



Manual de Utilizador Bullit Hero 250

Precauções Importantes

Sobre a rodagem de um motociclo

Os primeiros 1000 km são de extrema importância para a durabilidade de um motociclo. Uma rodagem correta pode garantir tanto o prolongamento da vida útil como um melhor desempenho do veículo uma vez que as diferentes peças do motor desgastam-se e obtêm um polimento por si próprias até que atinjam as folgas de funcionamento adequadas.

Uma rodagem cuidadosa e paciente torna o veículo estável e otimiza o seu excelente desempenho. É importante não ter qualquer ação que possa provocar o sobreaquecimento dos componentes do motor.

Para o método específico de rodagem, consulte “Rodagem de um veículo novo”.

Leia atentamente o manual e observe rigorosamente todas as instruções ou descrições.

Deverá ser dada especial atenção ao conteúdo enfatizado com os termos “  **AVISO** ” “CUIDADO” e “NOTA”, etc.

AVISO Está relacionado com a sua segurança. Ignorá-lo pode resultar em acidente.

CUIDADO Refere-se a métodos operacionais que devem ser seguidos ou a medidas que devem ser tomadas, de modo a evitar danos.

NOTA Refere-se a explicações especiais para tornar a manutenção ou descrições importantes mais explícitas.

O manual de instruções deve ser considerado um documento permanente do motociclo. Ao transferir o veículo, o manual de instruções deve ser igualmente transferido para o novo proprietário.

A série inclui o seguinte modelo:

Bullit Hero 250



ÍNDICE

CAPÍTULO X: DEFINIÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS DE GARANTIA	5
CAPÍTULO 1: INSTRUÇÕES DE UTILIZAÇÃO	12
CAPÍTULO 2: LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES	14
CAPÍTULO 3: FUNÇÕES DOS CONTROLOS E INSTRUMENTOS	16
CAPÍTULO 4: COMBUSTÍVEL E SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO	24
CAPÍTULO 5: RODAGEM DE UM MOTOCICLO NOVO	35
CAPÍTULO 6: VERIFICAÇÕES PRÉVIAS À UTILIZAÇÃO	37
CAPÍTULO 7: ASPETOS ESSENCIAIS DA CONDUÇÃO	38
CAPÍTULO 8: INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO	42
CAPÍTULO 9: MEDIDAS PARA REDUZIR A POLUIÇÃO	62
CAPÍTULO 10: RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS	64
CAPÍTULO 11: MÉTODO DE ARMAZENAMENTO	65
CAPÍTULO 12: LISTA DE PARÂMETROS	67

CAPÍTULO X

DEFINIÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS DE GARANTIA

1. Introdução

Ao abrigo da legislação que regula o consumo na União Europeia, o consumidor dispõe de direitos legais contemplados na regulamentação que rege a venda de bens a consumidores particulares. Esta garantia não reduz ou não afeta os direitos legais do comprador e aplica-se apenas a produtos importados oficialmente para a Europa pela MOOOF NV e vendidos por um distribuidor autorizado BULLIT.

2. Duração da garantia

A garantia aplicável aos novos veículos BULLIT é de dois anos a partir da data de compra do veículo e uma quilometragem máxima de 10.000 km.

3. Condições de garantia

A garantia é aplicável em todos os modelos BULLIT, na data de compra do veículo a um concessionário autorizado BULLIT. Este último fornecerá ao comprador uma cópia do manual de garantia.

4. Declaração de exoneração de garantia

A garantia será recusada pela MOOOF NV se:

- O veículo foi modificado com outras peças para além daquelas propostas pela MOOOF NV;
- O utilizador não respeitou os períodos de manutenção e os procedimentos de controlo recomendados neste manual;
- Utilização imprópria ou má utilização por parte do utilizador do veículo.
- O período ou a quilometragem máxima foram excedidos.
- Incapacidade do distribuidor ou proprietário de fornecer todos os documentos de apoio exigidos pela MOOOF NV.

MANUAL DE REVISÃO

Manutenção dos 1000 km ou 1º mês

Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos 4000 km ou 6º mês

Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos 7000 km ou 9º mês

Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

Manutenção dos _____ km
Data

(Carimbo do Concessionário)

PEDIDO DE TRANSFERÊNCIA DE GARANTIA

Modelo: _____

Nº de chasis: _____

Cor: _____

Data de transferência de propriedade: _____

Novo registo: _____

Nome do novo proprietário: _____

Morada: _____

Código postal: _____

Cidade: _____

Reconheço ter lido as condições de garantia, tal como descritas nas páginas do Manual do Utilizador. Reconheço também que tomei posse de um veículo que cumpre com a lei em vigor.

Assinatura do cliente

Assinatura do revendedor

Data

Cópia a ser devolvida a Mooof NV

(Carimbo do Concessionário)



CAPÍTULO 1

INSTRUÇÕES DE UTILIZAÇÃO

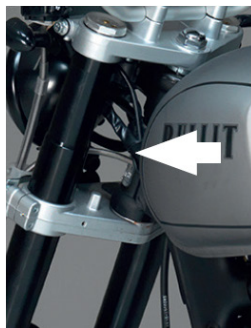
A fim de fazer bom uso da sua BULLIT é importante observar regras básicas de segurança. Nomeadamente:

1. Use sempre equipamentos de proteção homologados, tais como: capacete, óculos de proteção, luvas, botas e vestuário adequado à segurança.
2. Controle o seu veículo, ajuste a velocidade às condições de aderência do piso. Controle também a travagem, a sua progressão até à imobilização total do seu veículo, quando aplicável.
3. A velocidade de condução deve ser sempre adaptada ao tráfego, às condições meteorológicas e a outras condições externas à sua capacidade de condução. Conhecer os seus próprios limites é fundamental para permanecer no controlo do veículo reduzindo assim o risco de um acidente.
4. Use roupa adequada.
5. Redobre a vigilância em tempo húmido. Lembre-se que a distância de travagem é duas vezes maior com chuva do que com tempo seco.
6. Evite conduzir sobre tampas de esgotos, marcações no solo, manchas de óleo ou hidrocarbonetos, uma vez que estes podem causar uma perda total de aderência.
7. Evite a aceleração súbita. Seja prudente ao atravessar linhas férreas e pontes. Mantenha a distância de segurança suficiente do veículo à sua frente.

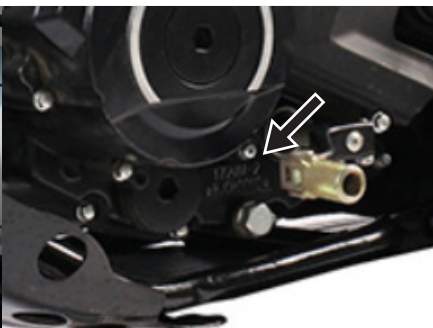
Inspeção prévia

Por favor leia atentamente as instruções " Verificações prévias à utilização" deste manual para garantir a sua segurança e a dos seus passageiros.

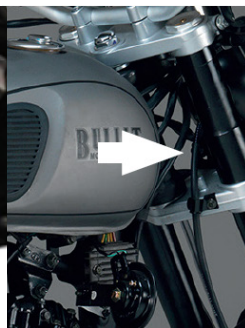
Localização do número de série



Número do chassi
(código VIN)



Número do motor



Localização
da placa de
identificação do
veículo

O número do chassi (ou código VIN) e o número do motor são necessários para registrar o seu motociclo. Estes números são também necessários para que o seu concessionário lhe forneça o melhor serviço de encomenda de peças e manutenção do veículo.

CAPÍTULO 2

LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES

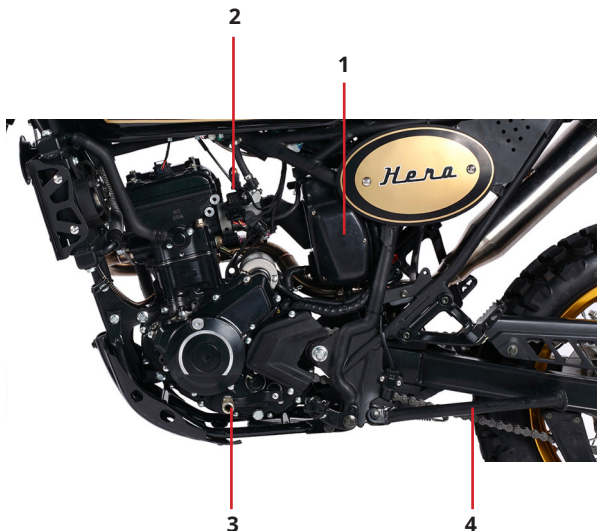


Controlos do Guiador

1. Punho acelerador
2. Manete de embraiagem
3. Comutador esquerdo
4. Quadrante
5. Ignição
6. Comutador direito
7. Manete de travão dianteiro

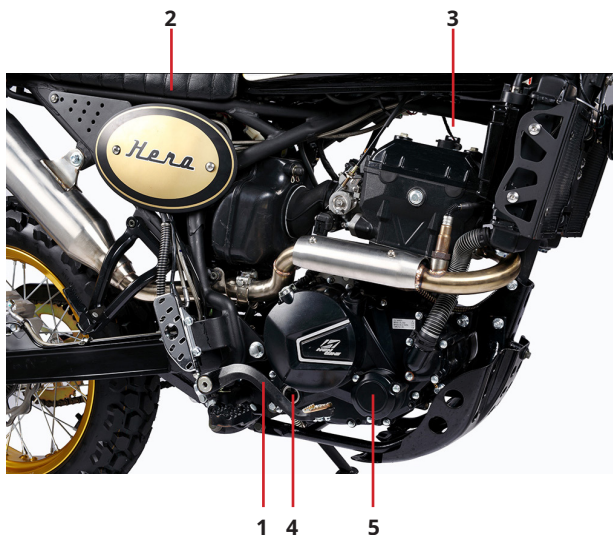
Perfil esquerdo

1. Filtro de ar
2. Injetor EFI
3. Pedal de mudança de velocidades
4. Descanso lateral



Perfil direito

1. Pedal de travão traseiro
2. Bateria e caixa de fusíveis
3. Vela de ignição
4. Controlo do nível de óleo do motor
5. Filtro de óleo

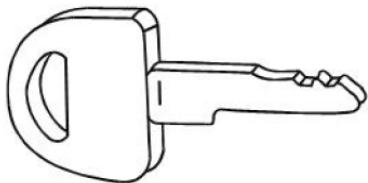


CAPÍTULO 3

FUNÇÕES DOS CONTROLOS E INSTRUMENTOS

Chave

O motociclo é entregue com duas chaves. Aconselhamos a que mantenha pelo menos uma delas num local seguro.



Ignição

Tem três posições diferentes:



Posição "OFF"

Todos os circuitos elétricos são cortados. A chave pode ser retirada.



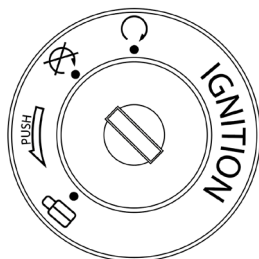
Posição "ON"

Todos os circuitos elétricos são alimentados. O motor pode, portanto, ser ligado.



Posição "LOCK"

Para bloquear a direção, vire o guiador para a esquerda, insira a chave e rode o guiador no sentido dos ponteiros do relógio.



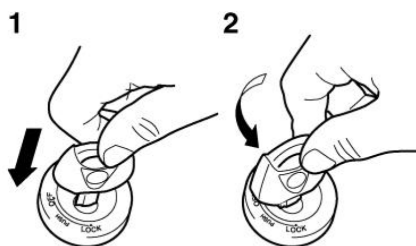
AVISO

Se o guidador estiver bloqueado, o motociclo não arranca e perderá o equilíbrio.

Nunca gire a chave para "OFF" ou "LOCK" enquanto o veículo estiver em movimento.

Caso contrário, os sistemas elétricos serão desligados, o que pode resultar em perda de controlo ou num acidente.

Para bloquear a direção:



1. Empurrar

2. Rodar

1. Vire o guidador todo para a esquerda ou para a direita.

2. Empurre a chave da posição "OFF", e depois rode-a para "LOCK" enquanto ainda a pressiona.

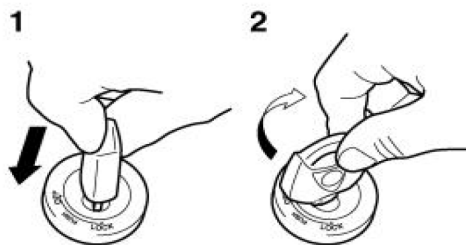
3. Remova a chave.

Para desbloquear a direção:

1. Empurrar

2. Rodar

3. Empurrar a chave para o interruptor principal e depois rode para "OFF" enquanto ainda a pressiona.



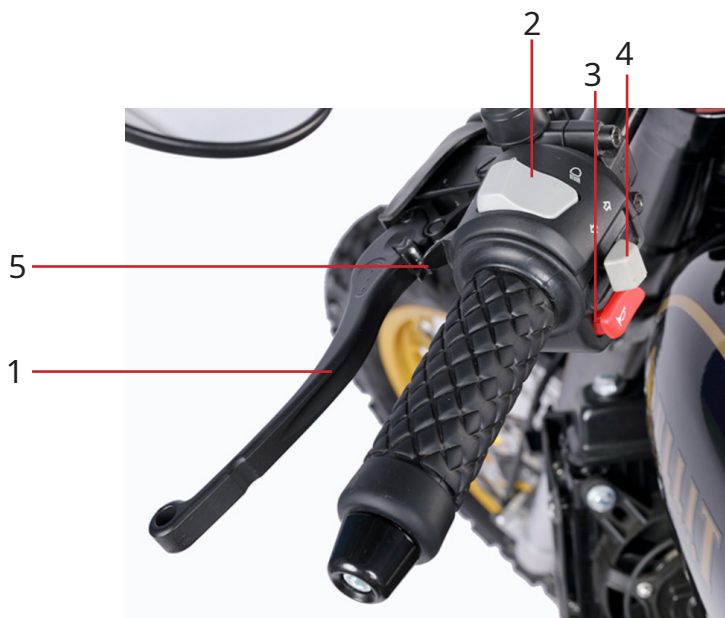
Consola (mostrador) de instrumentos



1. Indicador luminoso de máximos.
2. Indicador luminoso de mudança de direção (pisca). Quando os sinais de viragem à esquerda ou à direita são ativados, a luz indicadora correspondente acenderá intermitentemente.
3. Luz de advertência de problema de motor.
4. Luz indicadora de baixo nível de combustível.
5. Indicador luminoso de ponto-morto ou neutro. Ilumina-se quando não está engrenada nenhuma mudança. A posição encontra-se entre a primeira e a segunda velocidade.
6. Conta-quilómetros. Indica a distância total percorrida pelo motociclo desde o início da sua utilização.
- 7/8. Velocímetro em km/h. A zona vermelha indica a velocidade do motor que não deve ser atingida. Acima desta velocidade, o motor poderá sobreaquecer e avariar.
9. Luz de advertência de problemas no ABS

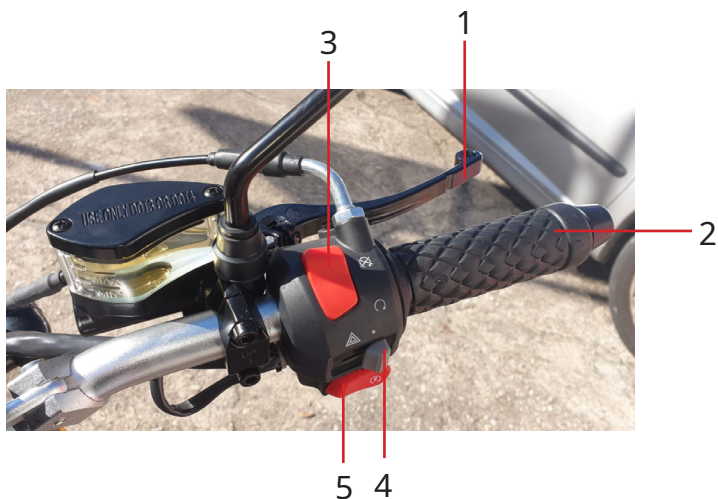
Comutador (esquerdo)

1. Manete da embraiagem. Para fazer avançar o veículo ou mudar de velocidade. Recolha a manete para desengatar a embraiagem e liberte-a para engatar a embraiagem.
2. Interruptor de luz de farol alta / baixa. Na posição  tanto o feixe alto como a luz indicadora correspondente estão ligados. Em posição  o feixe baixo está ligado.
3. Buzina. Prima o Interruptor  para utilizar a buzina.
4. Indicador de mudança de direção. Quando o interruptor é empurrado para a esquerda (símbolo ), o sinal de viragem à esquerda acende-se e a luz indicadora correspondente no painel de instrumentos pisca. O mesmo sucede quando o interruptor é empurrado para a direita (símbolo ).
5.  Comutador de luzes.



Comutador (direito)

1. Manete do travão. Para acionar o travão dianteiro, prima gradualmente a manete da direita.
2. Punho Acelerador. Permite-lhe variar a velocidade de rotação do motor.
3. Interruptor de corte de corrente. Em posição de partida  , o motor pode ser ligado. Se, por outro lado, estiver na posição  , o circuito é desligado e o motor não pode ser ligado. O interruptor atua como um corte de emergência. Nunca o coloque nesta posição enquanto conduz.
4. Interruptor de luzes de aviso
5. Botão interruptor de arranque elétrico. Prima o Interruptor  para alimentar o circuito de arranque do motor. Durante o arranque, mude para ponto-morto para uma maior segurança.



Tampa do depósito de combustível

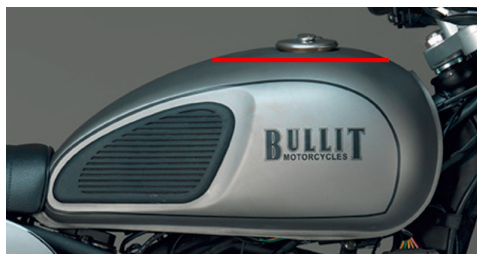


Para abrir a tampa do depósito de combustível rode a chave no sentido dos ponteiros do relógio. A tampa pode então ser removida com a chave. Para voltar a colocar a tampa, alinhe as setas sobre a tampa e o depósito, respetivamente e depois, com a tecla pressionada, pressionar a tampa até encaixar. Em seguida, remova a chave.

AVISO

Certifique-se de que a tampa do depósito de combustível está devidamente instalada antes de conduzir. O derramamento de combustível potencia o risco de incêndio.

(1) Nível de gasolina (2) Enchimento



AVISO

Não encha o depósito em excesso.

Nunca permita que caia combustível sobre o motor quente. Encha o depósito apenas até ao nível inferior da linha indicada ou o combustível poderá transbordar quando a temperatura subir e o mesmo se expandir causando perigo.

Durante o reabastecimento de combustível, desligue o motor e rode a chave para a posição OFF. É estritamente proibido fumar ou fazer fogo durante o reabastecimento de combustível.

Pedal de Mudança de Velocidades



A BULLIT está equipada com uma transmissão de 5 velocidades. O pedal de mudança está ligado ao mecanismo de transmissão. Depois de engrenar uma mudança, o pedal volta à posição inicial e a próxima mudança pode ser engrenada. O ponto neutro situa-se entre a primeira e a segunda velocidade. A partir de ponto neutro, baixe o seletor de velocidades para engrenar a primeira velocidade.

Para engrenar uma mudança, mova o seletor para cima. A passagem da segunda para a primeira é feita através do ponto neutro.

AVISO

Quando a transmissão está na posição neutra, a lâmpada indicadora do ponto morto acende-se no painel de instrumentos. Apesar de a lâmpada estar ligada tenha o cuidado de soltar lentamente a embraiagem para se certificar que a transmissão está realmente na posição neutra.

Ao engrenar uma mudança baixa durante a condução a alta velocidade, o acoplamento da embraiagem pode fazer um aumento súbito da velocidade do motor. Antes de engatar uma mudança baixa, desacelere para evitar o desgaste desnecessário de componentes no sistema de transmissão.

Pedal de travagem traseiro



Deve pressionar este pedal para ativar o travão traseiro. A luz de travagem acende-se em simultâneo.

Descanso



O veículo está equipado com um descanso lateral do lado esquerdo. Para imobilizar o veículo com o auxílio do descanso lateral, pressione a extremidade do mesmo com o pé para o trazer o mais próximo possível da frente do motociclo.

CUIDADO

Caso estacione o motociclo numa encosta, pare-o na direção ascendente de modo a evitar que este desça. Para retomar a condução em segurança certifique-se de que o descanso está totalmente levantado e se mantém perfeitamente no lugar.

Para motociclos com o interruptor do motor no descanso, por favor, leia com atenção: quando o descanso está aberto e o motociclo está em “ponto morto”, o veículo pode ser ligado. Se estiver noutra mudança, não pode ser ligado. Se o descanso estiver recolhido, o motociclo pode ser ligado normalmente.

Catalisador

Este veículo está equipado com catalisadores no sistema de escape.

AVISO

O sistema de escape fica quente depois de o motociclo ser utilizado. Para prevenir o risco de incêndio ou queimaduras:

- Não estacione o veículo perto de materiais de fácil combustão como relva ou outros materiais que ardam facilmente.
- Não estacione o veículo num local onde pedestres e/ou crianças estão mais propensos a tocar no sistema de escape.
- Certifique-se de que o sistema de escape arrefeceu antes de efectuar qualquer manutenção.
- Não deixe a mota em “ponto morto” mais do que uns minutos, pode causar sobreaquecimento.

CAPÍTULO 4

COMBUSTÍVEL E SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

SECÇÃO 1. COMBUSTÍVEL

A gasolina é inflamável e explosiva. Tenha cuidado com o risco de queimaduras e acidentes ao manuseá-la. Em locais onde a gasolina é armazenada ou manuseada, desligue o motor, evite fumar e mantenha-se afastado de chamas e faíscas. Abasteça numa área bem ventilada e, se necessário, limpe imediatamente os pingos. Prefira gasolina sem chumbo 95 (ou 98): prolongará a vida útil da vela de ignição.

NOTA

A utilização de combustível impróprio pode dar origem a um ruído característico. Neste caso, substitua o combustível e pare o motor imediatamente. (!)

AVISO

A utilização de combustível impróprio causará danos graves nas peças do motor tais como, válvulas e segmentos de pistão, bem como no sistema de escape.

Etanol

Se for usado etanol, por favor usar #90 ou superior, em conformidade com GB18351-2004. Para assegurar a vida útil das peças EFI, por favor utilize misturas etanol (abaixo de E10) para veículos do tipo EFI. Não utilize gasolina metanol, mesmo que possa conter co-solvente e agente anti-corrosão.

NOTA

Se o etanol for exposto excessivamente à água, o etanol pode separar-se, resultando na diminuição do número de octanas da gasolina. Por conseguinte, o tempo de armazenamento não deve ser demasiado longo.

Antes de utilizar etanol pela primeira vez, faça uma limpeza cuidadosa do sistema de abastecimento de combustível e do depósito.

Adquira sempre uma quantidade adequada de etanol. Caso exista má vedação do depósito de combustível ou um tempo de armazenamento prolongado, o teor de humidade pode aumentar, causando uma diminuição do número de octanas o que resultará numa inflamação difícil ou numa potência fraca.

AVISO

A gasolina é tóxica e pode provocar ferimentos ou morte. Manuseie a gasolina com cuidado. Nunca sifonar a gasolina pela boca. Se engolir alguma gasolina, inalar gasolina ou vapor de gasolina ou se derramar gasolina nos olhos, consulte imediatamente o seu médico. Se derramar gasolina na pele, lave com água e sabão. Se derramar gasolina sobre a sua roupa troque a mesma.

Secção 2. Lubrificante

(Consultar a Tabela de Manutenção Periódica)

Utilizar óleo de motor de alto desempenho, a 4 tempos, para prolongar a vida útil do motor. O óleo lubrificante deve ser da classe API SG ou SJ. A viscosidade do óleo do motor deve ser utilizada de acordo com a temperatura ambiente local.

Existem três níveis de viscosidade adequados para o motor, nomeadamente, SAE15W-40, SAE10W-30 e SAE5W-30.

Consultar a figura abaixo:

API	
SJ	High ↑ Low
SG	
SF	
SE	

Recomenda-se lubrificante SG ou SJ nível SAE10W-40 a 4 tempos.

NOTA

O óleo deve ser mudado após 1000 km ou no primeiro mês de utilização e depois a cada 3000 km. O volume de óleo é de 850 ml para uma mudança de óleo, 1300 ml para uma revisão com uma mudança de filtro de óleo.

A qualidade do lubrificante é um critério importante para a vida do motor. A sua frequência de substituição encontra-se indicada na tabela de manutenção.

Ao conduzir em zona empoeirada, o óleo do motor deve ser substituído com maior frequência do que o estipulado na tabela de manutenção.

Explicação:

Durante o tempo frio, é aconselhável que o utilizador utilize óleo lubrificante de alta qualidade a baixa temperatura. Recomenda-se o SG 10W-30 ou SF 5W-30. Para temperaturas inferiores a -35°C, recomenda-se o uso do lubrificante API SG ou classe superior 5W-30 de marca reconhecida.

ii. Identificação do código de erro

Sistema normal: ao rodar a chave para a posição aberta, a luz indicadora de falha está ligada; após o funcionamento do motor, a luz indicadora de falha está desligada.

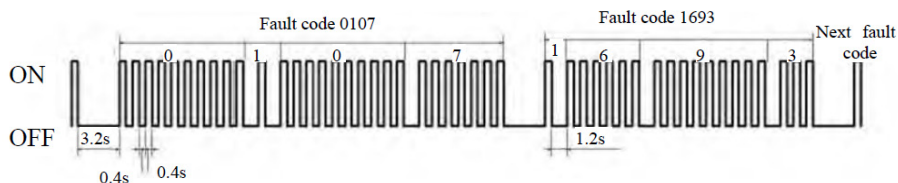
Sistema com avaria: em caso de falha, a luz indicadora de avaria está acesa em todos os tempos de funcionamento do motor; depois de o motor ser ligado, rodar a chave para a posição inicial; depois de esperar o tempo necessário, a luz de avaria mostra o código intermitente até eliminar a falha atual e repor manualmente os códigos de falha atuais e o histórico.

Cada tipo de anomalia consiste num grupo de impulsos de luzes. Cada grupo de luzes de avaria tem 1,2s de intervalo; diferentes códigos de avaria têm 3,2s de intervalo.

Luz 10 representa 0.

Exemplo: considere duas avarias (P0107 e P1693) como exemplos possíveis.

Luz indicadora de avaria:



iii Lista de diagnóstico de códigos de erro

Nome do Item	Visualização de Código De Luz e Diagnóstico de Luz de Avaria	Descrição da Avaria
Sensor de pressão coletor de admissão	P0107	Baixa voltagem do sensor de admissão
	P0108	Alta voltagem do sensor de admissão
	P0112	Baixa voltagem do sensor de temperatura da entrada de ar
	P0113	Baixa voltagem do sensor de temperatura do cilindro
Sensor de temperatura do cilindro	P0117	Baixa voltagem do sensor de temperatura do cilindro
	P0118	Alta voltagem do sensor de temperatura do cilindro
Sensor de posição	P0122	Baixa voltagem do sensor de posição da válvula de acelerador
	P0123	Alta voltagem do sensor de posição da válvula de acelerador
Sonda Lambda	P0030	Circuito 1 Sonda Lambda aberto
	P0031	Circuito 1 Sonda Lambda baixa voltagem
	P0032	Circuito 1 Sonda Lambda baixa voltagem
	P0036	Circuito 2 Sonda Lambda aberto
	P0037	Circuito 2 Sonda Lambda baixa voltagem
	P0038	Circuito 2 Sonda Lambda alta voltagem
	P0130	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 1 mau funcionamento
	P0131	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 1, baixa voltagem
	P0132	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 1, alta voltagem
	P0134	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 1, mau funcionamento
	P0136	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 2, mau funcionamento
	P0137	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 2, baixa voltagem
	P0138	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 2, alta voltagem
	P0140	Circuito Sonda Lambda, Bloco 1-Sensor 2, mau funcionamento

iii Lista de diagnóstico de códigos de erro (cont.)

Nome do Item	Visualização de Código De Luz e Diagnóstico de Luz de Avaria	Descrição da Avaria
Sistema de Combustão	P0201	Cilindro 1 - Circuito do Injector aberto
	P0261	Cilindro 1 - Circuito do Injector fraco
	P0262	Cilindro 1 - Circuito do Injector curto
	P0202	Cilindro 2 - Circuito do Injector aberto
	P0264	Cilindro 2 - Circuito do Injector curto
	P0265	Cilindro 2 - Circuito do Injector curto
Sistema Eléctrico	P0321	Ign./Distributor Eng.Speed Inp.Circ. Range/Performance
	P0322	Ign./Distributor Eng.Speed Inp.Circ. No Signal
Sistema de Distribuição de Ar	P0480	Circuito de controlo da ventoinha aberto
	P0508	Circuito do ar
	P0509	Circuito do Controlo de Ar Automático curto
	P0511	Circuito do Controlo de Ar Automático aberto
Sistema de Voltagem	P0560	Sistema de voltagem com mau funcionamento
	P0562	Sistema de voltagem com baixa voltagem
	P0563	Sistema de voltagem com alta voltagem
Bomba de Coombustível	P0627	Circuito de controlo da bomba de combustível aberto
	P0628	Circuito de controlo da bomba de combustível curto
	P0629	Circuito de controlo da bomba de combustível curto
Sistema de Avisos	P0650	Falha no circuito de controlo da lâmpada indicadora de mau funcionamento
Sistema de Arrefecimento	P0691	Controlo do ventilador de refrigeração curto
	P0692	Controlo do ventilador de refrigeração curto
Sistema de Temperatura	P1116	Temperatura Elevada do Motor

IV. Guia de manutenção

iv.1. Ferramentas e instrumentos especiais de manutenção

1. Multímetro
2. Instrumento especial de diagnóstico de falhas
3. Manómetro de pressão de combustível

iv.2. Ferramentas e instrumentos de manutenção geral

1. Por favor, utilizar o multímetro para inspecionar o sistema EFI.
2. Por favor, utilizar componentes de qualidade para manutenção; caso contrário, o funcionamento normal do sistema EFI não pode ser garantido. Por favor, siga o fluxo de diagnóstico de manutenção padronizado para trabalhos de manutenção.
3. Durante a manutenção, os componentes do sistema EFI não podem ser desmontados e removidos.
4. Durante a manutenção, os componentes eletrónicos (unidade de controlo eletrónico, sensor, etc.) devem ser manuseados com cuidado, evitando quedas e choques.

iv.3. Atenção à manutenção

1. Ao desligar e ligar a ficha, o interruptor de ignição deve estar desligado prevenindo assim danos nos componentes elétricos.
2. O sistema EFI utiliza um sistema resistente a alta pressão, com uma pressão de abastecimento de combustível de cerca de 250KPa,. Sem funcionamento do motor, mantém-se também a alta pressão do combustível. Consequentemente, não deve proceder à desmontagem aleatória da tubagem de combustível durante a manutenção. Se for necessária a manutenção do sistema de combustível, o mesmo deve ser submetido a uma descarga de pressão antes da desmontagem das condutas de combustível. Método de descompressão: remover o relé da bomba de combustível (ou retirar a ficha da bomba de combustível), ligar e deixar o motor ao ralenti até que a bomba seque. Após completar a manutenção, fornecer combustível à tubagem de combustível do motor, com o seguinte método de funcionamento: mudar a chave de ignição de OFF para ON e esperar um pouco.

A desmontagem e substituição da tubagem de combustível deve ser realizada por profissionais especializados numa área ventilada.

3. A bomba de combustível não pode funcionar sem combustível. Isto reduzirá ou esgotará a sua vida útil. Além disso, nunca devem ser conectados polos positivos e negativos em sentido inverso.

4. Ao retirar uma bomba de combustível de um depósito de combustível, deve desligar-se primeiro a ficha de ligação e deve evitar-se o fornecimento de energia da bomba de combustível para evitar gerar faíscas elétricas e provocar incêndios.

5. Ao inspecionar um sistema de ignição, o teste de faísca só deve ser realizado se for necessário e deve ser o mais breve possível. Durante o teste, a válvula do acelerador não deve ser aberta; caso contrário, uma grande quantidade de gasolina não queimada entrará no tubo de escape, danificando o catalisador de três vias (para realizar o teste de faísca da vela de ignição, a ficha do injetor de combustível deve ser puxada para fora primeiro).

6. Uma vez que a regulação de ralenti é inteiramente executada pelo sistema EFI, a regulação manual é desnecessária. Uma vez que o parafuso de limitação da válvula de acelerador foi ajustado no fabricante no momento da entrega, não deve ser alterada a sua posição inicial.

7. Antes de realizar intervenções de soldadura em todo o veículo, os cabos positivos e negativos da bateria e da ECU (unidade de controlo eletrónico) devem ser removidos.

A avaria das seguintes peças pode levar a uma falha no arranque do motor			
Sensor de velocidade	Montagem da bomba de combustível	Injetor de combustível	Bobina de ignição
			

Com avaria das seguintes peças, o motor pode funcionar com o valor pré-definido da ECU			
Sensor de pressão de entrada de ar	Sensor de posição do corpo do acelerador	Sensor de temperatura do cilindro	Sonda Lambda
			

v.2 Diagnóstico e resolução de problemas sem código de avaria

Instrução: em caso de avaria do veículo, verificar primeiro a luz indicadora de avaria ou ler o código de avaria através do instrumento de diagnóstico. Se não existir um código de avaria correspondente, por favor realize o diagnóstico com base na tabela seguinte até que a avaria seja eliminada.

Ocorrência		Causa	Método de inspeção	Resolução de problemas
Falha de arranque do motor ou produz faísca após a colocação em funcionamento	A bomba de combustível não tem saída de combustível	Pouca gasolina no depósito de combustível	Ligar o interruptor de ignição e verificar o indicador do nível de combustível (ou confirmar a quantidade de gasolina no depósito de combustível)	Adicione combustível suplementar
		A ficha da bomba de combustível não tem voltagem	Verificar fusível e potência do relé	Substituição
		Mau contacto da ficha da bomba de combustível	Verifique a ficha	Ajuste a ficha
	Bomba de combustível tem saída de combustível e cabo de alta tensão tem faísca	A voltagem excessivamente baixa da bateria leva uma pressão de combustível insuficiente e descarga da bobina de ignição	Usar o multímetro para medir a voltagem da bateria	Carregamento ou troca de uma nova bateria
		Deposição de carbono ou limpeza incorreta da vela de ignição	Remover vela de ignição para verificar o depósito de carbono e a remoção	Remover o depósito de carbono ou ajustar a folga
		A fuga de combustível leva a uma pressão de combustível excessivamente baixa	Verificar o tubo de combustível quanto a fugas	Mudar o tubo de combustível ou apertar a braçadeira

Ocorrência	Causa	Método de inspeção	Resolução de problemas
Motor em ralenti instável	A pressão do combustível é excessivamente baixa	Ligar o manómetro de pressão de combustível entre a bomba de combustível e o injetor de combustível	Verificar a existência de pressão anormal do combustível
	Fuga de ar do motor em marcha lenta	Pulverizar líquido tapa fugas durante o funcionamento do motor	Verificar e ajustar o motor
	Fuga na montagem de válvulas	Pulverizar líquido tapa fugas durante o funcionamento do motor	Verificar a montagem da válvula e da flange
Motor com ralenti excessivamente alto	Motor de arranque preso	Verificar o motor de arranque para verificar a existência de avarias ou falhas	Remover peças ou substituir o motor de arranque.
Potência de saída insuficiente	Uma pressão de combustível excessivamente baixa	Ligar o manómetro entre a bomba de combustível e o injetor	Verificar a pressão do combustível para detetar anomalias

V.3. Diagnóstico e resolução de problemas

Instrução: em caso de falha do sistema e a luz de avaria piscar, ler o código de avaria através da respetiva luz ou instrumento de diagnóstico e confirmar a localização com base em "iii Lista de diagnóstico de código de falha". Realize diagnóstico e resolução de problemas com base na operação indicada.

1. Geralmente, as causas de avaria são divididas em quatro circunstâncias:

- A ficha não está corretamente ligada
- A ligação de cabos é deficiente
- A ficha está corroída e com mau contacto
- Os componentes são maus
- ECU é deficiente

vii. Repor configurações de fábrica

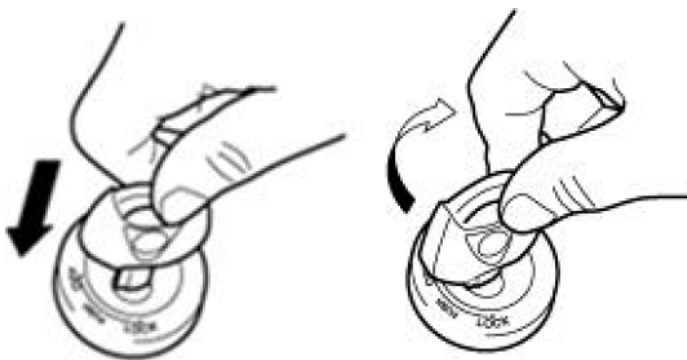
Instrução:

Em caso de realizar uma das seguintes operações as definições de fábrica devem ser restauradas:

1. Depois de substituir o motor de arranque.
2. Depois de substituir o injetor de combustível.
3. Depois de substituir ou realizar manutenção na válvula.

Método de funcionamento:

Método I: abrir/fechar rapidamente a fechadura da ignição durante 5 vezes (cerca de 0,5s de intervalo) e continuar a bloquear a ignição durante mais de 15s para completar o reset.



Método II: utilização de instrumento de diagnóstico de avarias e reinicialização com base nas suas instruções de funcionamento.

CAPÍTULO 5

RODAGEM DE UM MOTOCICLO NOVO

No prefácio foi mencionada a importância de uma correta rodagem do novo veículo. O método correto de rodagem é o seguinte.

Velocidade máxima

No quadro é indicada a rotação máxima durante o período de rodagem.

Primeiros 800km	<5000 rpm
Aos 1600Km	<7500 rpm
Depois dos 1600Km	<10000 rpm

Variações de velocidade do motor

Não conduza durante muito tempo a um ritmo constante. Varie a aceleração para completar o processo de rodagem. É fundamental variar a velocidade do motor para garantir que as partes móveis do motor sofrem tensão garantindo assim um bom ajuste.

Variar a velocidade do motor periodicamente permitirá que as várias peças do motor recebam pressão. Quando a pressão é "descarregada", as peças do motor arrefecem o que contribui para o seu ajuste. Durante o período de rodagem, a carga do motor pode ser adequadamente aumentada. Aplique alguma carga nas peças do motor para garantir uma boa acoplagem uma vez que, a condução prolongada a baixas rotações resulta apenas no polimento das peças sem as desgastar de modo efetivo. O proprietário é, portanto, aconselhado a circular a diversas velocidades do motor, abstendo-se de acelerar demasiado abruptamente e elevando o motor a rotações muito elevadas.

É fortemente desencorajado acelerar a fundo durante os primeiros 1600 quilómetros.

Faça circular o óleo antes de conduzir.

Após o arranque do motor, quente ou frio, e antes de aplicar carga ou condução, deixe o motor funcionar ao ralenti durante algum tempo. Isto permite que o lubrificante flua para todas as peças principais do motor, de modo a reduzir o desgaste e aumentar a vida útil. Isto contribui também para que o motor aqueça o suficiente.

Primeira verificação de manutenção:

A manutenção tem uma importância crucial nos primeiros 1000 quilómetros. Durante a rodagem, não só as peças do motor, mas também as de outras partes do veículo ajustam-se gradualmente. Uma manutenção aos 1000 km pode garantir uma vida útil prolongada e um melhor desempenho do motor.

Precaução:

A manutenção de 1000 km deve ser efetuada de acordo com a "Resolução de problemas" do manual. Prestar especial atenção à secção "precaução" e "aviso".

CAPÍTULO 6

VERIFICAÇÕES PRÉVIAS À UTILIZAÇÃO

Antes de conduzir, verifique cuidadosamente os seguintes itens. Nunca descure a importância da inspeção.

Conteúdos	Objetivo
Guiador	Suave
	Direção livre
	Sem folga
Iluminação	Acionar todas as lâmpadas -- farol dianteiro, farolim traseiro, luz de travagem, luz de iluminação da placa de instrumentos, luzes indicadoras de mudança de direção
Óleo do motor	Nível adequado
Travões	Ajustar a folga do pedal do travão traseiro e punho do travão dianteiro
	Sem sensação “esponjosa”
	Sem fugas
Luzes Indicadoras	Mudança neutra, posição da engrenagem, indicadores do nível de óleo (ou indicadores de sinal de viragem)
Acelerador	Desobstrução e funcionamento correto do fio do acelerador
	Fluxo livre de combustível e regresso da válvula do acelerador à posição fechada
Pneus	Verificação da pressão correta e de eventuais danos ou cortes no rasto
Buzina	Funcionamento normal
Embraiagem	Desobstrução do cabo da embraiagem
	Funcionamento suave e desbloqueio total.
Combustível	Nível adequado à distância a percorrer
Corrente	Aperto adequado
	Lubrificação adequada

CAPÍTULO 7

ASPETOS ESSENCIAIS DA CONDUÇÃO

AVISO

Se é a primeira vez que conduz este tipo de motociclo deve praticar a condução primeiro fora das autoestradas, até que esteja completamente familiarizado com o controlo e o funcionamento do veículo.

Antes de conduzir, assegure-se de que o descanso lateral é devolvido à posição de elevação.

Não proceda à mudança de velocidades ou desaceleração durante a mudança de direção.

Abrande até uma velocidade segura antes de virar.

Não engrene mudanças baixas durante a mudança de direção.

É perigoso conduzir um motociclo apenas com uma mão. Durante a condução pegue firmemente no guiador com ambas as mãos e coloque os pés sobre o apoio. Em qualquer caso, nunca liberte as duas mãos do guiador.

Numa estrada molhada, a força de atrito é baixa, assim como a força de travagem e a capacidade de manobra. Por conseguinte, desacelere com antecedência.

Respeite as leis de trânsito e o limite de velocidade.

Arranque do motor

Certifique-se de que o combustível é suficiente e de que o interruptor de paragem do motor está na posição . Insira a chave de ignição e coloque-a na posição ON. Se a transmissão estiver na posição neutra, a lâmpada indicadora de ponto morto está acesa.

AVISO

Tenha o hábito de engatar a mudança neutra e pressionar firmemente a manete da embraiagem antes de ligar o motor. Isto pode impedir o avanço do veículo em caso de engano na engrenagem. Prima o botão de arranque elétrico para ignição. Nunca rode o punho do acelerador ao premir o botão de arranque.

NOTA

Após a ignição do motor, liberte imediatamente o botão de arranque, para evitar efeitos adversos para o motor. Se o motor não arrancar após 5 segundos, aguardar 10 segundos antes de fazer outra tentativa para evitar danificar a bateria. Em caso de falha no arranque do motor após duas ou três tentativas, rodar o acelerador durante 1/8 ou 1/4 de volta e tentar novamente.

Um motociclo não utilizado durante muito tempo e uma atomização deficiente do combustível pode resultar em dificuldade no arranque. Neste caso, não rodar o punho do acelerador, mas sim repetir o arranque.

AVISO

O gás monóxido de carbono é venenoso. Nunca ponha o motor em funcionamento numa sala com pouca ou nenhuma ventilação. Nunca deixe o motociclo sem vigilância com um motor em funcionamento.

Precaução

Não deixe o motor funcionar durante muito tempo sem conduzir, caso contrário o motor pode sobreaquecer, causando danos nas peças internas ou cromagem do sistema de escape.

Comece a conduzir o motociclo

Precaução:

O motor deve arrancar com a transmissão em posição neutra, a embraiagem engatada e o condutor em posição normal de condução.

Pressionar firmemente a manete da embraiagem, esperar um pouco, pressionar a alavanca de velocidades para engatar a primeira mudança, rodar lentamente o punho do acelerador para si e soltar lentamente a embraiagem. Quando a embraiagem estiver engatada, o veículo irá avançar.

Para engrenar numa velocidade mais elevada, primeiro desacelerar um pouco, soltar o acelerador e, ao mesmo tempo, pressionar a manete da embraiagem, mudar a alavanca de velocidades para a próxima posição de velocidade mais alta e soltar a embraiagem, rodando ligeiramente o acelerador. Desta forma, a mudança mais alta é engrenada gradualmente.

NOTA

Para condução a alta velocidade, evite sempre libertar o acelerador repentinamente. É aconselhável esperar algum tempo quando o motor estiver a funcionar a 3000-5000rpm antes de soltar totalmente o acelerador.

Caixa de velocidades

A caixa de velocidades permite que o motor funcione sem perturbações dentro do intervalo normal de funcionamento. A relação da caixa de velocidades é cuidadosamente ajustada ao desempenho do motor. O condutor deve seleccionar as velocidades adequadas às condições gerais, mas não deve utilizar a embraiagem para efeitos de controlo de velocidade. Para desacelerar, passe para uma mudança baixa que permita que o motor funcione dentro de uma gama de velocidade normal.

Precaução:

1. Em nenhuma engrenagem a rotação do motor deve situar-se dentro zona vermelha do conta-rotações.

Conduzir numa encosta

2. Para passar de uma mudança alta para uma baixa, controlar a velocidade dentro de um limite seguro. Caso contrário, a aceleração abrupta (aumento súbito da velocidade do motor) poderá ocorrer, causando impactos nas mudanças, desgaste das peças ou desequilíbrio excessivo do veículo. É perigoso!

Subir encostas:

- Ao subir um declive íngreme, o motociclo pode desacelerar devido a uma potência insuficiente. Então, mude imediatamente para uma velocidade baixa para permitir que o motor funcione com uma potência normal. Tenha em atenção que, a mudança de velocidade deve ser feita rapidamente para manter um impulso adequado do veículo.
- Ao descer uma encosta utilize o motor para travar, engrenando uma mudança mais baixa.
- Tenha em mente que, nunca deve descer demasiado rápido numa encosta! Nunca deixe o motor trabalhar a uma velocidade muito alta durante muito tempo.

Utilização do travão no método de estacionamento

- Rodar o punho do acelerador para fora para fechar completamente o acelerador.
- Aplique, simultaneamente, os travões dianteiro e traseiro com firmeza.

Utilizar a caixa velocidades para abrandar

- Antes de parar o motociclo, pressione firmemente a manete da embraiagem, passe para a mudança neutra e observe o respetivo indicador de mudança neutra para ter a certeza a engrenagem está engatada.

AVISO

Quanto maior a velocidade de condução do veículo, mais longa será a distância de travagem. Certifique-se que mantém uma distância adequada de travagem correta entre si e o veículo ou objeto à sua frente.

Um condutor inexperiente recorre sempre apenas ao travão traseiro. Isto provocará um desgaste prematuro e uma distância de travagem demasiado longa.

É perigoso utilizar apenas o travão dianteiro. Isto pode causar despiste e descontrolo do veículo. Em estrada molhada ou outra superfície de estrada muito polida tenha o cuidado de aplicar o travão suavemente. A travagem brusca tanto em piso irregular ou polido é muito perigosa.

O motociclo deve ser estacionado em terreno estável e plano. Para estacionar num declive suave, utilize o descanso lateral e engrene a primeira mudança para impedir o deslizamento.

Lembre-se de mudar para a mudança neutra antes de ligar o motor. Gire o interruptor de ignição para a posição OFF para desligar o motor.

Remova a chave do interruptor de ignição e bloqueie a direção por razões de segurança.

CAPÍTULO 8

INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO

O quadro seguinte especifica os intervalos de manutenção expressos em distância percorrida ou meses, dependendo do que surgir primeiro. No fim de cada período pondere a realização da revisão/inspeção, lubrificação e manutenção. Se o motociclo é normalmente sujeito a uma carga elevada (por exemplo, motor muito pressionado em zonas poeirentas), realize a manutenção com intervalos mais curtos.

O seu revendedor dar-lhe-á dicas complementares de manutenção. Note ainda que, os elementos que compõem a direção, os amortecedores, rolamentos e rodas são essenciais para o funcionamento do veículo e devem ser reparados apenas por profissionais qualificados para o efeito. Para garantir a sua segurança, recomenda-se que confie a inspeção e manutenção ao seu concessionário BULLIT.

Precaução:

Na manutenção periódica, pode ser necessário substituir uma ou mais peças. Para a substituição de peças, é aconselhável a utilização de peças genuínas ou produtos equivalentes. Não importa se tem ou não experiência em manutenção de veículos, os artigos com a marca * devem ser manuseados pelo seu distribuidor ou pessoal de manutenção qualificado. Para os artigos sem a referida marca, pode fazê-lo por si próprio, de acordo com as instruções.

AVISO

Após a rodagem do veículo (no mínimo 1000 km), a manutenção é indispensável para garantir a sua segurança e explorar plenamente o seu desempenho. Efetue a manutenção periódica em estrita conformidade com as instruções dadas neste manual.

Tabela de Manutenção Periódica

Intervalo: com base na leitura do conta-quilómetros ou número de meses	Km	1000	4000	7000	10000	13000	...
	Nº de meses	1	3	6	9	12	
Bateria/Fusível		I	I	I	I	I	
Vela		I	C	R	C	R	
Embraiagem		I	I	I	I	I	
Folga das válvulas		I	I	I	I	I	
Filtro do Ar		I	C	R	C	R	
Tubagem de combustível		I	I	I	I	I	
	Substituir a cada 4 anos						
Óleo e filtro do motor		R	R	R	R	R	
Filtro de óleo (rede)		C	C	R	C	R	
Porca e parafuso de chassis		T	T	T	T	T	
Travões		I	I	I	I	I	
Garfo dianteiro		I	I	I	I	I	
Pneus		I	I	I	I	I	
Corrente de transmissão		I	I	I	I	I	
	Limpar e lubrificar a cada 250km						
Direção		I	I	I	I	I	
Amortecedor traseiro		I	I	I	I	I	
Porca de cabeça, cilindro e parafuso do tubo de escape		T	T	T	T	T	

Nota: Inspeção: I, Ajuste: T, Limpeza: C, Substituição: R

Tabela de Lubrificação

Item/Intervalo	4000	7000	10000	13000	...
Cabo de acelerador	Lubrificante				
Cabo da embraiagem	Lubrificante				
Cabo do velocímetro	-	Massa de lubrificação	-	Massa de lubrificação	
Corrente de transmissão	Lubricular a cada 250 Km				
Punho do acelerador	-	Massa de lubrificação	-	Massa de lubrificação	
Caixa de velocidades e rolamento de roda do velocímetro	-	Massa de lubrificação	-	Massa de lubrificação	
Pedal de travão	Massa de lubrificação ou colocar óleo				
Direção	Lubricular/substituir de dois em dois anos ou a cada 20000 km				

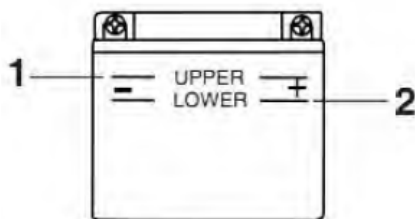
NOTA ESPECIAL:

Realize a verificação e o aperto de acordo com a seguinte folha no distribuidor local ou loja de manutenção especializada.

Bateria

A bateria é colocada sob a carenagem traseira à direita do veículo podendo ser convencional, sem manutenção ou do tipo lítio.

Indicações para utilização de uma bateria do tipo convencional



1. Nível superior

2. Nível inferior

Antes de usar, preencha o eletrólito até um nível situado entre os limites superior e inferior. Durante a utilização, o nível do fluido deve ser conservado entre estes limites.

AVISO

Uma vez a bateria em uso, não deve ser adicionado ácido sulfúrico diluído. Se o nível do fluido descer abaixo do limite inferior, encha com água destilada até ao limite superior. Nunca utilize água da torneira.

Precaução:

Nunca danificar, entupir ou alterar o tubo de ventilação da bateria. Certifique-se de que essa mangueira de ventilação está ligada ao tubo de ventilação da bateria, com a outra extremidade sempre aberta. O tubo de ventilação e a bateria devem ser instalados corretamente.

A polaridade da cablagem da bateria deve ser sempre a correta. Conectar o fio vermelho ao positivo (+) e o fio verde ao negativo (-). Uma conexão incorreta pode danificar o sistema de carregamento e a bateria.

Nota:

Após os primeiros 1000 km e a cada 3000 km, verifique a condição específica de cada célula de bateria pelo seu distribuidor, utilizando um hidrômetro de eletrólito.

1. Segurança

1. O eletrólito contém um ácido forte e nunca deve entrar em contacto com a pele. Ao manusear a bateria, utilize óculos e equipamento de proteção.
2. Se o eletrólito entrar em contacto com os olhos, lave imediatamente com água limpa e corrente durante pelo menos 15 minutos, antes de procurar cuidados médicos.
3. No caso de o eletrólito ser ingerido, beba uma grande quantidade de água ou leite, e depois leite ou óleo vegetal contendo magnésia.
4. Mantenha fora do alcance das crianças.

2. Enchimento eletrolítico

Antes de proceder ao enchimento do eletrólito, remova a bateria do veículo e verifique se o eletrólito está em conformidade com os requisitos de especificação.

Indicação para utilização de bateria de lítio ou livre de manutenção:

Não é necessário o preenchimento do eletrólito antes e depois da utilização da bateria. A fim de prolongar a vida útil, é necessário recarregá-la completamente antes de usar.

NOTA

Independentemente do tipo de bateria, a mesma pode descarregar e a sua potência diminuir drasticamente após um longo período de inatividade. Depois de a remover do veículo e de a carregar totalmente, conserve a bateria num local fresco e bem arejado. Se o motociclo não for utilizado durante um período prolongado, desligue o fio terminal negativo (-) da bateria.

Vela de Ignição

Após os primeiros 1000 km e a cada 3000 km seguintes, deverá remover qualquer depósito de carbono das velas de ignição utilizando uma pequena escova de aço ou um produto de limpeza adequado. Reajuste a folga da vela utilizando um apalpa folgas para a manter entre 0,7 - 0,9 mm. Proceda à substituição da vela de ignição a cada 6000 km.

Ao limpar o depósito de carbono, observe a cor da extremidade em cerâmica da vela de ignição. A cor pode indicar-lhe se a vela de ignição se encontra em boas condições de utilização.

Se uma vela de ignição se mostrar com humidade ou com cor escura, será preferível utilizar uma vela de ignição de menor voltagem. Uma vela de ignição a funcionar de forma regular deve apresentar uma cor cinzento-clara ou amarelo claro. Se uma vela de ignição for muito branca ou mesmo brilhante, significa que está a funcionar em condições de sobreaquecimento. Substitua-a por uma vela de ignição de maior voltagem.

Precaução

A vela de ignição não deve ser excessivamente apertada para evitar que a cablagem da cabeça do cilindro seja danificada. Quando a vela de ignição é retirada evite que quaisquer impurezas entrem no motor através do seu orifício.

A vela de ignição padrão é cuidadosamente seleccionada e adequada para a maioria das operações. Se a vela de ignição mostrar uma cor distintamente diferente, o motor pode estar a funcionar de forma incorreta. Não tente diagnosticar tais problemas sem ajuda especializada. Em vez disso, peça a um concessionário para verificar o veículo.

Por favor note que nenhum outro modelo de vela de ignição é permitido. A utilização de um modelo diferente de vela de ignição pode provocar danos imediatos no motor.

Óleo do motor

Uma vida útil longa do motor depende da utilização de óleo do motor de alta qualidade e da sua substituição regular. A verificação do nível do óleo e a sua substituição regular são operações muito importantes.

Verificar o nível de óleo do motor



Precaução

A janela de óleo do motor mostra o nível de óleo. Quando o nível de óleo está baixo, nunca ponha o motor em marcha. Reponha óleo até o nível de óleo estar imediatamente abaixo do limite superior da janela.

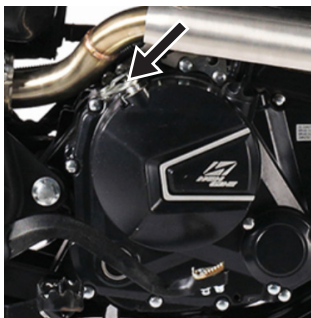
Substituição do óleo do motor e do filtro de óleo

O óleo do motor e o filtro de óleo deverão ser substituídos após os primeiros 1000 km e depois, a cada 3000 km.

A substituição do óleo deve ser efetuada com o motor ainda quente, de modo a drenar completamente o óleo antigo.

O método é o seguinte:

1. Estacionar o motociclo utilizando o descanso central.
2. Retirar a tampa de abastecimento de óleo



3. Remover o budo de drenagem, na parte inferior do motor, para drenar o óleo.

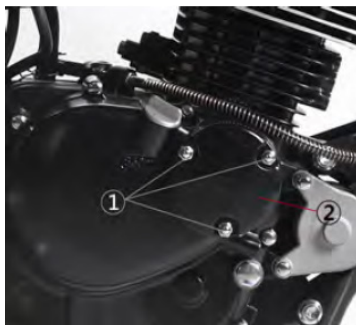
⚠ NOTA

Tenha especial atenção para não remover o parafuso de posição do neutro

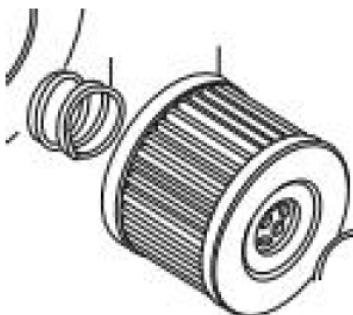


4. Retirar três parafusos da tampa do filtro

1. Porca da tampa
2. Tampa do filtro



5. Remova a tampa do filtro, retire o filtro do óleo e substitua-o por um novo.



Precaução

Inserir a parte aberta do filtro de óleo no motor e verificar se o elemento está firmemente instalado.

6. Antes de reinstalar a tampa do filtro, verificar se existe algum erro na instalação da mola e da junta do filtro de óleo.

Precaução

A junta deve ser substituída por uma nova cada vez que a mola for substituída.

7. Instalar a tampa do filtro e aparafusar na porca. Não apertar excessivamente a porca.

8. Apertar o bujão e abastecer o motor com uma quantidade adequada de óleo, antes de apertar a tampa superior.

9. Ligar o motor e deixá-lo a funcionar ao ralenti durante vários segundos.

Precaução

Verificar cuidadosamente qualquer fuga de óleo à volta da tampa do filtro.

10. Desligar o motor e esperar um minuto antes de verificar o nível de óleo através da janela de óleo do motor. O óleo deve ser mantido na linha "F" (cheio). Se o nível de óleo estiver abaixo da linha "F", reabastecer até atingir a linha "F".

Precaução

Por favor, utilize o óleo de motor recomendado em "Instruções sobre combustível e óleo de motor".

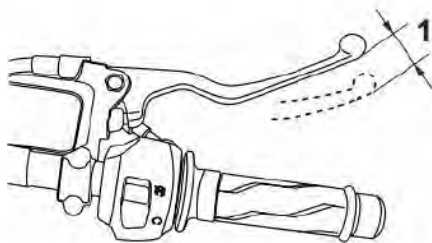
⚠ AVISO

O travão está relacionado com a segurança pessoal e deve ser mantido em boas condições.

Se o sistema de travagem necessitar de reparação, recomenda-se vivamente que o trabalho seja feito pelo seu revendedor. Estão equipados com ferramentas e técnicas completas e capazes de o fazer de uma forma segura e económica.

Travão dianteiro

Para o travão, a distância do estado natural à acção de travagem é conhecida como "curso livre". O travão dianteiro é um travão de disco, a folga de travagem medida no suporte da alavanca deve ser de 2-5,0mm (0,08-0,10in).



1. Folga da manete do travão

O sistema de travagem hidráulico deve ser verificado diariamente, como se segue:

1. Verificar a existência de fugas no sistema de travagem da roda dianteira.
2. Verificar se existem fugas ou fissuras no tubo de pressão de óleo.
3. A manete de travão dianteiro deve ter uma certa força de mola traseira.
4. Verificar as condições de desgaste da pastilha de travão da roda dianteira.

Precaução

O sistema de travão de disco é um travão de alta pressão. Para segurança, a substituição do tubo de óleo e do óleo hidráulico não deve exceder o intervalo especificado no calendário de manutenção no manual.

Líquido de travões

⚠ AVISO

É prejudicial se o líquido dos travões for bebido por engano ou entrar em contacto com os olhos ou pele. Se tiver sido bebido por engano, cuspa-o à força. Se entrar em contacto com a pele ou olhos, lavar abundantemente com água limpa e dirigir-se ao hospital.

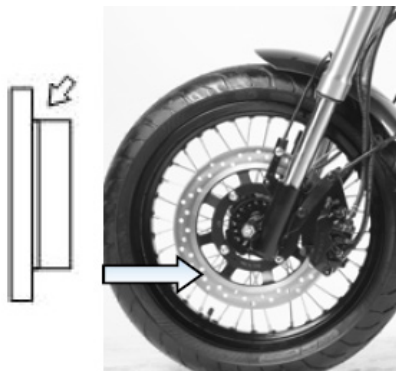
Precaução

O veículo utiliza óleo hidráulico da série etanol. Não deve ser misturado com silicato ou líquido petrolífero. Caso contrário, o sistema de travagem pode ser seriamente danificado.

Nunca utilizar fluido não embalado ou qualquer fluido que tenha sobrado na última manutenção, uma vez que a humidade pode entrar no fluido antigo. Apenas deve ser utilizado fluido de travões SAE J1703. Ter atenção para não salpicar óleo hidráulico para a pintura ou superfície de plástico, de modo a evitar a corrosão.



Ferodo pastilha de travão



O essencial para verificar a pastilha de travão da roda dianteira é ver se a pastilha está gasta até à marca limite. Se o desgaste exceder a marca, a pastilha de travão deve ser substituída por uma nova.

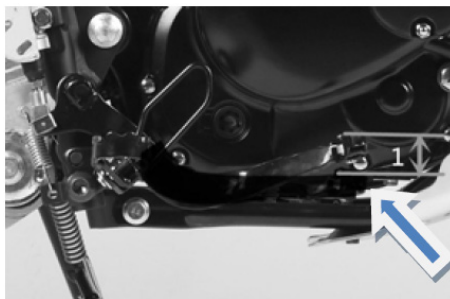
AVISO

Não conduzir imediatamente após a substituição de uma nova pastilha de travão do. Pressionar várias vezes a manete de travagem para permitir a extensão total da pastilha de travão: deste modo a força da mola é restaurada e o fluído dos travões circula normalmente.

Travão traseiro

Ajuste do travão da roda traseira

O travão traseiro é de disco. Consulte os parágrafos relativos ao travão de disco dianteiro para manutenção. A folga do pedal do travão deve medir 3,5-6 mm (0,14-0,24in), como se mostra. Verificar periodicamente a folga do pedal do travão e, se necessário, solicitar a um concessionário que o ajuste.



1 folga

AVISO

Uma folga incorreta do pedal de travagem indica a existência de uma condição perigosa no sistema de travagem. Não utilizar o motociclo até que o travão seja verificado ou reparado por um concessionário.

Silenciador



AVISO

Por favor mantenha-se afastado do silenciador do motociclo após um longo período de condução, para evitar queimaduras.

Fusível



A caixa de fusíveis está localizada perto da bateria, do lado direito do chassis. Um único fusível assegura a proteção de todo o circuito elétrico. No caso de falha elétrica, verifique primeiro se o filamento não está queimado. Neste caso, substitua-o por outro fusível fornecido na caixa prevista para o efeito. Caso contrário, verifique as ligações da tampa do fusível.

Precaução

Substitua sempre um fusível por outro com a classificação especificada. Nunca substitua um fusível queimado por folha de alumínio, arame, ou outros elementos. Se o fusível de substituição queimar pouco tempo depois, o circuito elétrico pode ter uma avaria grave. Contacte imediatamente o seu revendedor.

Substituição de lâmpadas

A classificação das lâmpadas pode ser encontrada no Capítulo 13 Lista de Parâmetros. Substitua sempre uma lâmpada por uma da mesma potência, caso contrário sobrecarregará o circuito elétrico e a lâmpada poderá ser danificada prematuramente.

Precaução

O farol é geralmente constituído por um farol e refletor. Ao substituir a lâmpada, evite tocar no refletor de modo a prolongar a sua vida útil. Ao substituir a lâmpada de um sinal de mudança de direção (pisca), luz traseira ou luz de travagem, não aperte demasiado os parafusos de fixação, uma vez que isto pode danificar a ficha da lâmpada.

Filtro de ar

Se o filtro de ar estiver saturado de pó, a potência de saída pode decrescer e a resistência à entrada pode aumentar; o consumo de combustível também aumentará. Portanto, o filtro de ar deve ser verificado e limpo a cada 3000 km, como se indica a seguir.

Precaução

Se o motociclo estiver a funcionar em condições de pó, o filtro de ar deve ser verificado e limpo com uma maior frequência.

- 1.Retirar a tampa do lado esquerdo.
- 2.Desaparafusar o parafuso da tampa exterior do filtro de ar (1) e retirar a manga do filtro de ar (2).



- 3.Retirar a proteção da caixa do filtro de ar.
- 4.Separar o filtro de ar da caixa.

Precaução

Durante a limpeza do filtro, verificar se o mesmo sofreu algum dano e substituir quando necessário.

Nunca ligar o motor sem o filtro instalado, ou o desgaste do motor pode aumentar.

Limpar o filtro de esponja como se segue:

- 1.Encha um recipiente de tamanho adequado com uma solução de limpeza não combustível. Mergulhar a esponja na solução de limpeza e, em seguida, enxaguar.

2. Aperte a esponja entre as palmas das mãos para remover a solução de limpeza. Nunca torça o filtro, pois isto pode danificá-lo.

3. Mergulhe o filtro no depósito de óleo do motor e depois enxague o filtro com água. A esponja deverá ficar ligeiramente húmida.

Precaução

Antes e durante a limpeza, certifique-se de que o filtro está intacto, se mostrar sinais de desgaste, substitua-o por um novo.

4. Reinstale o filtro na ordem inversa. Certifique-se de que o filtro está firmemente instalado na posição correta e selado de forma fiável.

Precaução

Antes e durante a limpeza, prestar atenção para verificar se o filtro está contaminado, rachado ou danificado. Substituí-lo por um novo quando necessário.

Reinstalar o filtro na ordem inversa. Verificar se o filtro está firmemente fixado na posição correta e selado de forma segura.

Precaução

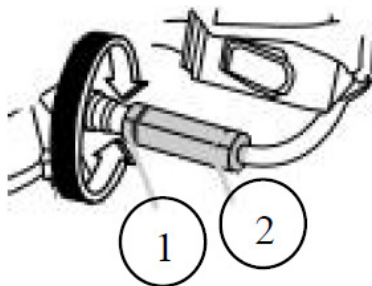
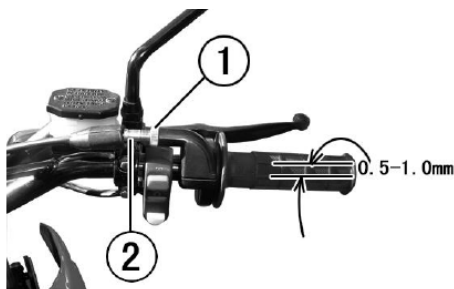
Nunca arranque o motor sem o filtro de ar instalado. O filtro de ar deve ser limpo ou substituído com maior frequência se o motociclo for utilizado em ambientes poeirentos. Nunca arranque o motor sem o filtro instalado, ou o desgaste do motor pode aumentar. Certifique-se de que o filtro de ar está em boas condições de trabalho porque esta peça é essencial para a vida útil do motor.

Precaução

O ajuste do ralenti deve ser efetuado enquanto o motor está totalmente aquecido.

Ajuste do cabo do acelerador

1. Porca de bloqueio
2. Afinador



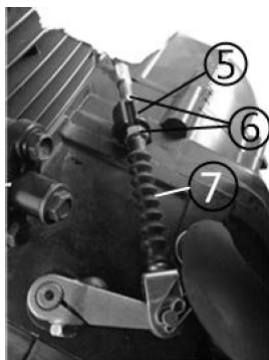
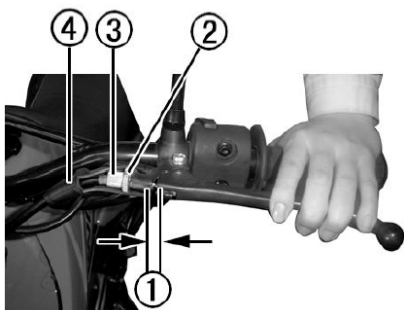
1. Desaperte a porca de bloqueio.
2. Rodar o afinador para obter uma folga do cabo entre 0,5 - 1,0mm.
3. Após o ajuste da folga, apertar novamente a porca de bloqueio.

Precaução

Após o ajuste do cabo do acelerador, verificar o funcionamento do punho do acelerador. A velocidade do motor ao ralenti não deve aumentar devido ao ajuste e o punho deve voltar automaticamente à posição inicial.

Ajuste da embraiagem

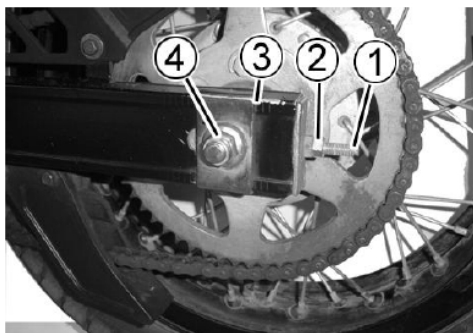
A embraiagem é afinada através do ajuste da tensão do cabo de embraiagem. Antes de desengatar a embraiagem pressionando a manete da embraiagem, a folga do cabo, medida na alavanca da embraiagem, deve normalmente ser de 4 mm. Se o valor medido for diferente, deve proceder da seguinte forma:



Desaperte a porca (2) e rode o anel de tensão da alavanca (3) totalmente no sentido dos ponteiros do relógio. Em seguida, desaparafuse a porca de segurança do anel de tensão

do cabo (6), depois vire o anel (5) numa direção e depois na outra até que o jogo da alavanca atinja cerca de 4 mm. O anel de ajuste da alavanca (3) pode ser usado para ajuste fino, se necessário. Uma vez feito o ajuste, aperte a contraporca (2) e o (6) e envolva-os com a manga de borracha (4).

Ajuste da corrente de transmissão



1. Parafuso de ajuste
2. Contra-porca

3. Marca de alinhamento
4. Porca do eixo da roda traseira

Para fazer o ajuste:

1. Fixe o motociclo no descanso central ou lateral.
2. Desaperte a porca no eixo da roda traseira.
3. Desaperte a contra-porca.
4. Rode o parafuso de ajuste para a esquerda ou para a direita para obter a regulação desejada.

Nota

Ao instalar uma nova corrente, deve verificar a cremalheira. Se necessário, substitua-a. A tensão da corrente de transmissão deve ser ajustada a cada 1000 km, de modo a que a inclinação da corrente esteja entre 20 e 30 mm.

Atenção

A secção fechada (arredondada) do clipe de aperto rápido da corrente deve estar virada no sentido da rotação da corrente.

1. Clipe de libertação rápida da corrente
2. Sentido da rotação

Limpeza e lubrificação da corrente de transmissão

A acumulação de sujidade na corrente de transmissão pode aumentar o seu desgaste. Por conseguinte, é fortemente recomendado limpar a corrente a cada 1000 km recorrendo a um solvente de limpeza e depois aplicar um lubrificante específico para a corrente.

Verificar a pressão do ar dos pneus e o rasto após os primeiros 1000 km e a cada 3000 km a seguir. Além da verificação regular, tenha o hábito de verificar a pressão de ar dos pneus periodicamente, para garantir a máxima segurança e uma vida útil prolongada.

Pressão dos pneus

Uma baixa pressão dos pneus pode intensificar o desgaste do pneu e afetar gravemente a estabilidade de condução, causando dificuldades em mudar de direção. Mas, uma pressão demasiado alta pode reduzir a área de contacto entre os pneus e a superfície da estrada, causando deslizamento das rodas e até mesmo perda de controlo. É necessário manter sempre a pressão dos pneus dentro de um limite especificado. O ajuste da pressão dos pneus deve ser feito sempre que o pneu esteja frio.

Padrão do rasto do pneu

Ao conduzir um motociclo com os pneus demasiado desgastados, a estabilidade de condução diminui e pode perder o controlo. Quando a profundidade do rasto da roda dianteira é reduzida para 1,6 mm ou menos, é aconselhável substituir o pneu. Quando a banda de rodagem da roda traseira for reduzida para 2 mm ou menos deverá substituir o pneu por um novo.

Aviso

Poderão ocorrer problemas se não for utilizado um pneu normalizado. Recomenda-se vivamente a utilização de um pneu normalizado. A pressão correta do pneu é muito importante para o desempenho normal do veículo e para a segurança de condução. Verifique periodicamente o desgaste e a pressão de ar dos pneus.

CAPÍTULO 9

MEDIDAS PARA REDUZIR A POLUIÇÃO

Para reduzir a emissão de gases de escape e a poluição sonora, por favor siga os vários pontos abaixo:

- Utilizar lubrificante para fins especiais
- Utilizar gasolina sem chumbo
- Observar qualquer ruído anormal do motor

CAPÍTULO 10

RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

Se o motor não consegue arrancar, verifique os seguintes itens para localizar a causa.

1. Se existe combustível no depósito de combustível.
2. Se a bomba de combustível não tem saída de combustível.
3. Se for confirmado que a bomba de combustível tem saída de combustível, proceder ao passo seguinte para verificar o sistema de ignição.

Aviso

Nunca permitir que o combustível circule livremente. Recolha-o num recipiente.

Manter o combustível longe do motor quente e do tubo de escape. Durante a operação, manter afastado de qualquer chama ou fonte de calor. É rigorosamente desaconselhado fumar durante a verificação do sistema de combustível. Efectuar o trabalho num local espaçoso.

Ignição

- Remova a vela de ignição e ligue-a ao seu cabo de alta voltagem.
- Rode a chave de ignição para a posição ON com o disjuntor do motor na posição “ ”. Colocar a vela de ignição perto do motor e ligar o motor.
- Se o sistema de ignição estiver a funcionar corretamente, surgirão faíscas azuis entre os eléctrodos das velas; se tal não se verificar, contacte o seu concessionário para reparação.

Aviso

Não realizar a operação anterior com a vela de ignição perto do carburador, uma vez que, poderá resultar um incêndio da combustão do vapor de combustível acumulado no cilindro.

Para evitar a electrocução, recomenda-se que a parte metálica da vela esteja em contacto com a parte metálica do motor do motociclo.

Para evitar o risco de electrocução, os portadores de doenças cardíacas não estão autorizados a realizar esta operação.

Paragem do motor

1. Verifique o nível de combustível no depósito.
2. Verifique o estado da vela de ignição.
3. Verifique o funcionamento do motor em situações de ausência de carga.

Nota

É aconselhável consultar o seu concessionário antes de qualquer operação para resolução de avarias. Se a garantia ainda não tiver expirado, contacte o seu concessionário imediatamente antes de proceder a qualquer reparação.

A manipulação não autorizada durante o período de garantia invalidará os serviços prestados ao abrigo da garantia (consultar o folheto de garantia fornecido pelo revendedor autorizado BULLIT). Em caso de avaria, contacte um revendedor autorizado BULLIT para um diagnóstico correto.

CAPÍTULO 10: RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

Tabela de Resolução de Problemas do Motor

Avaria		Causa	Solução
Falha de arranque do motor ou vai abaixo facilmente após a sua colocação em funcionamento		Ver a partir de v.2 Diagnóstico e resolução de problemas sem código de falha da Secção 3: Sistema Electrónico de Injeção de Combustível, Capítulo 4	
Funcionamento anormal do motor	Ruido anormal do motor	• Cilindro e pistão seriamente desgastados • Rolamentos de agulha • Ignição prematura • Excesso de depósito de carbono na câmara de combustão • Vela de ignição sobreaquecida	• Substituir o cilindro e o pistão • Substituir o rolamento e as peças relacionadas • Ajustar o tempo de ignição • Limpeza do depósito de carbono • Substituir a vela de ignição
	Funcionamento instável do motor	• Água ou sujidade no carburador • Passagem de combustível obstruída • Fuga no cárter • Ligação entre carburador e motor com fugas • Mistura de combustível demasiado rica ou demasiado pobre	• Limpar o carburador • Limpar ou substituir o tubo de combustível • Substituir vedante • Apertar o parafuso • Ajustar carburador
	Sobreaquecimento do Motor	• Condução em marcha lenta durante um longo período de tempo • Condução com excesso de carga ou condução prolongada com carga pesada • Mistura de combustível demasiado rica ou demasiado pobre • Óleo de motor de fraca qualidade ou óleo de transmissão insuficiente • Embraiagem a patinar • Corrente demasiado apertada • Travão bloqueado	• Mudança de engrenagem e tempo de controlo • Controlo de carga transportada e repouso periódico • Ajustar carburador • Substituir por óleo de motor certificado e abastecer de óleo a caixa de transmissão • Ajustar folga ou substituir embraiagem, revestimento de fricção e mola • Ajustar a tensão • Ajustar a folga do travão

CAPÍTULO 11

MÉTODO DE ARMAZENAMENTO

A não utilização prolongada do motociclo durante o inverno ou outras estações e circunstâncias requer operações específicas que necessitam de materiais, equipamento e técnicas adaptadas a cada uma.

Motociclo

Se o veículo não for utilizado durante um período prolongado, realize as seguintes operações antes de o armazenar. Lave o veículo e estabilize-o com a ajuda do descanso lateral, em terreno duro e plano. Gire o guidador para a esquerda e bloqueie a direção. Retire a chave da ignição e escolha um local adequado para o armazenamento a longo prazo. Antes de o reutilizar, proceda a uma inspeção completa para certificar-se do bom desempenho de todo o sistema.

Combustível

Antes de parar o motociclo, esvazie o depósito de combustível. A gasolina é altamente inflamável e pode mesmo tornar-se explosiva em determinadas condições. Nunca deixe o motociclo próximo de uma fonte de calor. Nunca estacione num local que contenha materiais altamente inflamáveis (grãos, carvão, algodão, etc.): o combustível no depósito pode provocar um incêndio caso entre em contacto com as chamas.

Pneus

Encha os pneus até à pressão normal. Mantenha a sua superfície limpa e evite a exposição prolongada à luz solar direta ou humidade. Evite qualquer contacto dos pneus com soluções corrosivas (ácidos, soluções alcalinas e óleo).

Bateria

Se não for utilizada durante muito tempo, retire a bateria e carregue-a completamente antes de a armazenar num local seguro, fora do alcance das crianças. Depois recarregue-a uma vez por mês no Verão e uma vez, de dois em dois meses, no Inverno. Se a bateria tiver de ficar no mesmo local durante muito tempo, carregue-a uma vez por mês.

Etapas de Armazenamento

Se o motociclo estiver equipado com uma bateria convencional, verifique o nível do eletrólito uma vez por mês. Se o nível do fluido for reduzido, complete rapidamente com água destilada ou pura até à marca superior. (Nunca utilize água da torneira).

Mantenha a bateria sempre limpa. Existe um risco de corrosão se o eletrólito for salpicado sobre a carroçaria do veículo ou sobre os terminais e cabos da bateria. Se isto acontecer, lave imediatamente com água limpa e aplique uma camada de massa lubrificante após a secagem.

A falta de energia pode causar dificuldades de arranque, reduzir o nível de som da buzina e impedir os sinais de mudança de direção de funcionar. Carregue imediatamente a bateria durante 15 a 20 horas.

Note que o armazenamento prolongado de uma bateria descarregada pode danificá-la.

Se os terminais estiverem cobertos com um depósito branco, a bateria atingiu o seu tempo máximo de funcionamento e a potência fornecida será baixa.

O volume do eletrólito estará abaixo da marca mínima se o seu desempenho não puder ser repostado após o armazenamento a longo prazo, mesmo após recarregamento.

Reutilização após armazenamento

Passos a seguir:

1. Limpe bem o motociclo.
2. Remova a vela de ignição. Pressione o motor de arranque para deixar o motor funcionar durante alguns momentos antes de reinstalar a vela de ignição.
3. Reinstale a bateria.

Nota

Não se esqueça de ligar o polo positivo antes do polo negativo.

4. Encha os pneus até à pressão indicada na secção correspondente deste manual.
 5. Lubrifique todas as peças, tal como descrito neste manual.
 6. Siga as instruções dadas na secção 6. " Verificações prévias à utilização "
- antes de se fazer à estrada.

CAPÍTULO 12: LISTA DE PARÂMETROS

Modelo	Bullit Hero 250
Parâmetros dimensionais	
Dimensão total (L xW xH) mm	2130X870X1120
Distância entre eixos mm	1480
Diâmetro do círculo de viragem mm	4000
Ângulo do rotor (°)	29
Ângulo de viragem da barra de direção (°) (esquerda / direita)	45
Massa/Volume	
Massa total kg	148
Massa máxima de carga kg	298
Capacidade do depósito de combustível L	15
Motor	
Modelo	172FMM
Tipo	Cilindro único, 4 tempos, ar-refecimento a água
Diâmetro do cilindro x curso mm	72mmx61.2mm
Deslocamento total ml	249.2mL
Taxa de compressão	11.3: 1
Potência máxima e velocidade correspondente kW/(r/min)	19.5kW/9000r/min
Binário máximo e velocidade correspondente N.m/ (r/min)	22Nm /7500r/min
Modo de ignição	ECU
Modo de arranque	Elétrico

Modelo	Bullit Hero 250
Motor (cont.)	
Sistema de lubrificação	Carter húmido
Lubrificante	SAE 10W/40
Combustível	#95 ou superior/ gasolina sem chumbo
Tipo de Filtro de Ar	Filtro de esponja de poliuretano
Modo de distribuição de combustível	EFI
Dispositivo de transmissão	
Tipo de embraiagem	Tipo multi discos em banho de óleo
Tipo de transmissão	Transmissão de 6 velocidades operada por pedal
Taxa de redução primária	2.8
Taxa de redução da fase final	2.857
Relação de transmissão	1ª velocidade: 3.333
	2ª velocidade: 2.118
	3ª velocidade: 1.571
	4ª velocidade: 1.304
	5ª velocidade: 1.115
	6ª velocidade: 0.963
Tipo de Veículo	
Tipo de jante	Raio
Tamanho do pneu Dianteiro/ Traseiro	4.10-18 / 4.60-17
Pressão dos pneus kPa (frente/trás)	225/280
Tipo de travão dianteiro/traseiro	Disco (sistema ABS)
Modo de controlo de travagem (frente/trás)	Travão de mão/pé

Modelo	Bullit Hero 250
Sistema elétrico	
Modelo da vela de ignição	CR8EI
Especificação do farol dianteiro	Semi-fechado 12V 35W/35W
Luz de mudança de direção	12V 0.82W
Luz de presença frontal	12V 5W
Luz de travagem / luz de presença traseira	12V 21W/5W
Luz do mostrador	12V 2W
Amperagem do fusível	15A
Bateria	12V 9Ah
Modelo de buzina	Vibração eletromagnética tipo 12V 3A 105dB(A)
Modelo ou tipo de velocímetro	Eletrónico

Os direitos de autor e o poder final de interpretação do manual pertence à MotoXpert. Nenhuma secção do manual pode ser reproduzida, citada ou reimpressa sem autorização prévia da nossa empresa.

Todas as informações, descrições, imagens e especificações do manual são as mais recentes antes da publicação. Graças a melhorias ou outras alterações, o conteúdo do manual pode diferir das condições reais. A nossa empresa reserva-se o direito de modificação em qualquer altura.

As especificações e parâmetros do produto estão sujeitos a alterações sem aviso prévio!

A configuração do produto e o fornecimento de peças sobressalentes podem variar para diferentes países ou regiões. Para detalhes, consulte por favor o seu distribuidor local!

Distribuição e Fabrico por:
Mooof NV
Rijksweg 440, 8710 Wielsbeke
BÉLGICA
www.bullitmotorcycles.com

Importador



WWW.MOTOXPRT.PT