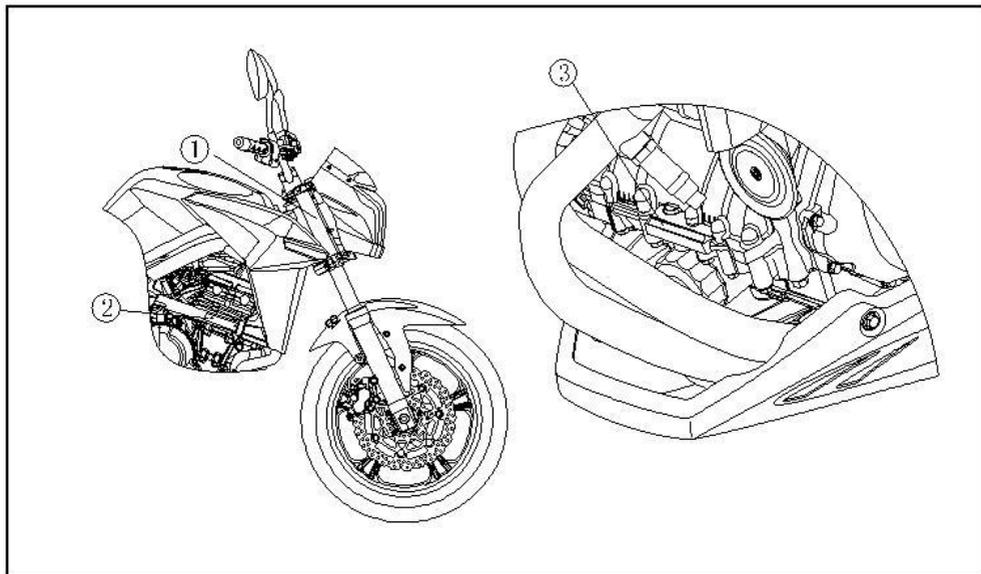
- **Preste atenção às seguintes instruções:**
 - **Não faça modificações nesta moto sem a aprovação do concessionário.**
 - **Qualquer modificação neste motociclo ou nos seus componentes elétricos poderá prejudicar as performances, bem como o nível de emissões e de ruído.**
 - **Certifique-se que respeita as regras de trânsito e demais legislação em vigor no País.**

Todas as informações desta publicação são baseadas nas informações mais recentes disponíveis no momento da aprovação da impressão. A CFMOTO reserva-se o direito de fazer alterações sem aviso prévio e sem incorrer em qualquer obrigação adicional.

4 NÚMERO DE SÉRIE DE VIN E MOTOR

Certifique-se que regista na página seguinte o número de identificação do veículo (VIN), o número de série do motor e o número da placa de características técnicas que serão necessários para as operações de manutenção. Guarde a chave sobressalente num lugar seguro. Se perder as duas chaves, será necessário substituir o conjunto completo incluindo o canhão de ignição.





1 Número de identificação do veículo: _____

2 Placa de identificação: _____

3 Número de série do motor: _____

5 ESPECIFICAÇÕES

5.1 MOTOR

Tipo	Dois cilindros paralelos, 4 T, refrigeração líquida
Cilindrada	649,3 cc
Diâmetro x curso	83 mm x 60mm
Taxa de compressão	11,3:1
Sistema de arranque	Elétrico
Sistema de alimentação	EFI (injeção eletrônica de combustível)
Ordem de ignição	1-2; da esquerda para a direita, 1-2
Sistema de ignição	ECU
Intervalo de ignição	(antes da compressão no PMS): 10BTDC às 1300 rpm
Ângulo de avanço da ignição	33BTDC às 6000 rpm
Vela de ignição	CR8EI
Sistema de lubrificação	Lubrificação forçada (cárter semi seco)
Tipo de óleo do motor	Elf SAE10W-40 / SJ, JASO MA2
Capacidade óleo do motor	2,6 L.
Capacidade de líquido de arrefecimento	1600 ml.
Capacidade do depósito de expansão	140 ml

5.2 PERFORMANCES

Potência máxima	52 kW / 7250 rpm (33 kW / 7250 rpm)
Binário máximo	62 Nm / 7000 rpm (62 Nm / 5250 rpm)
Raio de viragem	2,7 m

5.3 MEDIDAS

Comprimento	2120 mm
Largura	780 mm
Altura	1100 mm
Distância entre eixos	1415 mm
Altura do assento	815 mm
Distância mínima ao solo	150 mm
Peso a seco	206 kg

5.4 TRANSMISSÃO

Tipo de transmissão	6 velocidades, engrenagens de padrão internacional
Embraiagem	Discos em banho de óleo, acionada manualmente
Sistema de transmissão	Por corrente
Relação de redução primária	2,095

Relação de redução final		3,067
Relação de transmissão	1ª	2,353
	2ª	1,714
	3ª	1,333
	4ª	1,111
	5ª	0,966
	6ª	0,852

5.5 CHASSIS

Estrutura em tubos de aço de alta resistência

Cáster 24,5º

5.6 RODAS E PNEUS

Dianteira	MT 3,50 x 17	120/70 ZR17 (58W)
Traseira	MT 4,50 x 17	160/60 ZR17 (69W)

5.7 CAPACIDADE DO DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

17 L

5.8 COMPONENTES ELÉTRICOS

Bateria

12V 10Ah

Farol

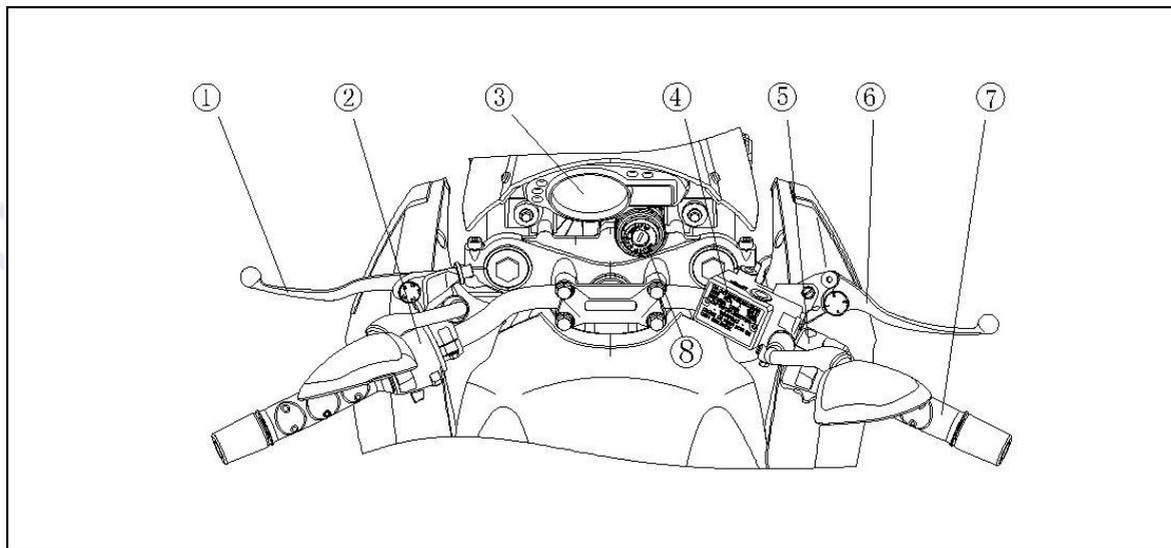
H7 12V-55W

Luz traseira

LED



6 LOCALIZAÇÃO DOS COMANDOS



1 Manete da embraiagem

4 Depósito líquido travão

7 Punho de acelerador

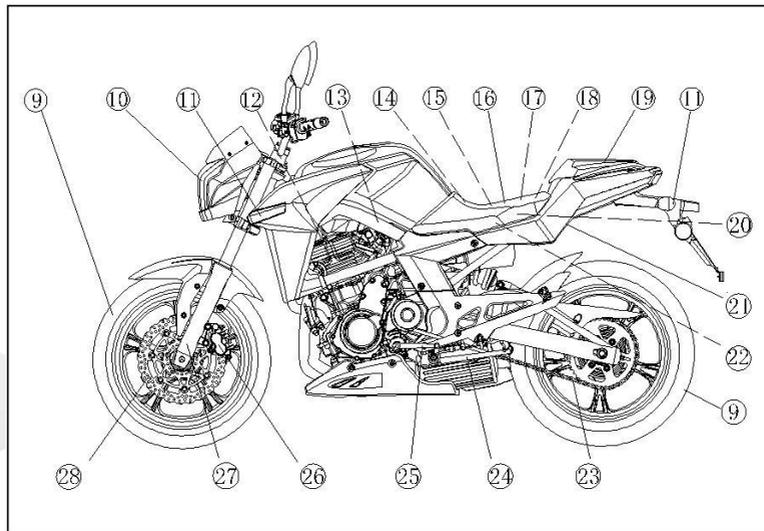
2 Interruptores lado esquerdo

5 Interruptor lado direito

8 Chave de ignição e bloqueio

3 Painel de instrumentos

6 Manete de travão dianteiro



9 Roda da frente

12 Vela de ignição

15 Bateria

18 Bolsa de ferramentas

21 Chave do banco

24 Descanso lateral

27 Forqueta

10 Farol dianteiro

13 Filtro de ar

16 Banco do condutor

19 Banco do passageiro

22 Sistema de abertura do banco

25 Seletor de velocidades

28 Disco de travão dianteiro

11 Piscas

14 Caixa de fusíveis

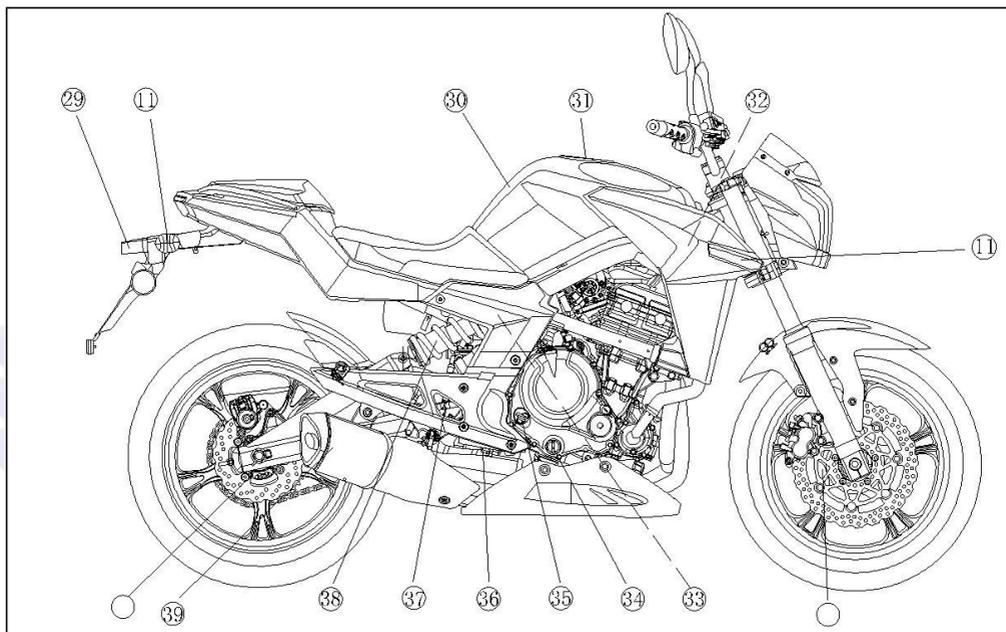
17 Depósito travão traseiro

20 Cabo suporte capacete

23 Corrente de transmissão

26 Pinça do travão dianteiro

(A linha descontínua significa que não está à vista)



29 Luz de matrícula

32 Depósito líquido refrigerante

35 Bujão enchimento óleo

38 Amortecedor traseiro

30 Depósito de combustível

33 Ajuste amortecedor traseiro

36 Pedal travão traseiro

39 Saída de escape

31 Tampa do depósito

34 Janela de verificação óleo

37 Interruptor da luz de stop

40 Sensor (ABS) de velocidade

(A linha descontínua significa que não está à vista)

7 INFORMAÇÃO DE CARGA E ACESSÓRIOS

O motociclo é sensível a alterações de peso e a forças aerodinâmicas; devem ser tomados os cuidados necessários no transporte de carga adicional e passageiros bem como na montagem de acessórios.

Informações importantes antes de conduzir

Utilize sempre peças e acessórios originais CFMOTO. Peças ou acessórios que não sejam originais, instalação ou utilização inadequada de acessórios ou modificações na moto, anularão a garantia do motociclo, podendo afetar negativamente o desempenho e podem até ser ilegais. Na seleção e utilização de peças ou acessórios, e no carregamento do motociclo, é pessoalmente responsável pela sua própria segurança bem como de outras pessoas envolvidas.

Aviso

Carga inadequada, instalação inadequada ou utilização de acessórios ou modificações no motociclo podem resultar em situações de risco. Antes de andar de moto, certifique-se de que a moto não está sobrecarregada e que seguiu estas instruções.

Nota

As peças e acessórios CFMOTO são especialmente concebidos para motociclos CFMOTO. Recomenda-se vivamente que todas as peças e acessórios utilizados sejam componentes originais do CFMOTO.

1. Qualquer condutor e/ou passageiro deve estar plenamente familiarizado com o funcionamento do motociclo. O passageiro pode afetar o controlo do motociclo com uma posição desadequada ao curvar ou ao realizar movimentos bruscos. Por isso, é importante que os passageiros estejam devidamente sentados durante o movimento do motociclo, não interferindo com a normal dinâmica do veículo. Não transporte animais na moto.
2. Antes de arrancar deve instruir o passageiro para manter os pés no apoio do passageiro e segurar-se ao condutor ou nas pegadas de mãos. Não transporte um passageiro que não tenha altura suficiente para colocar os pés bem apoiados nos poisa-pés. A legislação portuguesa determina uma idade e altura mínimas para o passageiro.
3. Todas as bagagens devem ser colocadas o mais baixo possível para reduzir efeito negativo no centro de gravidade do motociclo. O peso da bagagem também deve ser distribuído de forma equilibrada por ambos os lados do motociclo. Evite transportar bagagem que ultrapasse a parte de trás da moto.
4. Não transporte objetos pesados ou volumosos no suporte traseiro. Estes podem ser projetados ou cair, além de a sobrecarga pode afetar a condução devido a alterações na distribuição de peso e forças aerodinâmicas.
5. Não instale acessórios ou sistemas de transporte de bagagens que interfiram com o desempenho do motociclo. Certifique-se de que não interfere negativamente com nenhum dos componentes de iluminação, distância livre ao solo, capacidade de curvar, funcionamento dos comandos, rotações das rodas, amortecimento dianteiro ou qualquer outro aspeto de funcionamento.

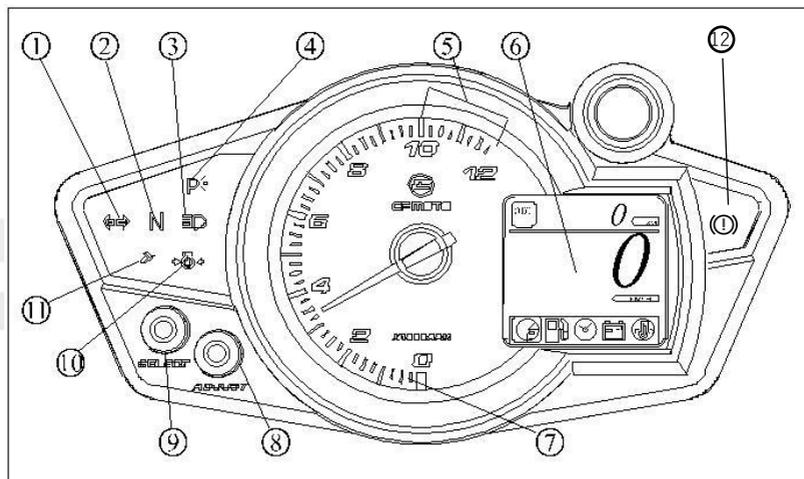
6. A colocação de peso no guidador ou na forqueta aumenta a massa na direção, criando situações perigosas na condução.

7. Carenagens, ecrãs, encostos para as costas ou quaisquer outros componentes de grandes dimensões podem afetar negativamente a estabilidade e o controlo do motociclo. Não só pelo seu peso, mas também pelas forças aerodinâmicas que atuam nestas superfícies enquanto o motociclo está em circulação. Componentes mal concebidos ou mal instalados podem contribuir para menor segurança na condução.

8. O motociclo não pode ser transformado em veículo três rodas e não pode ser utilizado para rebocar qualquer carga ou outro veículo. A CFMOTO não assume a responsabilidade pelos resultados da utilização inapropriada do motociclo. Além disso, não serão cobertos pela garantia quaisquer efeitos adversos nos componentes do motociclo causados pela utilização de tais acessórios.

Carga máxima: Não exceda 180 kg (incluindo peso do condutor, bagagem e acessórios).

8 PAINEL DE INSTRUMENTOS



1 Luz do pisca direito e esquerdo

4 Luz de parque

7 Conta rotações

10 Alerta pressão do óleo

2 Indicador do ponto morto

5 Red-line conta rotações

8 Botão de ajuste ADJ

11 Alerta de avaria no motor

3 Indicador de máximos

6 Velocímetro

9 Botão de ajuste SEL

12 Indicador do ABS

8.1 INDICADOR DE MUDANÇA DE DIREÇÃO, À DIREITA E À ESQUERDA

Quando é acionado o interruptor do indicador de mudança de direção para a esquerda, pisca o indicador ⇨

Quando é acionado o interruptor do indicador de mudança de direção para a esquerda, pisca o indicador ⇦

8.2 INDICADOR DE PONTO MORTO

A luz de ponto morto iluminar-se-á sempre que a transmissão estiver em ponto morto (motor 'desengatado').

8.3 INDICADOR DE LUZ DE MÁXIMOS

Quando se aciona o interruptor de luzes para o máximo, acende-se o indicador  MOTOR

8.4 LUZ DE PARQUEAMENTO

Esta luz liga-se quando a ignição é colocada na posição ON e o veículo está parado com o descanso lateral.

8.5 RED-LINE DO CONTA ROTAÇÕES

Zona limite do conta rotações que indica a aproximação do regime máximo de rotações por minuto.

Aviso

A rotação do motor não deve entrar na zona vermelha do conta-rotações. Fazer o motor trabalhar na 'red-line' causa desgaste acrescido ao motor e pode causar danos graves danos no motor.

8.6 VELOCÍMETRO

Indica a velocidade instantânea do veículo que pode ser apresentada em Km/H ou MpH.

8.7 CONTA-ROTAÇÕES

O conta-rotações (tacómetro) mostra a velocidade de funcionamento do motor em rotações por minuto. Quando a chave de ignição passar à posição ON, a agulha do tacómetro aponta momentaneamente para a última leitura efetuada para verificar o seu funcionamento. Se o conta-rotações não estiver a funcionar corretamente, faça a verificação num revendedor autorizado CFMOTO.

8.8 BOTÃO DE AJUSTE ADJ

É usado para ajustar a intensidade da luz de fundo do painel. Em conjunto com o botão SEL é usado para definir o relógio, escolher entre unidades métricas/imperiais.

VELOCIDADE INSTANTÂNEA

Indica a velocidade instantânea do veículo que pode ser apresentada em Km/H ou Mph.

VELOCIDADE ENGRENADA

Indica a relação da caixa de velocidades engrenada em cada momento.

RELÓGIO

Mostra a hora atual e pode ser acertado através dos botões SEL e ADJ

Acertar o relógio

- No ecrã principal, prima o botão SEL durante 3 segundos e, em seguida, o número de "hora" piscará. Solte o botão SEL, prima o botão ADJ e, em seguida, altere para a hora pretendida.
- No ecrã principal, prima o botão SEL durante 3 segundos. Quando o número de "hora" piscar, solte o botão SEL e, por breves instantes, prima o botão SEL. O número de "minutos" piscará. Solte o botão SEL e prima brevemente (1 s.) o botão ADJ e muda o número de "minuto" para o desejado. Repita esta operação as vezes necessárias para obter a hora e minuto desejado.

8.9 BOTÃO DE AJUSTE SEL

É utilizado para optar entre as indicações de odómetro e totalizador parcial (trip), temperatura do líquido de arrefecimento do motor, tensão da bateria e nível de retroiluminação do painel.



A utilização conjunta dos botões SEL e ADJ permite o ajuste do relógio, bem como a opção entre unidades métricas ou imperiais, e temperatura em graus centígrados (Celsius) ou Fahrenheit. Permite verificar e/ou apagar a quilometragem da viagem.

8.10 ALERTA DA PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR

Quando esta luz estiver ligada significa que o sistema de lubrificação do motor não está a funcionar devidamente devido à reduzida pressão. Tal acontece porque o nível de óleo está demasiado baixo ou a bomba de óleo não está funcionar normalmente ou existe alguma tubagem obstruída. Deve parar imediatamente o motor e procurar a causa da falha.

8.11 ALERTA AVARIA MOTOR

Esta luz indicadora pisca quando surge algum problema no motor, nomeadamente com a injeção eletrónica EFI.

8.12 INDICADOR ABS

Ao arrancar o motociclo a luz piscará durante uns segundos e se o ABS estiver a funcionar normalmente apagará de seguida. Se o ABS apresentar problemas de funcionamento a luz continuará acesa ou acenderá durante a viagem.



9 POSTO DE CONDUÇÃO

9.1 CHAVE

A mesma chave é utilizada para o interruptor de direção e bloqueio da direção, fecho do banco e do tampão do depósito de combustível. Guarde a chave de substituição em local seguro. Se perder as duas chaves originais, vá ao seu Concessionário.



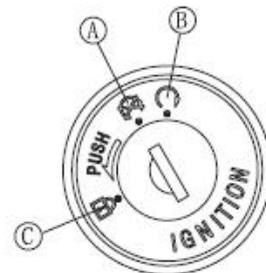
9.2 INTERRUPTOR DE IGNIÇÃO E BLOQUEIO

Este interruptor de ignição tem as seguintes posições   

 **OFF:** O motor não pode ser ligado. Todos os circuitos elétricos estão desativados.

 **ON:** O motor pode ser colocado em funcionamento. Todos os equipamentos elétricos podem ser utilizados.

 **LOCK:** Direção bloqueada. Todos os circuitos elétricos estão desativados e a coluna de direção trancada para evitar roubos.

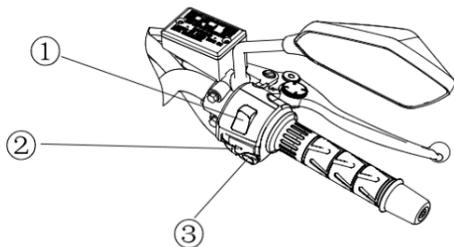


- A – Sistema elétrico desligado
- B – Ignição ligada
- C – Direção bloqueada

Aviso

A luz de presença, a luz traseira e a luz da placa podem ser acesas quando a chave de ignição está na posição . Evite ter as luzes acesas com o motor desligado uma vez que a iluminação por tempo prolongado pode descarregar a bateria ou causar danos

9.3 INTERRUPTORES NO GUIADOR, JUNTO AO PUNHO DIREITO



- ① Botão de paragem do motor (On/Off)
- ② Interruptor de iluminação
- ③ Botão de arranque do motor

9.3.1 Interruptor On/Off do motor

Tanto o interruptor de ignição (chave) como o interruptor On/Off do motor devem estar na posição antes de pressionar o botão de arranque do motor.

O interruptor de paragem do motor (On/Off) destina-se a uma utilização de emergência. Se surgir alguma situação que justifique a rápida paragem do motor, pressione o interruptor para a posição

Nota

Mesmo que o interruptor de paragem do motor possa parar o motor, não desliga todos os circuitos elétricos.

Em condições normais, a paragem do motor deve ser feita através da chave de ignição.

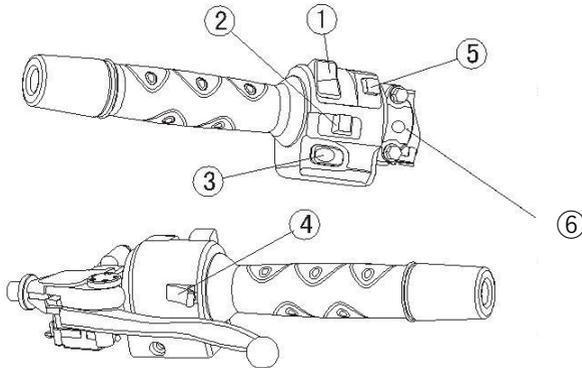
9.3.2 Interruptor de iluminação

O interruptor de iluminação é utilizado para ligar as luzes, devendo circular sempre com os médios acesos.

9.3.3 Botão de arranque (Start)

Com o interruptor de ignição (chave) e o interruptor On/Off do motor na posição  deve pressionar-se o botão de Start para colocar o motor em funcionamento.

9.4 INTERRUPTORES NO GUIADOR, JUNTO AO PUNHO ESQUERDO



- ① Interruptor de médios/máximos
- ② Interruptor dos piscas
- ③ Botão de buzina
- ④ Sinal de luzes
- ⑤ Modos de motor
- ⑥ Botão e emergência

9.4.1 Interruptor de médios/máximos

O interruptor de luz inclui as posições  e 

 Quando o interruptor é colocado nesta posição, acendem-se os máximos:

Quando o interruptor está regulado nesta posição , está acesa a luz de circulação ou médios.

9.4.2 Interruptor dos piscas de direção

O interruptor dos piscas inclui as posições  e 

 Quando é acionado o interruptor para esta posição, é ligado o indicador de viragem à esquerda.

 Quando é acionado o interruptor para esta posição, é ligado o indicador de viragem à esquerda.

- Quando este botão é premido após a utilização dos piscas, é desligada o indicador de viragem.

9.4.3 Botão de buzina

Quando o botão  é premido, a buzina soa.

9.4.4 Sinal de Luzes

Quando o condutor necessitar de efetuar uma ultrapassagem ou assinalar de forma mais visível a sua presença, deve fazer sinal de luzes premir este botão alternando de forma imediata entre os médios e máximos.

9.4.5 Botão de modos de motor

Utilizado para mudar a forma como o motor entrega a potência e binário podendo optar entre modo Economic (mais suave e económico) e Sport (mais desportivo).

9.4.6 Botão de emergência

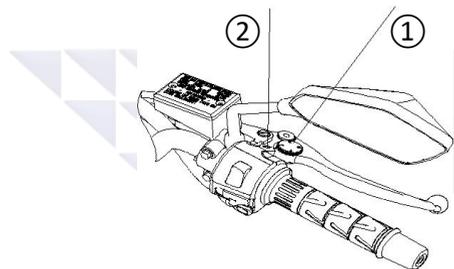
Sempre que surja uma situação inesperada e potencialmente perigosa, acione o botão de emergência  para ligar os 4 piscas, alertando os condutores em seu redor.

Aviso

**Ao parar o motor os sinais de piscas, as luzes e o painel de instrumentos devem ser desligados.
Caso fiquem a funcionar durante mais de 30 minutos, a bateria pode ser descarregada ou danificada.**

9.5 AJUSTE DE TRAVÃO/EMBRAIAGEM

As manetes de travão e embraiagem podem ser afinadas para melhor ajuste às mãos do condutor. Basta empurrar ligeiramente a manete para a frente e rodar o ajustador. Distância de ajuste de 103 a 118 mm.

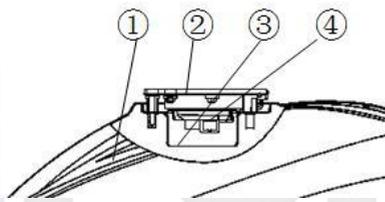


- ① Sistema de ajuste
- ② Marca de referência

URETECH
MOTOR

9.6 DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Evite derramar gasolina ao reabastecer. Se verter gasolina fora do depósito limpe imediatamente a área afetada para evitar contaminações ou outros perigos. Não limpe o tampão do depósito de combustível com água sob alta pressão.



- ① Depósito de combustível
- ② Tampão do depósito de combustível
- ③ Nível máximo
- ④ Zona de enchimento

Aviso

A gasolina é altamente inflamável e, em certas condições, é explosiva. Ao reabastecer, a chave de ignição deve estar na posição . Não fumar ou fazer fogo.

Certifique-se de que o local é bem ventilado e livre de qualquer fonte de chama ou faíscas. Não encha o depósito acima do nível máximo. Depois de reabastecer, certifique-se de que a tampa está devidamente fechada de forma segura.

9.6.1 Tampa do depósito de combustível

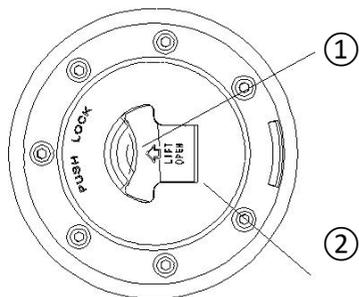
Levante a tampa metálica que cobre a fechadura do tampão, insira a chave e rode à direita para retirar o tampão do depósito de combustível.

Para fechar o depósito de combustível, coloque-o no local original, pressione-o com a chave inserida até ouvir um clique, podendo então retirar a chave após estar na posição original.

Nota

A tampa do depósito de combustível não pode ser fechada sem inserir a chave.

A chave não pode ser removida sem o tampão estar devidamente fechado.



① Tampa da chave

② Tampa do depósito de combustível

9.6.2 Combustível

Este motociclo foi concebido para funcionar com gasolina sem chumbo com índice de octano 95 ou superior.



Aviso

**Não utilize gasolina com chumbo, pois destruirá o catalisador.
(Para mais informações, consulte a secção sobre o catalisador)**

9.6.3 Índice de octano

Quanto maior o RON, maior será a resistência da gasolina a "bater". O termo comumente usado para designar o índice de octano de uma gasolina é o Research Octane Number (RON). Utilize sempre gasolina com índice de octano igual ou superior a RON 95 (V).

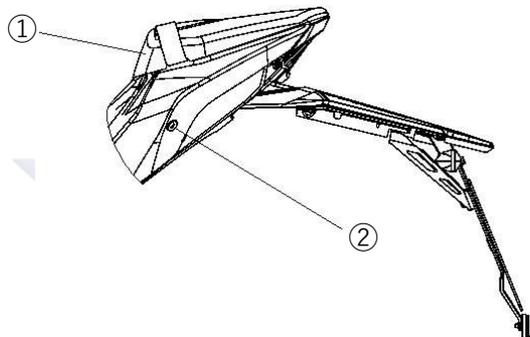


Nota

Se o motor bater ou trabalhar de forma irregular, use gasolina sem chumbo de melhor qualidade ou RON superior. Não utilize gasolina guardada por largos períodos de tempo já que a oxidação leva à redução do índice de octano e à criação de resíduos que podem danificar o depósito e o sistema de injeção.

9.7 ABERTURA DO BANCO

A abertura do banco é feita com a mesma chave da ignição.

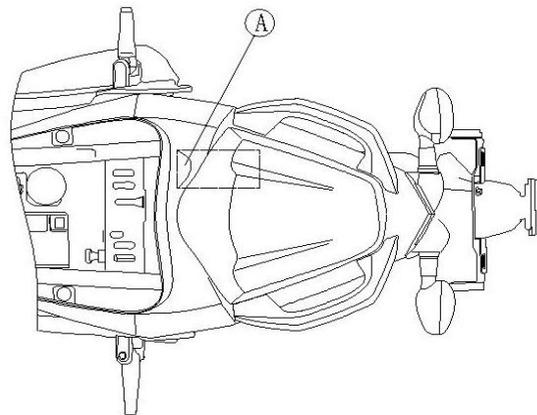


① Banco

② Fechadura do banco

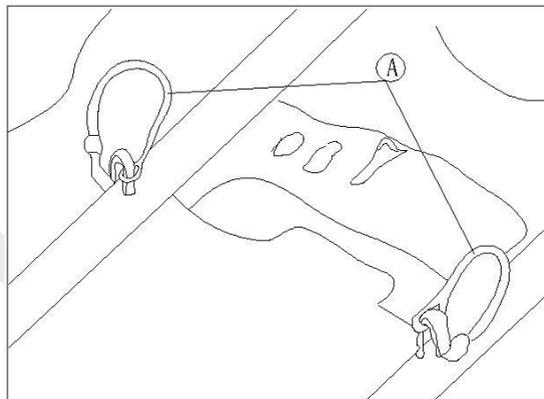
9.7.1 Kit de ferramentas

Está colocado sob o banco e fica visível ao levantar o banco.
O kit (A) é útil para fazer algumas reparações e ajustes simples.



9.7.2 Cabo de suporte do capacete

Existe um cabo (A) de cada lado do banco, que permite prender o capacete quando aparca a moto, minimizando a possibilidade de furto.



Aviso

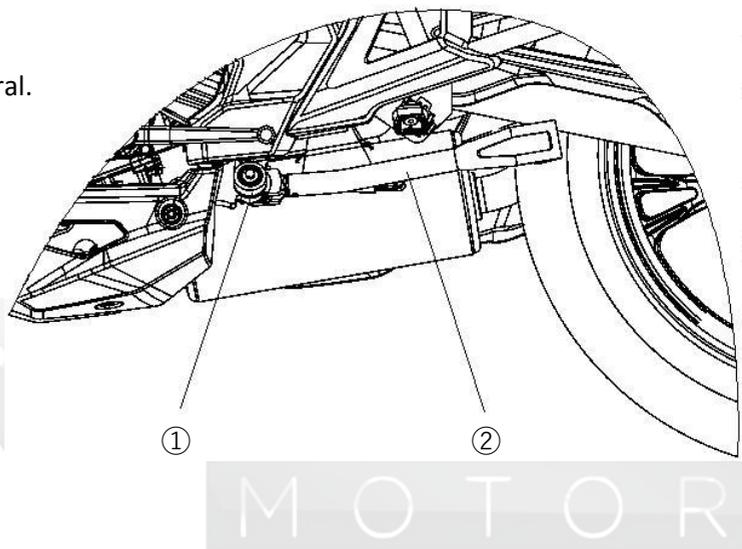
Não conduza o motociclo com o capacete fixo no cabo de suporte. O capacete pode causar um acidente ao distrair o condutor ou por interferir na utilização normal do motociclo.

9.8 DESCANSO LATERAL

Esta moto está equipada com um descanso lateral.

① Interruptor do descanso lateral

② Descanso lateral



Nota

Quando parar e utilizar o descanso lateral, rode o guidão para a esquerda antes de trancar a direção. Recolha completamente o descanso antes de arrancar. Esta moto possui um interruptor de segurança no descanso lateral que impede colocar o motor em funcionamento se não estiver em ponto morto.

9.9 ESPELHOS RETROVISORES

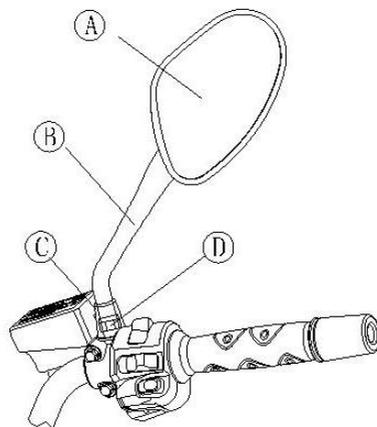
Ajuste dos espelhos retrovisores

Os espelhos retrovisores podem ser ajustados através de ligeiras rotações, para garantir um ângulo visual mais eficaz. Os procedimentos de regulação do retrovisor esquerdo e direito são os mesmos.



Nota

Não exerça pressão excessiva ao instalar ou remover o espelho retrovisor.



10 PERÍODO DE RODAGEM

Os primeiros 1500 quilómetros de utilização são designados como o período de rodagem e devem ser seguidas as seguintes indicações durante este período.

- Não engate uma velocidade imediatamente após ligar o motor, mesmo que este já esteja quente. Mantenha o motor ligado durante 2 a 3 minutos ao ralenti para fazer circular óleo em todo o motor.
- Evite aumentar a rotação do motor quanto a moto está parada.



Pneus novos podem ser escorregadios e podem criar situações delicadas e até perda do controlo. A pressão dos pneus deve ser verificada durante os primeiros quilómetros, evitando travagens ou acelerações súbitas, e com particular cuidado nas viragens com maior inclinação.

É extremamente importante que a pré-entrega ao proprietário tenha sido feita por um revendedor autorizado CFMOTO.

11 COMO CONDUZIR

11.1 ARRANQUE DO MOTOR

- Verifique se o interruptor de paragem do motor está na posição 
- Rode a chave de ignição para a posição  'ON'
- Certifique-se de que a transmissão está em ponto morto.

Nota

Este motociclo está equipado com um sensor de queda

Em caso de queda o motor para automaticamente e o indicador EFI piscará de forma intermitente.

Depois de levantar a moto, rode a chave de ignição para a posição  antes de ligar o motor. 

Aviso

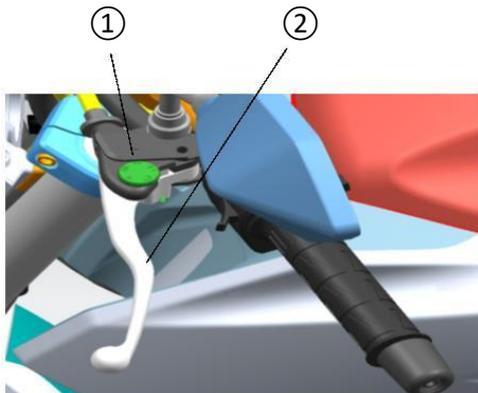
Não pressione o botão de arranque por mais de 5 segundos, caso contrário o motor de arranque irá sobreaquecer, descarregando a bateria. Espere 15 segundos entre cada arranque para permitir a recuperação de energia da bateria.

▲ Nota

Este motociclo está equipado com um interruptor de embraiagem. O motor pode ser colocado em funcionamento com uma velocidade engatada, sendo necessário premir a manete de embraiagem e recolher o descanso lateral.

▲ Aviso

Evite deixar o motor em funcionamento por mais de 5 minutos com a moto parada o que poderá causar sobreaquecimento do motor e danificar alguns componentes.



① Manete de embraiagem

② Interruptor de embraiagem

11.2 BATERIA

Se a bateria do motociclo estiver sem carga, deve ser removida e carregada. Em caso de emergência, pode utilizar-se uma bateria auxiliar de 12 V para ligar o motor.

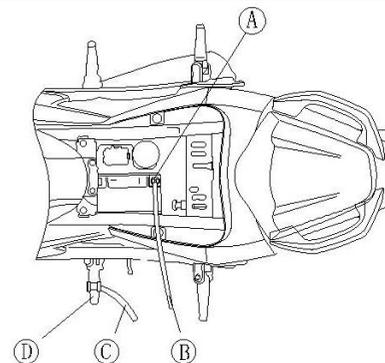


Aviso

O ácido da bateria gera hidrogénio inflamável e explosivo sob certas condições. Evite chamas ou fazer faíscas próximo da bateria. Use óculos de proteção quando trabalhar com uma bateria. Se o ácido da bateria entrar em contacto com a pele, olhos ou roupa, lave imediatamente as áreas afetadas com água durante pelo menos 5 minutos e procure assistência médica.

11.2.1 Ligação dos cabos para arranque de emergência

- Retire o banco do condutor.
- Certifique-se de que a chave de ignição está na posição  OFF
- Ligue o cabo (B) desde o terminal positivo (+) da bateria auxiliar ao polo positivo (+) da bateria (A).
- Ligue o cabo do terminal negativo (-) da bateria auxiliar (C) ao poisa-pés da moto (D) ou a outra peça metálica não pintada da moto.



NÃO LIGUE O CABO DIRETAMENTE AO POLO NEGATIVO (-) DA BATERIA DA MOTO.



Aviso

Não faça a ligação do cabo do terminal negativo ao sistema de combustível ou à bateria, porque pode causar um incêndio. Evite tocar ao mesmo tempo nos cabos positivo e negativo. Não tocar na bateria ou na moto ao fazer a ligação do cabo negativo. Não tente ligar uma bateria exposta a temperaturas negativas porque pode explodir. Não inverta a polaridade ao ligar os cabos positivo (+) e negativo (-) da bateria ou sistema de arranque auxiliar. Pode causar a explosão da bateria ou danos graves no sistema elétrico.

- Prossiga com o procedimento normal de arranque do motor.



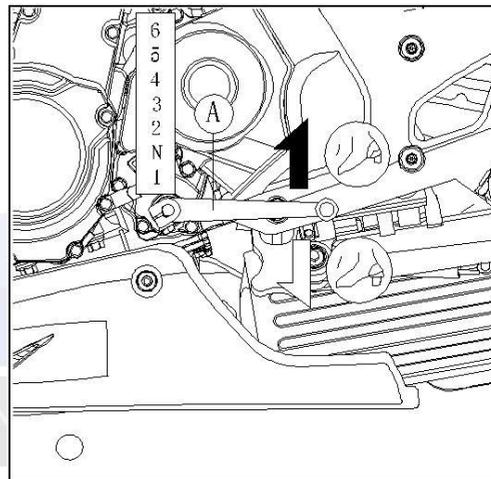
Aviso

Não utilize o botão continuamente durante mais de 5 segundos, já que o motor de arranque pode sobreaquecer e a energia da bateria será temporariamente reduzida. Espere 15 segundos entre cada movimento de pressão no botão de arranque para que o motor arrefeça e a energia da bateria seja recuperada.

- Depois de ligar o motor, desligue os cabos de apoio.
- Reinstale as peças e recolque o banco.

12 PREPARE-SE PARA CONDUZIR

- Verifique se o descanso lateral está recolhido.
- Aperte a manete da embraiagem.
- Engrene a 1.^a velocidade pisando o pedal seletor de velocidades (A)
- Acelere um pouco e liberte a manete de embraiagem muito lentamente. Quando sentir embraiagem a começar a engrenar ('agarrar'), acelere um pouco mais para fazer chegar gasolina suficiente ao motor para evitar que vá abaixo.



Aviso

Este motociclo está equipado com um interruptor lateral. O motor não arranca quando uma velocidade está engrenada e o descanso lateral não foi removido.

12.1 MUDANÇA DE VELOCIDADE

- Liberte o acelerador enquanto puxa a alavanca da embraiagem.
- Utilize o seletor de velocidades para mudar de relação.

12.1.1 Acelere lentamente, enquanto solta a alavanca da embraiagem

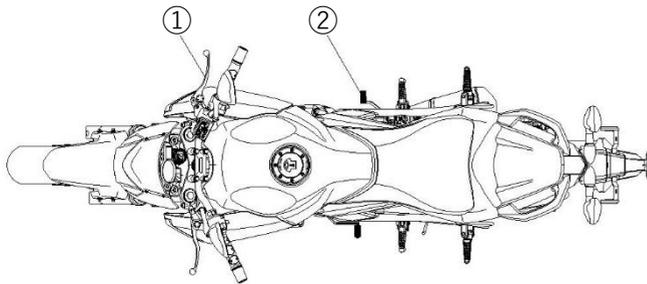


Perigo

Reduza a velocidade do motor antes de mudar de velocidade da caixa. Caso contrário o motor pode ficar danificado ou a roda traseira pode deslizar e causar acidentes. A mudança deve ser feita a partir de 5.000 rpm para cada velocidade.

12.1.2 Travagem de emergência

- Feche completamente o acelerador, sem pressionar a manete de embraiagem, de modo que o veículo abrande.
- Mude para a 1ª velocidade
- Em situação de emergência, os travões dianteiros e traseiros são aplicados ao mesmo tempo. Normalmente, a força do travão dianteiro é um pouco menor que a traseira. Reduza na caixa de velocidade e largue a embraiagem para que o efeito de travão-motor ajude na paragem.
- Nunca bloqueie os travões, ou faça com que os pneus entrem em derrapagem. A força de travagem deve ser proporcional e suave. Reduza a velocidade antes de entrar numa curva.
- Ao fazer uma curva, é melhor limitar a travagem e reduzir a velocidade antes de entrar na curva.



① Manete do travão dianteiro

② Pedal do travão traseiro

12.2 PARAGEM DO MOTOR

- Feche completamente o acelerador.
- Coloque a transmissão em ponto-morto (neutro).
- Rode a chave de ignição para .
- Bloqueie a direção com a chave de ignição. .

Nota

Esta moto está equipada com um sensor de queda. O motor para automaticamente e a luz indicadora de avaria na placa piscará se a moto cair.

Depois de levantar a moto, rode a chave de ignição de para  antes de voltar a ligar o motor .

12.3 PARAGEM DA MOTO EM CASO DE EMERGÊNCIA

Este interruptor destina-se à segurança e conforto de condução, ao mesmo tempo, para satisfazer os requisitos de conceção e segurança. É essencial que este interruptor possa proteger o condutor do perigo em situações perigosas, nomeadamente quando surgem problemas cm o acelerador. Duas das causas mais comuns de problemas no acelerador são:

- Uma manutenção inadequada ou um conjunto de válvulas erradas podem permitir a entrada de sujidade e poeira no sistema de admissão de ar.
- Durante a remoção do filtro de ar, a sujidade pode entrar e bloquear o sistema de injeção de combustível.

Numa situação de emergência como falta de resposta do acelerador e que este fique bloqueado, o veículo pode ser parado aplicando os travões e pressionando a alavanca da embraiagem. Uma vez iniciados estes procedimentos de paragem, o interruptor de paragem do motor pode ser utilizado para parar o motor. Após utilizar o corte de alimentação do motor, deve desligar o interruptor de ignição em 

12.4 ESTACIONAMENTO

- Coloque a transmissão em ponto morto (neutro) e desligue a chave de ignição  (OFF).
- Apoie a moto numa superfície firme e nivelada, utilizando o descanso lateral.

Nota

Não estacione o veículo sobre uma superfície macia ou muito inclinada; caso contrário, a moto pode cair.

Se estacionar numa garagem ou noutra edificação, certifique-se de que está bem ventilada e que a moto não está perto de qualquer fonte de chamas ou faíscas; Isto inclui qualquer dispositivo que emita luz.

Aviso

O silenciador e o tubo de escape ficam muito quentes enquanto o motor está a trabalhar. Isto pode levar a um incêndio, resultando em danos materiais ou ferimentos pessoais graves.

Não estacione o veículo numa zona onde as ervas secas ou as folhas ou outros materiais inflamáveis possam entrar em contacto com o tubo de escape. Bloquee a direção para evitar furtos.

 **Aviso**

A gasolina é extremamente inflamável e pode ser explosiva.

 **Nota**

Quando estacionar o veículo perto da estrada durante a noite, ligue a luz de posição para uma maior visibilidade, mas não deixe a luz de posição durante muito tempo ou pode descarregar a bateria.

M O T O R

13 CONVERSOR CATALÍTICO

Esta moto está equipada com um catalisador no sistema de escape. A platina e o ródio no conversor reagirão com o monóxido de carbono e hidrocarbonetos e, em seguida, convertê-los em dióxido de carbono e água, resultando em gases de escape muito mais limpos que são descarregados para a atmosfera.

Para um bom funcionamento do catalisador, deve observar-se o seguinte aviso:

• **Utilize apenas gasolina sem chumbo. Nunca utilize gasolina com chumbo. A gasolina com chumbo reduz significativamente a vida útil do catalisador**

Não desça do veículo com a chave de ignição e/ou o interruptor de paragem do motor. Não tente ligar o motor rodando o veículo se a bateria estiver descarregada. Não opere o veículo ou o pistão quando estiver em ponto morto. Nestas condições, a mistura de ar/combustível não queimado flui para o sistema de escape e acelera a reação com o conversor que permite que o conversor sobreaqueça e danifique quando o motor está quente, ou reduza o desempenho do conversor quando o motor está frio.



Nota

Siga os seguintes truques para proteger o catalisador.

- 1. Utilize apenas gasolina sem chumbo. Bastam pequenas quantidades de chumbo para danificar catalisadores causando falhas graves.**
- 2. Não adicione óleo antioxidante ou óleo de motor ao silenciador, pois pode danificar o catalisador.**

14 SISTEMA DE EVAPORAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Contacte um revendedor CFMOTO quando o sistema de evaporação do combustível falhar. Não altere o sistema de evaporação do combustível. A ligação do tubo deve estar bem feita e sem nenhuma fuga de ar, obstrução de combustível, aperto excessivo, apodrecimento e danos, etc. após a manutenção.

O vapor de combustível do depósito voltará ao depósito através do tubo de absorção. O vapor de combustível é enviado para o depósito de carbono ativo quando o motor para; quando o motor está em funcionamento, o vapor de combustível do reservatório de carbono entra na câmara de combustão para ser queimado, evitando a poluição ambiental que aconteceria se fosse libertado diretamente para o ar. A pressão do ar do reservatório é equilibrada pelo tubo de absorção.

Se a pressão interna do reservatório for inferior à do exterior, a pressão de ar será equilibrada através do tubo de ar do depósito de carbono ou do tubo de absorção. Assim, o sistema do tubo deve ter um funcionamento regular e sem bloqueios, caso contrário a bomba de combustível ficará danificada tal como o depósito.

15 CONDUÇÃO EM SEGURANÇA

15.1 TÉCNICAS DE CONDUÇÃO SEGURA

As seguintes indicações aplicam-se à utilização diária do motociclo e devem ser cuidadosamente observadas para uma condução segura e eficaz do veículo.

Por razões de segurança, recomenda-se vivamente a proteção dos olhos e utilização do capacete. Deve ter em conta as regras de segurança em vigor antes de utilizar a moto. Calçado adequado também deve ser usado para uma proteção adicional. Deve usar roupa de proteção durante as deslocações.

Antes de mudar de faixa, olhe por cima do ombro para se certificar de que a estrada está segura. Não se baseie apenas no espelho retrovisor. É possível calcular mal a distância e a velocidade, podendo facilmente causar acidentes.

Ao subir declives íngremes, mude para uma relação mais baixa da caixa de velocidades, de modo que o motor tenha mais potência disponível.

Ao travar, utilize os travões dianteiro e traseiro. Aplicar um único travão pode fazer com que a moto derrape e perca o controlo.

Ao descrever as curvas, controle a velocidade do motociclo. Utilize os travões dianteiros e traseiros para a travagem auxiliar.

Em condições de piso húmido, confie mais no acelerador para controlar a velocidade do veículo e menos nos travões dianteiro ou traseiro. O acelerador também deve ser utilizado criteriosamente para evitar o bloqueio quando a roda traseira acelera ou desacelera.

Conduzir à velocidade certa e evitar acelerações desnecessárias é importante, não só para a segurança e baixo consumo de combustível, mas também para prolongar a vida útil dos veículos e uma utilização mais silenciosa.

Andar em condições de piso húmido ou em superfícies com pouca tração reduz a eficácia geral do veículo.

Todas as ações devem ser mais suaves nestas condições. A aceleração súbita, a travagem ou as viragens podem causar perda de controlo do motociclo.

Em estradas irregulares, de mau piso, tenha cuidado, reduza a velocidade e aperte o depósito de combustível com os joelhos para uma maior estabilidade. Quando é necessária uma aceleração rápida, a mudança para uma engrenagem mais baixa garante a potência necessária.

Não reduza a velocidade engrenada com o motor em altas rotações para evitar danos.

15.2 PRECAUÇÕES ADICIONAIS PARA A CONDUÇÃO A ALTA VELOCIDADE

Travões: Os travões são muito importantes, especialmente durante a utilização a velocidades mais elevadas. Verifique e ajuste a folga e funcionamento geral para garantir um melhor desempenho.

Manobrabilidade: A folga na direção pode causar perda de controlo. Verifique se o guiador gira livremente, mas não apresenta folga.

Pneus: A utilização a alta velocidade é particularmente difícil para pneus, e bons pneus são cruciais para a segurança da condução. Examine o seu estado geral, insuflé-os à pressão certa e verifique o equilíbrio das rodas.

Combustível: É necessário ter combustível suficiente para um consumo mais elevado do que o habitual.

Óleo do motor: Para evitar danos no motor e eventual perda de controlo da moto, certifique-se de que o nível do óleo está a meio das marcas de nível, entre L e F na janela de verificação existente no motor.

Arrefecimento: Para evitar o sobreaquecimento, verifique se o líquido de arrefecimento está entre as marcas de nível.

Equipamento elétrico: Certifique-se de que os faróis, piscas, buzina, etc., funcionam corretamente.

Fixadores: Certifique-se de que todas as porcas e parafusos estão apertados e que todas as peças relacionadas com a segurança estão em boas condições.



Andar muito depressa na estrada pode violar as regras vigentes em cada situação. Evite conduzir a velocidades mais elevadas do que as permitidas por lei e para as quais não se sinta à vontade e com a experiência necessária.



16 INSPEÇÃO DIÁRIA DE SEGURANÇA

Verifique os seguintes itens todos os dias antes de conduzir, o funcionamento normal destes comandos garante-lhe uma viagem segura e fiável.

Se forem detetadas irregularidades durante estes controlos, consulte o capítulo manutenção e regulação ou contacte o seu revendedor para reparar a moto, colocando-a em condições de funcionamento seguras.



Aviso

Continuar a utilizar o motociclo depois de encontrar irregularidades, pode causar danos graves ou um acidente grave.

Combustível Quantidade adequada de combustível no tanque, sem fugas.

Óleo do motor Nível de óleo entre as marcas de nível superior e inferior.

Pneus Verifique a pressão dos pneus em frio.

Roda dianteira	Carga: 236 kg	Pressão: 225 kPa
Roda traseira	Carga: 325 kg	Pressão: 250 kPa

Corrente de transmissão Folga de 30 a 40mm, lubrifique a corrente de transmissão sempre que necessário.

Porcas, parafusos, fixadores Verifique os componentes de direção e suspensão, os eixos e todas as peças de controlo, quer estejam apertadas ou fixas.

Direção..... Deve permitir uma ação suave, mas não demasiado solta e sem interferência dos cabos de controlo.

Travões..... Desgaste das pastilhas do travão: Espessura superior a 1 mm. Sem fugas de fluido de travão.

Acelerador Folga de punho de aceleração: 2 a 3 mm.

Embraiagem..... Folga de 2 a 3 mm, a alavanca da embraiagem funciona suavemente.

Refrigerante Sem fugas de refrigerante. Nível de líquido entre linhas de nível (quando o motor está frio).

Equipamento elétrico Todas as luzes (farol, luzes de travão, luzes intermitentes, luzes de aviso/indicador) e a buzina funcionam normalmente.

Mola do descanso lateral..... A mola de retorno não deve estar fraca ou danificada.

Etiquetas de aviso..... Devidamente colocadas na moto.

16.1 MANUTENÇÃO E REGULAÇÃO

A manutenção e os ajustes descritos neste capítulo devem ser efetuados e devem ser efetuados de acordo com a tabela de manutenção periódica para manter a moto em bom estado.

A manutenção periódica tal como a preparação inicial são de vital importância e não devem ser negligenciadas.

Com um conhecimento básico da mecânica e uso correto das ferramentas, deverá ser capaz de realizar muitas das ações de manutenção descritas neste capítulo. Se não tiver experiência adequada ou duvidar da sua capacidade, todos os ajustes, manutenção e reparação devem ser efetuados por um técnico qualificado. Pode contactar o seu revendedor CFMOTO para obter ajuda se tiver outras questões.

17 TABELA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA

- Todos os itens principais, nomeadamente os que envolvam reparações nos componentes ou sistemas mais complexos, devem ser revistos por um revendedor autorizado da CFMOTO.
- *: Quanto às leituras do velocímetro, as operações devem ser repetidas com a frequência especificada.
- Se utiliza o motociclo de forma frequente em condições adversas (pó, humidade, lama, alta velocidade ou deslocações muito curtas com início/paragem frequente) deve aumentar a frequência das tarefas de manutenção e reduzir o período entre as mesmas.

M O T O R

17.1 INSPEÇÃO PERIÓDICA (ITENS RELACIONADOS COM O MOTOR)

Artigo	Frequência	O que acontece primeiro	* Leitura do conta-quilômetros (x 1000 km)						
			1	6	12	18	24	30	36
Filtro de ar - limpeza					•		•		•
Tolerância das válvulas		42 000 kms							
Sistema do acelerador		1 ano	•		•		•		•
Ralenti			•		•		•		•
Fuga de combustível		1 ano	•		•		•		•
• Danos nos tubos		1 ano	•		•		•		•
• Instalação de tubagens		1 ano	•		•		•		•
• Corpo do acelerador				•	•	•	•	•	•
Nível de arrefecimento			•		•		•		•
Perdas de refrigerantes		1 ano	•		•		•		•

Danos na manga do radiador	1 ano	•		•		•		•
Instalação de mangas e radiador	1 ano	•		•		•		•
Sistema de entrada de ar				•		•		•

Corrente de transmissão				•		•		•
Guia da corrente				•		•		•
Rodas e pneus								
Pressão do ar	1 ano	•		•		•		•
Danos nos pneus				•		•		•
Desgaste dos pneus				•		•		•
• Rolamento de rodas	1 ano			•		•		•
Apoio para os pés - lubrificação		•		•		•		•
Rolamento da coroa				•		•		•
Sistema de travões								
Danos	Diariamente	•	•	•	•	•	•	•
Tubagens	1000 km	•	•	•	•	•	•	•
Desgaste das pastilhas	1000 km		•	•	•	•	•	•
Instalação das tubagens	1000 km	•	•	•	•	•	•	•
Fluido do travão	1000 km	•	•	•	•	•	•	•

Operação de travão	1 ano	●	●	●	●	●	●	●
Operação de luz de travão		●	●	●	●	●	●	●
Suspensões								
Forqueta / amortecedor traseiro				●		●		●

17.2 INSPEÇÃO PERIÓDICA (CHASSIS)

Artigo	Frequência	O que acontece primeiro	* Leitura do conta-quilómetros (x 1000 km)						
			1	6	12	18	24	30	36
		A cada (meses)							
Embraiagem e corrente de transmissão									
Operação embraiagem			●		●		●		●
Lubrificação da corrente	600 kms								
Ajuste da corrente	1000 kms								
Inspeção dos silent blocks									
Fugas de óleo na forqueta e amortecedor traseiro	1 ano			●		●		●	

Sistema de direção							
Folga na direção	1 ano	•		•		•	•
Rolamentos de direção	2 anos					•	
Sistema elétrico							
Funcionamento de luzes e interruptores	1 ano			•		•	•
Iluminação do farol	1 ano			•		•	•
Interruptor do descanso lateral	1 ano			•		•	•
Interruptor de paragem do motor	1 ano			•		•	•
Sistema de alarme	1 ano			•		•	•
Chassis							
Lubrificação	1 ano			•		•	•
• Aperto do binário dos parafusos	1 ano	•		•		•	•
Sistema de evaporação de combustível			•				

17.3 MUDANÇAS PERIÓDICAS

Artigo	Frequência	O que acontecer primeiro	* Leitura do conta-quilómetros (x 1000 km)				
			1	12	24	36	48
Filtro de ar	2 anos						
Óleo de motor	6 meses	A cada 3000 kms (primeira vez: 500 kms)					
Filtro de óleo	6 meses	A cada 6000 kms					
Tubagens	4 anos					•	
Anticongelante	2 anos			•		•	
Radiador e tubos	2 anos			•		•	
Tubagens de travão	4 anos					•	
Fluido do travão	2 anos			•		•	
Bomba de travão	4 anos					•	
Vela de ignição			•	•	•	•	
Silent blocks, pinhão de ataque			•	•	•	•	

17.4 ÓLEO DE MOTOR

Para que o motor, a transmissão e a embraiagem funcionem corretamente, mantenha o óleo do motor no nível adequado, troque o óleo e substitua o filtro de óleo de acordo com a caixa de manutenção periódica. Durante os processos de lubrificação, não só a sujidade e as impurezas metálicas ocorrem, como também se consumirá.



A utilização da moto com óleo de motor insuficiente, danificado ou contaminado, acelera o desgaste e pode danificar o motor ou a transmissão, causar acidentes e ferimentos graves.

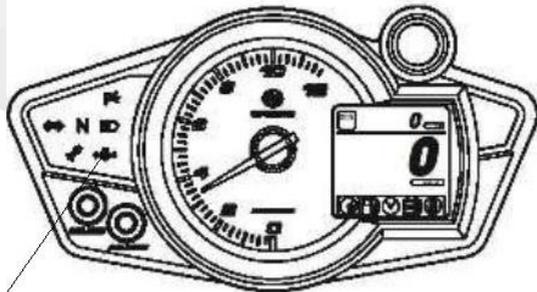
17.4.1 Inspeção ao nível do óleo

- Se o óleo tiver acabado de ser mudado, ligue o motor e rode durante alguns minutos de forma mais lenta. Isto permite encher devidamente o filtro de óleo. Pare o motor e aguarde alguns minutos até que o óleo se espalhe devidamente.



As acelerações fortes antes de o óleo chegar a todas as partes do motor podem causar danos.

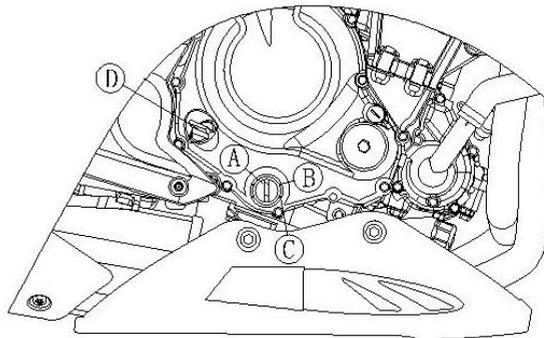
- Se acabou de usar a moto, aguarde vários minutos para que todo o óleo escorra.
- Verifique o nível de óleo do motor através do visor do nível do óleo. Com a moto devidamente perpendicular ao solo, o nível do óleo deve estar entre as linhas superior e inferior.
- Se o nível do óleo for demasiado elevado, remover o excesso de óleo.
- Se o nível de óleo for demasiado baixo, adicione o óleo ao nível correto. Utilize o mesmo tipo e marca de óleo.



⚠ Cuidado

Se o nível de óleo do motor for extremamente baixo, a bomba de óleo não estiver funcionando corretamente ou as condutas de óleo estiverem obstruídas, a luz de aviso ilumina-se. Se a luz ficar acesa, pare o motor e procure a causa.

- (A) Janela de verificação do nível de óleo
- (B) Marca de nível superior
- (C) Marca de nível inferior
- (D) Bujão de enchimento do óleo



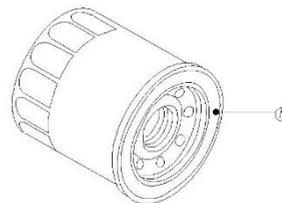
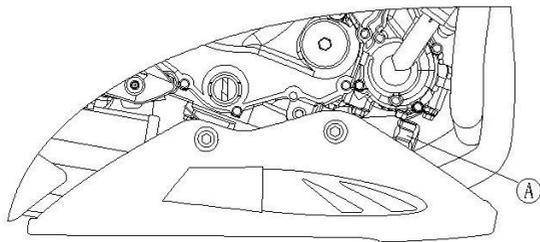
17.4.2 Filtro de óleo e mudança de óleo

- Coloque o veículo nivelado.
- Aqueça bem o motor e, em seguida, pare-o.
- Coloque uma bandeja debaixo do motor.
- Retire o parafuso de drenagem de óleo.
- Deixe o óleo escorrer completamente.



Nota

Contacte o seu revendedor local para obter ferramentas especiais.



- Retire o filtro de óleo (A) e substitua-o por um novo.
- Aplique uma película fina de lubrificante no O-Ring e aperte o cartucho com o binário especificado.



Aviso

Substitua todas as juntas, mesmo que pareçam estar em bom estado, por outras novas.

- Substitua a junta por uma nova antes de instalar o parafuso de drenagem.
- Encha o motor entre a linha superior e inferior com óleo de boa qualidade.
- Ligue o motor e confirme que não existem eventuais fugas de óleo.
- Verifique o nível do óleo e se há fugas.

17.4.3 Binário de aperto

Parafuso de drenagem de óleo: 25 Nm

17.4.4 Óleo de motor recomendado

Tipo: SJ JASO MA2

Viscosidade: ELF SAE 10W-40 / SJ

17.4.5 Capacidade do óleo do motor

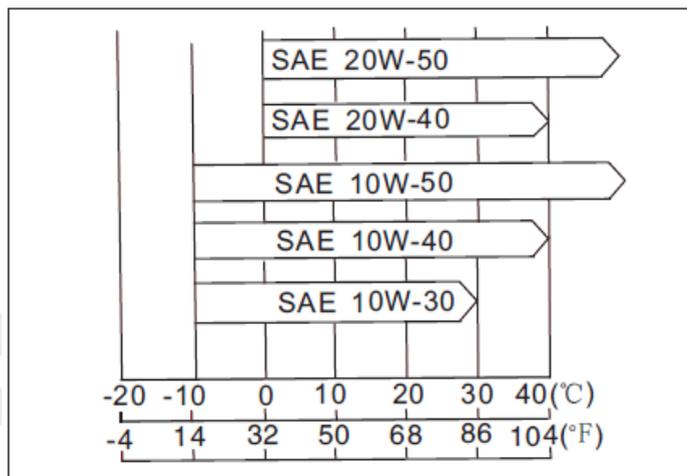
Quando o filtro não é substituído: 1.3 L

Quando o filtro é substituído: 1.4 L

Quando o óleo do motor está completamente esgotado: 1.6 L

Recomendamos a utilização de óleo APISH ou superior, o óleo JASO MA2 é a primeira escolha, podendo, como segunda opção, ser utilizado lubrificante com norma JASO Ma. Embora o óleo recomendado seja de 10W-40 para a maioria das condições, pode ser necessário alterar a viscosidade do óleo de acordo com as condições atmosféricas na área de condução.





ECH
MOTOR

18 SISTEMA DE ARREFECIMENTO

18.1 RADIADOR E VENTILADOR DE ARREFECIMENTO

Verifique se as lamelas do radiador estão obstruídas por insetos ou lama. Caso estejam obstruídas devem ser limpas com um jato de água de baixa pressão.



Perigo

Mantenha as mãos e a roupa afastadas das lâminas da ventoinha do radiador quando este estiver a funcionar.



Aviso

A utilização de água de alta pressão pode danificar as ventoinhas do radiador e comprometer a eficiência do radiador. Não obstrua nem desvie o fluxo de ar através do radiador, instalando acessórios não autorizados na parte da frente do radiador ou atrás da ventoinha de arrefecimento. A interferência com o fluxo de ar do radiador pode causar sobreaquecimento e consequentes danos no motor.

18.1.1 Tubagens

Verifique diariamente e antes de conduzir a moto, os tubos do radiador, se apresentam fugas, fissuras ou deterioração, bem como as ligações. Deve fazer uma verificação mais pormenorizada de acordo com a tabela de manutenção periódica.

18.1.2 Líquido de refrigeração

O refrigerante absorve o calor excessivo do motor e transfere-o para o ar através do radiador. Se o nível de arrefecimento for baixo, o motor sobreaquece e pode sofrer danos. Verifique o nível do líquido do sistema de arrefecimento todos os dias antes de conduzir o motociclo, e de acordo com a caixa de manutenção periódica. Reabasteça com líquido refrigerante se o nível for baixo. Mude o refrigerante de acordo com a tabela de manutenção periódica.

18.1.3 Informação sobre refrigerantes

Para proteger o sistema de arrefecimento (constituído pelo motor de alumínio e radiador) contra a oxidação e a corrosão, é essencial a utilização de inibidores de corrosão e ferrugem no refrigerante. Durante um período de tempo, o sistema de arrefecimento acumula ferrugem e impurezas no depósito de água e no radiador. Isto pode obstruir passagens do sistema de arrefecimento e reduzir significativamente a eficiência do sistema.

A água destilada pode ser utilizada com anticongelante (se o nível de refrigerante estiver baixo).



O refrigerante contém inibidores específicos de corrosão para motores e radiadores de acordo com as normas internacionais, químicos que são prejudiciais ao corpo humano.



Se for utilizada água 'dura' no sistema, podem acumular-se mais impurezas e calcário nas tubagens de água, reduzindo significativamente a eficiência do sistema de arrefecimento.

Se a temperatura descer abaixo do ponto de congelação da água, utilize um anticongelante permanente no refrigerante para proteger o sistema de arrefecimento e o radiador de congelação, bem como da oxidação e da corrosão.

A relação de mistura anticongelante (água destilada, etilenoglicol e inibidores químicos para evitar a corrosão do motor, do radiador e de outros óxidos de alumínio) e o refrigerante devem ser compostos em função da temperatura ambiente.

 **Aviso**

Os tipos permanentes de anticongelante no mercado têm anticorrosivos ou antioxidantes. Quando está demasiado diluído, perde as suas propriedades anti corrosão. Deve diluir o anticongelante de acordo com as instruções do fabricante.

 **Nota**

Quando encher o refrigerante no sistema de arrefecimento, deixe-o colorido e que contenha etilenoglicol. Foram misturados a 50% e têm o ponto de congelação -35º

M O T O R

18.1.4 Inspeção ao nível do refrigerante

- Posicione a moto perpendicularmente ao solo
- Verifique se o nível de arrefecimento está entre F (cheio) e L (baixo) que é o correto.



Nota

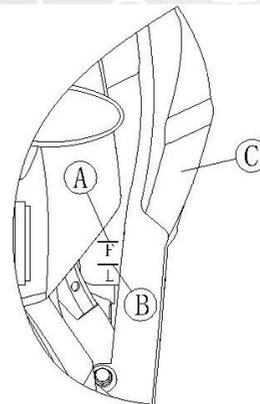
Verifique o nível do líquido de refrigeração quando o motor está frio (temperatura ambiente).

- Se o nível de arrefecimento for inferior à linha de baixo nível, retire a tampa do lado direito e adicione o refrigerante ao depósito até que o nível esteja entre as linhas F e L.

(A) Linha de nível F (cheio)

(B) Linha de nível L (baixo)

(C) Tampa lateral direita da CFMOTO 650NK

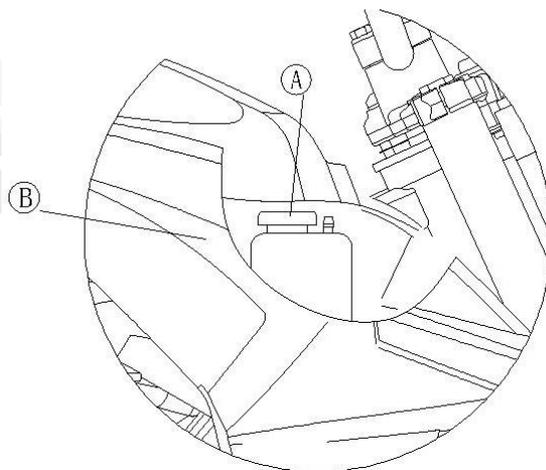


18.1.5 Enchimento líquido refrigerante

- Abra a tampa do depósito e adicione o refrigerante até ser colocado entre a linha F e L.
- Feche a tampa do depósito.

(A) Tampa do depósito do líquido de refrigeração

(B) Tampa lateral direita da moto





Nota

Em caso de emergência pode adicionar água destilada, no entanto, deve ser refeita a relação de mistura correta, adicionando anticongelante assim que possível



Aviso

Se tiver que repor frequentemente o nível do líquido refrigerante ou se o depósito estiver completamente seco, há provavelmente fugas no sistema. Verifique o sistema de arrefecimento num concessionário da marca.

M O T O R

18.1.6 Mudança de refrigerante

A substituição do líquido refrigerante do sistema de arrefecimento do motor deve ser feito, exclusivamente, por um concessionário autorizado CFMOTO.

19 VELA DE IGNIÇÃO

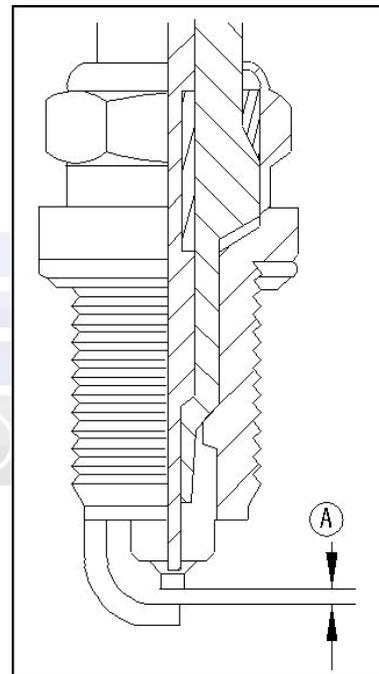
A vela de ignição deve ser substituídas de acordo com a tabela de manutenção periódica.

A vela de ignição deve ser trocada por um revendedor autorizado.

Tipo de vela de ignição: CR8EI

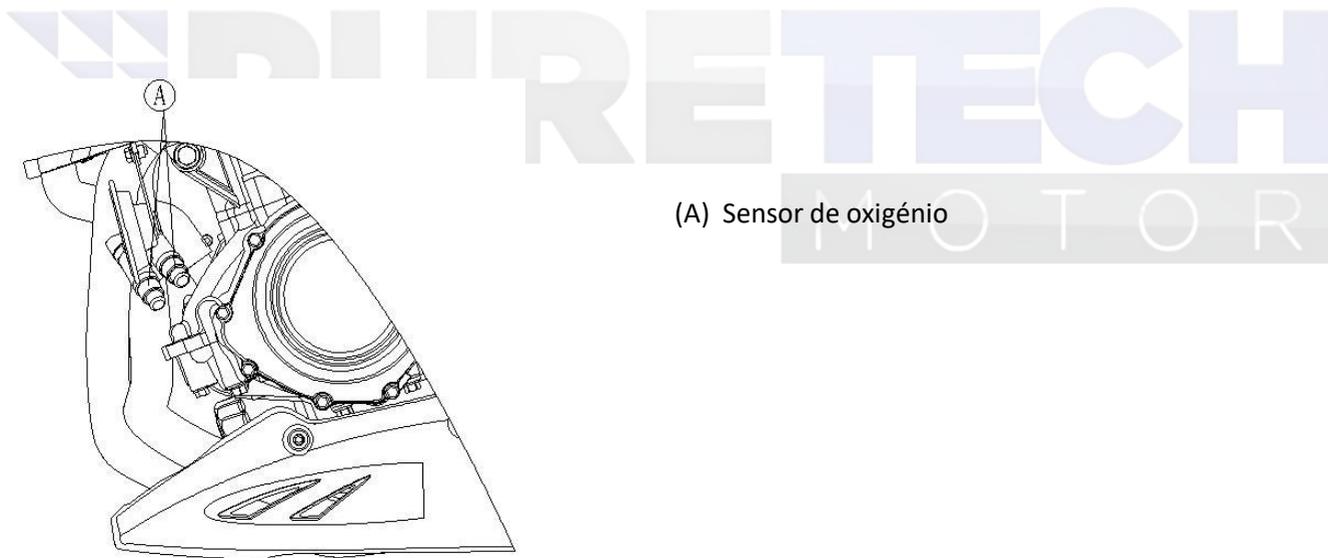
Distância do eletrodo (A) ('folga da vela'): 0,7/0,9 mm

Binário de aperto: 15 Nm



20 SISTEMA DE DETEÇÃO DE COMBUSTÍVEL E EXAUSTÃO

Os sistemas de injeção de combustível e de escape são controlados pelo sensor de oxigênio. Há um sensor de oxigênio instalado no tubo de escape. Deteta a combustão do combustível medindo a densidade de oxigênio e transferindo essa informação para a ECU. Quando a ECU vir que a combustão não está completa, 'dá indicação' ao TPS e ao sensor de temperatura do ar de admissão para ajustar a injeção de combustível. Desta forma, a relação ar-combustível pode ser otimizada para uma combustão mais completa.



(A) Sensor de oxigênio

20.1.1 Válvula de admissão de ar

A válvula de admissão de ar é, essencialmente, uma válvula que permite a entrada da mistura ar fresco/gasolina apenas do filtro de ar para a câmara de combustão, impedindo o retorno do ar assim que entra no cilindro

Inspeccione as válvulas de admissão de ar de acordo com a tabela de manutenção periódica. Além disso, inspeccione a válvula de admissão de ar sempre que não conseguir um ralenti e uma entrega de potência estável, que a entrega de potência do motor seja muito reduzida, ou sinta ruídos anormais do motor.

A extração da válvula de admissão de ar e a inspeção devem ser efetuadas por um distribuidor autorizado.

20.1.2 Tolerância das válvulas

A válvula e a respetiva sede desgastam-se pelo que deverão ser ajustados após utilização durante um determinado período.



Cuidado

Se a válvula e a respetiva sede não estiverem devidamente ajustados, o desgaste ao longo do tempo faz com que as válvulas não fechem devidamente, permanecendo parcialmente abertas, sem tolerância, prejudicando o desempenho e causando danos graves no motor. A tolerância para cada válvula deve ser verificada e ajustada de acordo com a tabela de manutenção periódica. A inspeção e o ajuste das folgas devem ser efetuadas por um concessionário da marca.

20.1.3 Filtro de ar

Um filtro de ar entupido restringe a admissão de ar, aumenta o consumo de combustível, reduz a potência do motor e causa danos na vela de ignição.

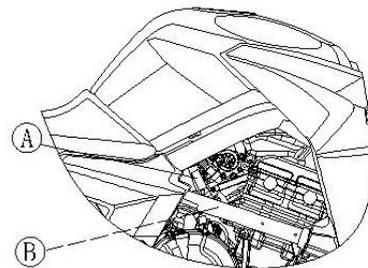
O filtro de ar deve ser limpo de acordo com a tabela de manutenção periódica. Em locais poeirentos, chuvosos, ou com lodo, o filtro de ar deve ser mudado com mais frequência do que o intervalo recomendado.

Esvaziando o óleo da mangueira

- A mangueira de drenagem do óleo está localizada na parte superior do amortecedor traseiro onde é possível aferir se óleo ou água saíram da caixa do filtro de ar.
- Se houver óleo/água na mangueira, retire a mangueira para a drenar.

(A) Tubo de drenagem

(B) Tomada



Aviso

Certifique-se de que instala o tubo de drenagem depois de retirar o óleo/água. Óleo sobre pneus, provoca falta de aderência e pode causar um acidente ou ferimentos.

20.1.4 Sistema de controlo do acelerador

Verifique a atuação do punho do acelerador de acordo com a tabela de manutenção periódica e ajuste-a sempre que necessário.

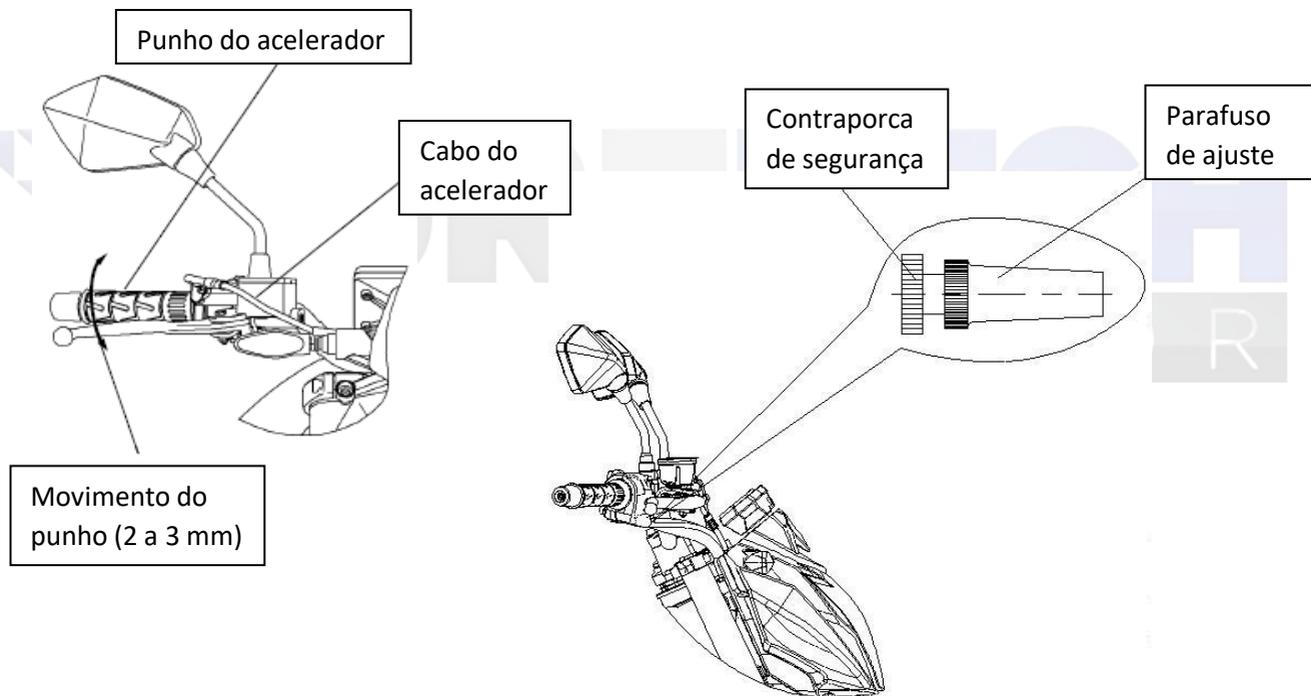
20.1.5 Punho do acelerador

O punho do acelerador controla a válvula de borboleta no corpo do acelerador. Se o movimento do punho do acelerador for demasiado amplo, significa que o cabo é demasiado comprido e provocará um atraso na resposta do acelerador, especialmente a baixa velocidade do motor. Além disso, a válvula borboleta não pode abrir completamente quando se acelera a fundo. Por outro lado, se o punho de acelerador tiver um movimento demasiado curto, será difícil de controlar e a velocidade de aceleração será errática.

20.1.6 Inspeção e ajuste do punho de acelerador

- Verifique se o punho do acelerador está em perfeitas condições de movimento/rotação.
- Ajuste o punho do acelerador se sentir problemas na rotação.
- Desaperte a porca de bloqueio do cabo do acelerador e rode a porca de ajuste do cabo do acelerador de modo que o conjunto fique devidamente ajustado.
- ‘Feche’ completamente o punho de acelerador para confirmar o correto posicionamento do cabo.
- Aperte a porca de bloqueio.

- Ajuste a posição da porca de tensão do cabo
- Desaperte um pouco a porca de bloqueio do acelerador para conseguir uma folga de 2 a 3 mm no punho.
- Aperte a porca de bloqueio.





Aviso

O funcionamento com cabos mal ajustados, mal ligados ou defeituosos pode resultar numa situação de condução sem segurança e risco acrescido.

20.1.7 Ralenti

A velocidade de ralenti é testada antes da saída da fábrica, não há necessidade de fazer quaisquer ajustes por si só, caso contrário o desempenho do veículo será afetado. Se existirem peças que afetem o ralenti, contacte o revendedor autorizado que utilizará o PDA CFMOTO para diagnosticar e calibrar a ECU.



Cuidado

A regulação incorreta ou um mau ajuste do ralenti pode causar situações de risco na condução.

Ralenti: 1300 rpm +- 130 rpm

20.1.8 Corpo do acelerador

O parafuso de regulação do corpo do acelerador foi previamente ajustado e não deve ser mexido. Verifique se o ralenti está estável, caso contrário, contacte os profissionais especificados para a sua manutenção.



21 EMBRAIAGEM

Este veículo está equipado com uma embraiagem manual.

A embraiagem permite a transmissão da potência do motor para a transmissão e, se necessário, pode anular essa transmissão de potência (ponto morto).

Ao utilizar a manete da embraiagem deve apertar-se totalmente ou soltar-se completamente. Se, ao circular, exercer constantemente alguma pressão na manete de embraiagem, a embraiagem poderá ficar danificada ou mesmo queimada.

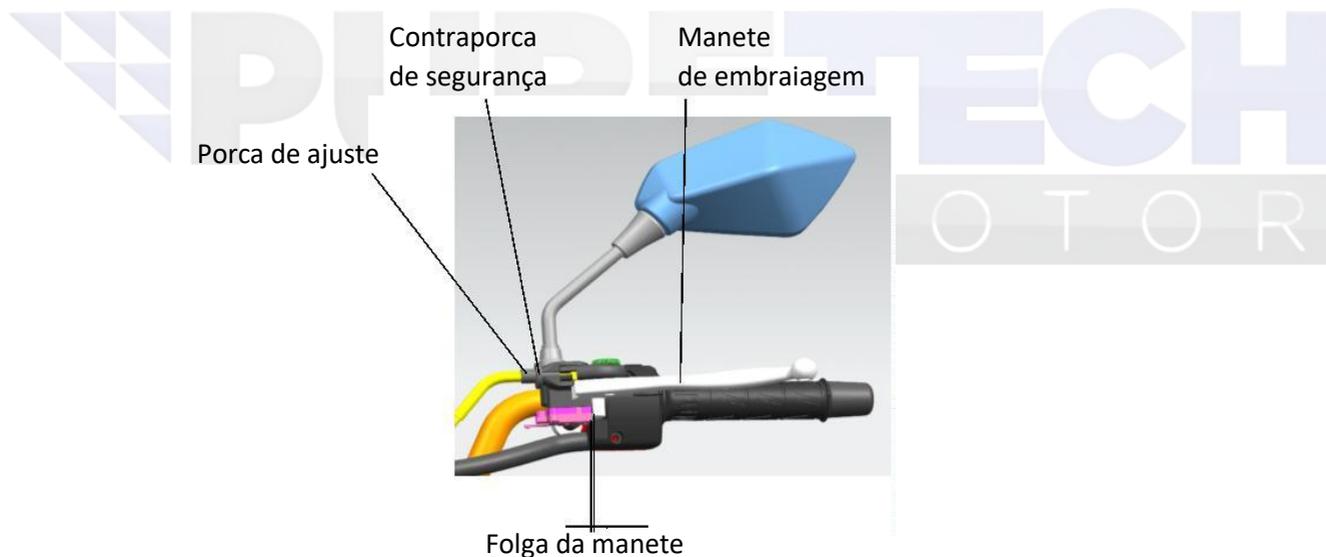
Devido ao desgaste dos discos de fricção e ao alongamento do cabo de embraiagem após um período de utilização, o desempenho da embraiagem deve ser verificado todos os dias antes de conduzir o motociclo e de acordo com a tabela de manutenção.



Para evitar queimaduras graves, não toque num motor quente ou num tubo de escape durante o ajuste.

21.1 INSPEÇÃO DA MANETE DE EMBRAIAGEM

- Verifique se a manete da embraiagem está a funcionar corretamente e sem problemas no cabo. Em caso de irregularidades, verifique o cabo de embraiagem num concessionário da marca.
- Verifique o movimento da alavanca da embraiagem (folga) que deve ser de 2/3mm. Caso contrário ajuste a alavanca da seguinte forma.



21.1.1 Ajuste da embraiagem

- Para um ajuste mais amplo utilize a rosca existente no cabo da embraiagem. Desaperte a porca de bloqueio e rode a porca de ajuste de modo a que a alavanca da embraiagem tenha o ajuste certo.
- Para ajustes mais pequenos, a manete da embraiagem pode ser ajustada na rosca de regulação existente na manete, com cinco posições que aumentam gradualmente a distancia ao punho



Aviso

Certifique-se de que a parte superior da embraiagem está perfeitamente ligada, pois pode deslizar mais tarde, criando uma distância suficiente do cabo para evitar a libertação da embraiagem, resultando numa ocasional situação de condução perigosa.

- Se não conseguir obter o acerto com os requisitos explicados na imagem, ajuste as porcas na extremidade inferior do cabo da embraiagem.



Nota

Depois de ajustar a embraiagem, ligue o motor e verifique se a embraiagem pode ser utilizada corretamente. Faça um pequeno test-drive e se o resultado não for satisfatório contacte o revendedor autorizado

21.2 CORRENTE DE TRANSMISSÃO

O conjunto da corrente de transmissão e a sua lubrificação devem ser verificados todos os dias, antes de conduzir, e de acordo com a tabela de manutenção periódica para sua segurança e para evitar desgaste excessivo. Se a corrente se desgastar excessivamente ou se estiver mal ajustada, pode saltar em andamento ou mesmo partir.



Aviso

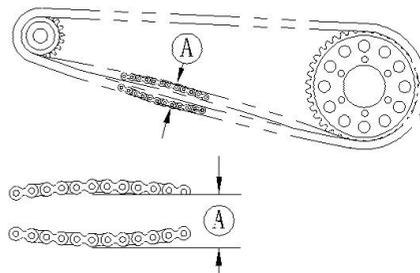
Uma corrente que se rompa ou se solte do pinhão ou da cremalheira pode reduzir o desempenho do motor ou bloquear a roda traseira danificando a moto e causar a perda de controlo do veículo descontrolado.

21.2.1 Inspeção da tensão da corrente

- Coloque a moto no descanso lateral
- Rode a roda traseira para verificar se a corrente está demasiado apertada e meça a distância máxima da folga puxando a corrente para cima e para baixo a cerca de metade da extensão entre o pinhão de ataque e cremalheira.
- Se a corrente de transmissão estiver demasiado apertada ou solta, ajuste-a para o valor normal.

Valor padrão: 30 a 40 mm

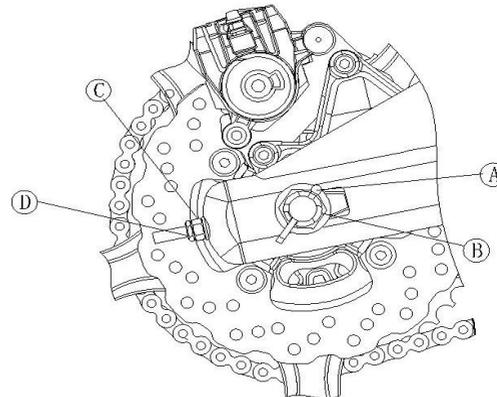
A - folga da corrente



21.2.2 Ajuste da corrente de transmissão

- Desaperte as contraporcas dos tensores do lado direito e esquerdo de ajuste da corrente.
- Retire o pino e desaperte a porca de segurança do eixo traseiro.
- Se a corrente estiver demasiado solta, rode o tensor esquerdo e direito no sentido dos ponteiros do relógio e ajuste as porcas uniformemente.
- Se a corrente estiver muito apertada, rode o tensor esquerdo ou direito, ajuste os tensores.
- Rode ambas as porcas de bloqueio uniformemente até que a corrente tenha o ajuste certo
- Mantenha o eixo da roda traseira com a mesma distância para o lado esquerdo e direito do braço de suspensão.

- (A) Pino de segurança
- (B) Porca do eixo
- (C) Parafuso de ajuste
- (D) Porca de segurança





Aviso

O desalinhamento da roda causa um desgaste anormal no pneu e tem influência negativa na condução.



Nota

O eixo traseiro deve ser montado em posição igual dos dois lados da roda.

- Aperte as duas porcas de tensão da corrente
- Aperte a porca do eixo traseiro com o binário especificado.
- **Binário de aperto: 108 Nm**



Nota

Se não tiver uma chave dinamométrica adequada, contacte um concessionário autorizado CFMOTO.

- Rode a roda traseira, meça novamente a tensão da corrente e, se necessário, volte a ajustar.
- Instale um novo pino através da porca e do eixo traseiro e abra as pontas

 **Nota**

Ao inserir o pino, se as ranhuras da porca não estiverem alinhadas com o orifício do eixo, aperte a porca no sentido dos ponteiros do relógio até ao próximo alinhamento. Deve estar dentro 30 graus. Desaperte e aperte novamente quando a ranhura passar pelo orifício mais próximo.



 **Aviso**

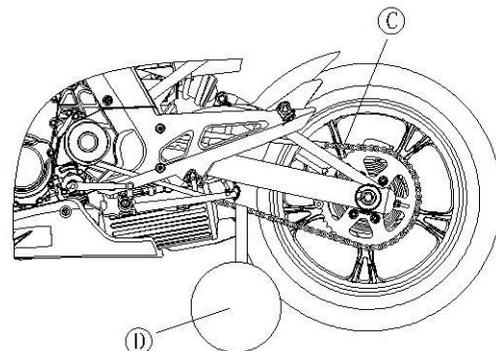
Se a porca do eixo da roda traseira não for devidamente apertada ou o pino não for instalado, existe risco na circulação.

21.2.3 Controlo do desgaste

- Esticando a corrente apertada, ou usando um peso de 10 kg no ponto central da corrente.
- Medir o comprimento de 20 elos na parte central do cadeia do primeiro pino central para o 21º

Se o comprimento exceder o limite de serviço, a corrente deve ser alterada.

Limite de serviço: 323 mm



(C) Corrente de transmissão

(D) Peso para medição

Aviso

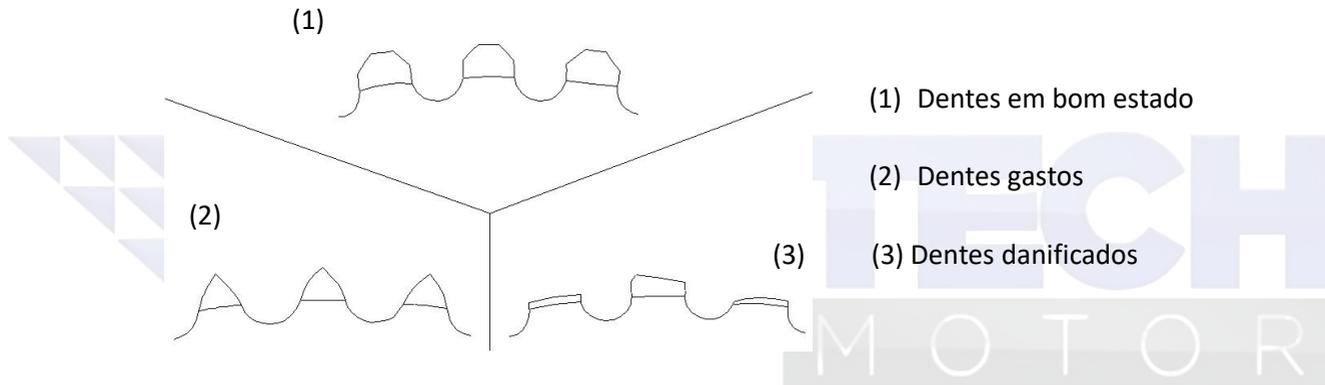
Por razões de segurança, use uma corrente original. Não deve cortá-la para a instalação; deve ser instalada/alterada por um concessionário autorizado CFMOTO.

- Rode a roda traseira para inspecionar elos danificados, pinos soltos ou ligações defeituosas.
- Inspeccione também o pinhão de ataque e a cremalheira para verificar se possuem dentes com desgaste excessivo ou com formas desiguais.



Nota

O desgaste da roda dentada é exagerado sempre que se verifique uma das seguintes situações.



Em caso de irregularidade, mude a corrente de transmissão e/ou o pinhão de ataque num concessionário autorizado CFMOTO.

21.2.4 Lubrificação

Aplique lubrificante na corrente a cada 500 ou 1000 km. Se houver demasiado pó na superfície, limpe a corrente antes da lubrificação. Preste atenção à limpeza e lubrificação especialmente após a circulação em condições de chuva e humidade.

- Aplique lubrificante nos lados dos elos de modo a penetrar nos elos e nos O-Rings.

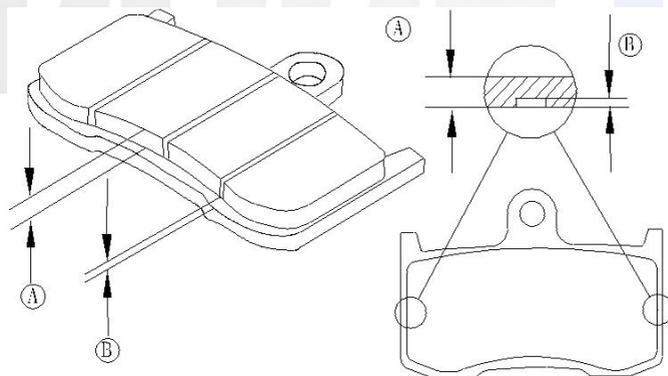


- Se a corrente estiver particularmente seca ou suja, limpe primeiro a corrente e, em seguida, lubrifique.

22 TRAVÕES

22.1 INSPEÇÃO DE DESGASTE

Inspeccione os travões para aferir o seu desgaste. Inspeccione a pinça do travão do disco dianteiro e traseiro, se a espessura de qualquer uma das ranhuras de referência for inferior a 1 mm, substitua ambas as pastilhas. A mudança das pastilhas deve ser efetuada por um distribuidor autorizado CFMOTO.



Ⓐ Espessura mínima para pastilhas de travão 1mm Ⓑ

22.2 FLUIDO DO TRAVÃO

De acordo com a tabela de manutenção periódica, verifique o nível de fluido do travão tanto nos tanques dianteiros como nos reservatórios de transferência ou mude o fluido do travão. O fluido do travão também deve ser substituído se estiver contaminado com sujidade ou água.

22.2.1 Requisito do fluído do travão

Utilize fluido de travão DOT 4 a partir de um novo recipiente.

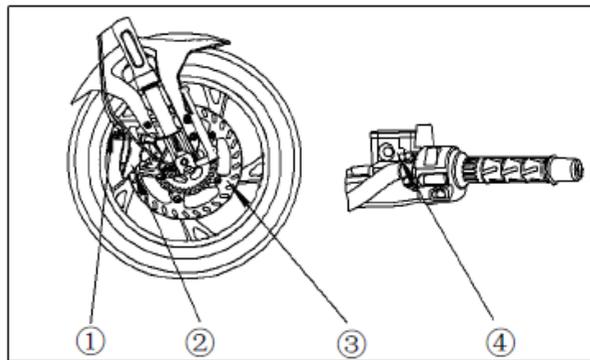


Não derrame fluido de travão em qualquer superfície pintada. Não utilize líquido de um recipiente deixado aberto que tenha sido armazenado durante um longo período de tempo. Verifique se existem fugas de líquido em torno dos acessórios. Verifique se as tubagens do sistema de travagem estão danificadas.

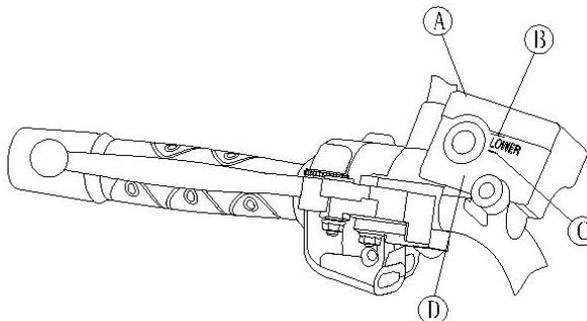
22.2.2 Verificação do nível do fluido do sistema de travagem

Verifique se o nível do fluido do travão no tanque dianteiro e traseiro está entre as linhas superior e inferior.

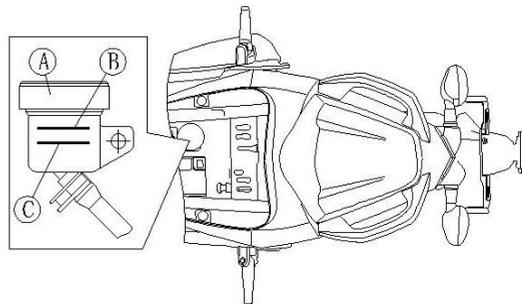
- ① Tubos do fluido do travão dianteiro
- ② Pinça de travão
- ③ Disco de travão
- ④ Bomba de travão



- (A) Tampa do depósito do fluido do travão dianteiro
- (B) Linha de nível superior (Upper)
- (C) Linha de nível inferior (Low)
- (D) Depósito do fluido do travão dianteiro



- (A) Depósito do fluido do travão traseiro
- (B) Linha de nível superior (Upper)
- (C) Linha de nível inferior (Low)



Se o nível em qualquer um dos depósitos estiver abaixo da linha de nível inferior, verifique se há fugas de líquido e encha o depósito até à linha de nível superior. Dentro do tanque de fluido do travão dianteiro está uma linha marcada que mostra o nível superior. Pode ser vista removendo a tampa do depósito.



Aviso

Não misture diferentes marcas ou tipos de fluido de travão. Mude completamente o fluido do travão, se o fluido do travão precisar de ser reabastecido e não conhecer o tipo e a marca do fluido do travão que já se encontra no depósito.

Reabastecimento de fluidos

Mude o fluido do travão num concessionário autorizado CFMOTO.

22.3 TRAVÕES DIANTEIROS E TRASEIROS

O controlo e substituição de pastilhas e discos de travão deverá ser efetuado conforme tabela de manutenção.



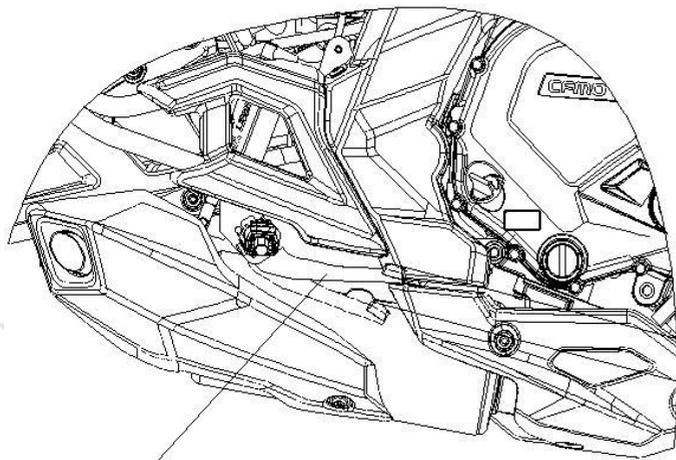
Se a manete ou o pedal de travão tiverem um toque demasiado esponjoso quando pressionadas, ou sentir falta de pressão, pode existir ar no circuito de travagem ou o travão ter algum defeito. Conduzir nestas condições é perigoso! Verifique os travões num concessionário autorizado CFMOTO.

Se suspeitar da existência de ar no sistema de travagem visite um concessionário autorizado CFMOTO para que possa efetuar a purga nas condições ideais.

M O T O R

22.3.1 Inspeção

- Coloque o motociclo no descanso lateral e meça o curso da manete de travão dianteiro (3 mm ~ 6 mm)
- Inspeccione o nível do fluido do travão.
- Inspeccione a pinça de travão.
- Inspeccione as tubagens de fluido do travão e o reservatório para verificar se há fugas ou fisuras.
- Inspeccione o disco travão do disco para verificar se existe desgaste excessivo.
- Rode a chave de ignição para a  posição
- A luz do travão deve ser ligada quando o travão dianteiro é acionado.
- Verifique o interruptor do travão dianteiro.
- Verifique o interruptor do travão traseiro. A luz do travão deve estar acesa quando o pedal do travão traseiro estiver pressionado.



Curso do pedal de travão: 10 mm

① Pedal do travão traseiro

- Se a luz do travão não acender, verifique os conectores do cabo do travão dianteiro e traseiro.

23 AMORTECIMENTO

23.1 FORQUETA

A inspeção e manutenção da forqueta devem ser efetuadas de acordo com a tabela de manutenção periódica.

23.1.1 Inspeção da forqueta

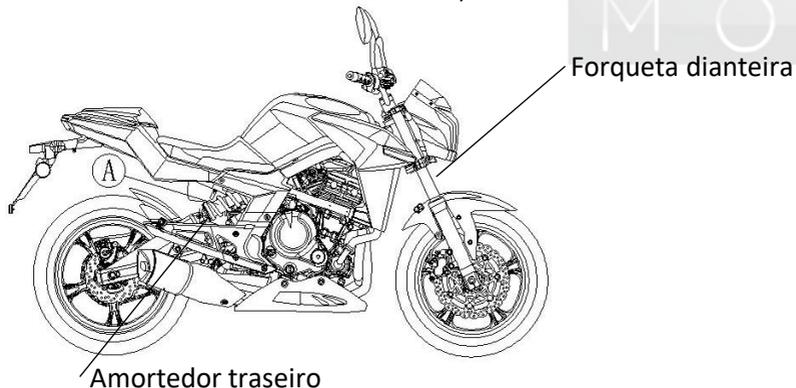
- Segurando a alavanca do travão dianteiro, bombeie a forqueta para cima e para baixo várias vezes para uma inspeção do movimento uniforme.
- Inspeccione visualmente a forqueta para ver se existem fugas de óleo, zonas picadas ou arranhões.
- Se tiver alguma dúvida sobre a forqueta, contacte um concessionário autorizado da CFMOTO.
- Inspeccione se existem resíduos de sujidade após a condução. Caso existam deve limpá-los de imediato para evitar danos nos retentores da forqueta.

23.2 AMORTECEDOR TRASEIRO

O funcionamento do amortecedor traseiro e a passagem de óleo devem ser verificados de acordo com a caixa de manutenção periódica.

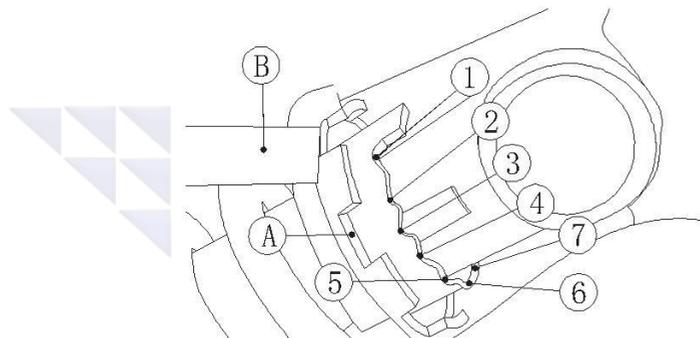
23.2.1 Inspeção de amortecedor traseiro

- Pressione várias vezes sobre o banco para verificar se o amortecedor traseiro está a funcionar.
- Inspeccione visualmente o amortecedor traseiro para verificar se existe alguma fuga de óleo.
- Se tiver alguma dúvida sobre o amortecedor traseiro, contacte o seu distribuidor autorizado CFMOTO.



23.2.2 Ajustar a pré-carga da mola

A pré-carga do amortecedor traseiro pode ser regulada em 7 posições. Utilize a ferramenta especial para ajustar a pré-carga que vai aumentando da posição 1 para 7.



A Amortecedor traseiro

B Ferramenta especial

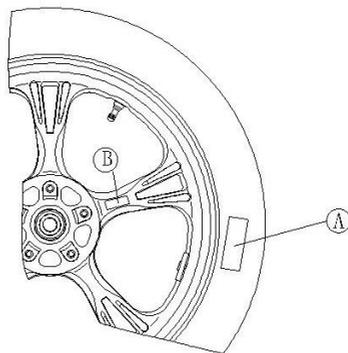
 **Aviso**

O amortecedor traseiro contém gás nitrogénio a alta pressão. Um manuseamento impróprio pode causar uma explosão. Leia o manual para obter instruções. Não colocar no fogo, perfurar ou abrir.

24 RODAS E PNEUS

Esta moto está equipada com pneus sem câmara de ar, comprovado pela designação TUBELESS na parede lateral do pneu.

(A) Pneu sem câmara



Aviso

As rodas desta moto foram projetadas apenas para pneus e válvulas sem câmara de ar. Recomendamos apenas a utilização destes pneus e válvulas de ar.

Não instale pneus de câmara em rodas preparadas para pneus tubeless. Os rebordos podem não encaixar corretamente no aro da roda causando a deflação (perda de ar) dos pneus.

Não instale uma câmara de ar em pneus tubeless.

24.1 CARGA E PRESSÃO DOS PNEUS

A não manutenção de pressões de enchimento adequadas ou o desrespeito pelos limites de carga dos pneus pode afetar negativamente a condução e o desempenho da sua moto e pode resultar na perda de controlo. A carga máxima recomendada, incluindo o peso do veículo, do condutor, passageiro e carga, é de 305 kg.

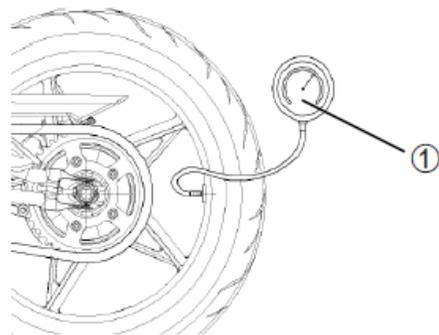
- Retire a tampa da válvula de ar.
- Verifique frequentemente a pressão dos pneus, utilizando um medidor de pressão de precisão.
- Certifique-se de que instala a tampa da válvula de ar de forma correta e com segurança.

Nota

A pressão dos pneus deve ser medida quando os pneus estão frios, isto é, quando a moto não foi utilizada há mais de 3 horas. A pressão dos pneus é afetada por alterações na temperatura e altitude o que deve ser levado em conta ao verificar a pressão em diferentes condições.

24.1.1 Pressão dos pneus (a frio)

Frente	225 kPa
Traseira	250 kPa



① Manómetro de pressão de ar

24.1.2 Desgaste dos pneus, danos

- À medida que o piso se gasta, o pneu torna-se mais suscetível a sofrer furos ou roturas. Uma estimativa aceite é que 90% de todas as falhas dos pneus ocorrem durante o uso dos últimos 10% do piso (desgaste de 90%). Assim, é uma falsa questão de poupança e segurança usar os pneus até acabarem.
- De acordo com a tabela de manutenção periódica, meça a profundidade do piso com um medidor específico e substitua qualquer pneu que tenha ultrapassado a profundidade mínima admissível do piso.

24.1.3 Profundidade mínima do piso

No pneu dianteiro **0,8 a 1 mm**

No pneu traseiro **0,8 a 1 mm**

- Inspeccione visualmente o pneu para verificar se existem fissuras ou cortes, substituindo o pneu em caso de danos. O inchaço ou os pontos altos indicam danos internos, que requerem alteração dos pneus.
- Retire pedras embutidas ou outras partículas estranhas do piso.

Nota

A maioria dos países tem os seus próprios regulamentos no que diz respeito à profundidade mínima da banda de rolamento dos pneus. Se viajar para fora de Portugal tenha a certeza de conhecer a legislação dos países onde vai viajar.

Aviso

Para garantir o melhor comportamento e máxima estabilidade, utilize apenas o pneu recomendado e pressão correta. Pneus que tenham sofrido furos não possuem as mesmas capacidades depois de reparados. Não exceda os 100 km/h nas 24 horas seguintes à reparação e, depois, não exceda os 170 km/h com um pneu reparado. Deve calibrar as rodas sempre que montar um pneu.



Ao conduzir na via pública, mantenha a velocidade máxima abaixo dos limites legais impostos.

24.2 MEDIDA DOS PNEUS (SEM CÂMARA)

Frente	Tamanho: 120/70 ZR17 M/C 58W
Traseira	Tamanho: 160/60 ZR17 M/C 69W



Utilize pneus do mesmo tipo e fabricante nas rodas dianteiras e traseiras.



Um pneu novo pode ser mais escorregadio e causar perda de controlo da moto e até ferimentos. A superfície de fricção pode demorar cerca de 160 kms a possuir as melhores condições de aderência. Durante este período evite travagens bruscas, acelerações muito fortes e curvas com demasiada inclinação.

25 BATERIA

A bateria deste veículo é do tipo 'sem manutenção'. Por isso, é desnecessário inspecionar a quantidade de eletrólito da bateria ou adicionar água destilada. Não é necessário remover a tampa de segurança uma vez que o eletrólito já vem adicionado à bateria. Para otimizar a vida útil da bateria, carregue-a corretamente para garantir que tem energia suficiente para movimentar o motor de arranque.

Quando o motociclo é utilizado com frequência, a bateria pode ser completamente carregada utilizando o sistema de carregamento do motociclo. Se for utilizada apenas de vez em quando, ou utilizada num curto espaço de tempo durante cada viagem, a bateria pode descarregar. A bateria também pode ser descarregada automaticamente. A taxa de descarga varia com o tipo de bateria e a temperatura ambiente. Quando a temperatura ambiente sobe 15º C, por exemplo, a taxa de descarga pode aumentar de forma significativa.

É desaconselhada a carga da bateria com tempo frio já que pode causar congelação do eletrólito, fissuras na estrutura da bateria e deformação das placas metálicas. Uma bateria totalmente carregada tem maior capacidade de resistir às baixas temperaturas.

25.1 SULFATAÇÃO DE BATERIA

A sulfatação ocorre quando a bateria é deixada em estado de descarregamento durante muito tempo. O sulfato é um subproduto normal das reações químicas dentro de uma bateria.

Mas quando a descarga é contínua permite que o sulfato seja cristalizado em células, as placas da bateria ficarão permanentemente danificadas e não serão capazes de manter a carga. Se isto acontecer, deve substituí-la por uma bateria nova.

25.2 MANUTENÇÃO DE BATERIAS

Mantenha sempre a bateria completamente carregada. Se não o fizer, pode danificar a bateria e causar uma vida útil mais curta. Se conduzir o seu veículo com pouca frequência, inspecione a semana de tensão da bateria com um voltómetro. Se cair abaixo de 12,8 volts, a bateria deve ser carregada com um carregador apropriado (consulte o seu revendedor).

Se não utilizar o veículo durante mais de 2 semanas, a bateria deve ser carregada com um carregador apropriado. Não utilize um carregador rápido do tipo automóvel que possa sobrecarregar e danificar a bateria.

25.2.1 Carregar a bateria

Contacte o seu revendedor para obter a especificação do carregador.

- Retire a bateria do veículo (ver: Retirar a bateria)
- Fixe os cabos do carregador e carregue a bateria a uma velocidade que seja um décimo da capacidade da bateria. Por exemplo, a velocidade de carregamento de uma bateria de 10Ah seria de 1.0 amperes.
- Certifique-se de que a bateria está completamente carregada antes da instalação. (ver Instalação da bateria).

Aviso

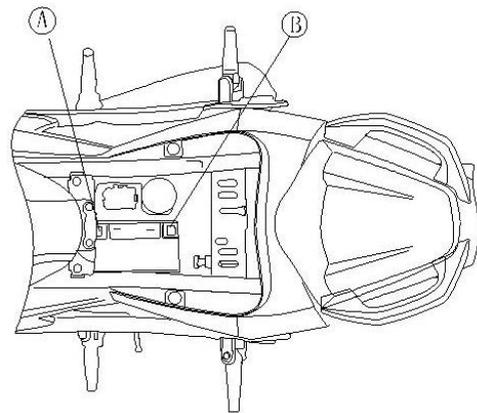
Nunca retire a fita de selagem ou a bateria pode ficar danificada. Não instale uma bateria convencional neste motociclo, já que o sistema elétrico pode não funcionar corretamente.

Nota

Carregue a bateria selada observando as instruções da etiqueta da bateria.

25.2.2 Remoção da bateria

- Retire o assento dianteiro e traseiro.
- Desligue os cabos da bateria, primeiro o terminal (-) (A),
- depois o terminal (+) (B).
- Retire a bateria da caixa.
- Limpe a bateria com uma solução de bicarbonato de sódio e água.
- Certifique-se de que as ligações dos cabos estão limpas.



25.2.3 Instalação da bateria

- Coloque a bateria na local específico sob o banco.
- Ligue primeiro o cabo ao terminal (+) (B) e, em seguida, ligue o cabo ao terminal (-) (A).



Aviso

Uma ligação incorreta, como alterar a ordem dos terminais (+) e (-) pode causar danos graves no sistema elétrico.

- Proteja os terminais com gordura dielétrica para evitar a corrosão.
- Cubra os terminais com as tampas.
- Volte a instalar as peças desmontadas.

26 ILUMINAÇÃO

26.1 AJUSTE DA LUZ DE CRUZAMENTO

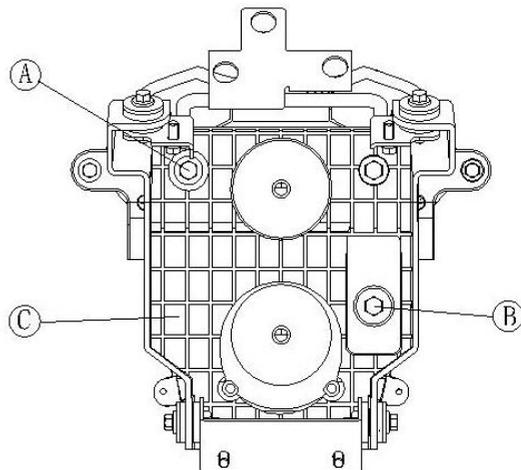
A luz de circulação (MÉDIOS) e a luz de cruzamento (MÁXIMOS) são ajustáveis, tanto horizontal como verticalmente. Quando a iluminação proporcionada não for adequada, utilize os parafusos (A) e (B), localizados na parte traseira do farol (C) para conseguir a melhor projeção de luz.

- Rode o parafuso até que o feixe de luz seja adequado.

(A) Parafuso de ajuste horizontal da luz

(B) Parafuso de ajuste vertical da luz

(C) Parte posterior do farol



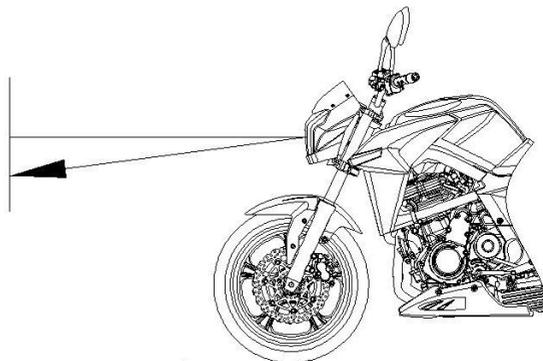
26.2 AJUSTE DO FEIXE DE FAROL

Quando a projeção da luz na estrada não for adequada, ajuste o parafuso de luz circulação (MÉDIOS).

- Ajuste o parafuso até que o feixe de luz seja adequado.

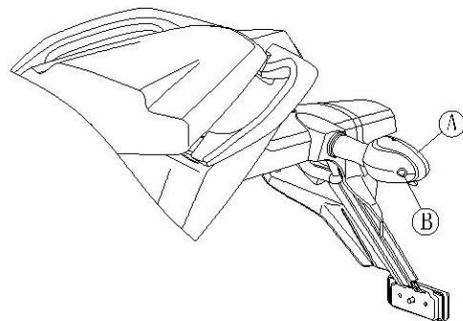
Nota

Para ajustar a luz dianteira e traseira as rodas devem estar em contacto com o chão e o condutor sobre o veículo. A regulação das luzes altas/baixas deve ser efetuada de acordo com as normas locais.



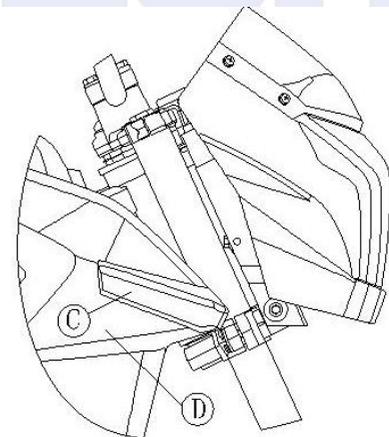
26.3 LUZ DE STOP TRASEIRO

A luz traseira e luz de matrícula são em LED e não podem reparar-se em caso de avaria. O concessionário substituirá todo o conjunto se um LED estiver danificado ou falhar.



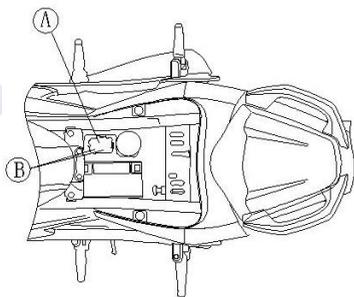
26.4 LUZES DE PISCAS DIANTEIROS

Se um dos piscas dianteiros (C) fundir e for necessário trocar, é necessário retirar o respetivo painel lateral (D).

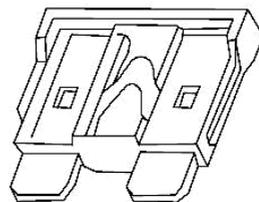


26.5 FUSÍVEIS

A caixa de fusíveis está localizada debaixo do banco do condutor. O fusível principal é instalado no relé de arranque sob a tampa do lado esquerdo. Se derreter um fusível, inspecione o sistema elétrico para determinar a causa, retire o assento e substitua o fusível queimado por outro da mesma amperagem.

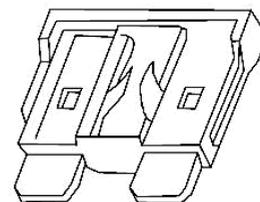


- (A) Caixa de fusíveis
- (B) Fusível sobressalente



(A)

Fusível normal



(B)

Fusível queimado



Aviso

Não utilize nenhum substituto para um fusível. Substitua o fusível por um novo da mesma amperagem que está descrita no próprio fusível.

27 LIMPAR A SUA MOTO

27.1 PRECAUÇÕES GERAIS

Manter o seu veículo lavado melhorará a sua aparência, otimizará o seu desempenho e prolongará a vida útil de vários componentes. Cobrir a moto com uma cobertura respirável de alta qualidade ajudará a proteger o seu acabamento de raios UV nocivos, contaminantes e reduzir a quantidade de poeira que atinge as suas superfícies.

- Lave sempre a moto depois de o motor e o silenciador arrefecerem.
- Evite aplicar desengordurantes a retentores, travões e pneus. Opte pela lavagem à mão.
- Utilize sempre cera não abrasiva.
- Evite todos os produtos químicos, solventes, detergentes e produtos de limpeza.
- A gasolina, o fluido do travão e o líquido refrigerante podem danificar o acabamento das superfícies pintadas e plásticas: caso certa alguns destes líquidos, lave imediatamente as superfícies atingidas.

- Evite escovas de arame, lâ de aço e outras almofadas abrasivas ou escovas.
- Tenha cuidado ao lavar o para-brisas, a tampa dos faróis e outras peças de plástico, pois podem ser facilmente riscadas.
- Evite água de alta pressão, pois pode penetrar nas juntas e nos componentes elétricos, resultando em danos no veículo.
- Evite pulverizar água em áreas sensíveis, tais como entradas de ar, mangas de combustível, componentes de travões, componentes elétricos, tomadas de silenciadores e aberturas de tanques do depósito.
- Enxague com água fria de uma mangueira de jardim para remover qualquer sujidade.
- Misture um detergente suave neutro (específico para motos ou carros) e água no balde. Utilize um pano macio ou esponja para lavar a moto. Se necessário, utilize um desengordurante leve para remover qualquer óleo ou gordura acumulada.
- Depois de lavar, enxague o motociclo com água limpa para remover qualquer resíduo (resíduos de detergente podem danificar os componentes do motociclo.)
- Seque a moto com um pano macio para evitar riscos.
- Ligue o motor e deixe-o em funcionamento durante vários minutos. O calor do motor ajudará a secar o motor.

- Conduza cuidadosamente o seu veículo a uma velocidade baixa e aplique o travão várias vezes. Ao fazê-lo, ajuda a secar os travões e devolve-os ao desempenho normal do funcionamento.
- Lubrifique a corrente de transmissão para evitar a oxidação.

 **Nota**

Depois de conduzir numa área de estradas salgadas ou perto do mar, lave a moto com água fria. Não utilize água quente para lavar o seu veículo, uma vez que acelera a reação química do sal. Após a secagem, aplique spray anti corrosão em todas as superfícies metálicas ou cromadas para evitar a corrosão. Em caso de chuva ou lavagem, pode formar-se condensação dentro da ótica do farol. Para remover a humidade, ligue o motor e ligue o farol, gradualmente a condensação formada no interior da lente será removida.

27.2 SUPERFÍCIES PINTADAS

Depois de lavar a moto, trate as superfícies pintadas, de metal ou plástico, com uma cera de moto/carro. A cera ser aplicada uma vez a cada três meses ou quando as circunstâncias o exigirem. Utilize sempre produtos não abrasivos e aplique-os de acordo com as instruções da embalagem.

27.3 PARA-BRISAS E OUTRAS PARTES PLÁSTICAS

Depois de lavar, utilize um pano macio para secar suavemente as partes de plástico. Uma vez seco, trate o para-brisas, a lente do farol e outras partes de plástico não pintadas com um produto aprovado de limpeza/polimento de plástico.

Cuidado

As peças de plástico podem deteriorar-se e partir-se se entrarem em contacto com produtos químicos ou alguns produtos de limpeza domésticos, gasolina, fluídos do sistema de travagem, líquido de limpeza de janelas ou outros produtos químicos agressivos. Se algum componente de plástico entrar em contacto com produtos químicos, lave imediatamente com água e um detergente neutro suave e, em seguida, inspecione os danos. Evite utilizar esfregões abrasivos ou escovas para limpar as peças de plástico, pois podem danificar o acabamento das peças.

27.4 CRÓMIO E ALUMÍNIO

O revestimento cromado e as partes de alumínio descobertas expostas ao sal da estrada ou ao ar nas zonas costeiras são mais suscetíveis à corrosão se não forem devidamente limpas. Uma luminária revestida deve ser limpa com um detergente neutro suave e terminada com um verniz de esterilização. As rodas de alumínio pintadas e não pintadas podem ser limpas com produtos de pulverização não ácidos.

27.5 COURO, VINIL E BORRACHA

Se a moto tiver acessórios de couro, deve ter um cuidado especial. Utilize um tratamento específico para couro já que lavar estas peças de couro com detergente e água poderá danificá-las, encurtando a sua vida útil.

As peças de vinil devem ser limpas com o resto da moto e depois tratadas com um tratamento específico para vinil. As paredes laterais dos pneus e outros componentes de borracha devem ser tratadas com um protetor de borracha para preservar a sua vida útil.



Deve ter o cuidado de não colocar qualquer produto de proteção ou embelezamento de borracha na superfície do piso do pneu quando proceder à limpeza da moto. Isto pode diminuir a capacidade de aderência com o solo, podendo causar a perda de controlo do veículo.

28 ARMAZENAMENTO

Preparação para o armazenamento

- Limpe bem a moto.
- Ligue o motor durante cerca de 5 minutos para aquecer o óleo, desligue-o e esvazie o óleo do motor.



Aviso

O óleo de motocicleta é uma substância tóxica. Descartar óleo usado. Contacte as autoridades locais para saber como efetuar a sua reciclagem. Além disso, mantenha o óleo usado fora do alcance das crianças.

- Encha o motor com óleo novo
- Esvazie o depósito de combustível com uma bomba ou um sifão. (Atenção: Quando a bomba de combustível não for capaz de bombear o resto do combustível, retire o conector da bomba de combustível e utilize o tubo para drenar o combustível, caso contrário a bomba de combustível poderá ficar danificada)

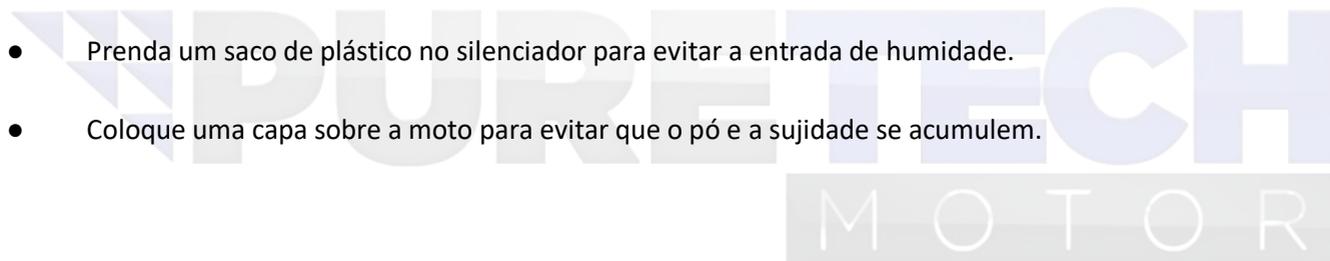


Aviso

A gasolina é extremamente inflamável e explosiva. Rode a chave de ignição para "X". Não se pode fumar. Certifique-se de que a área está bem ventilada e livre de qualquer fonte de chama ou faísca; isto inclui qualquer aparelho pilotado. A gasolina é uma substância tóxica. Elimine corretamente a gasolina.

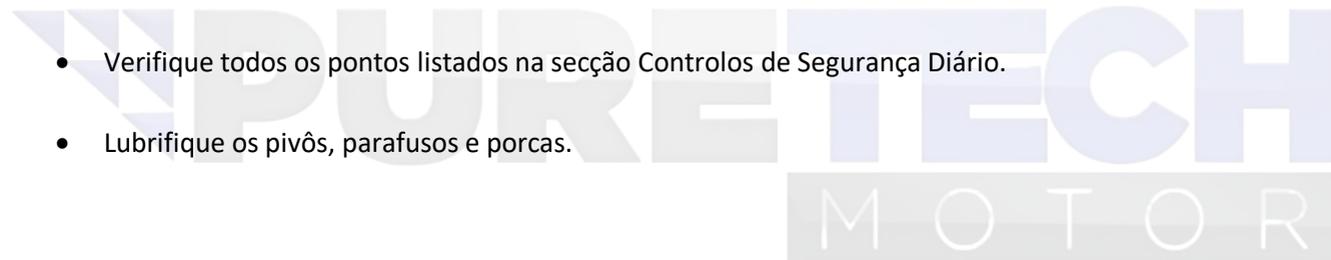
- Esvazie o sistema de combustível rodando o motor em marcha atrás até que o motor fique parado. (Se estiver parado muito tempo, o combustível decompõe-se e entope o sistema de combustível)
- Se a temperatura exterior for inferior a -10°C guarde o veículo em local fechado, especialmente se fora uma paragem prolongada.
- Reduza a pressão dos pneus em 20% durante o período de armazenamento.
- Evite a utilização do descanso lateral para guardar a moto durante muito tempo, sobretudo no inverno.
- Coloque a moto sobre uma caixa ou de modo a que ambas as rodas não toquem no chão. Evita assim a deformação dos pneus ao suportarem o peso do veículo por demasiado tempo.
- Evite o contacto dos pneus com neve ou gelo durante o inverno. Coloque um cartão ou areia debaixo das rodas para manter a humidade afastada do pneu e conservar uma temperatura mais adequada para a sua proteção.

- Pulverizar óleo em todas as superfícies metálicas não pintadas para evitar a oxidação. Evite que o óleo caia em peças de borracha ou travões.
- Lubrifique a corrente de transmissão e todos os cabos.
- Certifique-se de que a bateria está completamente carregada antes do armazenamento. Retire a bateria e guarde-a num local fresco e seco, sem luz solar direta.
- Prenda um saco de plástico no silenciador para evitar a entrada de humidade.
- Coloque uma capa sobre a moto para evitar que o pó e a sujidade se acumulem.



29 PREPARAÇÃO APÓS ARMAZENAMENTO

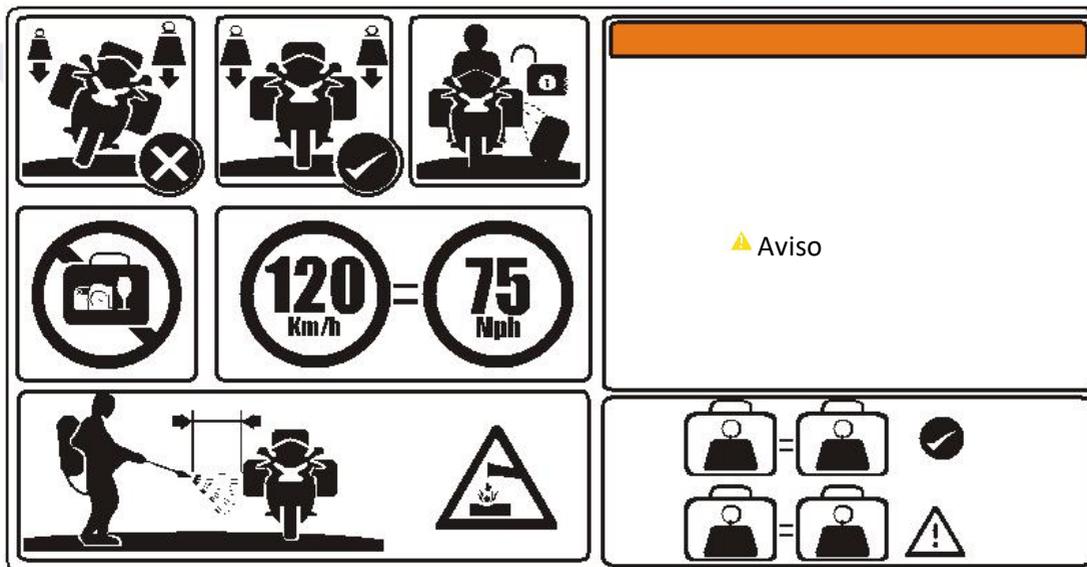
- Retire os sacos de plástico do silenciador.
- Instale a bateria no motociclo e carregue-a se necessário.
- Encha o depósito de combustível.
- Verifique todos os pontos listados na secção Controlos de Segurança Diário.
- Lubrifique os pivôs, parafusos e porcas.



30 ETIQUETAS DE AVISO NO MOTOCICLO

Leia todas as etiquetas de aviso na moto e preste atenção às suas instruções antes da primeira utilização.

Se alguma das etiquetas deste manual for diferente das etiquetas da sua moto, leia sempre e siga as instruções nas etiquetas do motociclo.



1. Certifique-se de que os suportes laterais da caixa estão instalados de forma segura, bloqueios rápidos do sistema de suspensão, todas as fechaduras e a cobertura é bloqueada corretamente antes de cada utilização.
2. É estritamente proibido permanecer/sentar/estar no joelho e operações tão perigosas na caixa lateral.
3. Recomenda-se que a carga da mala lateral seja de 5 kg e o valor máximo deve ser inferior a 10 kg. A carga do lado esquerdo e do lado direito deve ser semelhante. Sobrecarga de desequilíbrios reduzir a segurança do tráfego.
4. Ao conduzir com malas laterais, a velocidade máxima é de 120 Km/h ao conduzir em estrada pavimentada, dirija lentamente e com cuidado em estradas não pavimentadas.
5. Não troque o lado da instalação das malas laterais. A caixa permite-lhe abrir e fechar na parte de trás. Se conduzir em alta velocidade, no caso de as malas não estarem devidamente fechadas, poderão abrir-se facilmente, gerando consequências potencialmente graves.

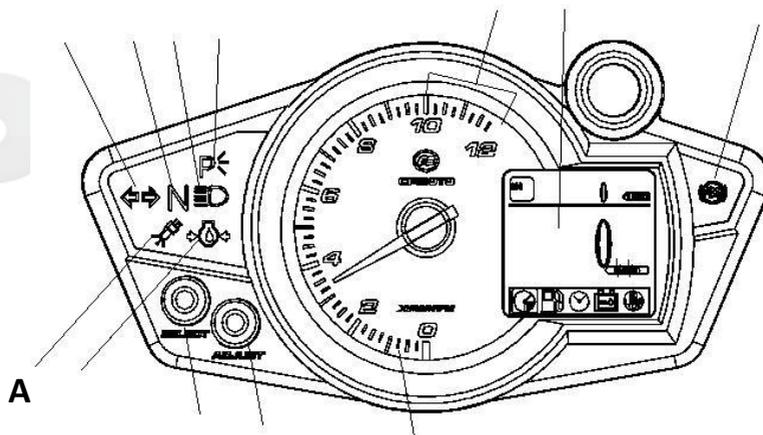
31 TABELA DE CODIFICAÇÃO DE ERROS EFI

31.1 ESQUEMA DE AUTODIAGNÓSTICO

- A ECU (Engine Control Unit ou Unidade de Controlo do Motor) monitoriza constantemente os sensores, interruptores e circuitos, a Malfunction Indicator Lamp (MIL) e a tensão de bateria, etc. A ECU inspeciona mesmo o próprio sinal de saída do sensor, o sinal de acionamento e o sinal interno (como o controlo de circuito fechado, a temperatura do arrefecimento, o controlo da velocidade e o controlo da tensão da bateria, etc.) para garantir máxima fiabilidade. Se algum processo ou sinal for suspeito, o ECU regista o código problemático na memória RAM.
- A informação defeituosa é gravada sob a forma de código, e o problema mais importante aparece primeiro na sequência. Pode ser apresentado como 'Falha atual' ou 'Falha histórica'.
- Ao efetuar a manutenção, utilizando o PDA e a MIL, as peças defeituosas podem ser rapidamente substituídas, para recuperar a eficiência e qualidade do veículo.

31.1.1 Procedimentos de autodiagnóstico

- Caso surja um problema no sistema EFI (injeção eletrónica de combustível) ou no sistema de ignição, acende-se de imediato a Malfunction Indicator Lamp (MIL), assinalada como luz A.



Nota

Confirme que a bateria está totalmente carregada quando efetua o autodiagnóstico. Caso contrário, a luz A (LED) piscará muito lentamente ou deixará de piscar.

A luz que indica o mau funcionamento do motor tem duas formas de atuação.

- Durante o funcionamento do motor, a MIL ilumina-se com uma frequência de flash de 2 Hz quando o sistema diagnostica peças defeituosas.

Desligue o motor de imediato e reinicie através do interruptor de alimentação. Se o sistema detetar que a avaria está reparada, a MIL só estará ligada até o motor arrancar.

Se o sistema continuar a detetar uma falha, então a MIL estará ligada durante 4 segundos e desligada durante 1 segundo, com uma frequência do piscar de 2Hz, até o motor arrancar.

Se não houver falha, a MIL desliga-se depois de 4 segundos.

- Controlo de código intermitente: o código intermitente necessita de uma condição especial de ativação. Antes de ligar o motor (velocidade = 0 km/h RPM = 0), rode o acelerador para abertura total e mantenha-o aberto. De seguida, ative o bloqueio EFI.

Se o sistema EMS não tiver diagnosticado o problema, a luz apagar-se-á depois de brilhar durante 4 segundos.

Se o EMS diagnosticar o problema, a luz indicadora de código piscará.

Se o EMS diagnosticar dois problemas ao mesmo tempo, a luz indicadora piscará de acordo com a sequência de problemas. A luz indicadora será desligada durante 4 segundos como um intervalo de código grupo.

Depois de piscar, a MIL desliga-se automaticamente.

Se precisar de voltar a ver os códigos de flash, desligue primeiro o bloqueio EFI e ligue-o, mantendo o acelerador completamente aberto.

- Ler as informações de avaria através do código intermitente: Ligue o interruptor de ignição. A linha K conecta à terra por mais de 2,5 segundos.

Se o código de avaria já existir na memória de falhas no ECU, a MIL emitirá um código intermitente que é P-Code. Por exemplo: P0203. Sequência luminosa: pisca 10 vezes continuamente; pisca 2 vezes mais lentamente; pisca 10 vezes continuamente; pisca 3 vezes.



31.2 TABELA DE CÓDIGOS DE ERRO EFI

N.º	PCODE	Descrição (EAUS)
1	P0030	O2 Sensor 1 Aquecedor 6. O Circ. aberto
2	P0031	O2 Sensor 1 Aquecedor 6. O Circ. Sinal baixo
3	P0032	O2 sensor 1 Aquecedor contr. O Circ. Sinal elevado
4	P0052	O2 Sensor 2 Aquecedor contr. O Circ. aberto
5	P0051	O2 Sensor 2 Aquecedor contr. O Circ. Sinal baixo
6	P0050	O2 Sensor 2 Aquecedor contr. O Circ. Sinal elevado
7	P0107	sensor de pressão de entrada de ar curto para o chão
8	P0108	sensor de pressão de entrada de ar curto para elétrico

N.º	PCODE	Descrição (EAUS)
9	P0112	Sensor sinal temperatura de admissão de ar sob
10	P0113	Sinal sensor temperatura admissão alto ar
11	P0117	Motor refrigerado Temp. Circ. Sinal baixo
12	P0118	Temperatura de refrigeração do motor. O Circ. Sinal elevado
13	P0122	Sensor TPS. Sinal baixo
14	P0123	Sensor TPS. Sinal elevado
15	P0130	Sensor de circ O2, sensor Bancário 1 danificado
16	P0131	Sensor O2 Circ. voltaje
17	P0132	O2 Sensor Circ., Alta Tensão Bank1-Sensor1
18	P0134	Sensor O2 Circ., Bank1-Sensor1 danificado
19	P0150	Sensor O2 Circ., Sensor 1- Sensor2 danificado

20	P0151	O2 Circ. Sensor, Sensor Low Signal Bank1-sensor2
21	P0152	O2 Sensor Circ., Alta Tensão do Sensor 1 do Banco
22	P0154	Sensor O2 Circ., Sensor 1-sensor2 danificado
23	P0201	1- de Cilindro de injetor de circuito aberto



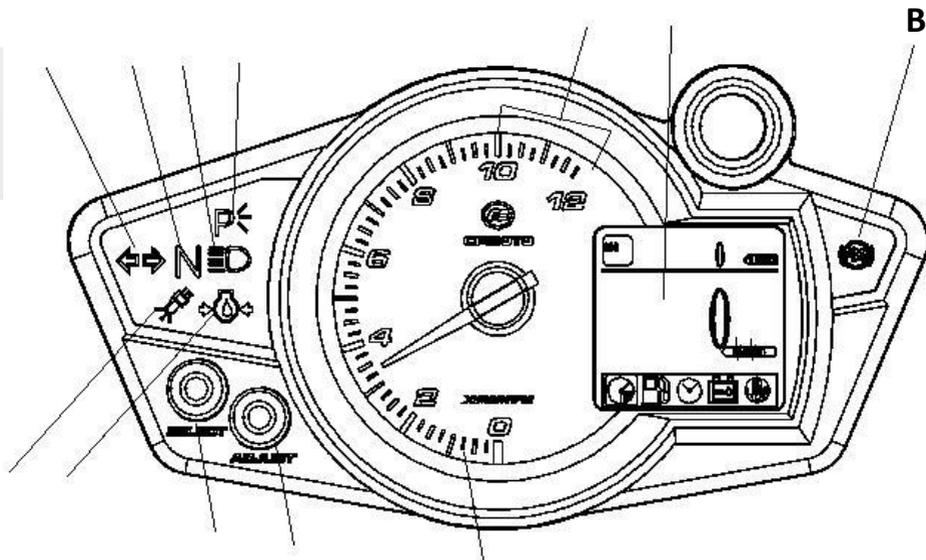
N.º	PCODE	Descrição (EAUS)
24	P0261	Cilindro 1- de Circuito de injeção baixo del
25	P0262	Cilindro 1- Injetor de curto-circuito
26	P0202	Cilindro 2- Circuito del de injeção aberto
27	P0264	Cilindro 2- Injetor Curto ao solo
28	P0265	Cilindro 2- injetor de curto-circuito à potência
29	P0501	Sensor de velocidade del vehículo do veículo
30	P0508	Sensor de idling curto para o chão
31	P0509	Sensor ralenti inativo Curto-a-potência a alimentación
32	P0511	Sensor de idling de circuito aberto
33	P0560	Avaria no sistema de voltaje de tensão
34	P0562	Sistema de baixa tensão voltaje

35	P0563	Sistema de alta tensão
36	P0627	Controlo de circuito aberto da bomba de combustível "A"
37	P0629	Controlo de circuito a massa da a masa bomba de combustível "A"

N.º	PCODE	Descrição (EAUS)
38	P0650	Controle a testemunha de falha circ. Não funciona. funciona
39	P0691	Controlo de ventilador Curto para o chão
40	P0692	Controlo de ventilador Curto-circuito para a potência
41	P0480	Controlo de ventiladores ventilador de de circuito aberto
42	P2300	Bobina de encendido ignição "A" do circuito primário de de baixo controlo
43	P2303	Bobina encendido de ignição "B" Circuito de controlo primário

32 TABELA DE CODIFICAÇÃO ERROS DE ABS

Se a luz indicadora do ABS [B] estiver iluminada, é sinal de que existe algum problema com o sistema ABS. Por favor, utilize o PDA para ler o código de erro. A tabela abaixo mostra o que cada tipo de erro significa



(B)		
N.º	Código	Descrição
1	C1D90	Falha no sensor de velocidade da roda dianteira
2	C1D91	Falha de extrapolação do sensor de velocidade da roda dianteira
3	C1D92	Falha periódica do sensor de velocidade da roda dianteira
4	C1D93	Falha no reconhecimento do arranque no sensor de velocidade da roda dianteira
5	C1D94	Falha supervisão comprimento/fase do sensor de velocidade da roda dianteira
6	C1D95	Sensor de velocidade da roda dianteira de dupla frequência com controlo
7	C1DA0	Falha no sensor de velocidade da roda traseira
8	C1DA1	Falha na extrapolação do sensor de velocidade da roda traseira
9	C1DA2	Falha periódica no sensor de velocidade da roda dianteira
10	C1DA3	Falha de reconhecimento de arranque do sensor de velocidade da roda traseira
11	C1DA4	Falha de supervisão do sensor comprimento/fase da roda traseira
12	C1DA5	Controlo de dupla frequência do sensor de velocidade da roda traseira
13	C1DD3	Erro fatal O OSEK
14	C1DF0	Bomba defeituosa
15	C1DF1	Falha na ligação da bomba
16	C1DF2	Falha de hardware
17	C1DF5	Falha interna do hardware (controlador principal, válvulas, ...)
18	C1DF3	Tensão baixa
19	C1DF4	Tensão baixa

20	C1DF7	Tensão alta
21	C1E59	Erro de codificação de variáveis do veículo
22	C1E5A	Falha no interruptor ABS



33 QUADRO DO AJUSTE DAS FUNÇÕES DO PAINEL

	Funções	Indicação	Botão SEL	Botão ADJ	Resultado
1.1	Alteração Quilometragem	Medição total	< 1 s		Mudança de quilometragem
		Medição de viagem	< 1 s		Variação de temperatura
		Temperatura	< 1 s		Mudança de tensão
		Voltagem	< 1 s		Alteração da quilometragem total
1.2	Limpar 'trip'	Viagem		> 3 s	Conta km parcial a zero
1.3	Mudança de unidades	Total de km-km/h-mph		< 1 s	Alternar km/h e mph
		Total-km/Cº-ºF		< 1 s	Alterna entre Cº e ºF
1.4	Ajuste do relógio	Total de quilómetros	> 3 s	> 3 s	Definir a hora
		Hora piscando		< 1 s	Horas das 1 a 23
		Hora piscando	1 s		Definir minutos
		Piscar de minutos		< 1 s	Minutos de 0 a 59
		Piscar de minutos	1 s		Configuração de saída
		Hora piscando			Ecrã preto original
		Piscar de minutos			

34 PROBLEMAS MAIS COMUNS E CAUSAS GERAIS

34.1 O MOTOR NÃO ARRANCA:

- Combustível em quantidade insuficiente.
- Bloqueio ou danos da bomba devido à má qualidade do combustível.
- Falha na vela de ignição: depósitos excessivos de carbono, demasiado tempo de utilização.
- Falha no cachimbo da vela de ignição: mau contacto ou queimado.
- Falha na bobina de ignição: faz mau contacto ou está queimado.
- Falha do ECU: um contacto deficiente.
- Falha na bobina de arranque: faz mau contacto ou está queimado.
- Falha no botão de arranque: mau contacto ou está queimado.
- Falha na cablagem: maus contactos. Possível rotura de um ou mais cabos.
- Falha do mecanismo de arranque: desgastado ou danificado.
- Válvulas de admissão, de escape ou sedes de válvula defeituosos: demasiado combustível coloidal ou desgaste.
- Falha do cilindro, pistão, segmento do pistão: demasiado combustível coloidal ou desgaste.
- Fuga no coletor de admissão: utilização prolongada.
- Sincronização das válvulas defeituosa.
- Válvulas de admissão, de escape ou pistão com excesso de carvão: má qualidade do combustível e má qualidade do óleo.

34.2 O MOTOR FUNCIONA MAS A MOTO NÃO ANDA OU ANDA MAL

- Deslize da embraiagem: pouco óleo, utilização prolongada e sobrecarregada.
- Cilindro, pistão e segmentos desgastados: má qualidade do óleo e demasiado tempo de utilização.
- Separação incompleta do travão: o travão está demasiado apertado.
- A corrente de transmissão está demasiado apertada: ajuste incorreto.
- Sobreaquecimento do motor: mistura demasiado rica ou muito fraca, óleo pobre, má qualidade do combustível, etc.
- Folga da vela de ignição inadequada: especificação de 0,8 mm -0,9 mm.
- Fuga de ar do tubo de admissão: utilização prolongada demasiado longa.
- Fuga de ar para a cabeça ou válvulas do cilindro.
- Falha do sistema elétrico.
- Filtro de ar entupido.

34.3 PROBLEMAS ELÉTRICOS

- Faróis dianteiro e traseiro inativos: má ligação ou fusão.
- Avaria ou dano da lâmpada ou no suporte.
- Regulador de tensão solto ou queimado.
- Magneto, inspecione a bobina: má ligação ou queimadura.
- Bateria sem carga.
- Interruptor esquerdo, botão de buzina não funciona.
- Buzina: má ligação do cabo.
- Buzina ou luzes de aviso danificadas.
- Caixa de controlo de alarme danificada.

Esta lista corresponde às falhas mais comuns da moto e, em todos os casos, a solução passa por reparar ou substituir os componentes, sendo sempre aconselhada a avaliação por um técnico especializado. Se a sua moto tiver falhado (especialmente o sistema eletrónico de injeção de combustível, o sistema de evaporação de combustível ou o sistema de alarme), contacte um concessionário autorizado CFMOTO para verificar e reparar o veículo.



Não tente corrigir as falhas sozinho, para evitar provocar acidentes. É responsável por acidentes, se não cumprir esta precaução.

35 MANUTENÇÃO E AJUSTES

A manutenção e os ajustes descritos neste capítulo devem ser efetuados de acordo com o quadro de manutenção periódica para manter o motociclo em boas condições de funcionamento.

A manutenção inicial é de importância vital e não pode ser negligenciada.

Com um conhecimento básico da mecânica e uso adequado das ferramentas, deverá ser capaz de realizar muitos dos elementos de manutenção descritos neste capítulo. Se não tiver experiência ou se tiver dúvidas sobre a os trabalhos de manutenção e reparação a efectuar, estes devem ser realizados por um técnico qualificado.

Em caso de dúvidas contacte o seu concessionário CFMOTO.



Nota

Reduza o intervalo de tempo em 50% quando o veículo for sujeito a utilização severa ou mais intensa. Todas as reparações envolvendo componentes mecânicos ou sistemas eletrónicos devem ser feitas por um concessionário autorizado CFMOTO.

35.1 TABELA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA.

35.1.1 Manutenção antes de cada utilização

	Intervalo	Observações
Sistema de combustível		
Tubagens de combustível	Diário	Inspecionar
Sistema elétrico		
Interruptores	Diário	Inspecionar
Luzes e buzina	Diário	Inspecionar

35.1.2 Programa de manutenção durante a rodagem

	Quilómetros	Observações
Motor		
Óleo do motor	1.000 km	Substituir
Filtro de óleo	1.000 km	Substituir
Refrigerante	1.000 km	Inspecionar
Sistema de aceleração	1.000 km	Inspecionar
Sistema elétrico		
Funcionamento das peças elétricas	1.000 km	Inspecionar
Bateria	1.000 km	Inspecionar
Fusíveis	1.000 km	Inspecionar
Sistema de travagem		
Discos de travão	1.000 km	Inspecionar
Pastilhas de travão	1.000 km	Inspecionar
Fluido do Travão	1.000 km	Inspecionar
Tubagens de travão	1.000 km	Inspecionar
Rodas		
Estado dos pneus	1.000 km	Inspecionar

Pressão dos pneus	1.000 km	Inspeccionar
-------------------	----------	--------------

Sistema de amortecimento

Amortecedor traseiro	1.000 km	Inspeccionar
----------------------	----------	--------------

Forqueta dianteira	1.000 km	Inspeccionar
--------------------	----------	--------------

Sistema de arrefecimento

Líquido refrigerante	1.000 km	Inspeccionar
----------------------	----------	--------------

Radiador	1.000 km	Inspeccionar
----------	----------	--------------

Tubagens	1.000 km	Inspeccionar
----------	----------	--------------

Sistema de direção

Movimentos da direção	1.000 km	Inspeccionar
-----------------------	----------	--------------

Outras partes

Diagnóstico eletrónico	1.000 km	Inspeccionar com PDA
------------------------	----------	----------------------

Componentes móveis	1.000 km	Inspeccionar e lubrificar
--------------------	----------	---------------------------

Parafusos e porcas	1.000 km	Inspeccionar
--------------------	----------	--------------

Cablagens elétricas	1.000 km	Inspeccionar
---------------------	----------	--------------

Motor

Óleo do motor	5.000 km/6 meses	Substituir
Filtro de óleo	5.000 km/6 meses	Substituir
Embraiagem	5.000 km	Inspecionar
Líquido refrigerante	35.000 km/24 meses	Substituir
Sistema de Aceleração	5.000 km	Inspecionar
Válvula do acelerador	6.000 km	Limpar
Filtro de ar	5.000 km	Limpar
	20.000 km/24 meses	Substituir
Vela de ignição	5.000 km	Inspecionar
	10.000 km	Substituir
Válvula de limpeza	40.000 km	Inspecionar

Sistema elétrico

Componentes elétricos	10.000 km/12 meses	Inspecionar
Bateria	5.000 km/6 meses	Inspecionar
Fusíveis	5.000 km/6 meses	Inspecionar
Cablagens elétricas	10.000 km/12 meses	Inspecionar

Rodas

Estado dos pneus	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar

Pressão dos pneus	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar
Rolamentos	10.000 km	Inspecionar
	30.000 km	Inspecionar

Sistema de travagem

Sistema travões frente e trás	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar
Discos de travão	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar
Pastilhas de travão	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar
Fluido de travão	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Substituir
Tubagens de travão	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar

Sistema de amortecimento

Forqueta dianteira	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar
Amortecedor traseiro	10.000 km/12 meses	Inspecionar
	20.000 km/24 meses	Inspecionar
Braço oscilante	10.000 km	Inspecionar

30.000 km Inspeccionar

Sistema de arrefecimento

Líquido refrigerante	10.000 km/12 meses	Inspeccionar
	20.000 km/24 meses	Inspeccionar
Radiador	10.000 km/12 meses	Inspeccionar
	20.000 km/24 meses	Inspeccionar
Tubagens	10.000 km/12 meses	Inspeccionar
	40.000 km/48 meses	Inspeccionar

Chassis

Quadro 30.000 km Inspeccionar

Sistema de direção

Rolamentos 12 meses Inspeccionar
24 meses Inspeccionar

Sistema de transmissão

Corrente, pinhão e cremalheira 12 meses Inspeccionar
24 meses Substituir

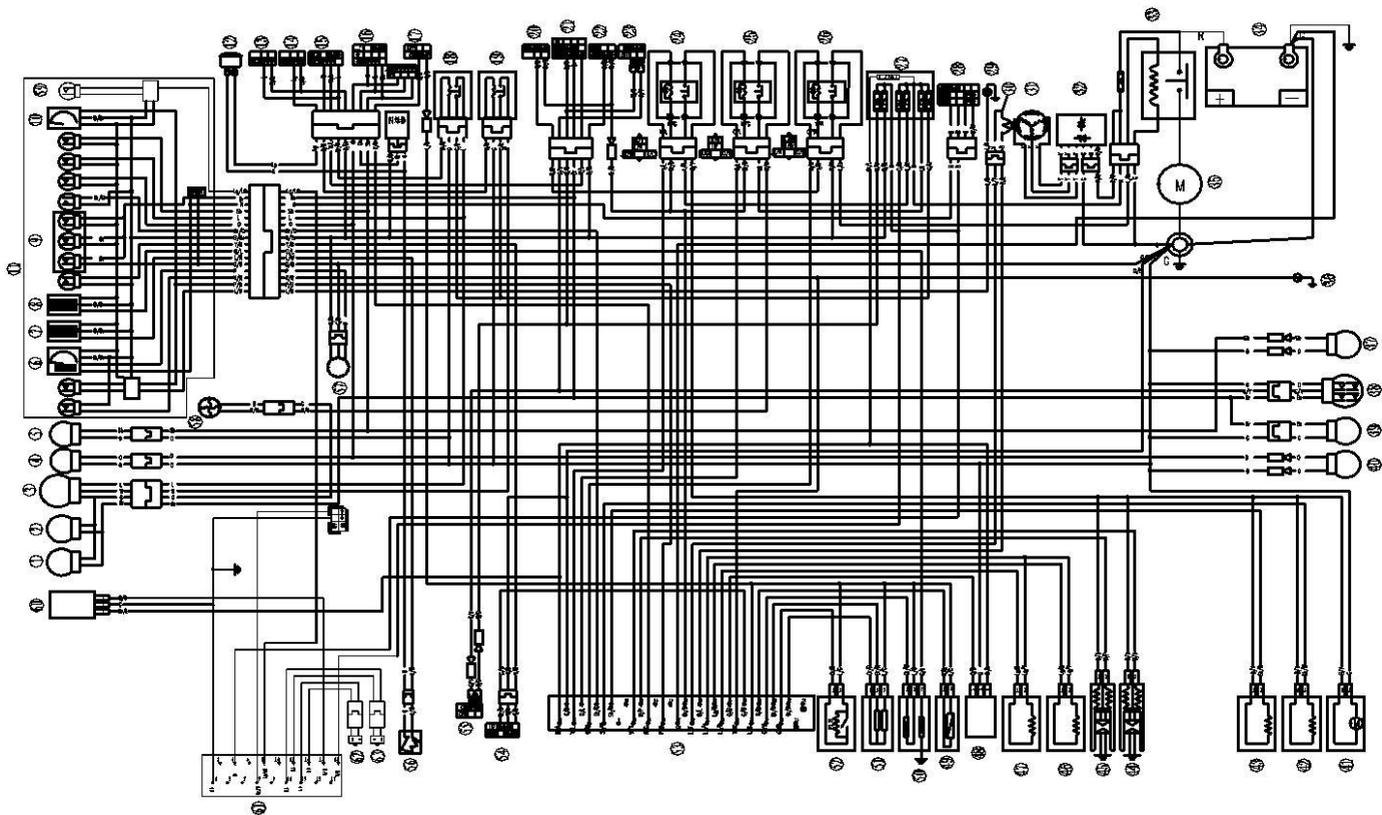
Outras componentes

Tomada de diagnóstico 10.000 km/12 meses Inspeccionar

	20.000 km	Inspeccionar
Componentes móveis	10.000 km/12 meses	Inspeccionar e lubrificar
	30.000 km/48 meses	Inspeccionar e lubrificar
Parafusos e porcas	10.000 km/12 meses	Inspeccionar
	30.000 km/48 meses	Inspeccionar
Cablagens elétricas	7.500 km/12 meses	Inspeccionar
	15.000 km/24 meses	Inspeccionar
Tubagens	10.000 km/12 meses	Inspeccionar
	30.000 km/48 meses	Inspeccionar



36 DIAGRAMA ELÉTRICO





ZHE JIANG CFMOTO POWER CO., LTD.

No.116, Wuzhou Road, Yuhang Economic Development Zone,
Hangzhou 311100, Zhejiang Province
Tel: 86-571-89265799 Fax: 86-571-89265788
E-mail: export@cfmoto.com.cn www.cfmoto.com

Importado e distribuido por



Recomendação exclusiva



A brand of **TOTAL**

**EXPERIENCE
MORE
TOGETHER**