



Beta
the play bike

BETAMOTOR.COM

EVO
2011 
2T



MANUALE DI ISTRUZIONI
OWNER'S MANUAL
MANUAL DE INSTRUCCIONES
MANUEL D'INSTRUCTIONS
BEDIENUNGSANLEITUNG

EVO 2T 2011
125 · 200 · 250 · 290

EVO

Gracias por la confianza otorgada y felicitaciones por su óptima elección. Con este manual, pretendemos darle la información necesaria para un correcto uso y un adecuado mantenimiento de su moto.

Los datos y características indicadas en el presente manual, no comprometen a BETAMOTOR S.p.A. La cual se reserva el derecho de cambiar y modificar dicho modelo si lo cree oportuno.

AVISO

Se recomienda , después de la primera hora de uso, controlar todas las sujeciones, y en concreto:

- Soportes plataformas
- Discos freno delantero y trasero
- Radios ruedas
- Tornillo de amortiguador
- Tornillos a motor
- Corona

CAP.1: CONOCIMIENTO DEL VEHICULO

Elementos principales	82
Datos identificación vehículo	82
Tablero y mandos	82
Datos técnicos	83
Esquema eléctrico	84

CAP.2: FUNCIONAMIENTO Y UTILIZACION

Control y mantenimiento, antes y después de utilizar fuera de carretera (caminos).....	86
Llenado de carburante	86
Lubricantes y líquidos aconsejados	87
Rodaje	87
Arranque - Switch cambio de función de programa	88

CAP.3: MANTENIMIENTO Y CONTROL

Aceite cambio	90
Aceite bomba freno ..	91
Aceite bomba embrague	93
Aceite horquilla	94
Filtro aire	96
Bujía.....	97
Generador	97
Freno anterior	98
Freno posterior	99
Líquido de refrigeración	100
Silenciador escape	100
Carburador	101
Caja láminas	101
Tornillería amortiguador posterior	102
Control después de la limpieza	103
Mantenimiento programado	104

CAP.4: REGULACION

Regulación frenos	106
Regulación embrague	106
Regulación mínimo	107
Regulación juego gas	107
Regulación aire	107
Control y regulación juego manillar	107
Tensado cadena.....	108
Regulación suspensión anterior	109
Regulación amortiguador posterior	110

CAP.5: QUE HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Búsqueda de la avería	112
-----------------------------	-----

INDICE ALFABETICO

Indice	113
--------------	-----

INDICE ARGUMENTAL

Elementos principales

Datos identificación vehículo

Tablier y mandos

Datos técnicos

Esquema eléctrico

CAPITULO 1



ELEMENTOS PRINCIPALES

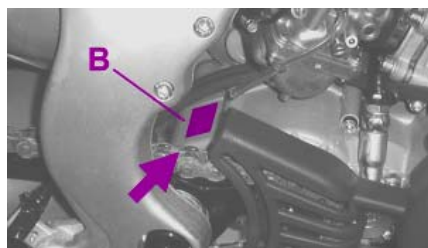
- 1-Caja de filtro 2-Depósito gasolina 3-Tapón gasolina
4-Silencioso 5-Kick-starter



DATOS IDENTIFICACION VEHICULO

Identificación chasis

El dato de identificación A, está impreso sobre la tija del manillar, lado derecho.



Identificación motor

El dato de identificación del motor B, está impreso en la zona indicada en el dibujo.

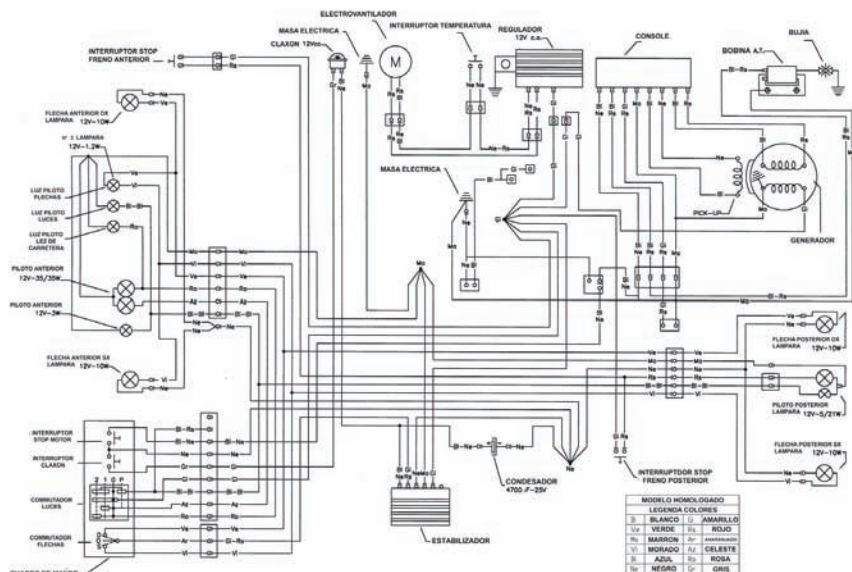
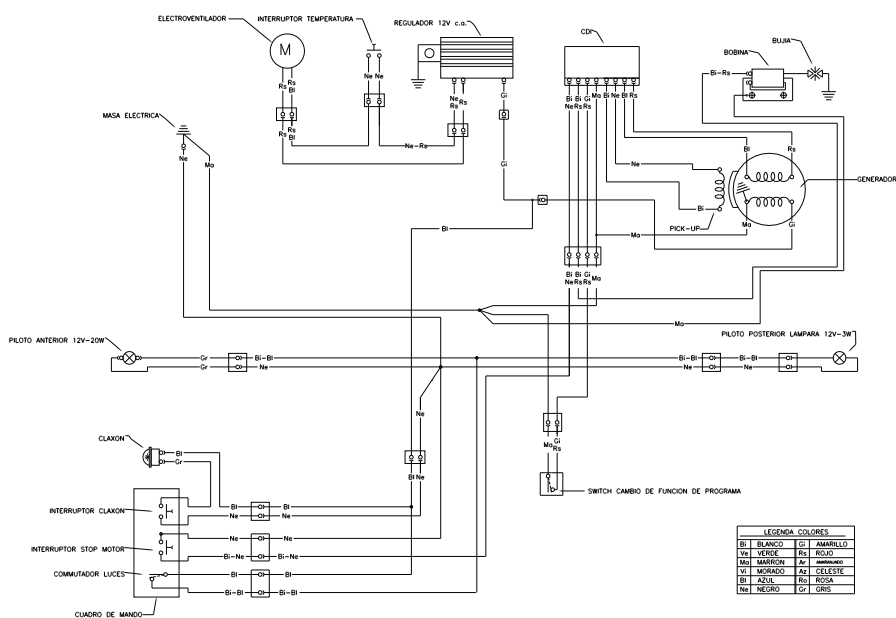


TABLIER Y MANDOS

- 1 Leva mando embrague
2 Leva freno anterior
3 Mando gas

DATOS TECNICOS	VERSIÓN			
	125cc	200cc	250cc	290cc
CICLO				
Peso del vehículo				
en orden de marcha (en vacío)	67,5 kg	68,5 kg	68,5 kg	68,5 kg
Dimensiones				
Entre ejes	1305 mm	1305 mm	1305 mm	1305 mm
Longitud total	1990 mm	1990 mm	1990 mm	1990 mm
Anchura total	850 mm	850 mm	850 mm	850 mm
Altura total	1115 mm	1115 mm	1115 mm	1115 mm
Altura sillín	660 mm	660 mm	660 mm	660 mm
Distancia al suelo	310 mm	310 mm	310 mm	310 mm
Capacidad de llenado				
Depósito carburante	2,6 l.	2,6 l.	2,6 l.	2,6 l.
Reserva	0,5 l.	0,5 l.	0,5 l.	0,5 l.
líquido circuito de refrigeración	600 cc	600 cc	600 cc	600 cc
Aceite transmisión en cárter	SAE 10/30 (550cc)	SAE 10/30 (550cc)	SAE 10/30 (550cc)	SAE 10/30 (550cc)
Suspensiones				
Suspensión anterior	horquilla hidráulica c/barras ø38 mm	horquilla hidráulica c/barras ø38 mm	horquilla hidráulica c/barras ø38 mm	horquilla hidráulica c/barras ø38 mm
Suspensión posterior	Monoamortiguador	Monoamortiguador	Monoamortiguador	Monoamortiguador
Freno				
Freno anterior	a disco ø185 mm 4 piston	a disco ø185 mm 4 piston	a disco ø185 mm 4 piston	a disco ø185 mm 4 piston
Freno posterior	a disco ø160 mm 2 piston	a disco ø160 mm 2 piston	a disco ø160 mm 2 piston	a disco ø160 mm 2 piston
Neumáticos				
Uanta anterior	21 - 1,6 - 32 agu.	21 - 1,6 - 32 agu.	21 - 1,6 - 32 agu.	21 - 1,6 - 32 agu.
Uanta posterior	18 - 2,15 - 32 agu.	18 - 2,15 - 32 agu.	18 - 2,15 - 32 agu.	18 - 2,15 - 32 agu.
Neumatico anterior	2,75 - 21"	2,75 - 21"	2,75 - 21"	2,75 - 21"
Neumatico posterior	4.00 R 18"	4.00 R 18"	4.00 R 18"	4.00 R 18"
MOTOR				
Datos				
Tipo	BETA6605 ZD3B9T A	BETA6605 ZD3B9T	BETA6605 ZD3B9T F	BETA6605 ZD3B9T I
Número de cilindros	1	1	1	1
Diámetro	54,0 mm	64,0 mm	72,5 mm	78,0 mm
Carrera	54,0 mm	60,5 mm	60,5 mm	60,5 mm
Cilindrada	124cc	194,6 cc	249,7cc	289,1cc
Relación de compresión	16,4:1	11,8:1	8,9:1	9,5:1
Encendido	electrónico AET 12V - 85W	electrónico AET 12V - 85W	electrónico AET 12V - 85W	electrónico AET 12V - 85W
Bujía	NGK BR7ES	NGK BR7ES	NGK BR7ES	NGK BR7ES
Alimentación				
Carburador	Keihin PWK ø 28mm	Mikuni VM ø 26mm Keihin PWK ø 28mm	Keihin PWK ø 28mm	Keihin PWK ø 28mm
Chiclé	min 55 max 130	min 30 max 150 min 48 max 125	min 48 max 125	min 48 max 125
Mezcla	1,5 % aceite sintético 4% aceite mineral	1,5 % aceite sintético 4% aceite mineral	1,5 % aceite sintético 4% aceite mineral	1,5 % aceite sintético 4% aceite mineral

ESQUEMA ELÉCTRICO



INDICE ARGUMENTAL

Control y mantenimiento antes y después de utilizar por caminos

Llenado de carburante

Lubricantes y líquidos aconsejados

Rodaje

Arranque

Switch cambio de función de programa

CAPITULO 2

CONTROL Y MANTENIMIENTO ANTES Y DESPUES DE UTILIZAR POR CAMINOS (NO CARRETERA)

Para evitar especiales inconvenientes durante el funcionamiento del vehículo, es aconsejable efectuar, bien antes o bien después de su utilización, algunas operaciones de control y mantenimiento, empleando pocos minutos a estas operaciones obtendremos una conducción más segura, ahorrando así tiempo y dinero. Por consiguiente proceder como sigue:

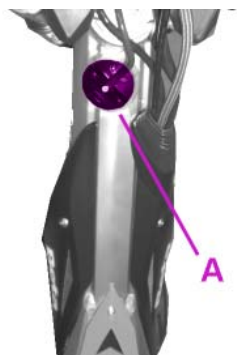
NEUMATICOS	verificar la presión, el estado general y el espesor de las cubiertas.
RADIOS	verificar el correcto tensado.
TORNILLERIA	controlar toda la tornillería
CADENA	verificar el tensado (juego 20 mm) y si es necesario el engrasado.
FILTRO AIRE	limpiar el filtro y bañarlo con adecuado aceite para filtros.

Nota:

Comprobar la presencia del documento de identificación del vehículo.

En días fríos, es aconsejable antes de partir, calentar el motor, haciendo funcionar al ralenti durante algunos instantes.

Cada vez que el vehículo se utilice por caminos, procurar lavarlo correctamente.



LLENADO DE CARBURANTE

Desenroscar el tapón **A**.

La capacidad del depósito es de aproximadamente 2,6 litros de los cuales 0,5 son de reserva.

Llenar exclusivamente con mezcla de gasolina super sin plomo y aceite (aceite mineral 4%, aceite sintético 1,5%).

LUBRICANTES Y LIQUIDOS ACONSEJADOS

Para un mejor funcionamiento y una más larga durada del vehículo, se recomienda, utilizar preferiblemente los productos indicados en la tabla:

TIPO DE PRODUCTO	ESPECIFICACION TECNICA
ACEITE TRANSMISION	BARDAHL GEARBOX 10W30
ACEITE PARA MEZCLA	BARDAHL KXT
LIQUIDO FRENOS Y EMBRAGUE	BARDAHL BRAKE FLUID DOT 4
ACEITE PARA HORQUILLA:	IDEMITSU OJ-RACING-01 o BEL RAY "MC 10 SAE 5
GRASA PARA COJINETES Y TIRANTES	BARDAHL OUTBOARD GREASE
LIQUIDO REFRIGERANTE	BARDAHL PERMANENT

NOTA:

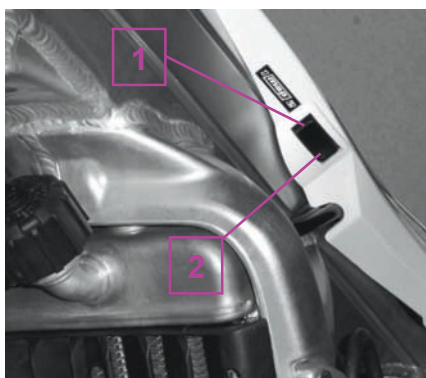
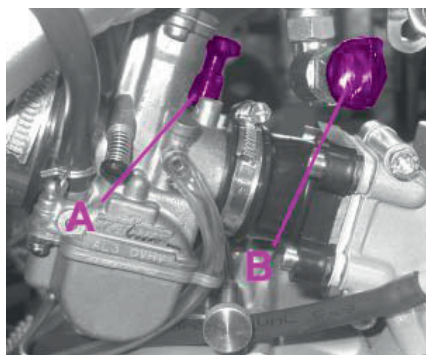
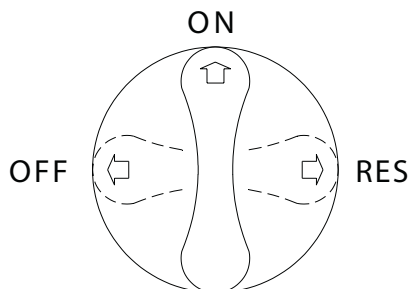
Para la sustición se recomienda utilizar los productos indicados en la tabla.

RODAJE

- El periodo de rodaje, es de aproximadamente 10 horas de actividad, durante este periodo, se aconseja de:
- Utilizar el vehículo previo calentamiento del motor
Evitar viajar a velocidad constante
- Variando la velocidad, los diferentes componentes, se ajustan uniformemente en un menor tiempo
- Evitar de sobrepasar el puño de gas a más de 3/4.

Atención:

- Después de las primeras 5 horas de rodaje, sustituir el aceite del cambio.
- Utilizar siempre mezcla de gasolina super sin plomo y aceite (aceite mineral 4%, aceite sintético 1,5%).
- Después de la primera salida, por caminos, procurar repasar toda la tornillería.



ARRANQUE

- Abrir el grifo del depósito de gasolina **B**.

OFF = cerrado

ON = abierto

RES = reserva

- Comprobar que el cambio esté en punto muerto
- Efectuar con el pie, un golpe decidido sobre la palanca de arranque, girando ligeramente el mando del gas.
- A motor parado, cerrar siempre el grifo de gasolina.

Cuidado!

Durante el uso en competición o en "zonas de trial" extremis aconsejamos de poner el grifo en "RES" para asegurarse una alimentación optimal en todas las condiciones.

Nota:

A motor frío poner el starter **A**, tirando del pivote, mantenerlo durante algunos instantes y después retornarlo a la posición inicial.

SWITCH CAMBIO DE FUNCIÓN DE PROGRAMA

Pulsando sobre el switch indicado en la figura es posible seleccionar entre dos cambios de función para anticipar el encendido. Con el switch en posición 1 se selecciona la función de programa "soft" adecuada para terrenos húmedos y para una respuesta más dulce del motor.

Con el switch en posición 2 se selecciona la cartografía "hard" para una respuesta más agresiva del motor: más adecuada para errenos secos

INDICE ARGUMENTAL

Aceite cambio

Aceite bomba freno

Aceite bomba embrague

Aceite horquilla

Filtro aire

Bujía

Generador

Freno anterior

Freno posterior

Líquido de refrigeración

Silenciador escape

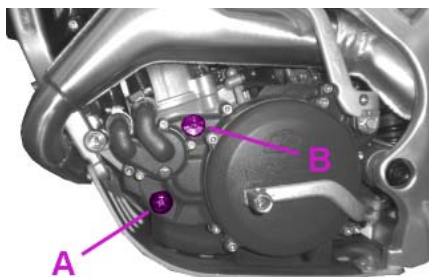
Carburador

Caja láminas

Tornillería amortiguador posterior

Control después de la limpieza

Mantenimiento programado



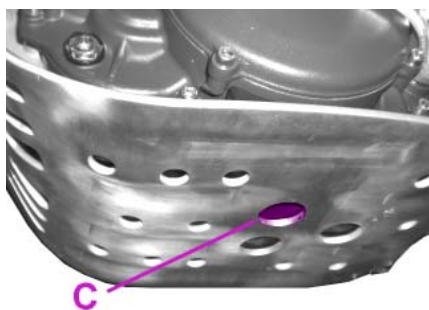
ACEITE CAMBIO

Control

Colocar el vehículo en posición vertical respecto al suelo, con el motor frío comprobar a través de la portilla **A** la presencia del mismo.

El nivel del aceite debe ser siempre visible a través de la portilla.

En el caso contrario a proceder a llenar el nivel del aceite a través del tapón B.



Sustitución

Efectuar siempre la sustitución a motor caliente:

- Colocar un recipiente debajo del motor
- Desenroscar el tapón de llenado y el de vaciado **C**
- Vaciar completamente el cárter
- Colocar el tapón **C**
- Introducir la justa cantidad de aceite (tener en cuenta la tabla de la pág. 83)
- Colocar el tapón de llenado.

Nota:

Después de las primeras 5 horas de funcionamiento, sustituir el aceite del cambio. Para sucesivas sustituciones, tener en cuenta la tabla de la pág. 104, utilizando el lubricante aconsejado en la pág. 87.

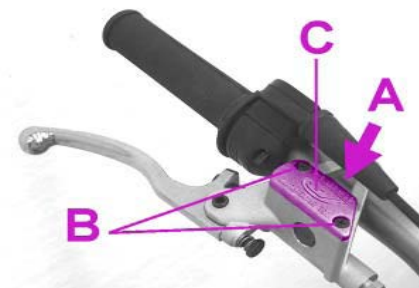
ACEITE BOMBA DE FRENO

Freno anterior

Controlar a través de la portilla **A**, la presencia de aceite.

El nivel del aceite debe ser siempre visible de la portilla. En el caso contrario proceder a llenar el nivel del aceite.

Para añadir el nivel, proceder al llenado desenroscando los dos tornillos **B**, sacar la tapa **C** y añadir el aceite (ó líquido).



Freno posterior

Comprobar a través de la mirilla **D**, que haya líquido de frenos. El nivel mínimo no debe ser nunca inferior a la referencia realizada en la mirilla.

Para restablecer el nivel proceder al llenado desenroscando la tapa **E** e introduciendo el líquido de frenos (BARDHAL BRAKE FLUID DOT 4) hasta la referencia en la mirilla **D**.

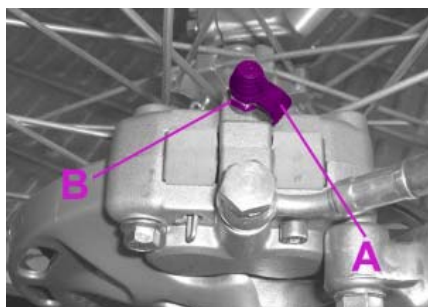


Atención:

Si se detecta fojedad en la leva, puede ser debido a burbujas de aire en el circuito, se recomienda dirigirse lo antes posible al concesionario BETA.

Nota:

Para las sustituciones atenerse a la tabla de la pág. 104, utilizando los lubricantes aconsejados en la pág. 87.



Purga freno anterior

Para el purgado de aire del circuito de freno anterior, proceder como sigue:

- Sacar el capuchón de goma **A** de la válvula **B**
- Abrir el tapón del recipiente de aceite
- Introducir la extremidad de un tubo transparente en la válvula **B**, y la otra extremidad en el interior de un recipiente
- Bombear con la palanca 2/3 veces quedar con la palanca comprimida.
- Desenroscar la válvula hasta obtener una salida de aceite continua sin burbujas de aire
- Cerrar la válvula y ceder la palanca
- Si, por el tubo, fueran visible de las burbujas de aire, repetir las operaciones anteriores hasta obtener una salida de aceite continua sin burbujas de aire

Nota: durante esta operación es importante ir añadiendo continuamente aceite al recipiente de la bomba de freno, para compensar el aceite purgado

- Extraer el tubo
- Colocar el capuchón

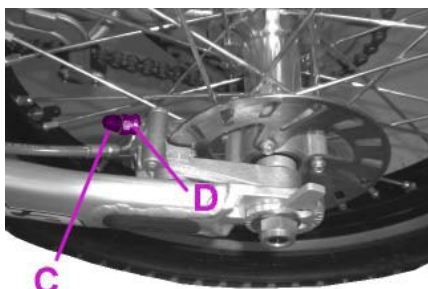
Purga freno posterior

Para el purgado de aceite del circuito del freno posterior, proceder como sigue:

- Sacar el capuchón de goma **C** de la válvula **D**
- Quitar la tapa de la bomba de freno
- Introducir la extremidad de un tubo transparente en la válvula **D**, y la otra extremidad en el interior de un recipiente
- Bombear con la palanca 2/3 veces quedar con la palanca comprimida.
- Desenroscar la válvula hasta obtener una salida de aceite continua sin burbujas de aire
- Cerrar la válvula ceder la palanca
- Si, por el tubo, fueran visible de las burbujas de aire, repetir las operaciones anteriores hasta obtener una salida de aceite continua sin burbujas de aire

Nota: durante esta operación es importante ir añadiendo continuamente aceite al recipiente de la bomba de freno, para compensar el aceite purgado

- Extraer el tubo
- Colocar el capuchón



Nota:

Tener precaución y atención con el aceite hidráulico que siendo corrosivo, dañaría irreparablemente los partes pintadas y la plástica.

ACEITE BOMBA EMBRAGUE

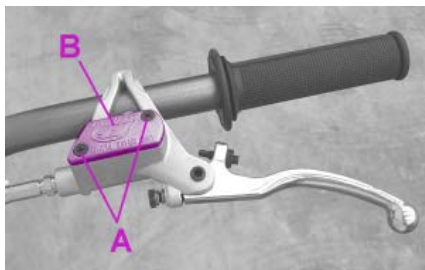
Comprobar la presencia de aceite.

El nivel no debe ser nunca inferior a la mitad del recipiente.

Para añadir al nivel, proceder al llenado desenroscando los dos tornillos **A**, sacar la tapa **B** y poner aceite.

Nota:

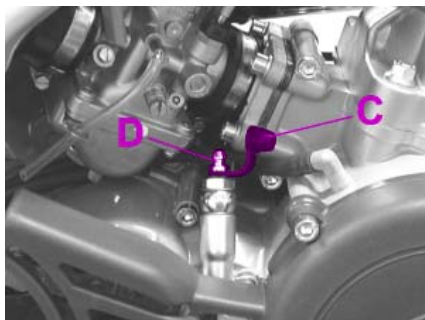
Para la sustitución atenerse a la tabla de la pág. 104, utilizando el lubricante aconsejado en la pág. 87.



Purga embrague

Para el purgado de aire en el circuito de embrague como sigue:

- Sacar el capuchón de goma **C** de la válvula **D**
- Abrir el tapón del recipiente de aceite
- Introducir la extremidad de un tubo transparente en la válvula **D**, y la otra extremidad en el interior de un recipiente
- Bombear con la palanca 2/3 veces quedar con la palanca comprimida.
- Desenroscar la válvula hasta obtener una salida de aceite continua sin burbujas de aire
- Cerrar la valvula y dejar ceder la palanca
- Si, por el tubo, fueran visible las burbujas de aire, repetir las operaciones anteriores hasta obtener una salida de aceite continua sin burbujas de aire

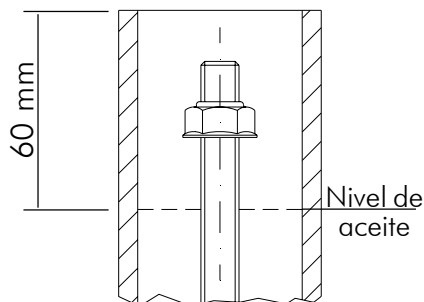
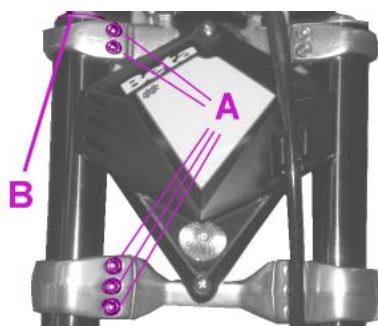


Nota: durante esta operación es importante ir añadiendo continuamente aceite al recipiente de la bomba de embrague, para compensar el aceite purgado

- Extraer el tubo
- Colocar el capuchón

Nota:

Tener precaución y atención con el aceite hidráulico que siendo corrosivo, dañaría irreparablemente los partes pintadas y la plástica.



ACEITE HORQUILLA

Barra derecha

Para la sustitución proceder del modo siguiente:

- 1) Desmontar la rueda delantera
- 2) Desmontar el manillar (ver pág. 107)
- 3) Aflojar los tornillos **A** que cierra el vástago y sacar la barra
- 4) Desenroscar el tapón superior **B**
- 5) Desenroscar la contratuerca del vástago y sacarlo
- 6) Desenroscar el tornillo fijacion cartucho ubicado debajo de la barra y extraer el cartucho
- 7) Vaciar por lo tanto la varilla y el cartucho haciendo salir todo el aceite
- 8) Volver a poner en su lugar el cartucho sobre la barra apretando el tornillo de fijacion, por lo tanto volver a introducir el aceite (OJ01) cargando el cartucho hasta el nivel indicado en la figura (con la horquilla toda comprimida)
- 9) Volver a montar el tapón en el vástago, cerrar fuerte la contratuerca y apretar tapón en la barra con el vástago todo extendido
- 10) Volver a poner todo

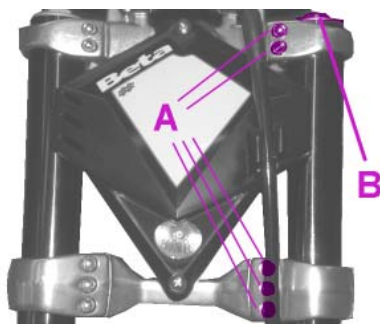
Nota:

Para los tornillos A: par de apriete 7,8 : 9,1 Nm.

Barra izquierda

Para la sustitución proceder del modo siguiente:

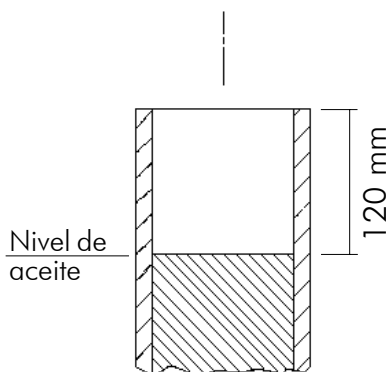
- 1) Desmontar la rueda delantera
- 2) Desmontar el manillar (ver pág. 107)
- 3) Aflojar los tornillos **A** que cierra el vástago
- 4) Desenroscar el tapón de la barra **B**
- 5) Sacar el muelle y vaciar bien todo el aceite
- 6) Introducir el aceite hasta el nivel indicado en la figura (con la horquilla toda comprimida)
- 7) Reponer el muelle y introducir la botella la pierna
- 8) Atornillar el tapón **B**



Nota:

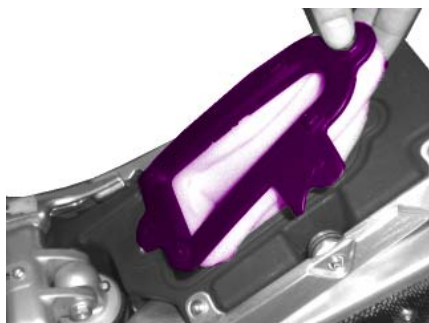
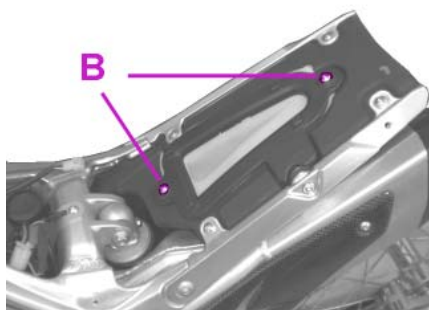
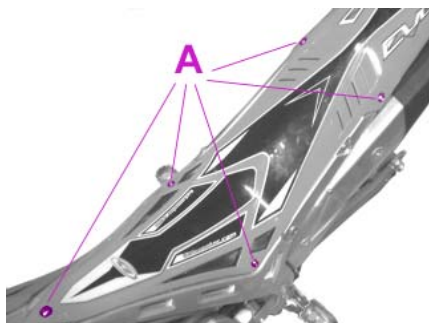
Para la sustitución atenerse a la tabla de la pág. 104, utilizando el lubricante aconsejado en la pág. 87.

Verificar periódicamente y eventualmente limpiar los residuos de polvo o suciedad, que se depositan entre el réten y el guardapolvo, limpiando dicho guardapolvo.



Nota:

Para los tornillos A: par de apriete 7,8 : 9,1 Nm.



FILTRO AIRE

Para acceder al filtro es necesario desatornillar los 5 tornillos **A** del guardabarros, entonces proceder en el siguiente modo:

- Sacar el guardabarros y desconectar el cable del piloto posterior
- Desatornillar los 2 tornillos **B** y quitar el marco filtro y el filtro
- Lavarlo con agua y jabón
- Enjuagarlo
- Bañarlo con aceite para filtro, eliminado la excedencia, de modo que no gotee.
- Si en necesario, limpiar también el interior de la caja de filtro.
- Proceder al montaje. Aconsejamos montar antes el marco sobre el filtro.

Nota:

- En el caso que el filtro estuviera muy sucio, lavarlo primero con gasolina, luego con agua y jabón.
- En el caso que el filtro resulte dañado, proceder inmediatamente a su sustitución.

Atención:

Después de cada intervención controlar que en el interior de la caja de filtro, no se haya dejado algún objeto.

Efectuar la limpieza del filtro, cada vez que el vehículo sea utilizado por caminos.

BUJIA

Mantener la bujía en buen estado, contribuye a la disminución de consumo y optimiza el funcionamiento del motor.

Para efectuar el control es necesario sacar la pipa de corriente y desenroscar la bujía.

Examinar con una galga, la distancia entre los electrodos que deberá ser 0,5-0,6 mm, en caso que no corresponda a este valor, es posible corregirla, golpeando ligeramente el electrodo de masa.

Verificar al mismo tiempo, que no presente grietas sobre el aislante, ó electrodo corrosivo, en tal caso proceder inmediatamente a su sustitución.

Efectuar el control, ateniéndose a la tabla de la pág. 104.

Para el montaje de la bujía, es aconsejable roscarla a mano hasta el final, luego apretarla con la llave.

Nota:

- La utilización de aceite de baja calidad, determina el aumento de depósito de carbonilla, por lo que es aconsejable utilizar aceite BARDHAL KXT.
- Se recomienda de utilizar siempre bujía: NGK BR7ES.

GENERADOR

El control tiene que ser ejecutado con la temperatura del componente próximo a los 20°C. El control también puede ser ejecutado con el generador montado sobre la moto o sobre el motor. Desconectar el conector negro 12 salidas entre generador y CDI.

Averiguar con un multímetro que las resistencias leídas entre las terminales abajo sean:

• negro-blanco (Pick-Up)	320 ohm $\pm$ 15%
• rojo-azul (condensador)	300 ohm $\pm$ 15 %
• amarillo-morado (alimentación servicio)	0,45 ohm $\pm$ 20%

FRENO ANTERIOR

Control

Para verificar el estado de uso del freno anterior es necesario visionar la pinza de la parte anterior, luego es posible entrever la extremidad de las dos pastillas que deberán presentar por lo menos un estrato de 2 mm de ferodo. En el caso que el estrato fuese inferior, proceder inmediatamente a su sustitución.

Nota:

Efectuar el control ateniéndose al tiempo indicado en la pág. 104.

Sustitución

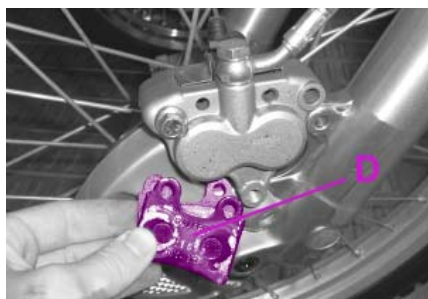
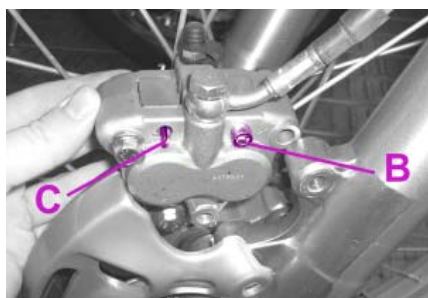
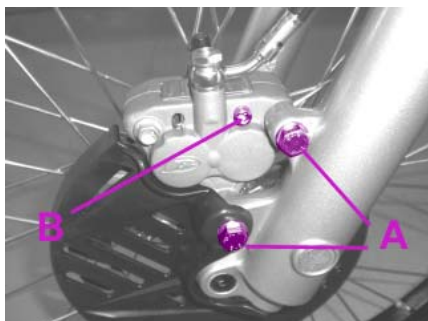
Para la sustitución proceder como sigue:

- Desmontar el cubredisco y la pinza, desatornillando los tornillos **A** y aflojar el tornillo **B**
- Sacar la chaveta **C**
- Desatornillar el tornillo **B**
- Extraer la pastilla **D** y sustituirla
- Para montarlo de nuevo, proceder en sentido inverso. Aplicar freno-rosca medio (frenafiletto medio) para el tornillo **A**.

Nota:

prestar particular atención al correcto montaje de la chaveta para evitar problemas de frenado.

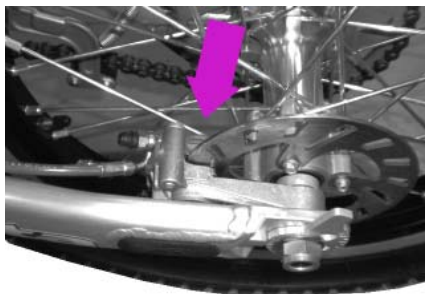
En el caso de desplazamiento del disco de freno, en el montaje aplicar a los tornillos una gotas de freno-rosca medio (frenafiletto).



FRENO POSTERIOR

Control

Para verificar el estado de uso del freno posterior es necesario visionar la pinza por la parte superior, donde es posible entrever las extremidades de las dos pastillas, que deberán presentar al menos un estrato de 2 mm de ferodo. En el caso que el estrato fuese inferior, proceder inmediatamente a su sustitución.



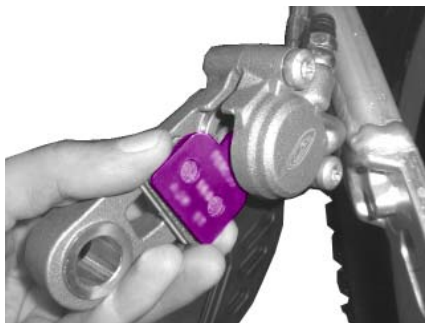
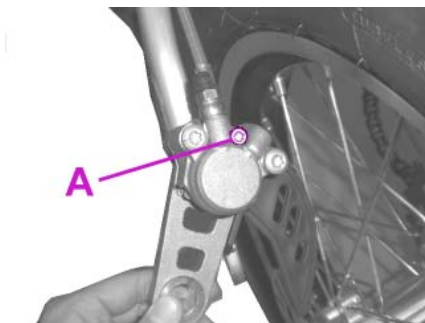
Nota:

Efectuar el control ateniéndose al tiempo indicado en la tabla de la pág. 104.

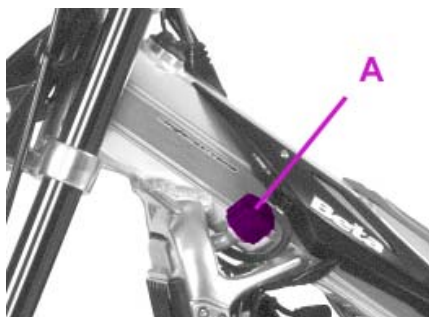
Sustitución

Para la sustitución proceder como sigue:

- Desmontar la rueda posterior
- Extraer la pinza de la horquilla
- Desatornillar el tornillo **A**
- Extraer las pastillas y sustituirla
- Para montarlo de nuevo, proceder en sentido inverso. Aplicar freno-rosca medio (frenafiletto medio) para el tornillo **A**.



En el caso de desplazamiento del disco de freno, en el montaje aplicar a los tornillos una gota de freno-rosca medio (frenafiletto).



LIQUIDO DE REFRIGERACION

El control del nivel se tiene que efectuar con el motor frío de la siguiente manera:

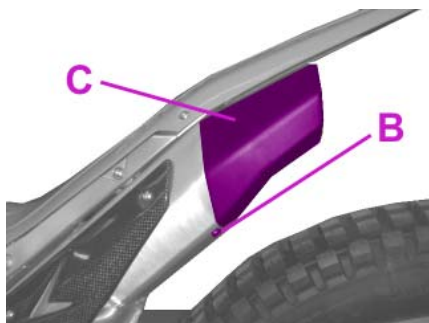
- Destornillar el tapón **A** y controlar visualmente el nivel del líquido
- En el caso en que el nivel no sea visible del fondo del tubo, se deberá añadir líquido

La capacidad del circuito está expresada en la tabla de la pág. 83.

Utilizar los líquidos aconsejados en la tabla de la pág. 87.

ATENCION:

No aflojar nunca el tapón de llenado del radiador con el motor caliente para evitar quemaduras.



ESCAPE SILENCIADOR

Si se nota un aumento de ruido en la salida, es oportuno controlar el silenciador del escape. Proceder como sigue:

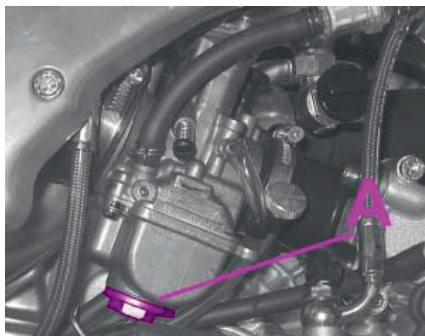
- Desenroscar los 3 tornillos **B**.
- Sacar la parte terminal **C**.
- Extraer la lana de vidrio y sustituirla con otra nueva (disponible como repuesto).
- Para el montaje, proceder de modo inverso.



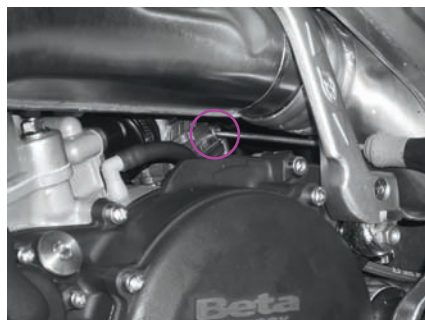
CARBURADOR

Para un óptimo funcionamiento del carburador, es importante efectuar una limpieza con cuidado.

Desmontar el tapón A y averiguar si hay suciedad. Si hay, es necesario abrir la vasija y limpiar los chicle.



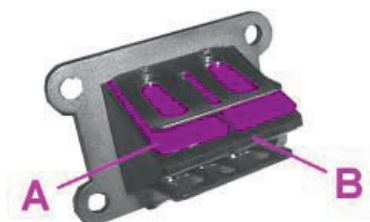
Para hacer la regulación de la carburación en ralentí manipular el tornillo de l'aire en la parte izquierda del vehículo con destornillador suficientemente largo como mostrado en la foto.



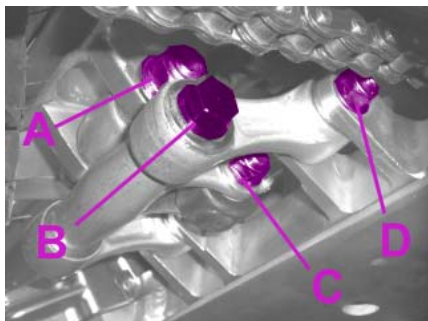
CAJA LAMINAS

Cada 40 horas de funcionamiento es aconsejable, desmontar la caja de láminas y controlar como se indica:

- Que las láminas A, no presenten signos de rotura.
- Que las láminas A, cierren perfectamente sobre el cuerpo B.

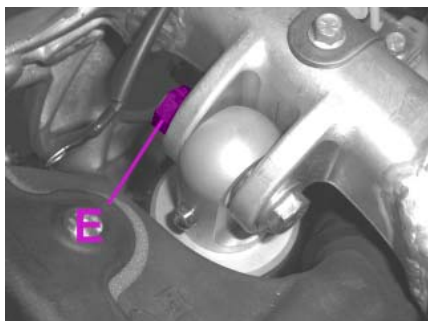


TORNILLERÍA AMORTIGUADOR POSTERIOR

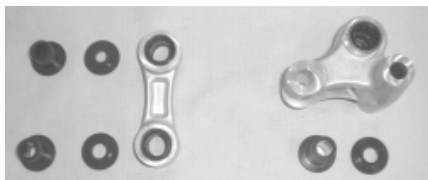


Para garantizar un funcionamiento y una duración óptima en el tiempo del leveraggio progresivo de la suspensión posterior, se aconseja de controlar después de cada salida el correcto cierre de los pernos A, B, C, D, E.

Se recomienda además no lavar con chorros de agua a alta presión y de efectuar cada 40 horas de uso un control completo de las jcojinetes y las arandelas. Proceder así:



- Quitar el leveraggio destornillando las tornillos A, B, C, D.
- Extraer las arandelas.
- Limpiar todas las partes con un paño seco.
- Lubrificar los cojinetes con aceite de litio.
- Montar de nuevo el grupo empezando por fijar las bielas al chasis, utilizando las arandelas con diámetro interior 8mm y los tornillos M8 especiales.
- Fijar el trapecio a la horquilla, utilizando las arandelas con el ala de espesor 2.5mm y tornillo M10x75, y al amortiguador, tornillo M10x45.
- Luego montar los bielas sobre el trapecio utilizando las arandelas restantes y el tornillo M10x125.



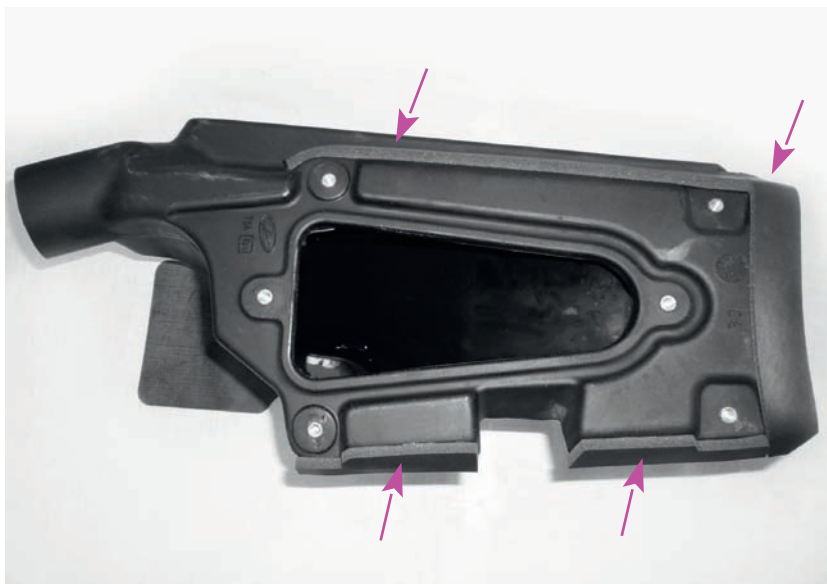
Nota:

Las parejas de cierre prescritas son 4,5Kgm por los tornillos A, B, C, E y 3,0Kgm por el tornillo D.

CONTROL DESPUES DE LA LIMPIEZA

Después de la limpieza del vehículo, es buena norma hacer las siguientes operaciones:

- Lavar el filtro de l'aire (proceder como lo descrito en la pág. 96).
- Desmontar la tapa del volante, para eliminar la eventual agua depositada.
- Para el carburador proceder como lo descrito en la pág. 101, para controlar la eventual presencia de agua.
- Engrasar la cadena.
- Verificar el estado de uso de las guarniciones por la impermeabilidad de la caja filtro aire dispuestas como en la foto. Aconsejamos se reemplazarlas si son deterioradas.



[illegible]

Indicación:

C - Control (limpieza, regulación, engrasado, sustitución si es necesario)

S - Sostitucion

R - Regulación

L - Limpieza

A - Apretar

INDICE ARGUMENTAL

Regulación frenos

Regulación embrague

Regulación mínimo (ralentí)

Regulación juego gas

Regulación aire

Control y regulación juego manillar

Tensado cadena

Regulación suspensión anterior

Regulación amortiguador posterior

CAPITULO 4

REGULACION FRENOS

Freno anterior

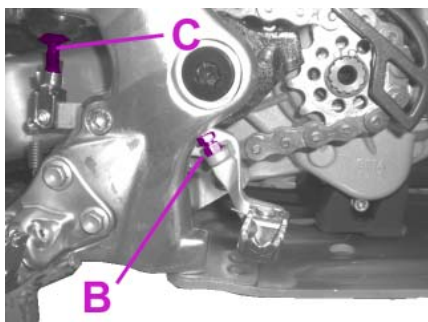
El freno anterior es a disco, con mando hidráulico, por lo tanto exige solamente el mantenimiento ordinario. Si se quiere regular la posición de la leva, actuar sobre el registro **A**.

**Freno posterior**

El freno posterior es a disco, con mando hidráulico.

Es posible variar la posición de la palanca en altura, interviniendo sobre el registro **B** y **C**.

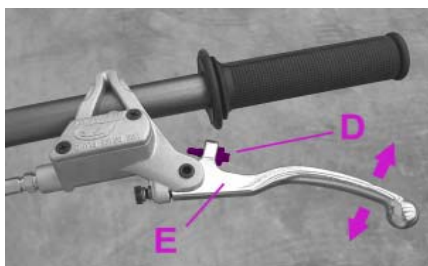
Se aconseja dejar un mínimo de juego.



REGULACION EMBRAGUE

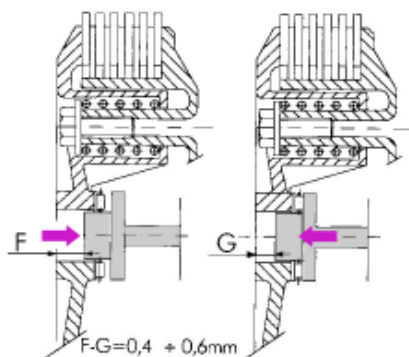
La única operación que se efectúa sobre el embrague, es la regulación de la posición en la leva **E**.

Para efectuar esta regulación, actuar sobre el registro **D**.

**Nota:**

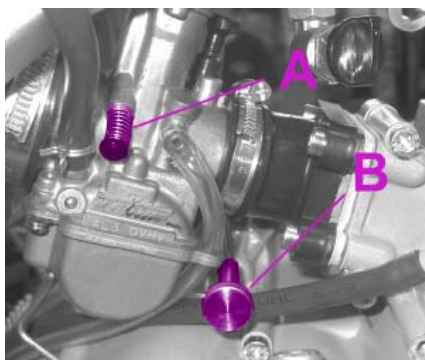
El dispositivo de mando del embrague debe tener un juego comprendido entre los 0,4 mm y los 0,6 mm; en caso de sustitución de los discos proceder de la siguiente manera:

- montar el embrague sin la cubierta exterior
- mandar a tope la varilla de control empujando sobre el elemento mecánico a forma de hongo por la parte del casquete hasta el tope del recorrido y medir la distancia **F**
- accionar la palanca embrague hasta que el hongo acciona el casquillo, medir la distancia **G** y controlar que exista una diferencia de $0,4 \div 0,6$ mm.



REGULACION MINIMO (RALENTI)

Para seguir correctamente esta operación, se aconseja efectuarla a motor caliente colocando un cuentavueltas electrónico al cable de la bujía. Intervenir después sobre el registro **A**, regulando el mínimo a 1000 rpm (ralentí).



REGULACION JUEGO GAS

En caso que el mando del acelerador, presente un recorrido en vacío, superior a 3 mm medurado sobre el borde del mando mismo, es necesario efectuar la regulación interviniendo sobre el registro del cable de transmisión gas.



REGULACION AIRE

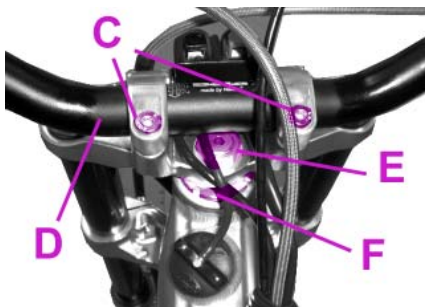
Estando cerrado se aconseja 1 1/2 vueltas (B).

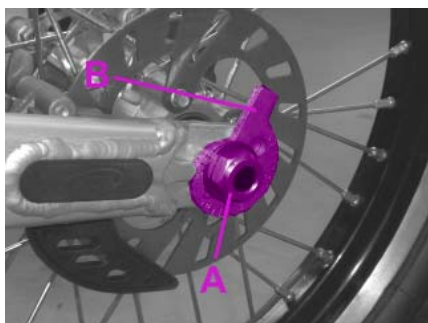
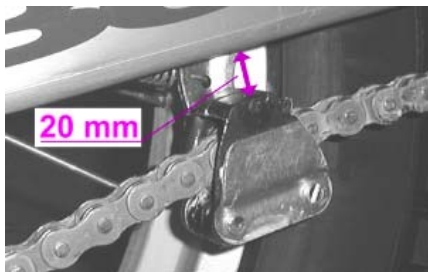
CONTROL Y REGULACION JUEGO MANILLAR

Verificar periódicamente el juego de la tija dirección, moviendo hacia delante y hacia detrás la horquilla, tal y como se ilustra en la figura. En el caso que se advierta juego, proceder a la regulación, efectuando del modo siguiente:

- Desmontar la protección del manillar
- Desenroscar los 2 tornillos **C**
- Sacar el manillar **D**
- Aflojar la tuerca **E**
- Aflojar los tornillos **G**
- Recuperar el juego, sobre la hilera **F**. Una correcta regulación, además de no dejar juego, tampoco debe causar endurecimiento o irregularidad durante la rotación del manillar
- Apretar la tuerca **E**

Para el montaje, proceder en sentido inverso.





TENSADO CADENA

Para una más larga durada de la cadena de transmisión, es oportuno controlar periódicamente su tensado.

Tenerlo siempre limpia de la suciedad que se deposita y lubricarla.

Si el juego de la cadena, supera los 20 mm proceder a su tensado.

- Aflojar la tuerca **A**.
- Actuar sobre la leva **B**.
- Actuar sobre la misma leva situada en el lado opuesto colocándola en la misma posición.
- Verificar el alineamiento de la rueda.
- Apretar la tuerca **A**.

REGULACION SUSPENSION ANTERIOR

Regulación precarga muelle

- Para una conducción mas competitiva, desenroscar completamente el tornillo de registro **B** con respecto a la posición standard
- Para una conducción mas controlada, precargar el muelle sobre 4/5 vueltas, actuando sobre el tornillo **A**. Y frenar (despues de todo abierto) con 1.5 puntos sobre el registro **B**, aproximadamente la mitad del campo de regulación
- Peso piloto. Según el peso del piloto, actuar como se indica:

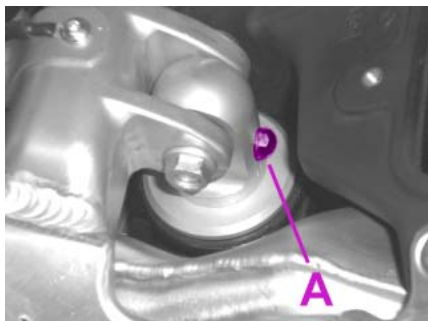


PESO PILOTO (kg)	PRECARGO MUELLE
peso > 80	+ 10 vueltas 108 mm
75 < peso < 80	+ 5 vueltas 110 mm
peso < 70	0 112 mm

Por cualquier anomalía de funcionamiento, dirigirse a nuestra red de asistencia autorizada.

REGULACIÓN AMORTIGUADOR POSTERIOR

Informaciones sobre la regulación



- Para una conducción mas competitiva, abrir el tornillo de regulación en compresión **A**
- Para una conducción mas controlada, cerrar el tornillo de regulación de compresión **A**

- Tener periodicamente limpia la zona de trabajo del tampon actuando comp sigue: bajar/quitar, utilizando un pequeño destornillador el tampon, soplando con aire comprimido a traves de la obertura del casquillo muelle.
- Tener siempre bajo control la cavidad del tornillo de fijación inferior y superior.

Por cualquier anomalía de funcionamiento, dirigirse a nuestra red de asistencia autorizada.

CAPÍTULO 5

INCONVENIENTE	CAUSA	REMEDIO
El motor no arranca	-Instalación de alimentación del carburante (tubos depósito de gasolina, grifo) obstruido.	Efectuar la limpieza de la instalación.
	-Filtro de aire excesivamente sucio.	Proceder como se indica en las pág. 96
	-No llega corriente a la bujía	Proceder a su limpieza o sustitución. En caso de surgir algún inconveniente no dude en dirigirse a un concesionario BETA.
	-Motor ahogado.	Con el gas totalmente abierto insistir durante algunos instantes con la palanca de arranque, si no obtiene ningún resultado, desmontar la bujía y secarla.
El motor pierde potencia	-Bujía con electrodo irregularmente espaciado	Restablecer la distancia correcta. Ver pag. 97
	-Bujía sucia	Limpiar o sustituir
	-Verificar la masa	Verificar al pulsador de la masa
El pistón golpea en la culata		
	-Presencia de depósito de carbonilla en el interior del cilindro o de la bujía	Dirigirse lo antes posible a nuestro Concesionario
	-Escape en parte obstruido	Dirigirse lo antes posible a nuestro Concesionario
El motor se calienta o pierde fuerza	-Escape en parte obstruido	Dirigirse lo antes posible a nuestro Concesionario
	-Salida escape en parte obstruida	Dirigirse a nuestro Concesionario
	-Mezcla demasiado pobre	El chicle en parte obstruido
Frenada anterior escasa	-Pastillas desgastadas, engrasado	Realizar lo que se indica en la pág. 98
	-Presencia de aire o humedad en el circuito hidráulico	Realizar lo que se indica en la pág. 92
Frenada posterior escasa	-Pastillas desgastadas, engrasado	Realizar lo que se indica en la pág. 99
	-Presencia de aire o humedad en el circuito hidráulico	Realizar lo que se indica en la pág. 92

Aceite bomba freno: freno anterior y posterior	91
Aceite bomba embrague	93
Aceite cambio: control y sustitución	90
Aceite horquilla: barra derecha	94
Aceite horquilla: barra izquierda	95
Arranque	88
Bujía	97
Búsqueda avería	112
Cajas láminas	101
Control después de la limpieza	103
Control y mantenimiento antes y después de utilizar por caminos	86
Carburador	101
Datos de identificación vehículo: motor y chasis	82
Datos técnicos	83
Elementos principales	82
Escape silenciador	100
Esquema eléctrico	84
Filtro de aire	96
Freno anterior: control y sustitución	98
Freno posterior: control y sustitución	99
Generador	97
Líquido de refrigeración	100
Llenado de carburante	86
Lubricantes y líquidos aconsejados	87
Manillar: control y regulación	107
Mantenimiento programado	104
Purgado de embrague	93
Purgado de frenos: anterior y posterior	92
Regulación aire	107
Regulación amortiguador posterior	110
Regulación embrague	106
Regulación frenos: anterior y posterior	106
Regulación juego gas	107
Regulación mínimo	107
Regulación suspensión anterior	109
Rodaje	87
Tablier y mandos	82
Tensado de la cadena	108
Tornillería amortiguador posterior	102



Beta
the play bike

Betamotor S.p.A.

Pian dell'Isola, 72 50067 Rignano sull'Arno Firenze Italia

Tel. +39 055 83 48 741 r.a. - Fax +39 055 83 48 984

www.betamotor.com - info@betamotor.com