

**MANUAL DE MONTAGEM E MANUTENÇÃO DOS KITS
DE MOTOR 2 TEMPOS BICIMOTO**



Estrada do Engenho D'água 1330, Box 32, Anil
Rio de Janeiro, RJ, Cep: 22765-240

Contato via telefone:

Rio de Janeiro:	(21) 3072-3333
São Paulo:	(11) 3522-4773
Vitória:	(27) 4062-8307
Belo Horizonte:	(31) 4063-8307
Curitiba:	(41) 4063-7241
Florianópolis:	(48) 4052-8307
Porto Alegre:	(51) 4063-8307
Brasília:	(61) 4063-8307
Salvador:	(71) 4062-7241

E-mail: atendimento@bicimoto.com.br

Atendimento: Seg a Sex das 09:00 às 18:00

LOJA: www.bicimoto.com.br

FÓRUM: www.bicicletamotorizada.net

BLOG: www.bicicletamotorizada.org

CONTEÚDO

KIT BICIMOTO DE MOTOR 2T

Dimensões necessárias para instalação dos Kits Bicimoto 2T

Pontos a considerar ANTES da instalação do Kit Bicimoto 2T

Material necessário à instalação dos Kits Bicimoto 2T

Ferramentas necessárias à instalação dos Kits Bicimoto 2T

Considerações finais antes da montagem

MONTAGEM DO KIT

- Instalando o motor no quadro
- Instalando a coroa na roda traseira
- Instalando o carburador no motor
- Conectando o cabo do acelerador ao punho
- Conectando o cabo do acelerador ao carburador
- Instalando o tanque de combustível e torneira com filtro
- Instalando a manete e o cabo da embreagem
- Instalando a corrente de transmissão
- Instalando o esticador de corrente
- Instalando o escapamento
- Instalando o CDI e fazendo as conexões

COLOCANDO A BICICLETA MOTORIZADA PARA FUNCIONAR

- Questões sobre o abastecimento e a mistura óleo 2T, gasolina
- Colocando o motor para funcionar pela primeira vez
- Colocando a bicicleta motorizada para andar
- Desligando a bicicleta motorizada

MANUTENÇÃO

- Dicas de manutenção
- Conheça melhor o carburador de seu kit Bicimoto 2T
- Especificações do carburador
- Regulando o carburador
- Diagnóstico através da coloração da vela de ignição
- Limpeza do filtro de ar e elemento filtrante

EMBREAGEM E TRANSMISSÃO

- Utilizando o botão trava da manete
- Regulando a embreagem
- Lubrificação do acionador da embreagem
- Regulando o esticador de corrente
- Limpeza e lubrificação da corrente
- Reaperto da coroa

SISTEMA ELÉTRICO

- Cuidados com o sistema elétrico

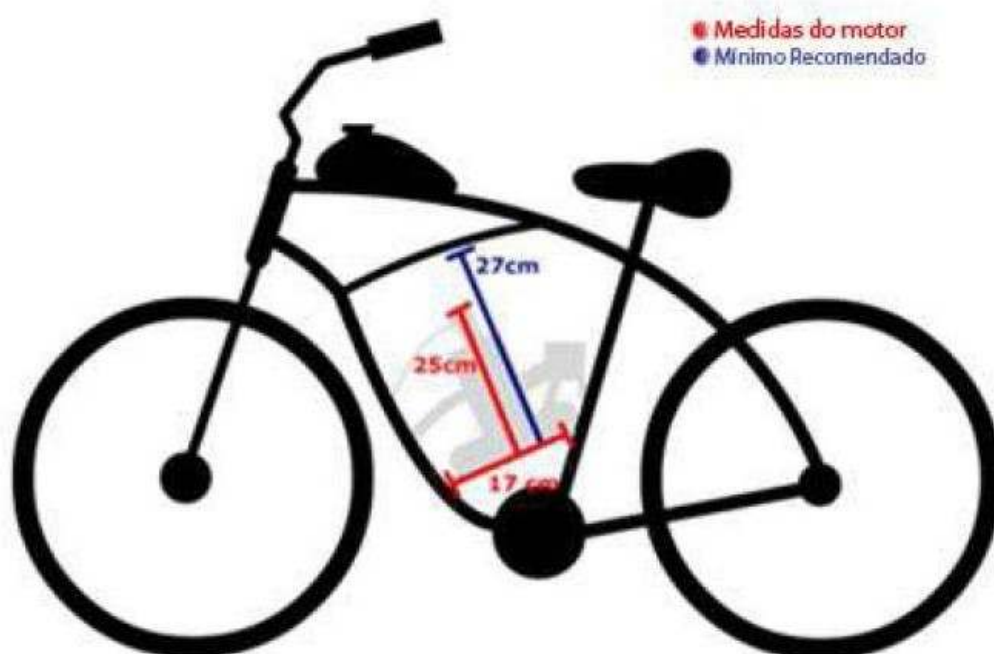
Kit Bicimoto 2T:



- Motor 2T de 48cc ou 80cc com carburador, filtro de ar e vela de ignição.
- Tanque de combustível de 2,5 litros com tampa cromada, torneira com filtro e mangueira de combustível.
- Par de punhos emborrachados um com o corta corrente e a manete do acelerador.
- Cabo do acelerador com conduíte.
- CDI com cabo de vela, cachimbo e suporte de fixação.
- Manete com trava e cabo de embreagem.
- Kit composto de coroa de 44 dentes, sistema de fixação na roda traseira, corrente heavy duty # 415 (passo) e esticador de corrente regulável.
- Sistema de abraçadeiras e parafusos para instalação em quadros normais e oversized.
- Protetor de corrente e o material necessário à instalação.
- Kit de ferramentas composto de chave de vela, sacador de pinhão e vela de ignição extra.
- Escape cromado com silencioso, junta, parafusos de fixação e suporte para fixação ao quadro.
- Manual de montagem e manutenção do kit **Bicimoto 2T**.

Responsabilidade - Utilizar o Kit motor para bicicleta pode implicar em riscos de dano físico ao usuário. O comprador aceita toda a responsabilidade pelo seu uso total ou parcial, e também pela instalação do Kit motor. A loja Bicimoto não se responsabiliza por qualquer tipo de incidente, que possa vir a acarretar qualquer dano pessoal, perda econômica, outras perdas e outros danos de qualquer natureza ao usuário. Não nos responsabilizamos por danos provocados pelo mal uso deste kit motor, ou qualquer outro dano que o seu uso possa vir a acarretar. O comprador é totalmente responsável pela utilização do Kit motor.

Dimensões necessárias para a instalação dos kits Bicimoto de dois tempos:



IMPORTANTE!

Quadros com suspensão traseira não podem ser utilizados.

Em alguns modelos de bicicletas com marchas pode ser necessário retirar o passador de marchas dianteiro.

Bicicletas com freio a disco traseiro instalado do lado esquerdo não podem ser utilizadas, pois deste lado será instalada a coroa do kit.

Bicicletas com freio contra-pedal podem ser utilizadas, mas para isso deve-se fazer um "passe" no furo interno da coroa traseira com um torneiro mecânico. O maior diâmetro

do eixo traseiro do freio contra pedal exige essa adaptação. Existem freios contra-pedal que possuem o eixo grande demais, e assim não é possível a instalação.

Prefira bicicletas novas ou se usadas que estejam em ótimo estado de conservação.

O diâmetro dos aros poderá interferir diretamente no desempenho dos kits. É recomendável a utilização de bicicletas com rodas e aros de 26" polegadas que apresentam ótima performance com estes kits.

Pontos a considerar antes da instalação dos kits Bicimoto de 2 Tempos:

É muito importante verificar a qualidade das peças utilizadas na montagem de uma bicicleta que será motorizada... Devemos nos lembrar que depois de amaciada passará facilmente dos 50Km/h...

Aros - Aros de alumínio de folha dupla ou não, são muito mais leves e resistentes do que aros de aço e ainda tem a vantagem de não enferrujar.

Pneus - Prefira marcas consagradas. Cuidado com as medidas dos pneus já que nem todas as bicicletas podem receber pneus acima das medidas 2.2 na roda traseira.

Cubos - Os rolamentados não requerem manutenção, tem rolar mais suave e muito mais durabilidade do que os cubos que utilizam "colar" de esferas.

Raios - Considerando o peso adicional do kit, a maior velocidade alcançada e principalmente a forma como a coroa da transmissão é fixada diretamente nos raios da roda traseira é aconselhável que a roda seja montada com raias duplas inoxidáveis por profissional competente. Raios comuns também servem, porém serão mais frágeis.

Freios - Jamais monte seu kit em uma bicicleta equipada com freios V-brake de plástico já que estes sofrem torção e perdem rapidamente a eficiência. Prefira freios de alumínio de marcas consagradas.

Guidão - Os de estilo cruiser que são ligeiramente mais altos e mais abertos dos que os normalmente utilizados em mountain bikes e oferecem mais conforto, melhor controle e não reagem tão rápido aos movimentos proporcionando uma pilotagem suave.

Selins - Os selins devem ser dos modelos mais largos e preferencialmente equipados com molas. Selins estreitos de bicicletas speed são muito duros e extremamente desconfortáveis.

Iluminação - É recomendável instalar farol dianteiro e luz de posicionamento na traseira. Podem ser alimentadas com dínamo, pilhas ou ligados diretamente ao magneto de sua 2T (fio branco + e fio preto – limitado a **6V – 3W**), mas não deixe de instalar um sistema de iluminação.

Velocímetros - Analógico ou digital serão suas opções. Novamente evite velocímetros digitais "genéricos" já que por falta de qualidade na blindagem tendem a sofrer interferência do motor e marcar as informações incorretamente quando não, deixam de funcionar por completo.

Material necessário à instalação dos kits Bicimoto de 2T:

- Fita isolante para isolamento do chicote elétrico.
- WD-40, óleo lubrificante ou similar, pois facilita a colocação dos punhos.
- Gasolina e óleo dois tempos mineral para abastecimento após a montagem.
- Uma folha de lixa de ferro grossa para fixação do esticador de corrente à balança traseira.

Ferramentas necessárias à instalação dos kits Bicimoto de 2T:

- Duas chaves de boca ou estria de 10mm.
- Chave de fenda e Phillips.
- Alicates universais (sempre é útil).
- Chave Allen para os parafusos do manete do acelerador.
- Arco de serra de aço rápido caso deseje cortar os parafusos das braçadeiras após a instalação para melhor acabamento.
- Tesoura.
- Braçadeiras plásticas para prender os fios ao quadro.

Considerações finais antes da montagem:



IMPORTANTE!

Uma bicicleta convencional alcança velocidades em torno de 20 a 30Km/h em condições normais de uso. Uma bicicleta motorizada chega aos 60Km/h após o período de amaciamento.

Uma bicicleta motorizada se aproxima mais de uma moto do que de uma bicicleta. Logo, pilote com responsabilidade, sempre utilize equipamentos de segurança e obedeça as Leis de Trânsito.

Monte o seu kit exatamente como explicitado neste manual sob pena de danos e perda da garantia.

A utilização deste tipo de veículo é vetada em Rodovias Federais. Verifique a Legislação de sua região sobre outros aspectos que envolvam bicicletas motorizadas.

A Bicimoto não recomenda a utilização de bicicletas motorizadas por menores de 16 anos e mesmo estes devem ser supervisionados por maiores responsáveis.

A montagem do kit requer conhecimentos básicos de mecânica e elétrica e a utilização de ferramentas. Se não se sentir confortável recorra a um profissional qualificado.

Instalando o motor no quadro:

Posicione a bicicleta em um lugar amplo e iluminado.

Abra o kit e separe todas as peças.

Separe também as ferramentas e materiais que precisará durante a instalação.

A primeira coisa a fazer é instalar as braçadeiras de fixação ao motor.



- 1- Prenda a chapa metálica diretamente (1) à base do motor usando 2 dos parafusos fornecidos com o kit. Lembre-se de usar arruelas e arruelas de pressão. O lado côncavo deve ficar voltado para o quadro.
- 2- Tire as porcas e arruelas das duas braçadeiras. Encaixe-as por baixo do quadro nos orifícios da placa (2) e recoloque primeiro a arruela lisa, depois a de pressão e por fim a porca.



Veja a posição correta do motor no quadro na imagem ao lado.

Na parte de trás do motor existe mais uma braçadeira com duas porcas. Retire as porcas, arruelas e a braçadeira. Posicione então o motor no quadro. Comece o alinhamento pelo tubo traseiro de forma que o **U** fique perfeitamente alinhado ao quadro. Recoloque a braçadeira, arruela lisa, de pressão e por fim as porcas.

Agora você deve apertar todas as porcas fixando o motor no lugar.



IMPORTANTE!

Evite apertar excessivamente para não espanar as porcas, parafusos ou mesmo quebrar a carcaça do motor.

Dependendo do diâmetro dos tubos do seu quadro pode ser necessário serrar um pedaço da rosca da braçadeira que fica embaixo do motor. Para serrar o parafuso use um arco com serra de aço rápido.

Instalando a coroa na roda traseira:

O kit de instalação da coroa é composto de:



- Coroa de 44 dentes.
- Três meias luas de metal.
- Dois anéis de borracha.
- Nove parafusos e porcas com arruelas.

Retire a roda traseira da bicicleta do quadro.

Pegue um dos anéis de borracha e corte entre os furos de forma que ele possa passar pelo eixo traseiro



Encaixe o anel de borracha no eixo traseiro como mostra a imagem ao lado.

Coloque o segundo anel pelo lado externo do eixo como mostra a imagem ao lado.



Sobre este anel coloque a coroa e encaixe os nove parafusos fornecidos com o kit de forma que passem exatamente pelos furos das borrachas já instaladas por dentro e por fora da raiação.



Por dentro da roda encaixe as três meias luas de forma que cada uma fique presa a três dos parafusos. Instale as porcas e com uma chave 10mm segure as porcas por dentro da roda e com outra chave 10mm aperte os parafusos.

Depois de instalados os discos de borracha, a coroa, as meias luas e os parafusos aperte bem sempre verificando se a coroa se mantém centrada em relação ao eixo da roda.

Reinstale a roda no quadro.



IMPORTANTE!

A correta instalação do kit da coroa é crucial para o bom funcionamento de seu kit dois tempos **Bicimoto**.

Coroa desalinhada ou frouxa pode causar rompimento dos raios, desgaste prematuro da relação e vibração quando sua bicicleta motorizada estiver em funcionamento.

Se não se sentir confortável com este procedimento recorra a um profissional qualificado como um mecânico de motos ou bicicletas.

Instalando o carburador no motor:



Conecte o carburador ao coletor de admissão que é esta peça na imagem ao lado. Para este procedimento será necessária apenas uma chave de fenda...



IMPORTANTE!

Não aperte demasiadamente o parafuso sob o risco de quebrar o encaixe do carburador. Aperte com firmeza, mas sem exagero.



Conectando o cabo do acelerador ao punho:

O acelerador de seu kit dois tempos **Bicimoto** funciona exatamente como os utilizados em motocicletas. Uma ponta do cabo vai presa à roldana dentro do punho direito e a outra ponta do cabo vai presa ao pistonete dentro do carburador.

O cabo do acelerador deve ser instalado com o lado que possui regulagem voltada para o punho do acelerador.

Desenrole o cabo, solte os dois parafusos Allen que ficam na parte superior do punho (cuidado para não perder as porcas) passe o cabo do acelerador de baixo para cima e prenda o terminal na abertura existente na roldana plástica marcada em destaque na imagem abaixo.



É aconselhável passar um pouco de graxa na roldana, pois assim seu acelerador ficará macio.

Recoloque o punho no lugar, a tampa e os dois parafusos Allen. Cuidado ao apertar para não quebrar o punho. Teste o acelerador para ver se funciona de forma suave.

Para finalizar atarraxe o **L** do regulador na parte inferior do punho do acelerador.

Conectando o cabo do acelerador ao carburador:

Conduza o cabo do acelerador até o carburador evitando voltas e curvas em excesso para que funcione de forma suave.



Desatarraxe a tampa superior do carburador a peça marcada em destaque na imagem ao lado.

Puxe com cuidado a tampa, o pistão e a mola para fora.

Passe a peça que você acabou de desatarraxar do carburador pela ponta do cabo do acelerador, encaixe a mola na parte inferior da tampa e reserve.

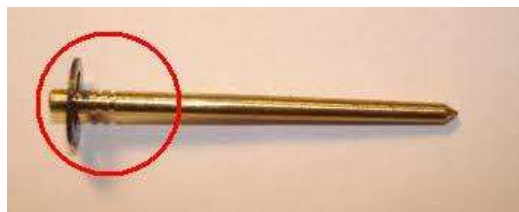
No pistonete, coloque a agulha com a trava em **C** e a trava metálica extra. É assim que deve ficar.

Suspenda a mola e faça com que o cabo do acelerador passe pelo sulco existente na lateral do pistonete se encaixando no rebaixo que fica no final deste sulco. Solte a mola e o conjunto está pronto para ser usado.



IMPORTANTE!

Se o seu conjunto de agulha e travas veio desmontado instale a trava preta em forma de **C** no segundo sulco de cima para baixo na agulha. Esta é a mistura ar combustível ideal para o período de 500Km de amaciamento do motor.



Este procedimento deve ser feito antes de colocar a agulha no pistonete.

O conjunto montado deve ficar assim. Segure a tampa do carburador com uma mão e acelere para ver se o pistonete sobe e desce sem problemas.





Recoloque a tampa no carburador com cuidado, pois existe uma única posição em que o conjunto entra.

O sulco deve ficar voltado para a direita do motor. Dentro do carburador existe um pino guia. Você pode senti-lo com o dedo.

Atarraxe manualmente a tampa do carburador no lugar.



IMPORTANTE!

Deixe o carburador de seu kit dois tempos **Bicimoto** com a trava da agulha posicionada no segundo sulco da agulha até o término do amaciamento ou 500Km de uso.

Esta mistura ar combustível é a ideal durante o processo de amaciamento quando a quantidade de óleo dois tempos é maior e o motor ainda está amaciando.

Caso seja necessário alterar a mistura, isso pode ser feito depois do amaciamento. Lembre-se que ao levantar a trava em **C** a mistura empobrece e ao abaixar a trava a mistura enriquece.

Instalando o tanque de combustível e torneira com filtro:

Abaixo do tanque de combustível existem duas braçadeiras. Solte as porcas e arruelas e remova as braçadeiras.

Posicione o tanque sobre o tubo superior do quadro preferencialmente sobre um pedaço de câmara de ar (para proteger a pintura e diminuir, ruídos e vibração).



Coloque as braçadeiras por baixo do tubo recoloque as arruelas, arruelas de pressão e as porcas.



IMPORTANTE! Cuidado na hora de apertar as porcas para não danificar a solda que prende os parafusos ao tanque.



Instale a torneira de combustível com filtro no tanque atarraxando-a no orifício existente na parte inferior direita do tanque. Escolha a posição que mais lhe agrada e finalize o aperto.

Instale então a mangueira de combustível na e na entrada do carburador.



torneira



Neste ponto nós sugerimos a instalação de um filtro de combustível do tipo utilizado em motos (opcional não fornecido com o kit).

Para isso basta cortar a mangueira ao meio e instalar o filtro com a inscrição **ON** voltada para o tanque e **OFF** para o carburador.

Assim você evita que resíduos do processo de fabricação e pintura do tanque cheguem ao carburador causando entupimento.

Instalando a manete e o cabo de embreagem:

Instale a manete ao lado da manete de freio do lado esquerdo.

Prenda a ponta do cabo com terminal à manete e conduza-a até a lateral direita do motor.



Repare que o kit vem com duas molas, uma mais grossa de proteção térmica para o conduíte e uma mais fina de retorno da embreagem como mostra a imagem ao lado.

A mais grossa deve ser encaixada pelo lado de fora do conduíte exatamente onde entra em contato com a lateral do cilindro evitando assim que o conduíte queime.

Passo o cabo por dentro da guia que fica logo acima do bloco do motor como mostra a imagem ao lado.

Entre a guia e a alavanca de acionamento coloque a mola mais fina de retorno da embreagem.

Solte o parafuso da alavanca de acionamento e passe por dentro do furo o cabo da embreagem.



IMPORTANTE!

Neste momento a embreagem deve ser regulada. A posição da alavanca deve ficar quase paralela em relação à tampa lateral. Com a embreagem corretamente regulada ao acionar a manete a roda traseira deve girar livremente.



A manete da embreagem dispõe de um botão trava (em destaque na imagem ao lado) que mantém a embreagem acionada.

Quando a manete estiver travada a sua bicicleta motorizada poderá ser utilizada como uma bicicleta convencional.

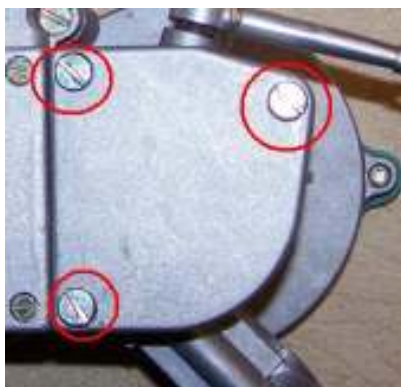
Evite permanecer parado por períodos prolongados de tempo com a embreagem acionada para evitar o desgaste dos pads da embreagem bem como aquecimento excessivo do motor por falta de refrigeração.

Instalando a corrente de transmissão:

A corrente de transmissão heavy duty # 415 de seu kit dois tempos **Bicimoto** vem propositalmente com uma folga de 4 a 5 elos para que desta forma o kit possa ser instalado em diferentes tipos e estilos de quadros e bicicletas.

A corrente vem lubrificada de fábrica e não é necessária a aplicação de nenhum lubrificante adicional antes de sua instalação.





Solte o pino trava para abrir a corrente, retire os três parafusos da tampa do pinhão na lateral esquerda do motor (antes de instalar a embreagem é o ideal) para ter acesso ao pinhão e poder instalar a corrente.

Encoste o primeiro elo em um dos dentes do pinhão e com uma chave de boca gire a porca no sentido anti-horário para que a corrente dê a volta completa no pinhão. Se tiver dificuldades, retire a vela do motor para facilitar o trabalho.

Puxe mais um pouco para facilitar seu trabalho na hora de colocar o elo trava.

Passa a corrente pela coroa e aproxime as duas pontas para ver se será necessário retirar alguns elos. Caso seja necessário para evitar que a corrente trabalhe frouxa é recomendado utilizar uma chave específica chamada "corta corrente" que é utilizada em oficinas de motos ou bicicletas. Se não possuir a chave "corta corrente", pode-se tentar utilizar um martelo e um prego, porém deve-se tomar cuidado para não danificar a corrente. Recomendamos que procure uma oficina de motos ou bicicletas já que é uma ferramenta específica que se faz necessário.

Quando a corrente estiver do tamanho certo una as duas extremidades utilizando o elo trava. A trava em forma de **U** deve ficar com o seu lado fechado voltado no mesmo sentido de rotação da roda.

Instalando o esticador de corrente:

O esticador de corrente do seu kit na verdade tem duas funções. Manter a corrente esticada e servir de guia para a corrente.

Veja a posição aproximada do esticador em relação à balança traseira. Esta posição poderá variar dependendo do tipo de quadro utilizado na montagem de seu kit dois tempos **Bicimoto**.

Sugerimos que entre o quadro e o esticador de corrente seja colocada uma tira (da largura do esticador) de lixa de ferro grossa para que ele fique travado na posição ideal.



Não recomendamos o uso de borracha ou câmara de ar, pois se deterioram muito rapidamente.



IMPORTANTE!

Verifique sempre o aperto do esticador de corrente. Frouxo ele pode entrar na raiação e causar sérios danos.

Instalando o escapamento:



Pegue a junta que acompanha seu kit dois tempos **Bicimoto**, dois parafusos, arruelas lisas e de pressão e o cano de descarga. Coloque a junta entre o bloco do motor e o escapamento e instale os dois parafusos prendendo firmemente o escapamento ao motor.

Instale então o suporte de escape que acompanha o kit. Ele pode ser do tipo cinta como mostra a imagem ao lado

Ou em duas peças como mostra esta outra imagem.



Não utilize sua bicicleta motorizada sem o escapamento. Não retire o silencioso. O motor foi projetado para trabalhar com o silencioso original e alterações podem causar danos ao motor bem como rompimento da garantia.



IMPORTANTE!

Com o passar do tempo resíduos do óleo 2T (carbonização) poderão entupir o silencioso de sua **Bicimoto** causando dificuldades na partida, perda de desempenho e aumento significativo no consumo. Após 2.000Km de uso recomendamos que o escapamento seja limpo.

É absolutamente normal o surgimento de gotas de óleo 2T pingando no escape principalmente durante o período de amaciamento quando a quantidade de óleo 2T misturada à gasolina é maior. Isso não representa um defeito, mas uma característica dos motores 2T.

Para limpar o escapamento utilize Bombril seco. Se aparecerem pequenos pontos de ferrugem aplique WD-40 e remova-os com Bombril lavando com água e sabão em seguida.

Verifique periodicamente se os parafusos de fixação do escape estão devidamente apertados.

Verifique periodicamente as condições da junta que fica entre o escapamento e o cilindro. Se apresentar rasgos ou vazamentos providencie sua troca imediatamente.

Instalando o CDI e fazendo as conexões:



O CDI dispõe de abraçadeira e parafusos e deve ser fixado diretamente no quadro de sua bicicleta. Procure instalar o CDI de forma que o cabo alcance a vela sem ficar excessivamente esticado.

Uma dica é instalar o CDI logo abaixo do tanque de combustível onde ficará mais protegido.

Cuidado para não apertar excessivamente os parafusos e quebrar a cobertura de proteção do CDI.

Com o CDI instalado no quadro é hora de começar as conexões elétricas.

Conexão do CDI com o Motor: O CDI tem dois fios (PRETO e AZUL) que devem ser conectados com os fios (PRETO e AZUL) do motor. As cores são respeitadas para a conexão.

O punho tem dois fios (VERMELHO e PRETO. A cor pode variar dependendo do modelo). O fio VERMELHO deve ser conectado com os fios AZUIS (CDI e motor), e o fio PRETO deve ser conectado com os fios PRETOS (CDI e motor).



IMPORTANTE!

Caso pretenda utilizar o fio BRANCO do motor para conectar algum acessório elétrico como farol dianteiro ou luz de posicionamento lembre-se que o magneto de seu motor gera **6V – 3W**. Se o consumo do acessório instalado for superior a estes valores o motor pode não entrar em funcionamento. Caso não pretenda utilizar o fio BRANCO, o mesmo deve ser isolado com fita isolante.

Utilize fita isolante ou conduíte para proteção da fiação. Mantenha-a longe do cano de descarga.

Questões sobre o abastecimento e a mistura óleo 2T, gasolina:



Abasteça o tanque somente com **GASOLINA COMUM** misturada a **63ML DE ÓLEO 2 TEMPOS MINERAL** pelos primeiros 500KM de uso (período de amaciamento do motor). Após o amaciamento a quantidade de óleo dois tempos deve ser reduzida para **43ML DE ÓLEO 2 TEMPOS MINERAL** por **LITRO DE GASOLINA COMUM**.

- Não utilize gasolina PREMIUM ou ADITIVADA. Abasteça apenas com gasolina comum em um posto de sua confiança.
- Não utilize óleo dois tempos para kart ou náutico.
- Não utilize óleo dois tempos sintético ou semi-sintético nos 500Km iniciais.
- Não misture nada mais, nada menos do que 63ML de óleo dois tempos mineral por litro de gasolina comum no período de amaciamento.
- Faça uso de um medidor ou seringa e preferencialmente misture a gasolina ao óleo dois tempos em um recipiente como uma garrafa Pet e agite antes de abastecer sua bicicleta motorizada.
- Evite armazenar gasolina, pois ela tende a perder o poder de detonação com o passar do tempo.
- Sempre abasteça sua bicicleta motorizada com o motor **FRIO** e **DESLIGADA**.
- As médias de consumo tendem a melhorar após os 500Km de uso (término do período de amaciamento) podendo chegar a médias superiores à 50Km/l.
- Este tanque não possui reserva então mantenha controle sobre o nível do combustível.
- Evite encher o tanque até o gargalo para evitar vazamento de combustível.

- Faça a mistura de óleo 2T e gasolina em um vasilhame (como uma garrafa Pet de 2 litros) e mistura bem **ANTES** de abastecer sua bicicleta motorizada.
- Lembre-se de instalar filtro de combustível (não acompanha o kit) e trocá-lo a cada 500Km rodados.

Colocando o motor para funcionar pela primeira vez:

Levante a alavanca do afogador na lateral direita do carburador.

Se esta é a primeira vez que coloca o motor em funcionamento aperte o botão injetor de combustível que fica do lado esquerdo do carburador por alguns segundos a fim de encher a cuba de gasolina.



Olhe pela mangueira e veja se ela está cheia de gasolina. Não é necessário que a cuba esteja completamente cheia. Pressione e mantenha pressionada a manete da embreagem. Pedale com vigor por 10 ou 15 metros e solte bruscamente a manete da embreagem. Quando o motor entrar em funcionamento volte a pressionar a manete da embreagem e freie completamente.

Espero por aproximadamente um minuto até que o motor chegue à temperatura ideal de funcionamento e desligue o afogador abaixando a alavanca.



IMPORTANTE!

É normal que no início você sinta dificuldades em dar a partida. O motor está novo, ainda amaciando e você está com pouca prática, mas acredite que com o passar do tempo e com mais prática, será muito mais fácil dar partida no motor.

Colocando a bicicleta motorizada para andar:

Com o motor ligado solte aos poucos a manete da embreagem à medida que acelera com suavidade. Uma breve pedalada ajuda a poupar combustível e coloca a sua bicicleta motorizada para andar mais rapidamente.

Acelere sempre com suavidade. Evite ladeiras muito íngremes ou velocidades acima dos 30Km/h durante os primeiros 500Km.

Vá devagar à medida que se acostuma com sua bicicleta motorizada.

Com o motor quente não é necessário acionar o afogador.

No início da utilização de sua bicicleta motorizada a falta de prática poderá causar certa dificuldade para colocá-la em movimento. Com o tempo vira rotina.

Durante os primeiros 500Km (amaciamento) é normal uma certa instabilidade na marcha lenta. Isso não representa defeito.

Desligando a bicicleta motorizada:



A qualquer momento você poderá desligar o motor utilizando o botão amarelo do corta corrente que fica no punho direito ao lado do acelerador.

Pressione a manete da embreagem, pare por completo e bastará um toque no botão do corta corrente para desligar o motor.

Este botão serve apenas para **DESLIGAR** o motor.

Se a sua bicicleta motorizada vai ficar parada por um espaço de tempo superior a 30 minutos é recomendável fechar a torneira de combustível para evitar que afogue.

Dicas de Manutenção:



- Verifique sempre todos os parafusos e porcas. Aperte sempre que necessário e substitua se estiverem enferrujadas.
- Lave com água e sabão neutro usando uma esponja ou pano não utilize mangueira com jato forte, pois isso irá danificar a bobina.
- Se o motor estiver encardido pode limpá-lo com um pincel embebido em gasolina ou querosene. Logo em seguida lave com água e sabão, atentando-se para não danificar a bobina com água.
- Não ande na areia da praia ou próximo à água.
- Não ande em dias chuvosos. Procure abrigo.
- Antes de colocar sua bicicleta motorizada em funcionamento verifique se os pneus e freios estão em ordem.
- Mantenha a corrente de transmissão sempre limpa, esticada e lubrificada.

- Verifique sempre o estado dos parafusos e porcas do esticador de corrente. Se apresentarem ferrugem ou danos substitua-os imediatamente.
- Se andar com freqüência em estradas empoeiradas limpe o filtro de ar a cada 200Km.
- Instale filtro de combustível na mangueira entre o tanque e o carburador. Troque-o a cada 500Km.
- Evite andar por períodos prolongados de tempo em velocidade máxima. Alterne a velocidade sempre que possível.
- Se for fazer um passeio de 2 horas dê um intervalo de 10 ou 15 minutos após a primeira hora.
- Evite ficar parado com o motor ligado por muito tempo já que poderá superaquecer por falta de refrigeração.
- Se a sua bicicleta motorizada ficar parada por mais do que 7 dias abra o dreno da cuba e esvazie o carburador.
- Use óleo 2T mineral de marca e gasolina comum de posto de sua confiança.
- Evite misturar o óleo 2T diretamente dentro do tanque.
- Evite usar o tanque até o final para evitar que sujeira entre na linha de combustível.
- Evite abastecer o tanque até o final para não vazar pela tampa. Recomendamos encher o tanque em até 60% do volume original para evitar vazamentos.

Conheça melhor o carburador de seu kit Bicimoto de 2T:

A correta manutenção do carburador é primordial para o bom funcionamento do motor de sua **Bicimoto**. Partidas mais rápidas, economia de combustível e aceleração suave e linear dependerão de como ele estiver regulado.

Primeiro vamos conhecer o carburador em detalhes...



1- **Parafuso de regulagem do cabo do acelerador** – Esse parafuso faz a regulagem do cabo do acelerador, esticando e afrouxando o mesmo.

2- **Injetor de combustível** – Este botão deve ser pressionado para encher a cuba do carburador de gasolina nas seguintes circunstâncias: Após uma pane seca, após a desmontagem do carburador ou na primeira vez que o motor entrar em funcionamento.

3- **Parafusos de regulagem da marcha lenta** – Como o próprio nome diz este parafuso regula a marcha lenta do motor subindo ou descendo o pistão do carburador.

4- **Parafuso de dreno da cuba** – Caso deseje desmontar seu carburador para uma limpeza mais completa ou a sua Bicimoto vá ficar parada por um longo período de tempo retire este parafuso a fim de esvaziar a gasolina da cuba.

5- **Alavanca do afogador** –

Para cima o afogador está ligado.

Para baixo afogador está desligado.

Utilize o afogador sempre na primeira partida do dia quando o motor estiver frio ou quando sentir forte cheiro de gasolina o que significa que o motor recebeu combustível em excesso.

6- **Entrada de combustível** – A esta entrada deverá ser conectada a mangueira de gasolina que vem do tanque. Sugerimos que entre a torneira de combustível e a entrada do carburador seja instalado um filtro de combustível (não acompanha o kit do motor) afim de que ele retenha as impurezas encontradas no combustível evitando que cheguem ao carburador.



Utilize um filtro de gasolina, ele pode ser adquirido em lojas de motocicletas.

Atenção: Num dos lados existe a inscrição **ON** (entrada da gasolina – conecte à mangueira que vem da torneira de combustível) e do outro **OUT** (saída da gasolina – conecte ao carburador).

7- **Filtro de ar** – O filtro de ar é muito importante já que ele retém as partículas de poeira e poluição que se encontram em suspensão no ar evitando que entrem no carburador. Se a sua Bicimoto é utilizada basicamente na cidade e em ruas asfaltadas proceda à limpeza do elemento filtrante a cada 400Km, no entanto se a sua Bicimoto for muito utilizada em estradas de terra ou no campo reduza o intervalo para 200Km.

Especificações do carburador:

As especificações do carburador podem variar de acordo com os fornecedores. As medidas dos injetores de combustível encontrados são 0,6mm, 0,7mm e 0,79mm. Os melhores resultados são obtidos com injetores de 0,72 e 0,73mm.

Nível da bóia 21mm (altura entre a bóia e a base do carburador)

Diâmetro externo do coletor de admissão 14mm

Regulando o carburador:

Os carburadores fornecidos com os kits **Bicimoto** de motores 2T são muito simples e fáceis de regular, mas muitos encontram dificuldades de encontrar a regulagem correta o que acaba resultando em perda de desempenho, muita fumaça saindo pelo escape e até mesmo carbonização excessiva do pistão se a mistura estiver muito rica, no outro extremo super aquecimento, pistão derretido ou motor travado se a mistura estiver muito pobre.

O problema mais comum é a mistura ficar pobre (mais ar do que gasolina) devido a entradas de ar na junta do coletor de admissão que conecta o carburador ao cilindro ou falta de aperto na braçadeira que prende o carburador ao coletor.

O segundo problema mais comum é a mistura excessivamente rica (mais gasolina do que ar) isto ocorre especialmente após a troca da junta do coletor de admissão. Este tipo de mistura causa perda acentuada de potência a partir da metade do curso do acelerador impedindo que sua Bicimoto desenvolva ou alcance altas rotações, pois o motor estará trabalhando “afogado”.

Nota: Antes de tentar regular seu carburador verifique se a junta entre o carburador e o coletor de admissão encontra-se em boas condições, se o carburador está limpo, se o filtro de gasolina e o filtro de ar estão desobstruídos e se os parafusos do coletor e da braçadeira do carburador estão apertados.

Regulagem:

Existe apenas uma forma de regular estes carburadores. A agulha do carburador possui uma série de entalhes (chanfros) próximo ao topo onde ela fica presa ao pistão que é conectado ao cabo do acelerador.



Estes entalhes (4 entalhes nos carburadores mais antigos e 5 nos mais novos) tem por finalidade a regulagem da mistura do carburador, de forma que o clipe em **C** pode ser retirado e sua posição alterada afim de que a agulha seja levantada (empobrecendo a mistura) ou abaixada (enriquecendo a mistura).

Quanto mais baixa a agulha estiver menos combustível entrará na mistura tornando a mistura mais pobre, quanto mais alta estiver a agulha mais combustível entrará na mistura.

Diagnóstico através da coloração da vela de ignição:

Uma das melhores formas de se verificar a mistura ar/combustível é através da coloração da vela de ignição.

Primeiro coloque o motor em funcionamento até que ele alcance a temperatura ideal de funcionamento, desligue-o e instale uma vela de ignição nova. Ligue a bicicleta motorizada novamente por alguns instantes (uns 2 ou 3 minutos) e pressione o botão do corta corrente para desligá-la.

Retire a vela de ignição e verifique sua coloração.



Mistura muito rica.
Eletrodo preto e molhado de óleo.



Mistura ainda muito pobre.
Eletrodo seco, porém carbonizando.



Mistura ideal.
Vela seca e com cor de "café com leite".

Um dos sintomas mais claros quando a mistura está rica (mais gasolina do que ar) é o chamado "efeito 4 tempos". Isso ocorre quando a mistura ar/combustível está tão rica que o motor só recebe ar suficiente para detonação na segunda revolução do motor isso reduz drasticamente a potência e o motor soa como se estivesse alcançando apenas a metade da rotação (RPM) habitual.

Excesso de fumaça saindo pelo escapamento também é um sinal de mistura muito rica (mais gasolina do que ar).



IMPORTANTE!

A vela de ignição original de sua Bicimoto 2T é uma **Z8C**.

Na falta desta você poderá utilizar uma vela de ignição **NGK B5HS**.

A utilização de vela incompatível pode causar perda significativa de desempenho, dificuldade de colocar o motor em funcionamento e até danos no motor dentre eles furos no pistão.

Limpeza do filtro de ar e elemento filtrante:



A limpeza do filtro de ar é simples e não requer ferramentas especiais.

Para ter acesso ao elemento filtrante utilize uma chave Phillips e retire os dois parafusos indicados na imagem ao lado.

Retire a tampa plástica, a grade de proteção e por fim retire o elemento filtrante que é de espuma. Lave a espuma com detergente neutro, esprema suavemente retirando o excesso de água e deixe secar.

Aproveite enquanto a espuma seca para limpar a tampa do filtro bem como a grade de proteção e a parte interna do carburador. Quando a espuma estiver seca mergulhe-a em óleo 2T ou óleo lubrificante para motores 4T e esprema o excesso. Recoloque-a no lugar, depois a grade de proteção prestando atenção na posição da grade como mostra a imagem abaixo.

Repare no recorte em destaque na imagem ao lado. Este recorte deve ficar voltado para a direita, pois do contrário a tampa não encaixará e o afogador deixará de funcionar. Aqui a grade foi colocada sem a espuma para facilitar a visualização.



Embreagem:

A embreagem dos kits de motor dois tempos **Bicimoto** são acionadas pela manete com trava que acompanha o kit. Normalmente são instaladas do lado esquerdo abaixo ou acima da manete original de freio.

Esta embreagem funciona exatamente como as embreagens de carros e motos, porém com uma significativa diferença já que não existem marchas no motor da bicicleta motorizada. A embreagem serve para colocar o motor em funcionamento bem como para manter o motor em funcionamento quando você parar.

Evite andar com a embreagem levemente acionada o que poderá causar desgaste prematuro dos pads de fricção.

Utilizando o botão trava da manete:

A fim de facilitar a vida do condutor a manete da embreagem é provida de uma trava de pino que tem por função manter a embreagem acionada sem que haja a necessidade de pressionar o manete.



Para utilizar a trava basta pressionar o manete acionando a embreagem e abaixar o pino em destaque na imagem ao lado.

Assim a embreagem ficará travada e a sua bicicleta motorizada poderá ser usada como bicicleta, ou permanecer parada com o motor em funcionamento.



IMPORTANTE!

Lembre-se que o motor de sua bicicleta motorizada é refrigerado a ar apenas quando a mesma se encontra em movimento. Evite permanecer parado por muito tempo com o motor ligado, pois poderá ocorrer super aquecimento por falta de refrigeração causando sérios danos ao motor.

Evite acelerar desnecessariamente o motor quando a embreagem estiver travada. Não deixe o motor ligado sem supervisão para evitar acidentes.

Regulando a embreagem:

Existem basicamente duas formas de regular a embreagem de sua bicicleta motorizada. A primeira através das regulagens existentes na manete (em destaque na imagem abaixo) e na parte superior do bloco do motor (logo abaixo do carburador).



Regulagem da embreagem no manete.

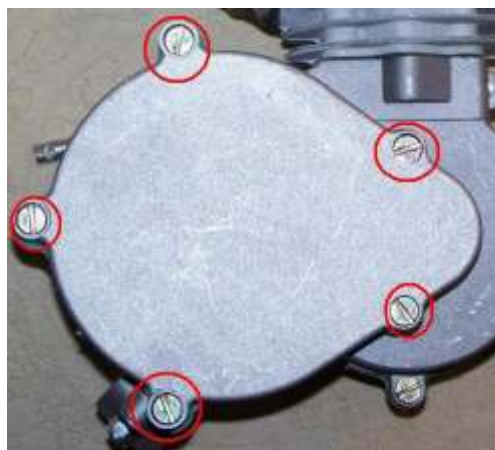


Regulagem da embreagem no bloco.

Estas regulagens servem para reduzir a folga excessiva do cabo que pode ficar frouxo com o uso.

A segunda opção de regulagem da embreagem é feita diretamente na porca central do disco de embreagem. Esta regulagem afeta a maneira como a embreagem reagirá quando o manete for pressionado.

Para ter acesso a esta regulagem é necessário abrir a tampa lateral direita do motor.



Primeiro retire os cinco parafusos marcados na imagem ao lado com uma chave de fenda.

Retire então cuidadosamente a tampa para não danificar a junta.

Guarde os parafusos em local seguro e evite manusear a junta para não danificá-la.

Esta será a visão que você terá ao retirar a tampa lateral direita do motor. Dentro do círculo na imagem ao lado está o regulador da embreagem.

Solte o parafuso de trava e caso deseje mais ação da embreagem e gire o regulador para a direita, caso deseje menos ação da embreagem gire o regulador para a esquerda.



Recoloque o parafuso de trava do regulador e faça um teste. Se por acaso a regulagem não funcionar pode ser a hora de trocar os 15 pads de atrito da embreagem. Se este for o caso retire completamente o regulador girando-o para a esquerda até que saia, em seguida remova a tampa prateada.



Os pads são estes 15 “quadrados” em volta da embreagem. Eles são os responsáveis pelo atrito que faz sua bicicleta motorizada andar quando a embreagem é liberada.

Se os pads estiverem excessivamente gastos a falta de atrito impedirá que a tração chegue ao pinhão e à roda. A embreagem patinará...

O conjunto de pads pode ser comprado em nosso site, ou em nossa loja. **Este serviço requer**

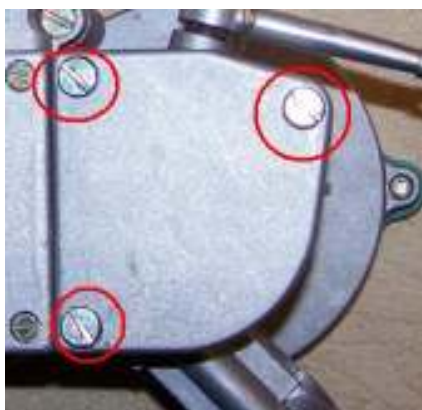
conhecimentos intermediários de mecânica, caso não se sinta confortável procure um mecânico qualificado.

Lubrificação do acionador da embreagem:

Ao acionar a manete de embreagem o cabo puxa uma alavanca que por sua vez empurra um eixo em direção ao conjunto da embreagem para que a mesma desencoste e o motor permaneça em funcionamento “desengrenado”.

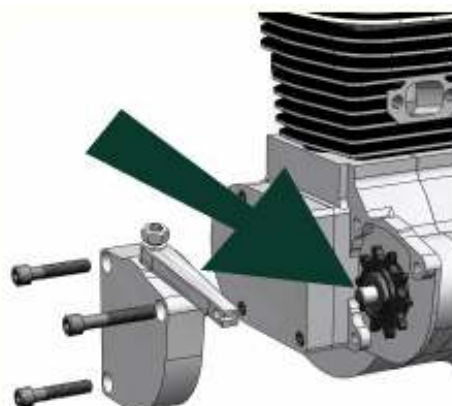
A ponta deste eixo do lado do acionador vem engraxada de fábrica justamente para evitar que o atrito cause ruído. Com o passar do tempo e do uso a graxa tende a se deteriorar aumentando o atrito e conseqüentemente o ruído.

Para solucionar este problema precisaremos abrir a tampa do pinhão que fica do lado esquerdo do motor.



Primeiramente libere o cabo da embreagem afrouxando o parafuso que o prende a alavanca de acionamento.

Em seguida retire os 3 parafusos que prendem a tampa ao bloco do motor. Possivelmente o interior da tampa estará cheio de resíduos de óleo e sujeira logo aproveite a ocasião para limpá-la.



Com a tampa fora utilize graxa limpa para engraxar a parte central do pinhão (indicada pela seta) onde acontece o contato entre o acionador e o eixo evitando assim que o atrito entre os dois cause ruídos indesejáveis.

Tome especial cuidado para não perder a pequena bilha de aço que fica sobre o eixo.

Regulando o esticador de corrente:



Basicamente a regulagem do esticador de corrente se dá pela movimentação da roldana levantando-a (caso a corrente esteja muito frouxa) ou abaixando-a (caso a corrente esteja muito esticada) em direção à corrente.

Para movimentar a roldana basta soltar a porca que a prende ao esticador.

Aproveite que está com "a mão na massa" para verificar os 4 parafusos que prendem o esticador de corrente ao quadro da bicicleta motorizada.

Se estes parafusos estiverem frouxos, com a tração gerada pelo motor o esticador poderá virar em direção aos raios causando danos ou mesmo travando a roda traseira bruscamente.

É muito importante que o esticador de corrente esteja firmemente fixado ao quadro, bem como a porca da roldana esteja bem apertada. Mantenha sempre a roldana perfeitamente alinhada á corrente para evitar desgaste prematuro da mesma.

Limpeza e lubrificação da corrente:

A corrente de transmissão deve ser mantida limpa e lubrificada. Isso evita danos ao pinhão, coroa e ao esticador de corrente bem como prolonga sua vida útil.

Normalmente a corrente pode ser limpa e lubrificada no lugar. Com a embreagem acionada e travada (a roda girará livremente) e a sua bicicleta motorizada no cavalete molhe um pincel em querosene encoste-o na corrente e gire a roda para que toda a corrente seja embebida pelo querosene. Repita este processo quantas vezes for necessário ou até perceber que a corrente está limpa e livre de grãos de terra ou areia.

Gire mais algumas vezes a roda para que escorra o excesso de querosene e aplique óleo fino ou lubrificante de corrente a base de silicone. Este é vendido em formato de spray e pode ser encontrado em lojas de bicicleta.

Caso não tenha acesso a querosene você poderá utilizar um tubo de WD40 que pode ser espirrado diretamente sobre a corrente até que ela esteja limpa. Lembre-se que o WD40 é um desengripante e não um lubrificante...



Dois sprays lubrificantes especialmente desenvolvidos para correntes de transmissão.

OBS: Nunca use graxa ou óleo queimado para lubrificar a corrente.

Reaperto da coroa:

Com o uso e o assentamento natural dos anéis de borracha pode ser necessário um novo reaperto geral.



Utilize uma chave de 10mm pelo lado de fora da coroa para apertar os parafusos e outra chave de 10mm pelo lado de dentro para que as porcas não girem em falso.

Este procedimento será mais fácil se você retirar a roda da sua bicicleta motorizada.



IMPORTANTE!

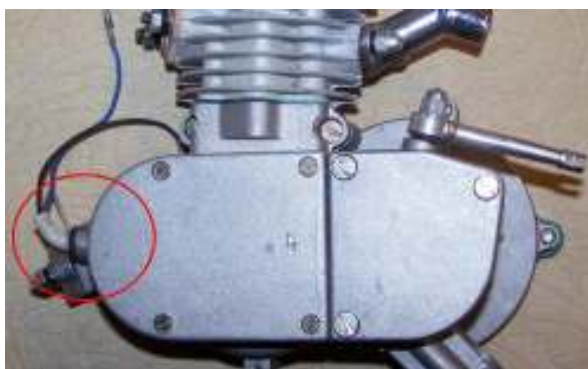
A coroa frouxa pode ocasionar desgaste prematuro da corrente de transmissão ou rompimento dos raios. Verifique periodicamente se todos os parafusos e porcas se encontram em boas condições bem como, se estão devidamente apertados e em bom estado de conservação.

Cuidados com o sistema elétrico:

O sistema elétrico de sua bicicleta motorizada não requer nenhum tipo de procedimento de manutenção o CDI é blindado e o magneto não tem partes que possam ser substituídas, ou ele funciona ou não.

O que pode afetar seriamente o sistema elétrico é o contato com a água.

Seja lavando com mangueira de alta pressão, pilotando em áreas alagadas ou mesmo em dias de chuva forte. O contato com água pode fechar um curto circuito e com isso o motor deixará de funcionar.



Para evitar danos ao magneto de sua bicicleta motorizada sugerimos a aplicação de silicone no orifício de saída dos fios do magneto (em destaque na imagem acima) e também na tampa do magneto (imagem ao lado).

Assim você evitará a entrada de água que poderá oxidar o magneto ou mesmo fazer com que ele perca o aterramento que é feito diretamente sobre o bloco do motor.



Também sugerimos a aplicação de WD-40 diretamente na bobina/magneto, pois além de desengripante, ele evita a umidade protegendo a bobina.

Caso tenha problemas com o CDI ou o magneto sugerimos que sejam utilizadas apenas peças originais **Bicimoto**.



Estrada do Engenho D'água 1330, Box 32, Anil
Rio de Janeiro, RJ, Cep: 22765-240

Contato via telefone:

Rio de Janeiro:	(21) 3072-3333
São Paulo:	(11) 3522-4773
Vitória:	(27) 4062-8307
Belo Horizonte:	(31) 4063-8307
Curitiba:	(41) 4063-7241
Florianópolis:	(48) 4052-8307
Porto Alegre:	(51) 4063-8307
Brasília:	(61) 4063-8307
Salvador:	(71) 4062-7241

E-mail: atendimento@bicimoto.com.br

Atendimento: Seg a Sex das 09:00 às 18:00

LOJA: www.bicimoto.com.br

FÓRUM: www.bicicletamotorizada.net

BLOG: www.bicicletamotorizada.org