

S.I.S. - VEICULOS MOTORIZADOS, LDA.

**MANUAL DE INSTRUÇÕES
OWNER'S MANUAL**

**Saxy
Taxi**



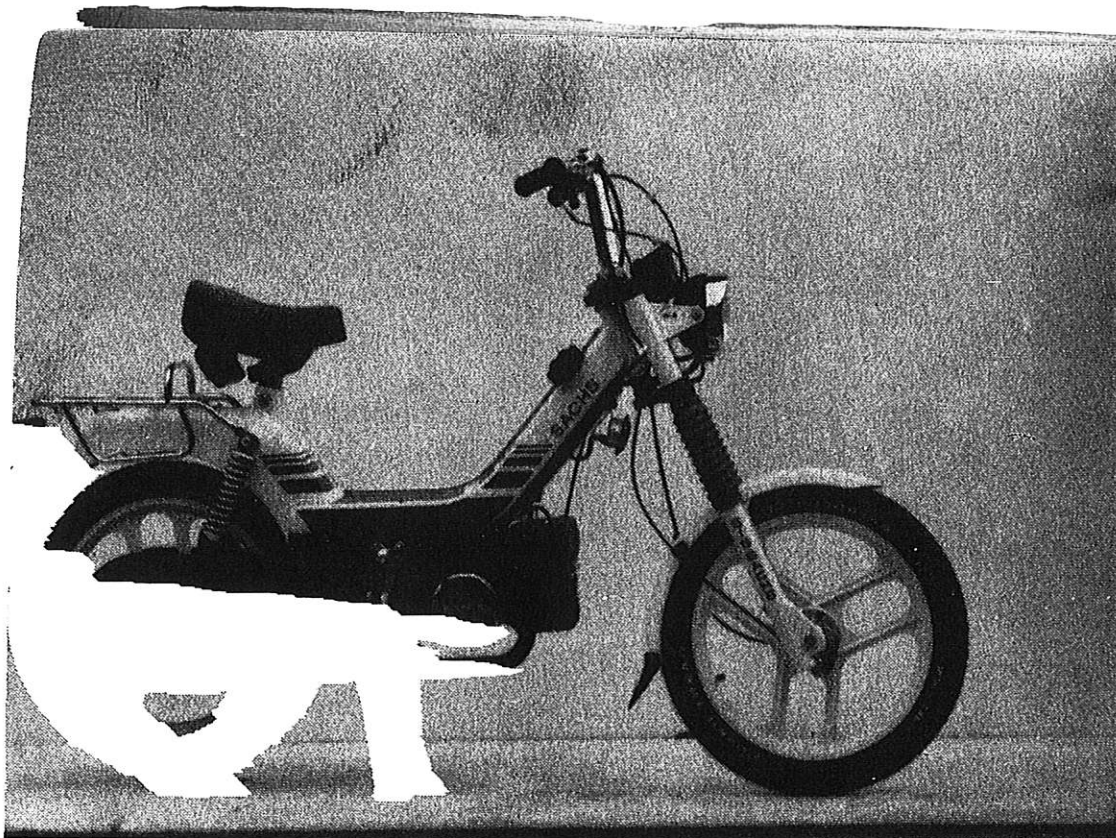


Fig. 1

TAXI (30 MPH)

SAXY (40 Km/h)

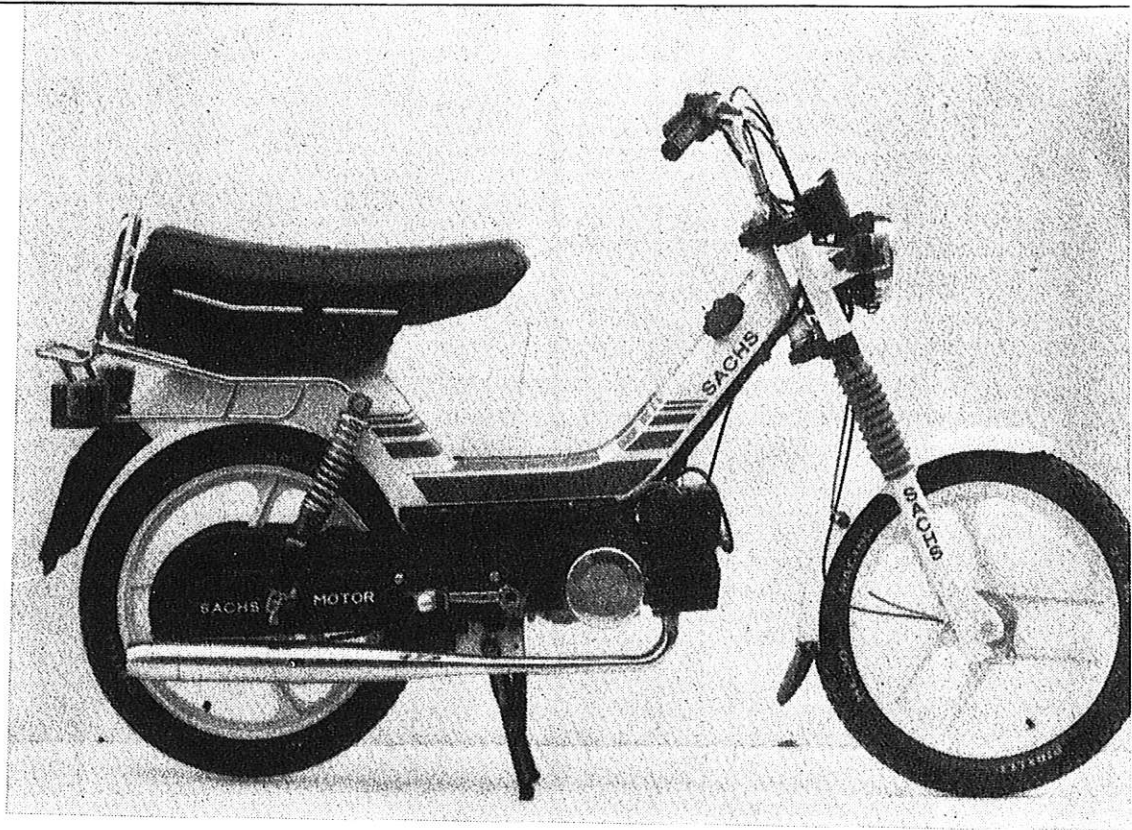


Fig. 2

TAXI LUXE (30 MPH)

SAXY LUXE 40 Km/h)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

	TAXI (SAXY) / TAXI LUXE (SAXY LUXE)
MOTOR: SACHS	505/1 DS / 505/1 DS
CILINDRADA	49 c.c.
DIÂMETRO	Ø 38 mm (1.496 pol.)
CURSO	44 mm (1.731 pol.)
TRANSMISSÃO	Engrenagem Helicoidal
TRANSMISSÃO (LUBRIFICAÇÃO)	300 c.c. de óleo para engrenagem
EMBRAIAGEM	Centrífuga de 3 discos
PINHÃO (MOTOR)	11 Z
IGNIÇÃO	Magneto electrónico 6 V 23/15 W / 6 V 19 - 10/10W
AVANÇO A IGNIÇÃO	1,75 ± 0,25 mm antes P.M.S. (20° 30')
VELA	Bosch W 7 A (W 175 T1) Folga nos electrodos 0,5
ABERTURA DOS ELECTRODOS	0.4 ± 0.05 mm (0.016 ± 0.002 pol.)
CARBURADOR	Bing 85/12/124 Mainjet 58 slide n.º 3

E

D

E

S

J

E

(

TECHNICAL DATA

	TAXI (SAXY) / TAXI LUXE (SAXY LUXE)
ENGINE: SACHS	505/1 DS / 505/1 DS
DISPLACEMENT	49 cc
BORE	∅ 38 mm (1.496 in)
STROKE	44 mm (1.731 in)
TRANSMISSION	Helical Spur Gear
TRANSMISSION LUBRIFICATION	300 cc of Gear Oil
CLUTCH	Three-plate centrifugal clutch with hand operated starting clutch
ENGINE SPROCKET	11 Teeth
IGNITION	Magneto Generator 6 V 23/15W / 6 V 19 - 10 / 10W
SPARK ADVANCE	1.75 ± 0,25 mm (0.068 ± 0.009 in) before TDC 20° 30'
IGNITION POINT GAP	0.016 ± 0,002 in / 0.4 ± 0,05 mm
SPARK PLUG	Bosch W 7 A (W 175 T 1) with SAE connecting nut electrode gap 0,5 mm (0.02 in)
CARBURETTOR	BING 85 / 12 / 124 MAINJET 58 SLIDE N.º 3

	TAXI (SAXY) / TAXI LUXE (SAXY LUXE)
CHASSIS / QUADRO	Chapa de Aço
SUSPENSÃO DIANTEIRA	Forqueta telescópica diam. 30 mm
SUSPENSÃO TRASEIRA	Amortecedores hidráulicos
TRAVÃO DIANTEIRO	Tambor diâm. 90 mm
TRAVÃO TRASEIRO	Tambor diâm. 90 mm
PNEUS	2 1/2 — 16"
PRESSÃO DOS PNEUS	Frente: 28 psi (2,0 bar)
	Trás: 32 psi 35 (2,25 - 2,5 bar)
CORRENTE (1/2" x 3/16")	52,9 pol. (1.346 mm)
CREMALHEIRA	44 Z
DEPÓSITO GASOLINA	5 lts
EQUIPAMENTO ELÉCTRICO	
LÂMPADAS, FAROL	6 V 21 W
FAROLIM, INDICADOR STOP	6 V 4 W 6 V 10 W
CONTA-KM (INDICADOR)	6 V 1.2 W

CF

FE

R

B

B

T

T

I

I

	TAXI (SAXY) / TAXI LUXE (SAXY LUXE)
CHASSIS / FRAME	PRESSED STEEL SHEET FRAME
FRONT WHEEL SUSPENSION	TELESCOPIC FORK DIA. 30 mm
REAR WHEEL SUSPENSION	SWINGING ARM WITH SCHOCKABSORBERS
BRAKES FRONT	FULL HUB BRAKE 3,5 IN/90 MM DIAM.
BRAKES REAR	FULL HUB BRAKE 3,5 IN/90 MM DIAM.
TYRES	2 1/2 — 16
TYRE PRESSURE	FRONT: 28 psi (2,0 bar)
» »	REAR: 32 psi 35 (2,25 — 2,5 bar)
DRIVE CHAIN (1/2 x 3/16)	52,9 in / 1.346 mm
REAR WHEEL HUB CHAIN SPROCKET	44 Z
FUEL TANK	5 LTS
ELECTRICAL EQUIPMENT	
BULBS, HEADLIGHT	6 V 21 W
TAIL LIGHT, STOP LIGHT	6 V 4 W 6 V 10 W
SPEED METER	6 V 1,2 W

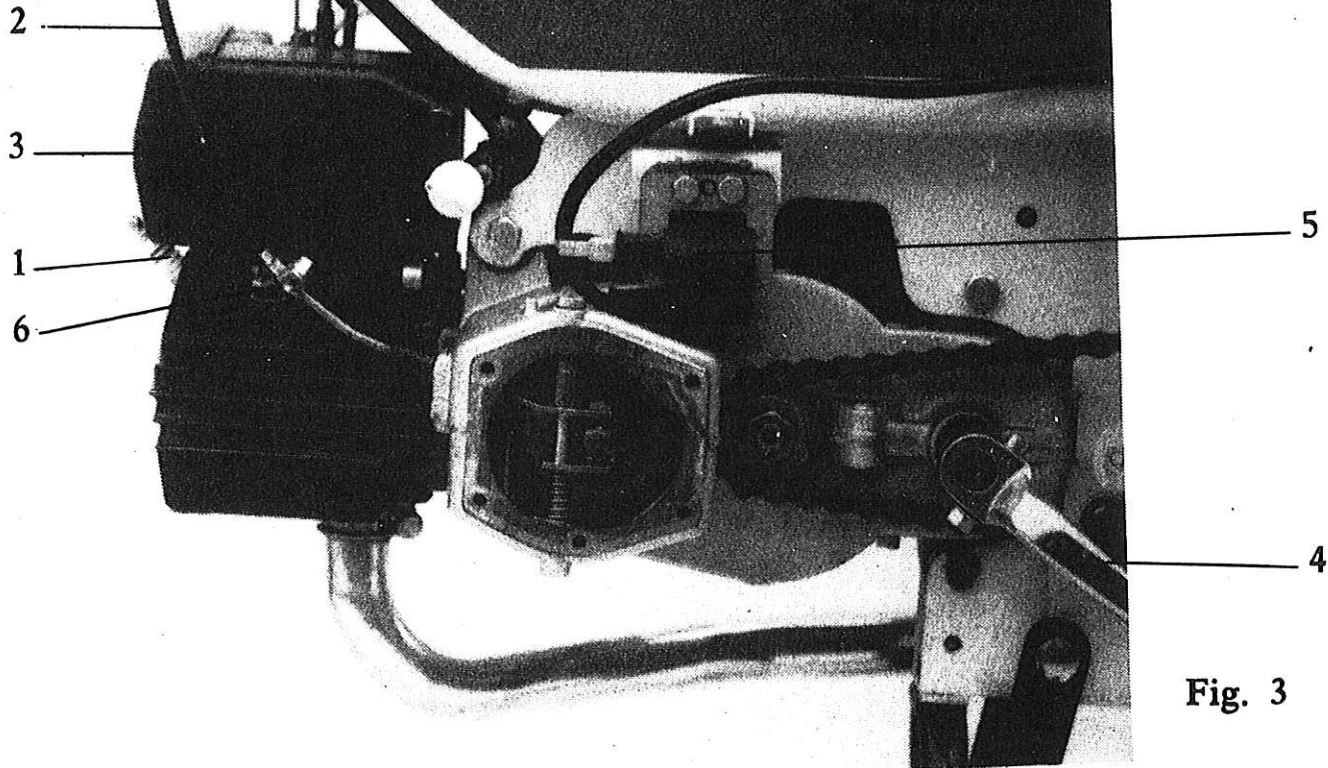


Fig. 3

1. Vela de ignição
 2. Starter e cabo da alavanca descompressora
 3. Filtro de ar
 4. Pedal
 5. Bobina da ignição
 6. Descompressor
-
1. Spark plug
 2. Starter and decompressor lever cable (starter clutch)
 3. Air filter
 4. Pedal
 5. Coil ignition
 6. Decompressor (starting aid)

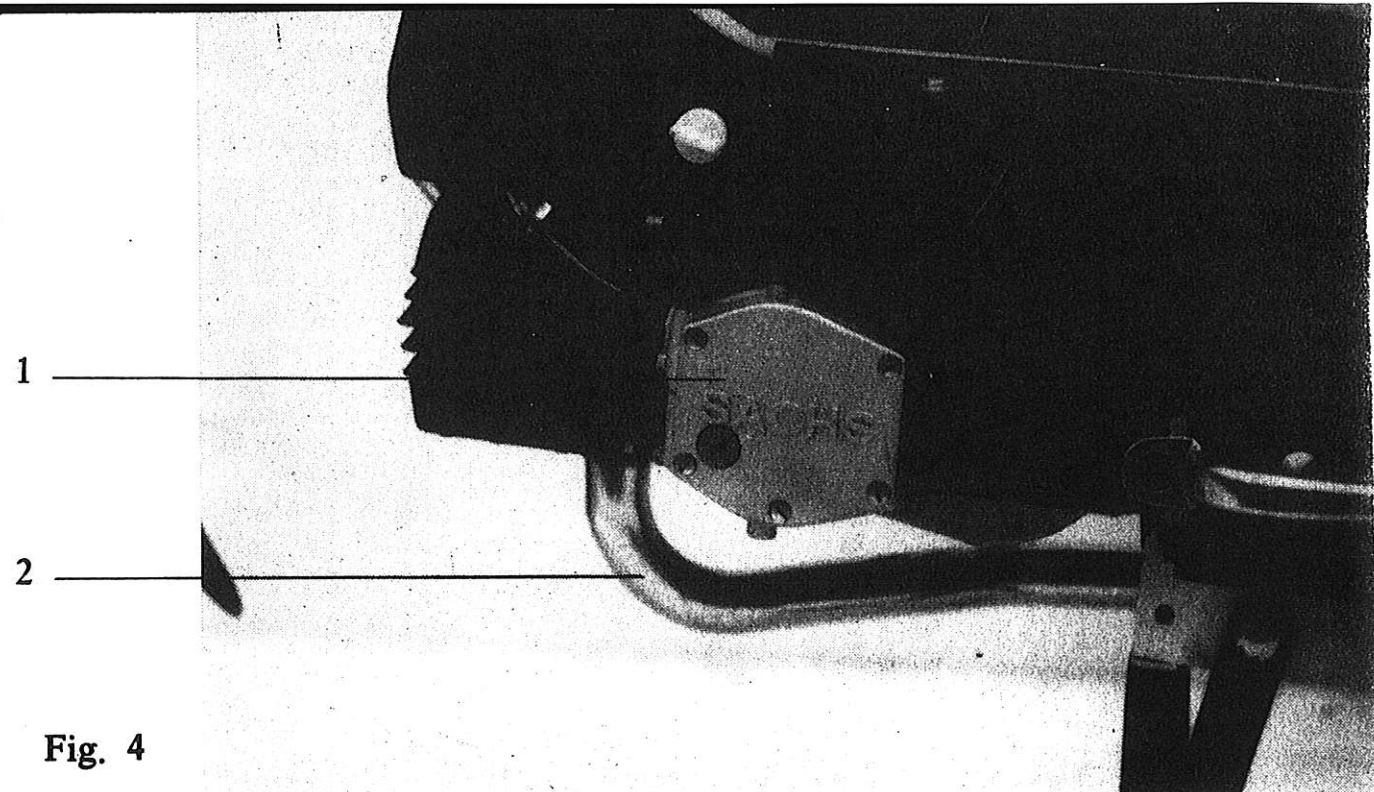


Fig. 4

1. Tampa motor e parafuso de controle de óleo (embraiagem e níveis de transmissão de óleo)
2. Tubo de escape

1. End cover and oil control screw (clutch and transmission oil levels)
2. Exhaust pipe

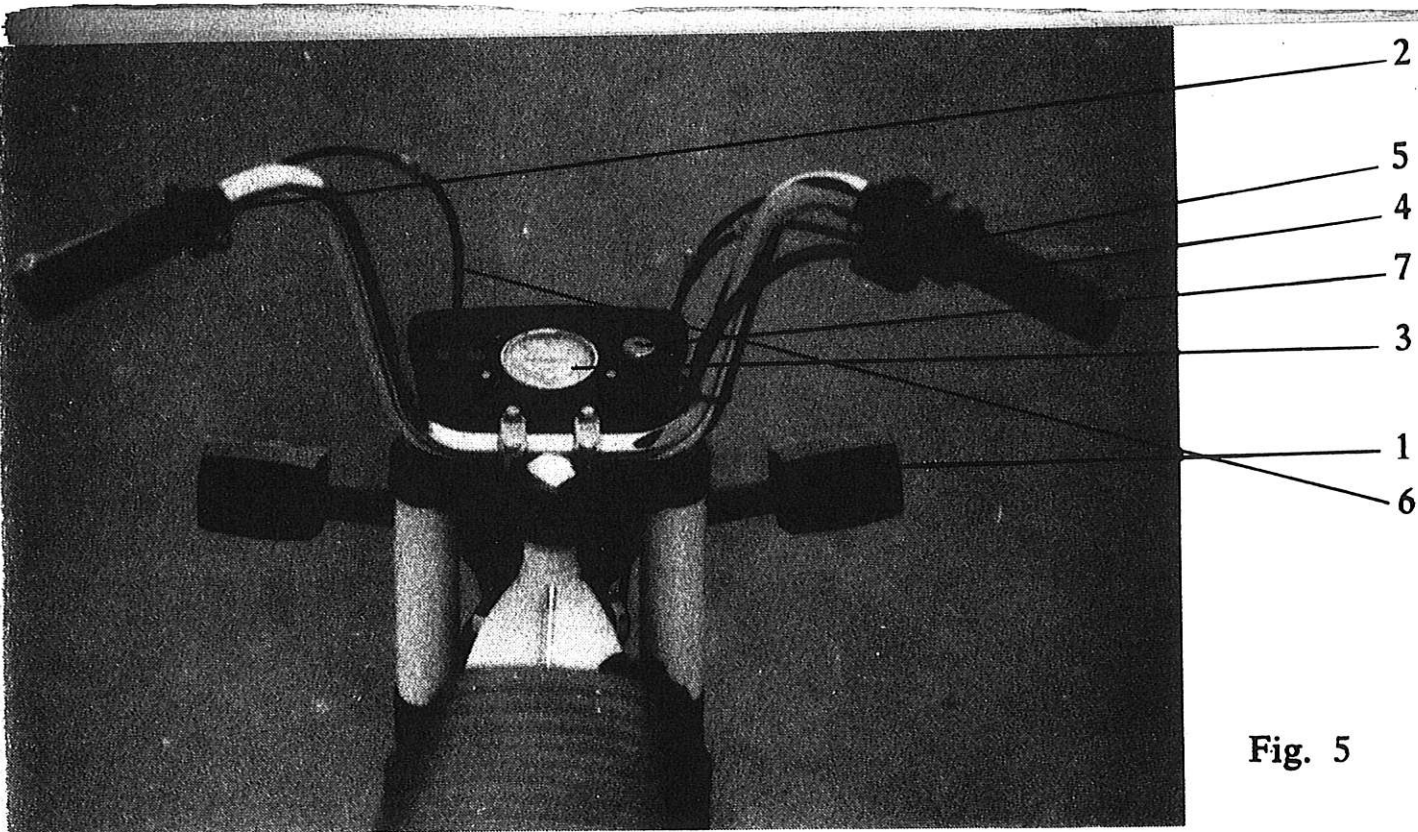


Fig. 5

1. Piscas
2. Punho
3. Conta-quilómetros
4. Punho de gás
5. Comutador de pisca
6. Cabo da embraiagem
7. Chave da ignição

1. Blinker
2. Fixed grip
3. Speedmeter
4. Throttle twist grip
5. Blinker switch
6. Clutch cable
7. Ignition key

1 —

2 —

3 —

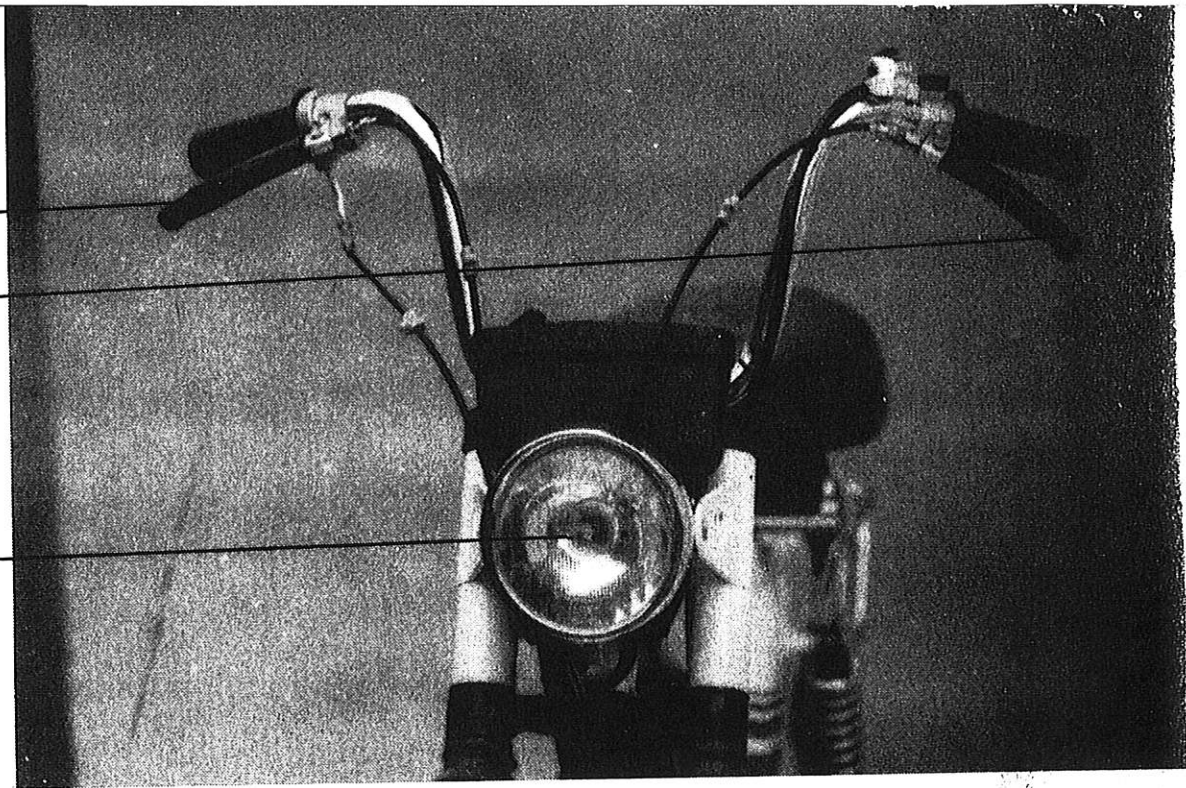
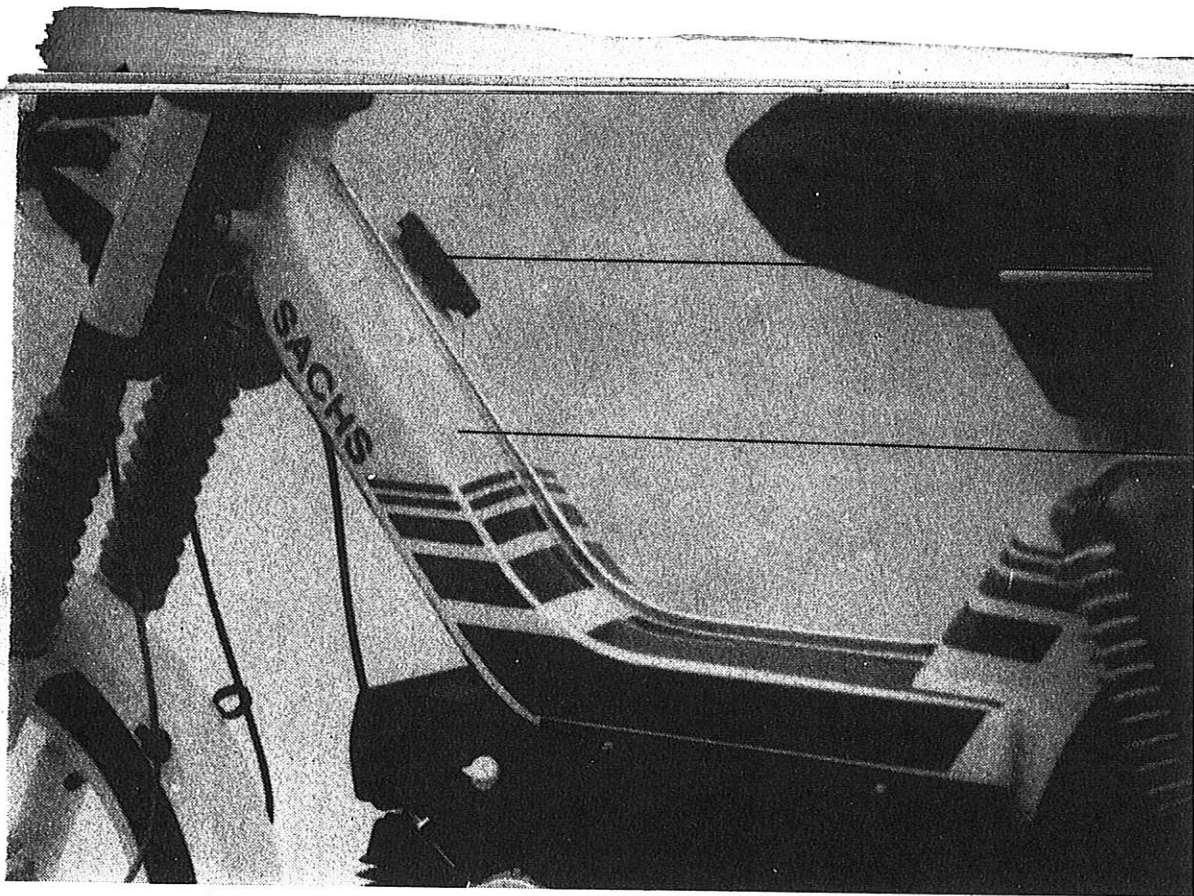


Fig. 6

1. Manete do travão da roda dianteira
2. Alavanca de arranque
3. Farol

1. Front wheel brake lever
2. Lever for starting
3. Headlight



1

2

Fig. 7

DEP
Este
Este
esqu
Para
Não
Com
Óleo
Nota

FUE
The
The
ther
To
Do
Fue
Lub
Not

DEPÓSITO DE GASOLINA

Estes modelos estão equipados com um depósito de gasolina (2) e um tampão (1).

Este tampão foi concebido de tal modo que fecha como se fosse uma baioneta. Por isso, para abrir, volte para a esquerda até parar e só então puxe.

Para fechar, coloque o tampão na posição e volte para a direita até parar.

Não encha o depósito com o motor a funcionar.

Combustível: normal

Óleo para lubrificação: óleo de 2 tempos na proporção de 2%.

Nota: O tampão do depósito está feito de maneira a assegurar a ventilação, não fazer portanto qualquer alteração.

FUEL TANK

These models are equipped with a fuel tank (2) FIG. 7 and a gascap (1).

The gascap is designed as a bayonet type closure. Therefore to open: turn to the left until the stop is reached and then lift off.

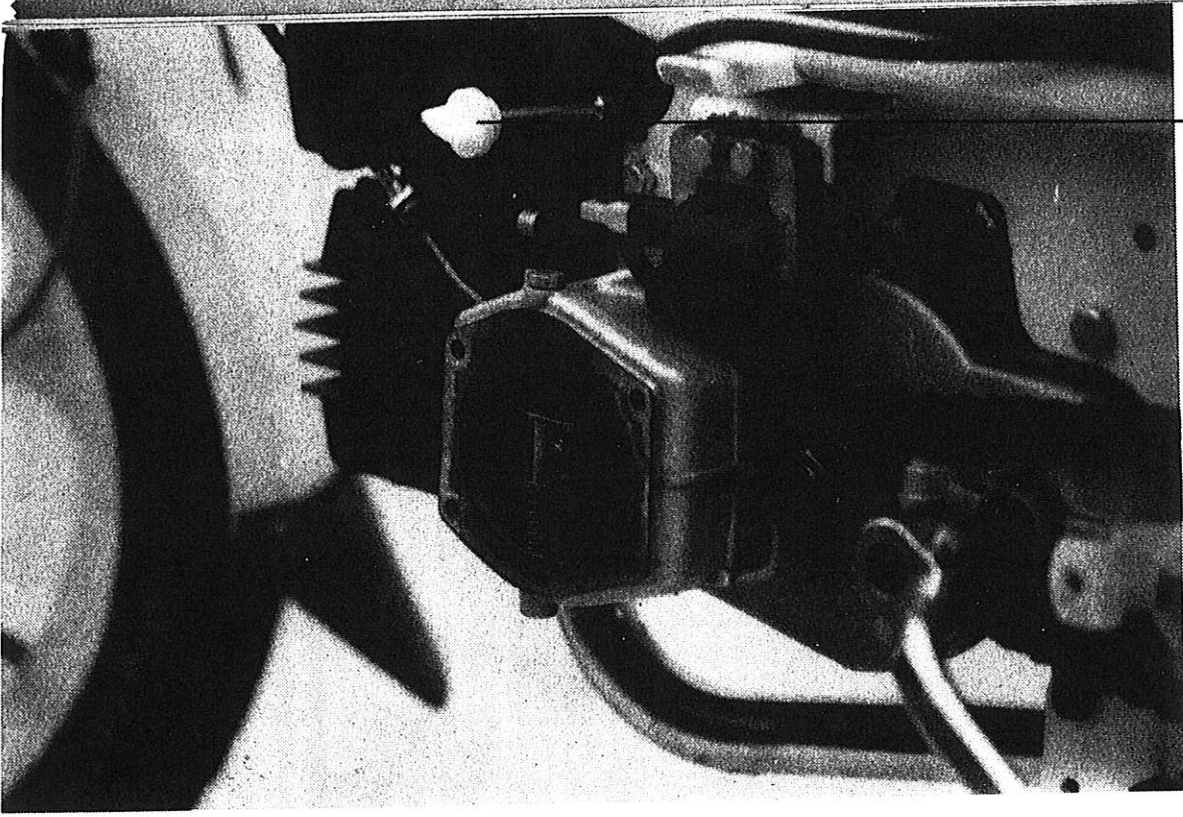
To close: set cap in position and turn to the right until the stop is reached.

Do not fill the tank with the engine running.

Fuel: normal fuel

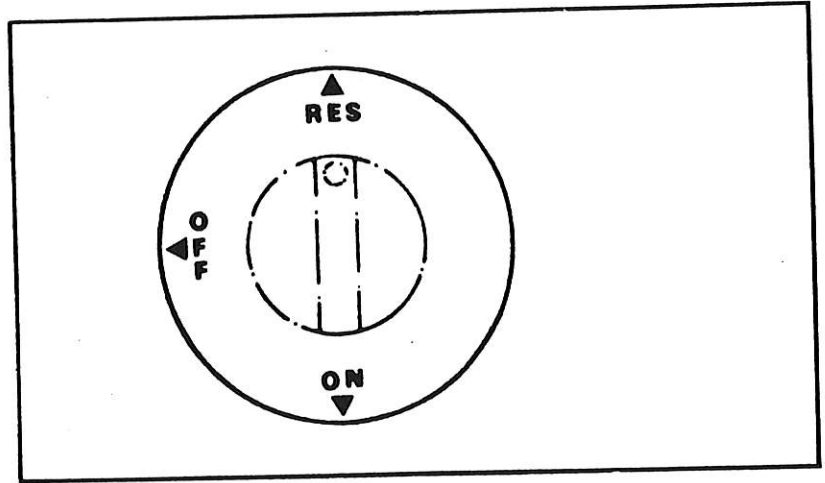
Lubricating oil: proportion 2% two stroke oil

Note: The fuel tank is designed to allow ventilation. Do not make any modifications.



1

Fig. 8



TORNI
A figu
«ON» -
«OFF»
«RESI

MUIT
É nec
bustí
A gar

FUE
The
At «
At «
At «

VEI
It i
wo
A f

TORNEIRA DA GASOLINA (1)

A figura mostra a torneira da gasolina e em esquema, as três diferentes posições.

«ON» — torneira para baixo. O depósito esvazia até à reserva.

«OFF» — torneira para a frente. Não sai gasolina.

«RESERVE» — torneira para cima. O depósito esvazia completamente.

MUITO IMPORTANTE

É necessário fechar bem a torneira da gasolina sempre que parar. De outro modo, corre o risco de se infiltrar combustível no cárter e ocorrer avarias no motor.

A garantia não cobre danos provocados por estas negligências.

FUEL COCK (1) Fig. 8

The illustration on this page shows the fuel cock and its three different positions.

At «ON» — cock turned down — the tank will drain except for the reserve quantity.

At «OFF» — cock turned forward — the flow of fuel is stopped.

At «RESERVE» — cock turned upward — the tank will drain completely.

VERY IMPORTANT

It is necessary to close the fuel shuf-off immediately after riding. Otherwise it could happen that row gasoline would cause damage engine.

A guarantee replacement could not be done in this case.

ARRANQUE

1. Ligar a chave da ignição
2. Abrir a torneira da gasolina rodando para «ON»
3. Carregue no «tickler» do carburador durante 3 ou 5 segundos (para arranques a frio)
4. Puxe a alavanca de arranque (ar) no carburador
5. Suba na motorizada e pedale como se fosse uma bicicleta
6. Com a mão direita, rode o punho do acelerador
7. Solte a alavanca do starter e o motor deverá começar a funcionar
8. Se não começar a trabalhar, puxe a alavanca de arranque e continue a pedalar.

EM FUNCIONAMENTO

Acelere devagar depois do motor ter começado a funcionar. A embraiagem de centrifugação «agarra» à medida que a velocidade aumenta e a motorizada anda.

Recomenda-se a utilização dos pedais nas subidas mesmo com o motor em funcionamento.

PARA PARAR O MOTOR

Desligar a chave da ignição e a torneira da gasolina.

STARTI

1. Mov
2. Tur
3. Dep
4. Pul
5. Mo
6. Wit
7. Rel
8. If

MOVI

Accele:
and th
It is

SHUT

Shutt

STARTING ENGINE

1. Move ignition key
2. Turn the fuel cock to «ON» position
3. Depress carburettor «tickler» 3 or 5 seconds (for cold starts)
4. Pull the shaft of the choke in the carburettor
5. Mount moped and pump pedals as a bicycle
6. With right hand, rotate twist grip to open throttle
7. Release starter control lever and engine should start
8. If it does not start, pull start lever and continue to pedal.

MOVING OFF

Accelerate slowly after the motor has begun to run. The centrifugal clutch engages as the engine speed increases and the bike moves off.

It is recommended to use the pedals for help when moving off on gradients.

SHUTTING OFF

Shut off motor with ignition key. Shut fuel cock.

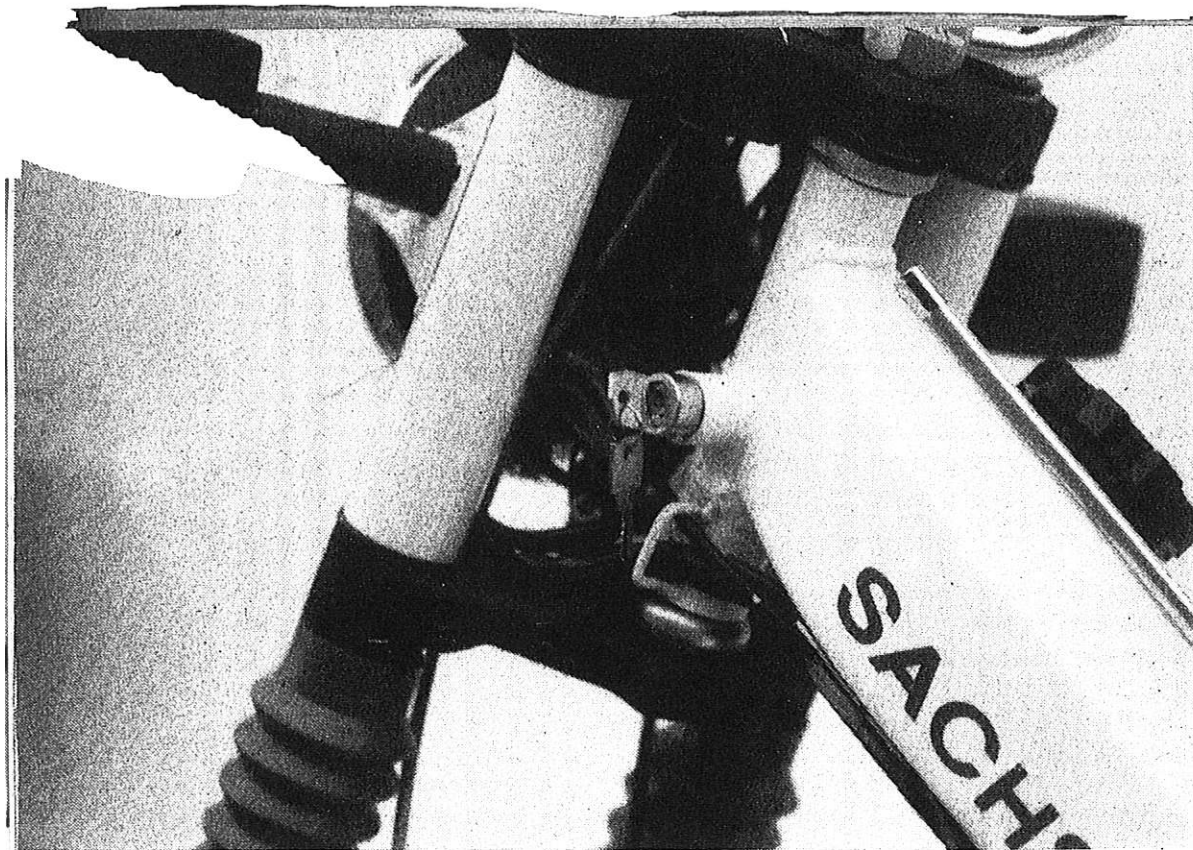


Fig. 9

FECH
Este
cerca
forq
Para

AN
Thi
abo
the
Unl

FECHADURA ANTI-ROUBO

Este dispositivo está colocado na direcção. Coloque a chave na fechadura com o guiador voltado para a direita cerca de 20 graus. Gire agora a chave para a esquerda e pressione a fechadura até ficar presa na ranhura na forqueta da roda dianteira. Por fim, volte a chave para a direita e retire-a. Para destrancar, fazer a sequência ao contrário.

ANTI-THEFT LOCK

This device is built in the steering head. The key is inserted in the lock and handle bars turned towards the right about 20 degrees. Now turn the key to the left and press in the lock until the lock catch engages in the slot in the front wheel fork. Finally, turn the key towards the right and remove. Unlock in reverse sequence.

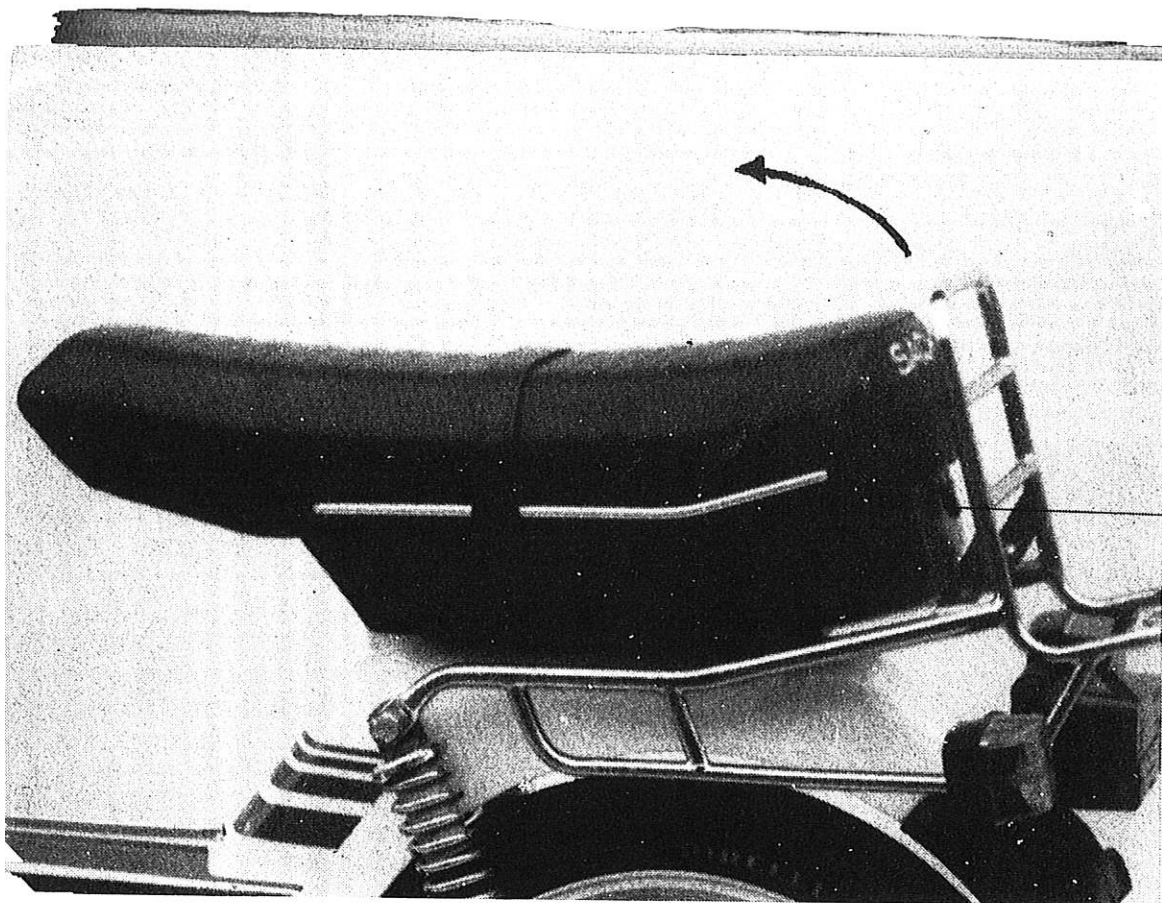


Fig. 10

FERRA

As ferr
abrir a
Isto ap

TOOLS

The to
contai
This f

FERRAMENTAS

As ferramentas e a bomba de ar estão bem protegidas e de fácil acesso numa caixa debaixo do assento. Para abrir a caixa puxe a alavanca (1) para o lado esquerdo e levante o assento para a frente. Isto aplica-se aos modelos TAXI LUXE e SAXY LUXE

TOOLS

The tools and air pump are well protected and readily attainable in a container underneath the seat. To open the container, push lever (1) to the left side and lift seat towards the front. This for the TAXI LUXE model (FIG. 10) and the SAXY LUXE model.

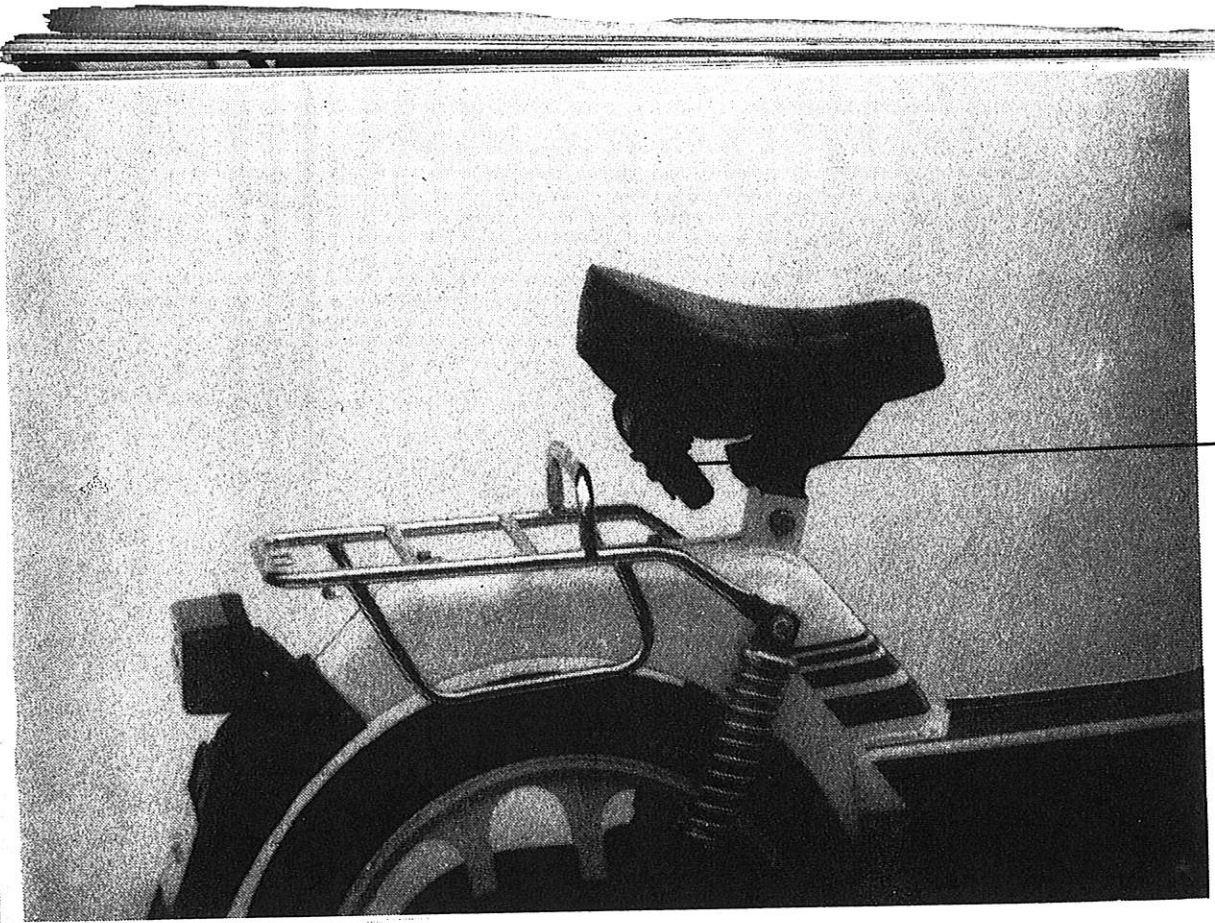


Fig. 11

Para
A bc

For
The

Para o modelo TAXI SAXY, a caixa das ferramentas está debaixo do assento (1)
A bomba de ar está montada no porta-bagagens

For the models TAXI / SAXY, there is a box tool under the seat (1).
The airpump is mounted in the carrier.

PLANO DE MANUTENÇÃO

KILOMETRAGEM	ITEM	OPERAÇÃO	
300 mi / 500 km	Todos os parafusos e porcas Corrente da roda de trás	Apertar Lubrificar	300 500
600 mi/ 1000 km	Filtro de ar Transmissão Velas	Limpar Verificar o nível do óleo Verificar a folga dos eléctrodos, regular se necessário	600 1000
1800 mi/ 3000 km	Ignição Tubo de Escape Cilindros, culassa, cabos Comandos Rolamentos Fechadura Correntes da roda traseira	Verificar o tempo de ignição Limpar, descarbonizar Descarbonizar Lubrificar Aplicar algumas gotas de óleo aos rolamentos Lubrificar com óleo viscoso Remover, limpar e lubrificar	1800 3000
3000 mi	Lubrificação do elemento em feltro dos platinados	Lubrificar	3000
Se necessário	Carburador Descompressor e embraiagem Forqueta telescópica Rolamentos dos cubos Caixa de direcção Travões Torneira da gasolina	Limpar Ajustar Se as molas estiverem secas, desmontar, limpar e aplicar 2 oz. (60 gr) de massa consistente de cada lado da forqueta Verificar, lubrificar e ajustar se necessário Verificar, lubrificar e substituir os calços se necessário Limpar	As

MAINTENANCE SCHEDULE

EVERY	ITEM	OPERATION
300 mi/ 500 km	All bolts and nuts Rear wheel chains	Tighten Lubricate
600 mi/ 1000 km	Air cleaner Transmission Spark plug	Clean Check oil level Check electrode gap, adjust if necessary
1800 mi/ 3000 km	Ignition Exhaust Cylinders, cylinder head Cables Handle bar controls Center bearings Lock and lock guide Rear wheel chains	Check ignition timing Clean, decarbonize Decarbonize Lubricate Apply several drops of oil to joints and bearings Lubricate with light oil Remove, clean, lubricate
3000 mi/	Lubricating felt element on ignition point cam	Lubricate
As required	Carburettor Decompressor and starter/clutch Telescopic fork Steering bearing Brakes and hub bearings Fuel «shut-off»	Clean Adjust If springs are stiff, dismantle, clean and apply 2 oz. (60 gr) of grease to each fork side Check, lubricate and adjust if necessary Dismantle and clean, replace liners of necessary, check bearings Clean

ar
ta

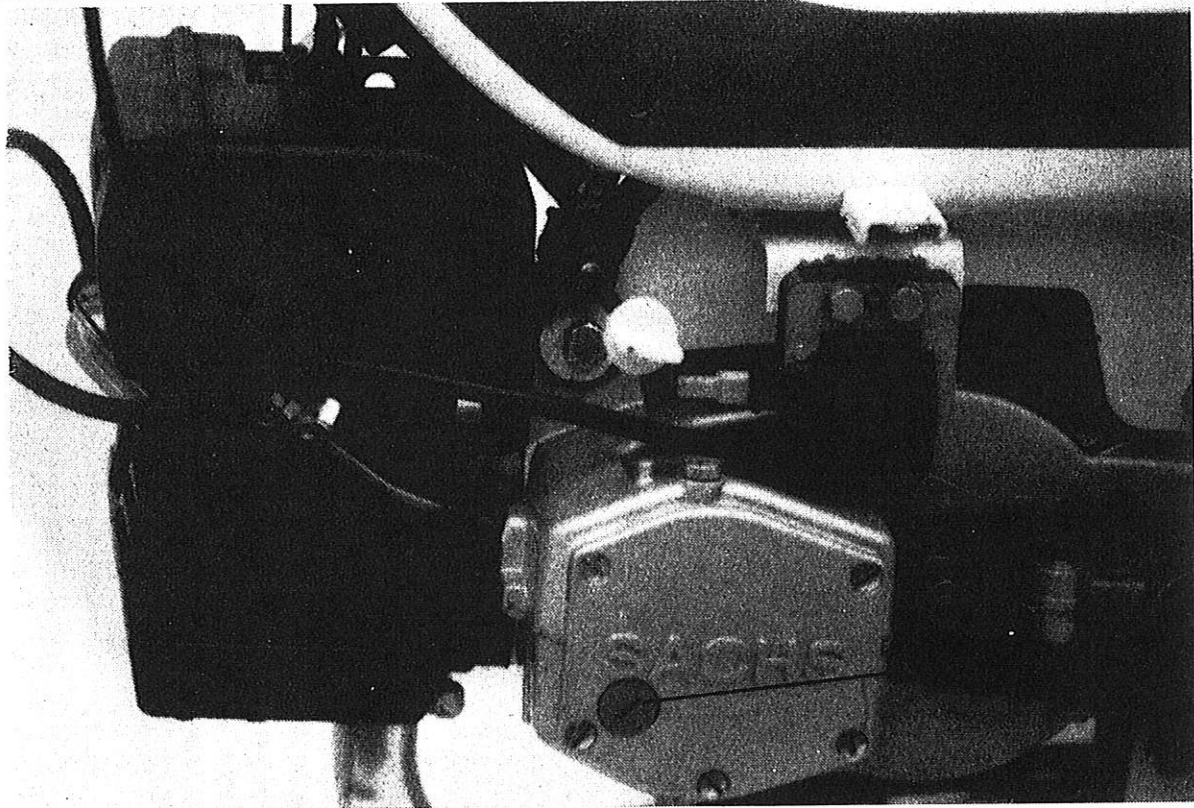


Fig. 12

VERI
Colo
Se o
miss:

Usar

Não

CH
Pla
is l

Us

Al

VERIFICAÇÃO DO NÍVEL DO ÓLEO

Colocar a motorizada numa superfície plana, com o motor morno e desaperte o parafuso do controle do óleo (1). Se o nível do óleo de transmissão estiver mais baixo do que a marca de controle, deitar óleo especial de transmissão SACHS até que cubra a marca.

Usar um dos seguintes óleos:

- Shell Donax T6;
- BP Automatic Transmission Fluid;
- Mobil Fluid 200 Y;
- Deutz-Olhy-F
- Optimol ATF - SUFFA
- Castrol TQ;
- Esso ATF 55;
- DEA Fluid 684 (ATF)
- Sunoco Transmatic Fluid AQ ATF 737 A

Não é necessário uma mudança de óleo.

CHECKING OIL LEVEL

Place bike with warm motor on a flat level surface and remove oil control plug (1). If the transmission oil level is lower than the control bore, add SACHS special transmission oil until it flows out of the control bore.

Use one of the following oils:

- Shell Donax T 6;
- Castrol TQ;
- BP Automatic Transmission Fluid;
- Esso ATF 55;
- Mobil Fluid 200 Y;
- DEA Fluid 684 (ATF);
- Deutz-Olhy-F
- Sunoco Transmatic-Fluid AQ ATF 737 A;
- Optimol ATF - SUFFA.

An oil change is not required.

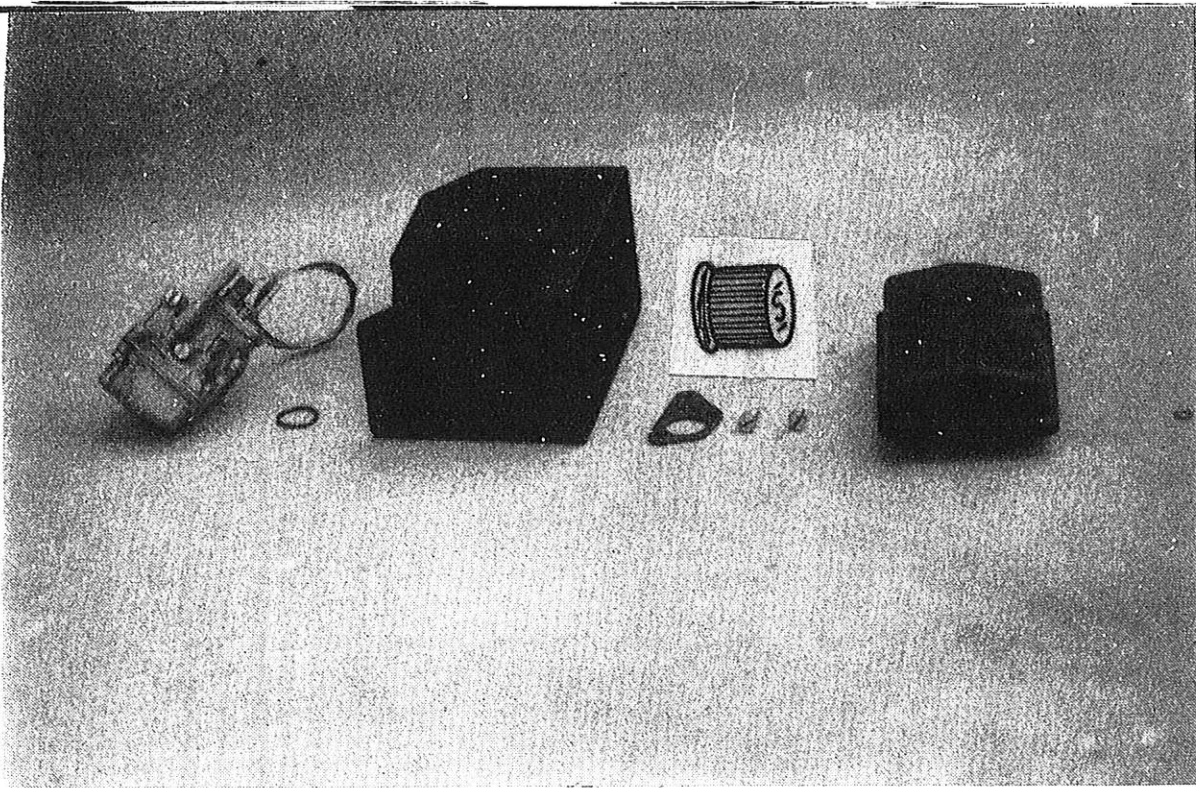


Fig. 13

FII
Re
So
do

A
F
f

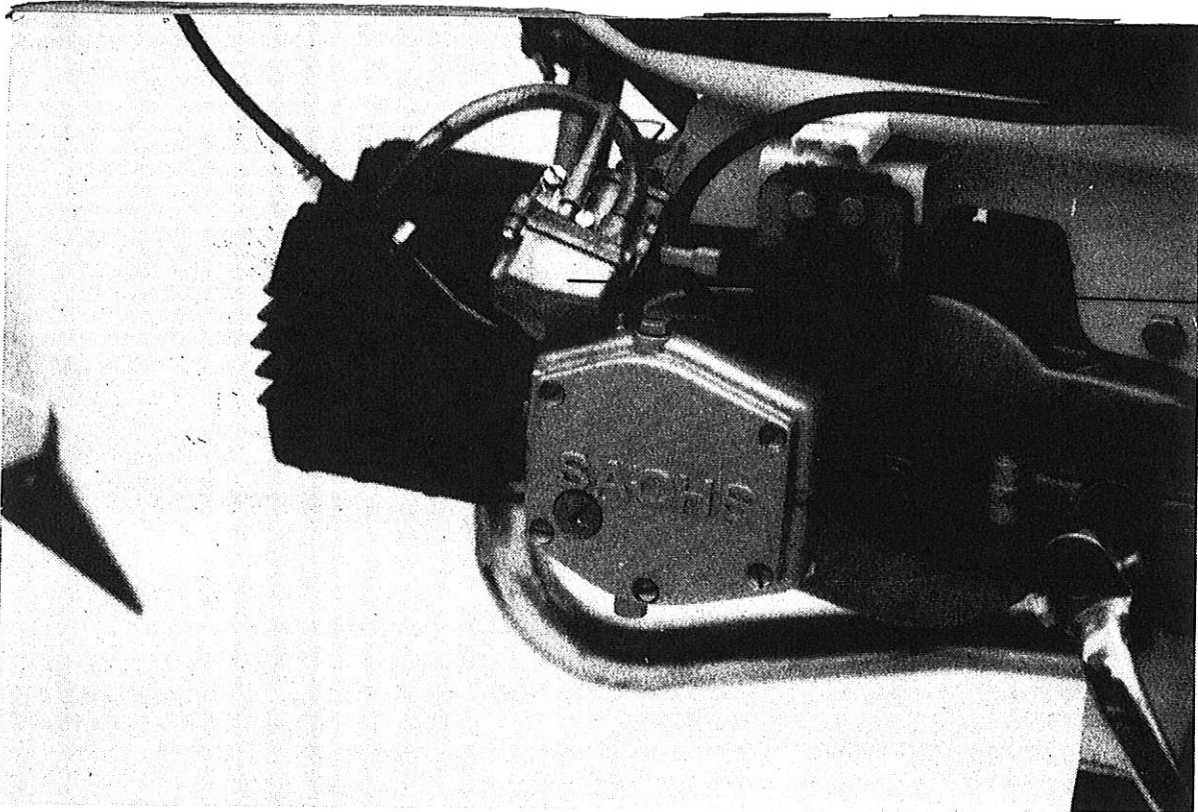
FILTRO DE AR

Remover o tampão lateral. Substituir o filtro micronico caso esteja muito contaminado.

Soprar com cuidado a poeira do filtro ligeiramente contaminado. Limpar com gasolina ambas as partes da caixa do filtro de ar.

AIR FILTER

Remove the side cover. Replace micronic filter if heavily contaminated. Blow dust off of slightly contaminated filter carefully. Clean air cleaner halves in gasoline.



1

Fig. 14

LIMPEZA DO CARBURADOR

Aconselhamos que os trabalhos seguintes sejam feitos por técnicos qualificados. Fechar a torneira da gasolina. Remover a tampa lateral e os parafusos do filtro de ar, levantar a cobertura e puxar para fora a válvula reguladora (êmbolo). Retirar o carburador do tubo de admissão.

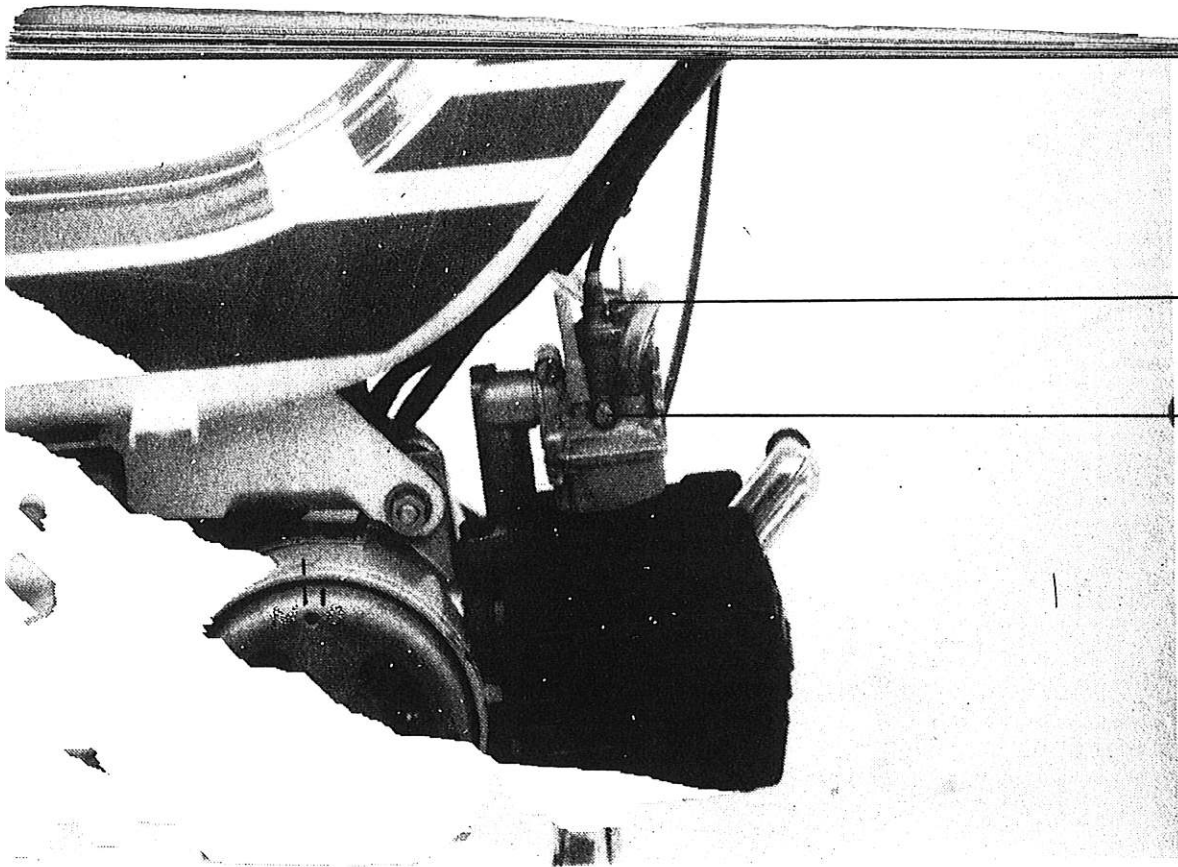
Retirar a cuba do carburador (1). Desapertar o pulverizador principal e a agulha. Limpar os furos com ar comprimido. Não utilizar nunca arame ou outro material semelhante! Limpar a boia, a tela do filtro e o corpo do carburador com gasolina. Quando for montar, verificar se os pulverizadores encaixam bem e os vedantes estão correctos.

CLEANING CARBURETTOR

It is recommended to have this work carried out in a special workshop.

Close fuel cock. Remove side cover and the air cleaner loosen cover screws, lift cover and pull out throttle valve. Pull carburettor off intake adaptor.

Remove float housing (1). Unscrew main jet and needle jet. Clean jet bores with compressed air. Never use a piece of wire or anything similar! Clean float housing, filter screen and carburettor housing in gasoline. When assembling, make sure that the jets fit properly and the seals are correct!



3

4

Fig. 15

AFINAR O CARBURADOR

A afinação do carburador faz-se quando o motor está quente. Desapertar o parafuso (4) da válvula de controle e regular o cabo de modo que o êmbolo de gás fique completamente fechado. Apertar o parafuso de afinação até que o motor, quente, trabalhe certinho com o punho de controle de gás fechado. Regule o parafuso de afinação (3) de modo que haja uma folga, — de 0.040 a 0.080 in/1 a 2 mm.

Nota: Executar esta afinação com cuidado, porque a embraiagem de centrifugação ficará presa se a velocidade for muito elevada.

ADJUSTING CARBURETTOR

The carburettor is adjusted on a motor at operating temperature. Loosen throttle valve control screw (4) and adjust the cable until the throttle valve is completely shut. Tighten throttle valve control screw until the motor, at operating temperature, runs smoothly with the throttle twist control closed. Adjust control screw (3) until the cable between the carburettor and throttle twist control has a play of 0.040 to 0.080 in/ 1 to 2 mm.

NOTE: Make above adjustment carefully, because the centrifugal clutch will engage if the idle speed is too high.

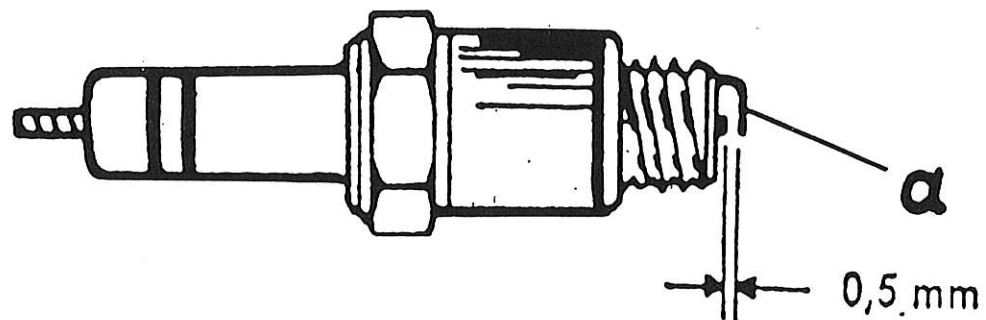


Fig. 16

V
D
A
ci
el

L
A
d

S
L
T
s
i

C
r
l

VELA DE IGNIÇÃO

Distância entre os eléctrodos

A distância entre os eléctrodos aumenta com a utilização devido ao calor. Assim, de tempos a tempos, essa distância deve ser corrigida para a sua medida inicial. A correcção deve ser feita curvando o electrodo(a) contra o electrodo central de modo a que fique com uma folga de 0.020 in / 0.5 mm.

LIMPEZA

A limpeza deve ser feita todas as 600 milhas / 1.000 kms. Uma limpeza provisória deve ser feita com uma escova de arame entre os eléctrodos. Mas a limpeza correcta só poderá ser efectuada com um jacto de areia.

SPARK PLUG

Electrode Gap

The electrode gap increases during operation from heat. This is why the electrode gap has to be adjusted to specifications from time to time. This in turn is done by bending ground electrode (a). The specified gap is 0.020 in / 0.5 mm.

Cleaning

The spark plug should be cleaned every 600 miles / 1.000 kms. A provisional cleaning is accomplished at the wire brush and between the electrodes. A sand blaster however is required for perfect cleaning results.



Fig. 17

VI
De
m
à

CF
Ur
If
pa

VERIFICAÇÃO DA FAISCA

Desapertar a vela de ignição e introduzir a parte superior no cachimbo (conforme a posição em que estava no motor) encostando o corpo da vela à culassa do motor. Retirar a mão deixando o corpo da vela bem encostado à culassa do motor. Accionar o kickstarter. A vela só está em boas condições se provocar uma faísca forte.(Fig. 17).

CHECKING FUNCTION

Unscrew spark plug, install plug connector, place plug threads against ground (cylinder head) and operate starter.. If plug is in perfect condition, there must be strong sparking between the electrodes. Only touch the insulated part of the plug connector, to avoid a «shock», although it is completely harmless (Fig. 17).

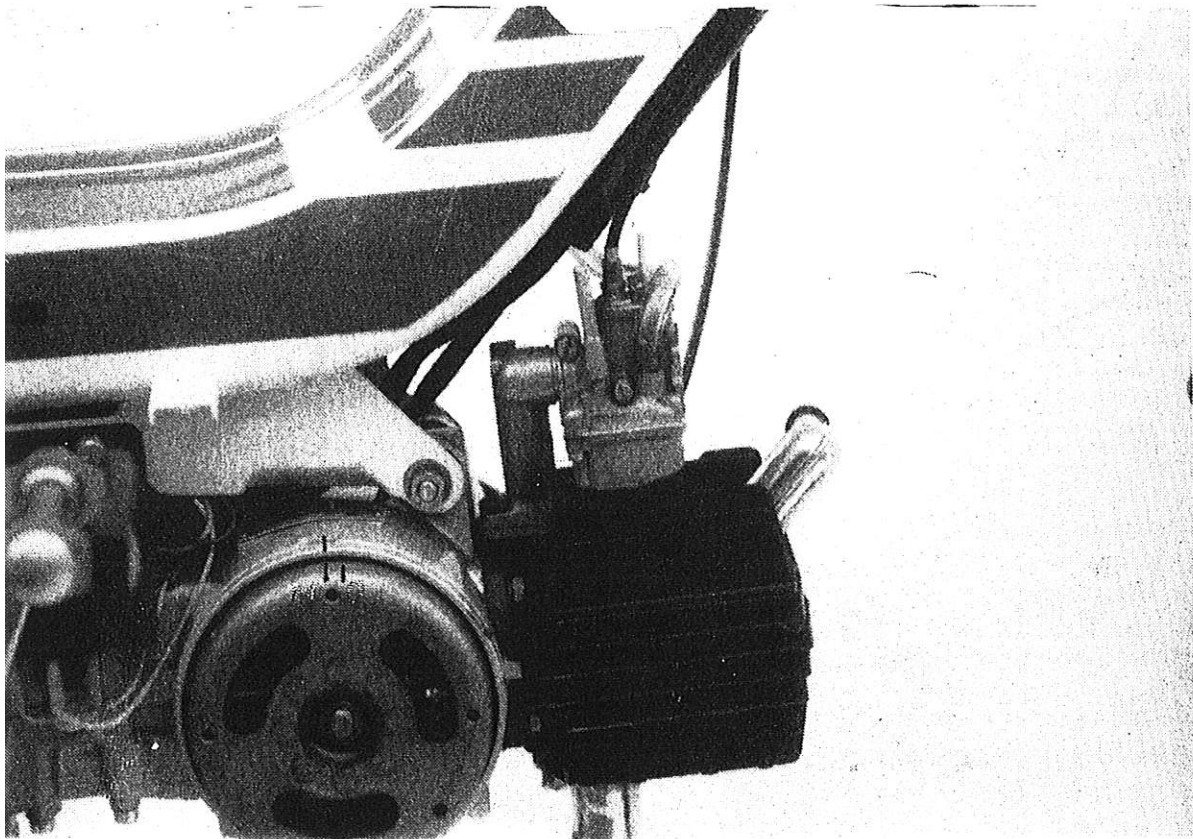


Fig. 18

AFINAÇÃO DO PONTO DE IGNIÇÃO

A regulação e manutenção do ponto de ignição requiere técnicos especializados e por isso deverá ser executado observando as seguintes regras:

AFINAÇÃO DA AFINAÇÃO

É conveniente afinar o avanço da ignição sempre que se faz a inspecção do motor uma vez, que a potência do motor depende dum avanço correcto: 0.068 ± 0.09 in / 1.75 ± 0.25 mm. Verificar também a abertura dos platinados para 0.016 ± 0.002 in / 0.4 ± 0.05 mm, quando a came está no seu ponto mais elevado.

INSTRUMENTOS DE MEDIÇÃO

Regular o aparelho de medição do avanço da ignição para 1.75 mm. O traço no volante ao coincidir com o traço do carter indica que o pistão está 1.75 mm antes do P.M.S. e como os platinados começam a abrir, a faísca começa a saltar na vela. Caso não se verificarem estas condições, deve-se rodar a placa.

ADJUSTING IGNITION TIMING

Adjustment and maintenance of the ignition system requires special training and should therefore be accomplished with necessary care observing the following text.

IGNITION ADJUSTMENT (Fig. 18)

It is recommended to check the ignition timing each time maintenance work is accomplished on the engine, because the engine performance is dependant upon proper adjustment ignition timing:

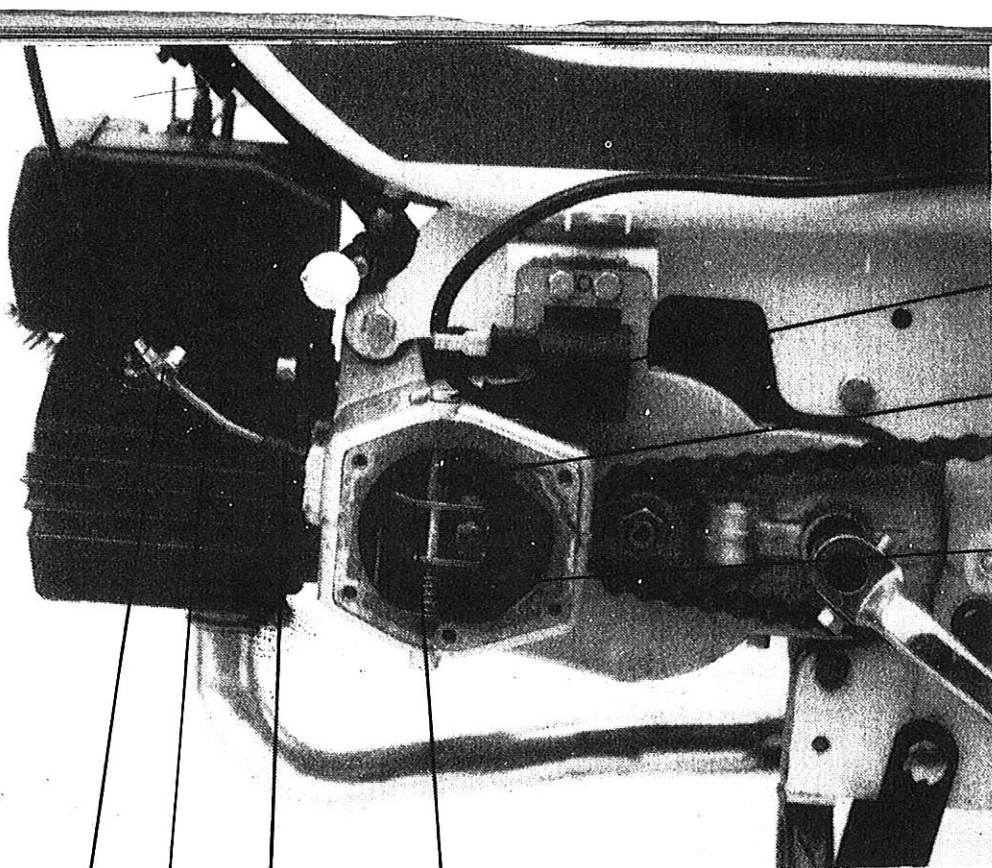
0.068 ± 0.09 in / 1.75 ± 0.25 mm

Adjust ignition point gap to 0.016 ± 0.002 in / 0.4 ± 0.05 mm, when cam is at a highest position.

MEASUREMENT INSTRUMENTS (Fig. 18)

Adjustment gage for ignition timing to 1.75 mm. Marks are die stamped on the magneto flywheel and housing «O» aligns with the line on the housing when the piston is at top dead center (TDC).

«M» aligns with the line on the housing at the firing point. The points should start to open when the magnetic flywheel is turned in the direction of rotation slightly. The ignition timing point can be corrected by turning the armature plate.



1

2

3

6

4

5

7

Fig. 19

DESMONTAGEM E MONTAGEM DO CABO DE EMBRAIAGEM DO MOTOR

DESMONTAGEM (Fig. 19)

Soltar o cabo de arranque. Desapertar a tampa do motor. Soltar a mola (7), desapertar o parafuso (4) e o vedante, retirar a luva (5), a alavanca da embraiagem (6), o cabo e a mola.

MONTAGEM (Fig. 19)

Encaixar de novo, o cabo na alavanca da embraiagem através do furo no cárter e colocar todas as peças na sequência contrária.

Colocar a manga do cabo (2) com tampa de borracha (3), levar o cabo através do descompressor (1) e colocar o cabo. Conduzir o cabo através do cabo de arranque.

DISCONNECTING AND CONNECTING CLUTCH CABLE

DISCONNECTING (Fig. 19)

Loosen cable at starter control. Unscrew end cover. Disengage spring (7), unscrew cap-screw (4) with seal, remove sleeve (5), clutch lever (6) with cable and spring.

CONNECTING (Fig. 19)

Engage new cable at clutch lever, guide it through the hole in the housing and install all of the parts in reverse sequence.

Install cable sleeve (2) with rubber cap (3), guide cable through decompressor (1) and install cable sleeve. Guide cable through starter control.

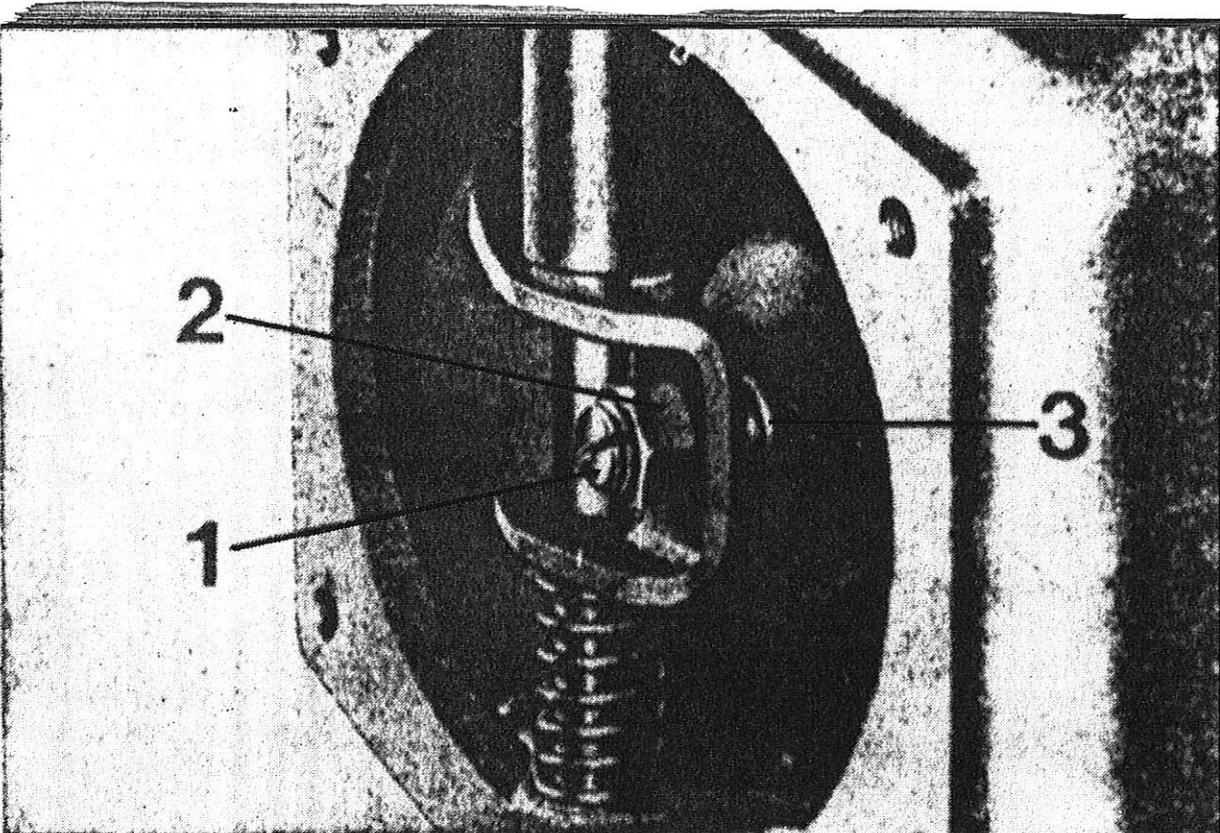


Fig. 20

AFINAR A ALAVANCA DE ARRANQUE E DESCOMPRESSOR (Fig. 20)

Apertar o parafuso (1) contra o pino (3). Depois rode-o para trás de $\frac{1}{4}$ de volta. Mantendo esta pequena folga, ajuste a porca (2). Regule o afinador colocado no punho. Coloque o cabo e mantenha-o com uma folga de 1 a 2 mm na alavanca de arranque. Ajuste a porca recartilhada.

ADJUSTING STARTER AND DECOMPRESSION LEVER (Fig. 20)

Tighten control screw (1) until it can be felt against stop on operating pin (2), then back it off $\frac{1}{4}$ turn to provide slight play between the operating pin and control screw.

Counterlock adjustment screw with nut (2). Determine depth of adjustment screw on starter control lever (on handle bars). Pull out cable to stop and clamp.

Adjust the adjustment screw so that the starter control lever has a play of .040 to .080 in / 1 to 2 mm.

Counterlock the adjustment screw with the knurled nut.

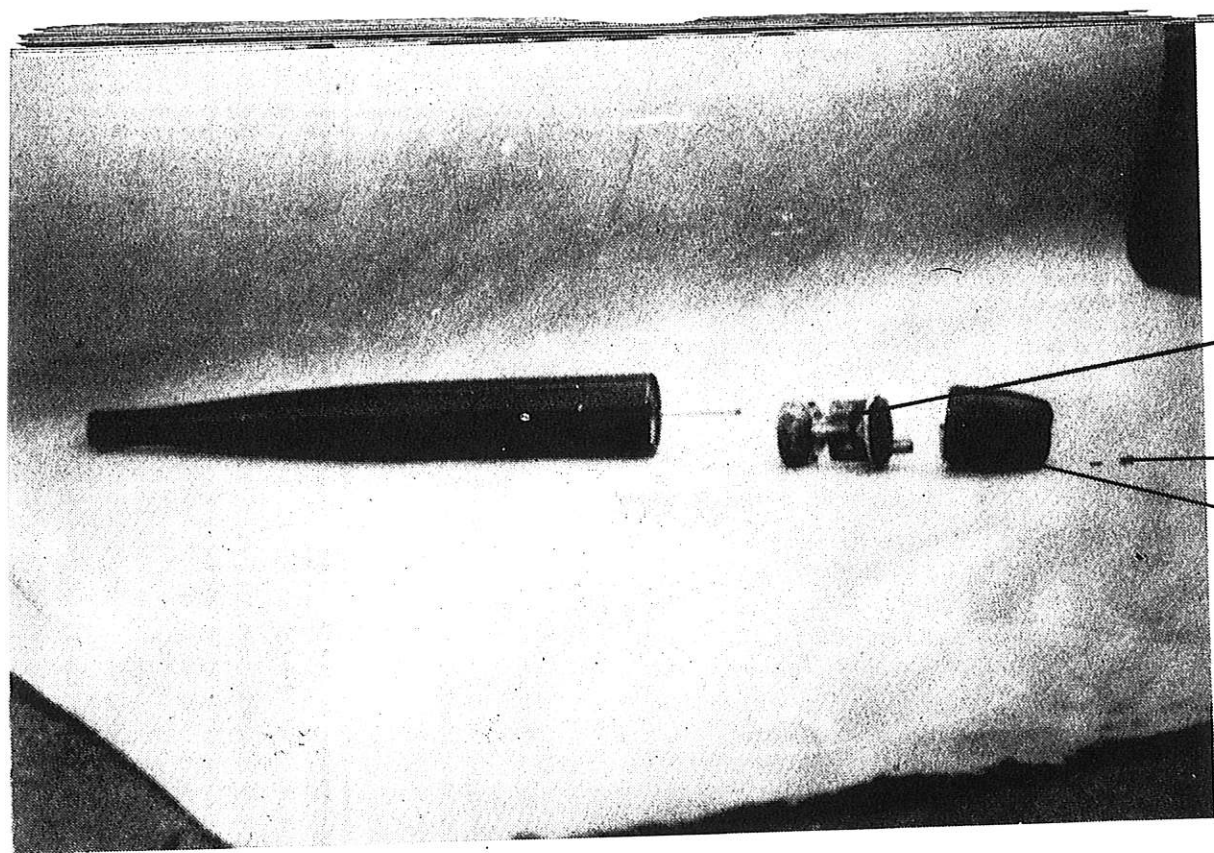


Fig. 21

I
A
e
J
:

DESCARBONIZAÇÃO DO CILINDRO, PISTON, CULASSA E ESCAPE (Fig. 21)

Aconselhamos que procure um técnico qualificado (representante da marca) para proceder a esta operação, pois eventuais avarias nestas peças podem ser graves.

DESCARBONIZAÇÃO DO ESCAPE

Retire a panela de escape completa. Desmonte a panela de escape separando-a da curva de escape. Desaperte a porca (1) sextavada do terminal e puxe o terminal (2). Remover o cartucho (3) e limpe estas partes.

LIMPEZA DA TORNEIRA DA GASOLINA

Pelo menos uma vez por ano é aconselhável desmontar a torneira da gasolina e limpá-la. As diferentes partes da torneira são normalmente limpas com gasolina e deve-se movimentar a torneira para todas as posições de funcionamento. Nesta limpeza é importante verificar todos os filtros. A lavagem com gasolina simples é tão importante como a limpeza com ar comprimido.

Não esquecer, ao montar, de colocar correctamente um novo vedante na torneira da gasolina.

DESCARBONIZING CYLINDER, PISTON, CYLINDER HEAD AND EXHAUST (Fig. 21)

A specialist should always decarbonize the cylinder, piston and cylinder head, because damage to the piston and cylinder bearing surface could lead to serious problems.

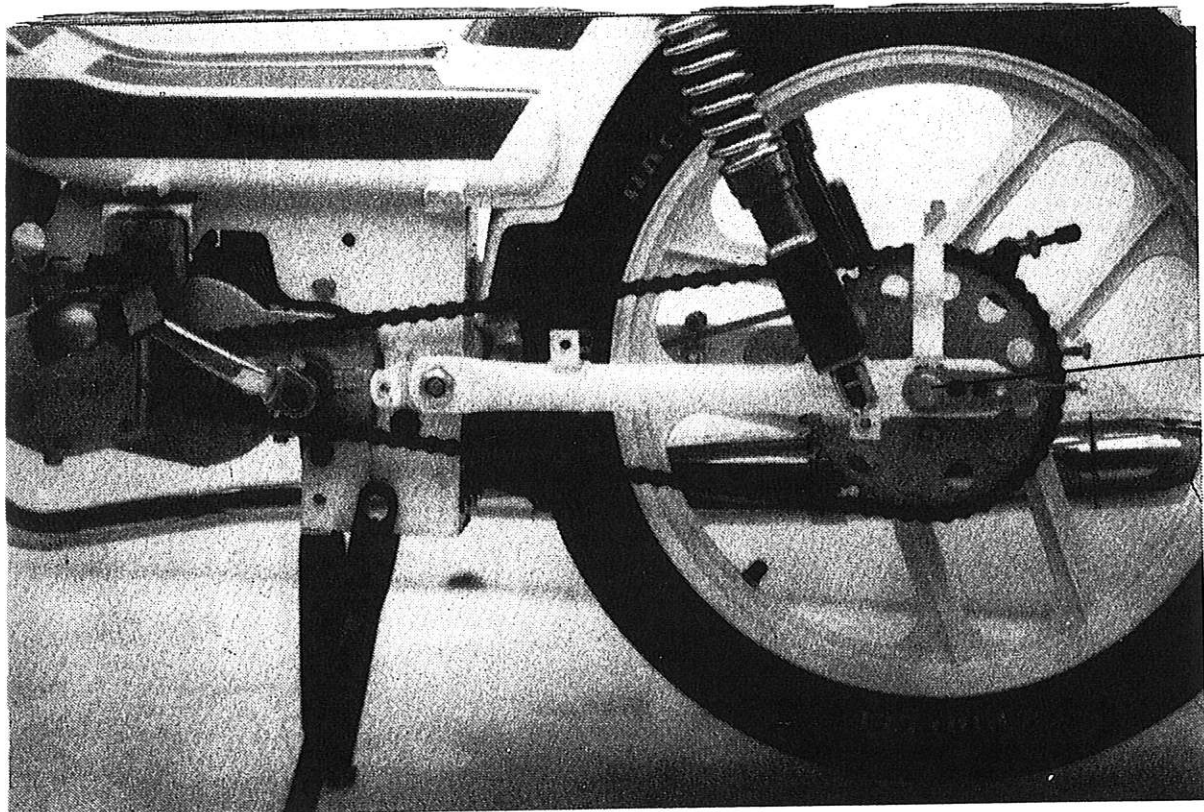
DECARBONIZING EXHAUST

Remove exhaust. Pull exhaust pipe out of muffler. Unscrew hex nut (1) at end piece, pull off end piece (2), remove filter cartridge (3) and clean these parts.

CLEANING GASOLINE SHUT - OFF

It is recommended to remove and clean the fuel cock once each year. Clean with gasoline by moving the cock through all of its positions. Cleanliness is especially important for both filter screens. Flushing with clean gasoline is just as important as blowing through with the air pump.

Do not forget to correctly insert a new gas cap seal when reassembling.



1

Fig. 22

FORQUETA TELESCÓPICA

A forqueta telescópica da roda dianteira não necessita praticamente de manutenção graças à lubrificação. Verificar todas as 1.200 milhas/2.000 km, por questões de segurança, se a forqueta, guidador, parafusos e porcas estão bem apertados. Se por acaso as molas ficarem muito duras depois de um certo tempo de utilização, peça a um técnico qualificado para desmontar a forqueta, limpá-la e lubrificá-la.

FOLGA DA CORRENTE (Fig. 22)

A folga deve ser controlada regularmente. Para sua verificação levantar a corrente até ao fim da folga. A distância a que se conseguirá levantar a corrente deverá ser 0.98 - 1.38 in/25-35 mm com o veículo carregado. Se assim não acontecer, soltar as porcas do eixo «1» e mudar a posição da roda traseira correspondente utilizando o esticador da corrente. Regular o esticador uniformemente em ambos os lados de modo a manter o alinhamento correcto das rodas.

TELESCOPIC FRONT FORK

The front wheel telescopic fork is practically maintenance free thanks to life time lubrication. Check tightness of all fork and handle bar mounting screws and nuts every 1.200 miles/2.000 km for safety sake. Should the springs become stiff after long periods of operation, have a specialist dismantle, clean and lubricate the fork.

CHAIN TENSION (Fig. 22)

The chain tension should be checked at certain operating intervals. To check the chain tension lift the chain to the end of its play. The distance which the chain can be lifted — the slack — should amount to 0.98 - 1.38 in/25-35 mm with the vehicle loaded. (see Fig. 22).

If this is not the case, loosen the axle nuts, «1», and change the position of the rear wheel correspondingly using the chain tightener. Adjust the chain tightener uniformly on both sides in order to maintain the proper wheel alignment.

UTILIZAÇÃO DA CORRENTE

- A corrente deve ser:
- a) lubrificada completamente com lubrificante adequado de boa qualidade, em todos os elos da corrente, todas as 300 milhas/500 km.
 - b) removida e limpa completamente em água a ferver todas as 1.800 milhas/3.000 km e então lubrificada.

LIMPEZA DA CORRENTE

- a) Limpar a corrente com petróleo ou solvente para remover a sujidade e os lubrificantes endurecidos ou secos. Utilizar uma escova ou um pincel até estar bem limpa de ambos os lados e fácil de rodar.
- b) Deixar secar a corrente ao ar e depois mergulhar numa mistura de massa consistente especial para correntes, não à temperatura normal, mas morna. Volte a corrente várias vezes depois de já estar aquecida à temperatura do banho de massa consistente. Continue a mexer a corrente de um lado para o outro continuamente até a mistura da massa começar a derreter. Pendure, então, a corrente para que possa secar.

SERVICING CHAINS

- The chains should be:
- a) lubricated thoroughly with a good quality «chain hube» on the engaging side of the gears every 300 miles/500 km and
 - b) removed and cleaned thoroughly in boiling water every 1.800 miles/3.000 km, then lubricated.

CLEANING CHAINS

- a) Treat chains in kerosine or solvent to remove dirt and hardened lubricants, by applying a steel brush and a normal brush to the links which are turned continuously until all of the links are clean and easy to move.
- b) Place air dried chains in a warm special chain grease. Turn the chains several times after they have taken on the temperature of the grease bath. Move all of the links on the complete chain continuously and take the chain out of the bath as soon as the bath is just barely in a drip state. Hang up chains to drip dry.

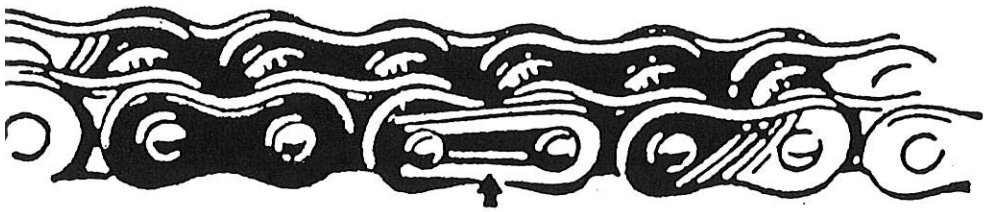
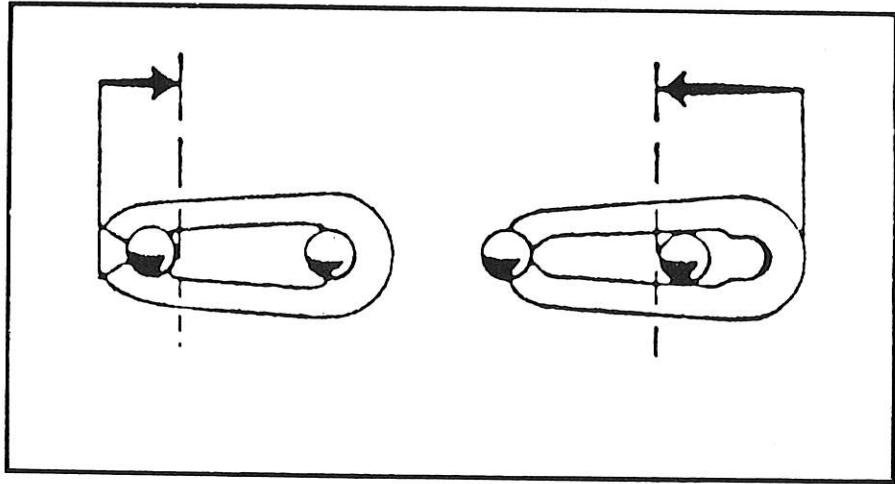


Fig. 23

FUNCIONAMENTO DA RODA DE TRAS (Fig. 23)

O funcionamento da roda de trás é realizado pelo pedalar e pela força do motor actuando na roda de trás através da corrente. A corrente é constituída por várias peças ligadas umas às outras pelos elos de engate. Verificar sempre se esses elos têm a parte que encaixa virada para a frente em direcção ao guiador.

REAR WHEEL DRIVE (Fig. 23)

The rear wheel drive is effected by pedalling and by motor force operating the rear wheel via one roller chains. These chains are held together by a chain lock. Make sure that the lock spring of the chain lock has its closed end facing towards the direction of travel.

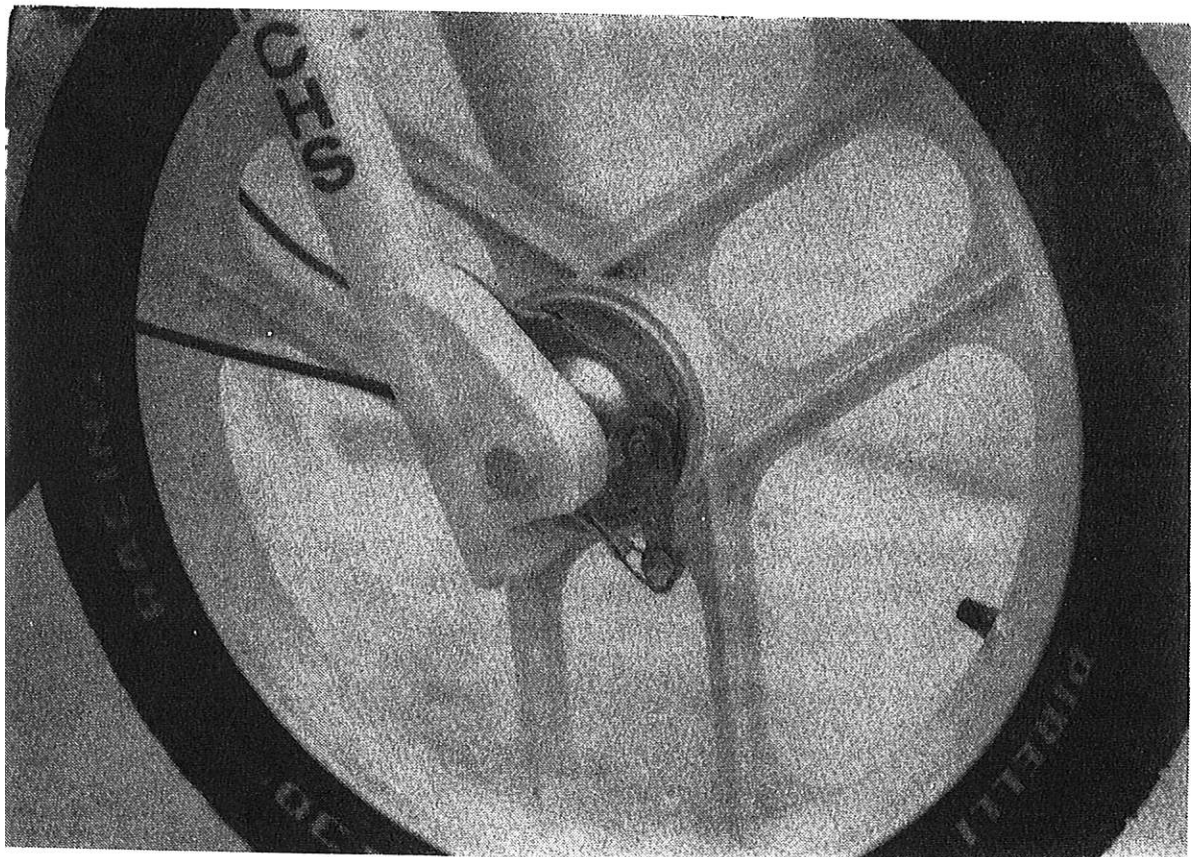


Fig. 24

MONTAGEM E DESMONTAGEM DA RODA DA FRENTE

1. Pôr o veículo no descanso.
2. Desapertar o eixo da roda. Puxar o eixo e a roda fica solta.
3. Para montar, pôr a roda no sítio com os respectivos casquilhos. Apertar o eixo com a porca.

REMOVING AND INSTALLING FRIT WHEEL (Fig. 24)

1. Place the bike on kick stand.
2. Unscrew nut of wheel axle. Pull the axle and the wheel rests free.
3. To assemble, put the wheel in its right place and respective bush. Screw nut of wheel axle.

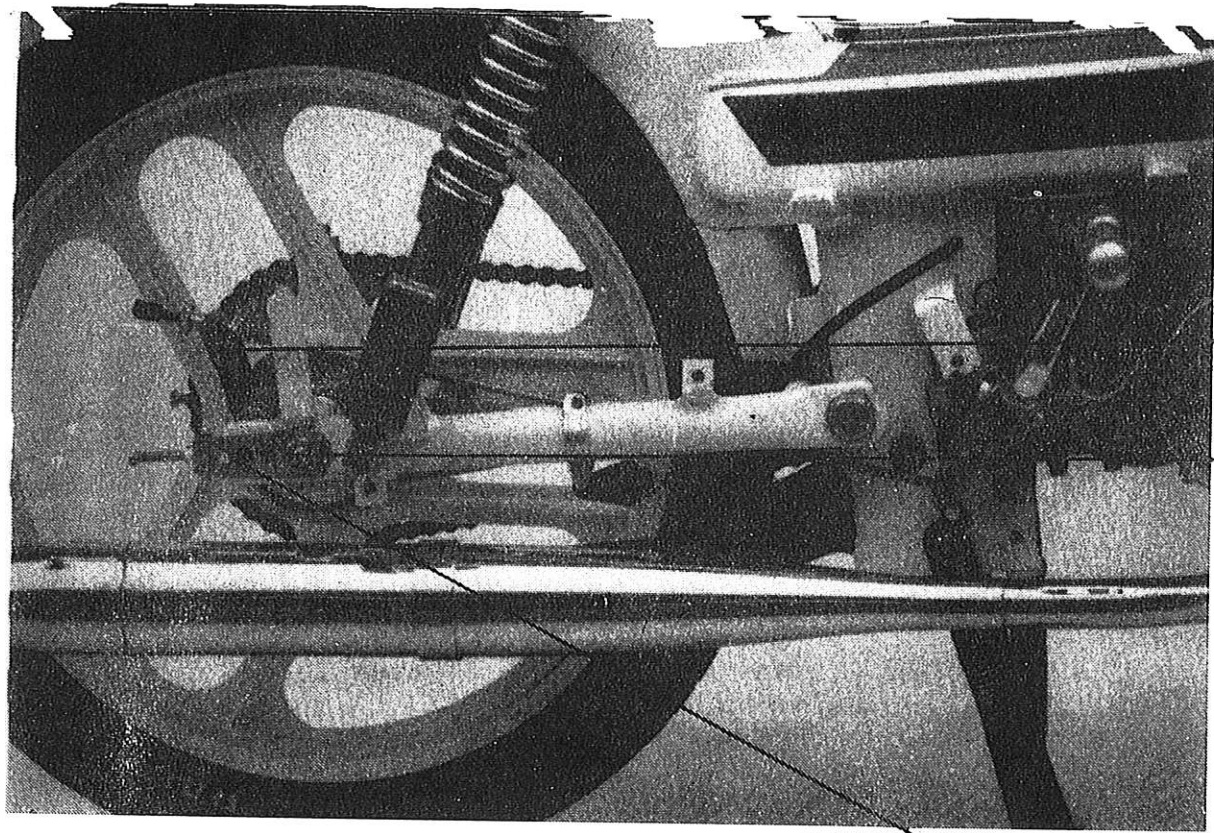


Fig. 25

1

3

2

MONTAGEM E DESMONTAGEM DA RODA DE TRÁS

1. Pôr o veículo no descanso.
2. Desapertar a porca recartilhada do travão (3).
3. Desapertar as porcas do eixo (2). Remover o esticador da corrente (1) e levantar a corrente da cremalheira.
4. Retirar a roda inclinando o veículo um pouco para um dos lados.
 - Para montar executar as mesmas operações no sentido inverso. No final regular a corrente e o travão da roda traseira.

REMOVING AND INSTALLING REAR WHEEL (Fig. 25)

1. Place vehicle on middle stand.
 2. Screw knurled nut (3) off of brake rod.
 3. Screw off axle nuts (2). Remove chain tightener (1) and lift chain from sprocket.
 4. Pull rear wheel off towards front tilting the vehicle slightly to the side.
- Remounting is accomplished in the reverse order. After remounting check the chain extension and readjust if necessary. Readjust rear wheel brake.

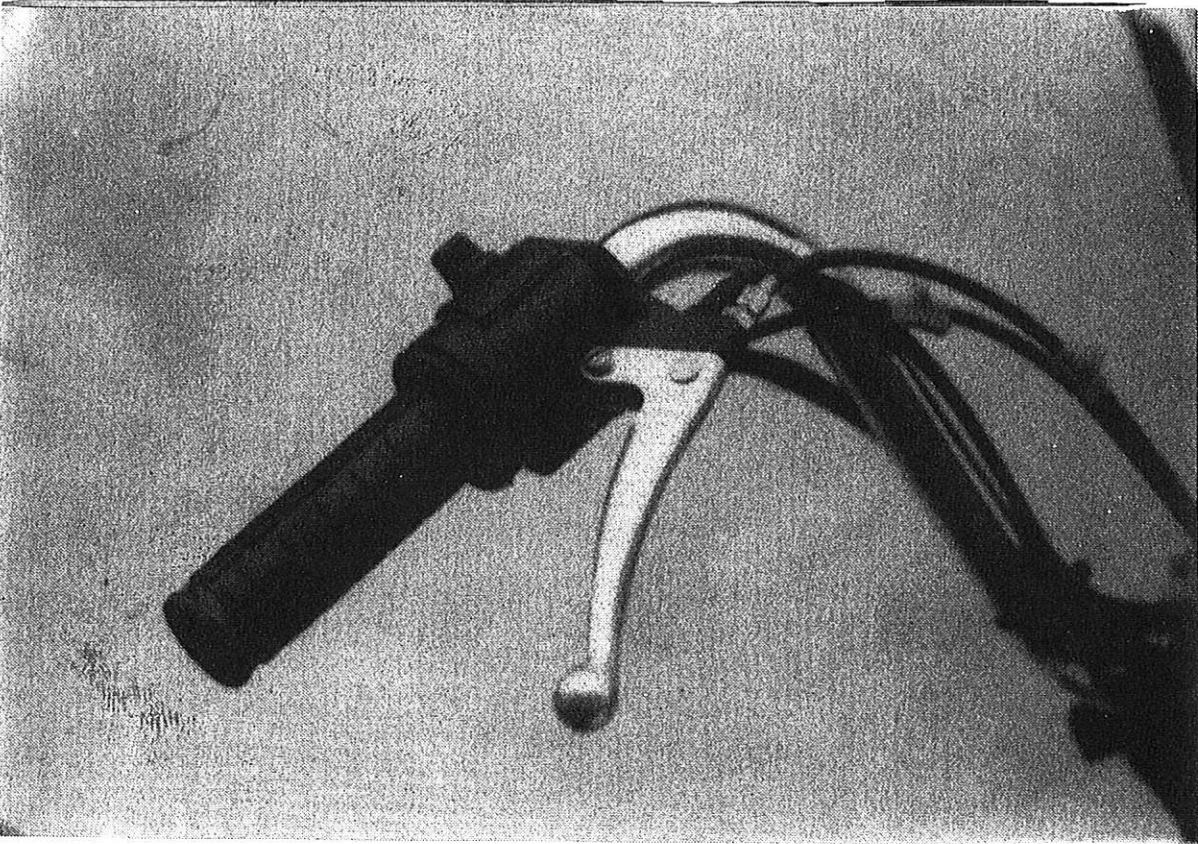


Fig. 26

VERIFICAÇÃO DA FOLGA NA ALAVANCA DO TRAVÃO DA FRENTE (Fig. 26)

É necessário verificar o funcionamento dos travões ao mínimo sinal de má travagem. A folga normal de travagem é de 40 in/10 mm na alavanca de travão. A partir desta medida sente-se a actuação dos travões.

ADJUSTING FRONT BRAKE (Fig. 26)

It is necessary to adjust the brakes as soon as it is noticed that the brake control lever travel has increased. Normal travel is 40 in/10 mm measured at the brake control lever near the connecting nipple. When set at this distance the brake shoes should be felt as they grip.

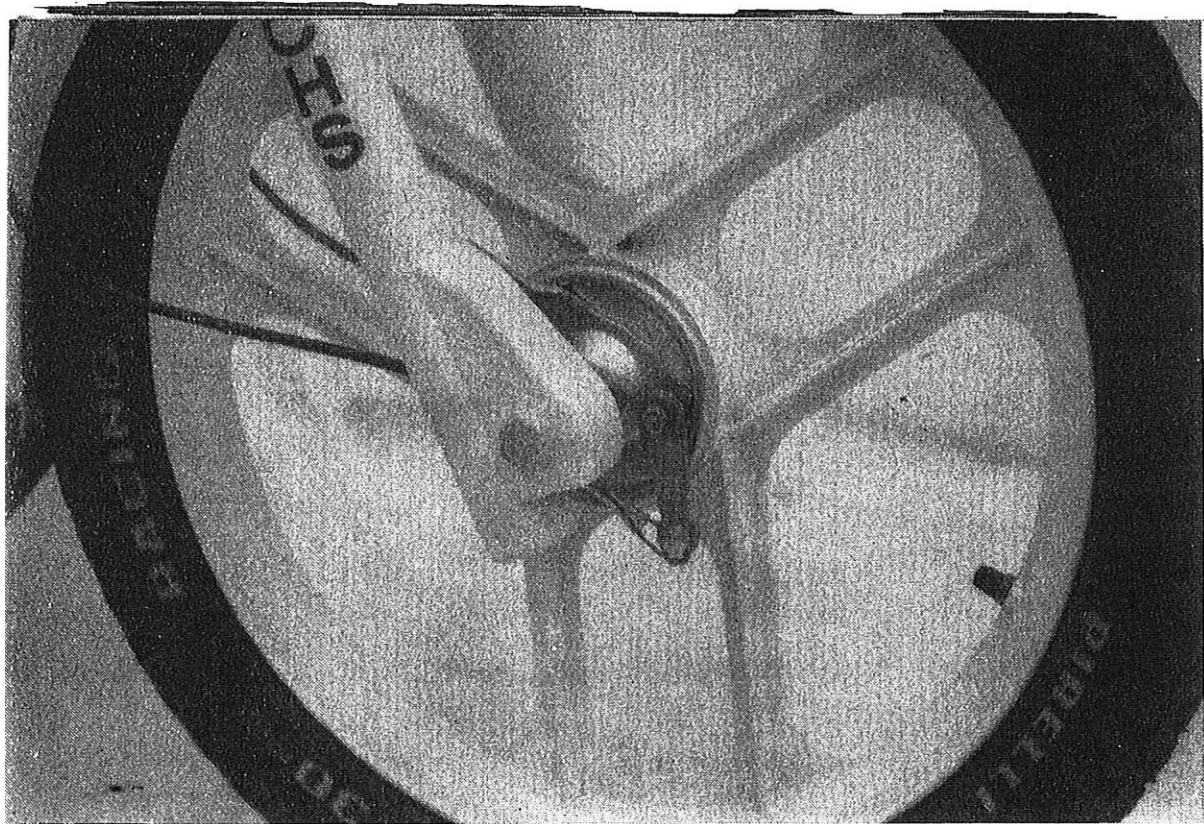


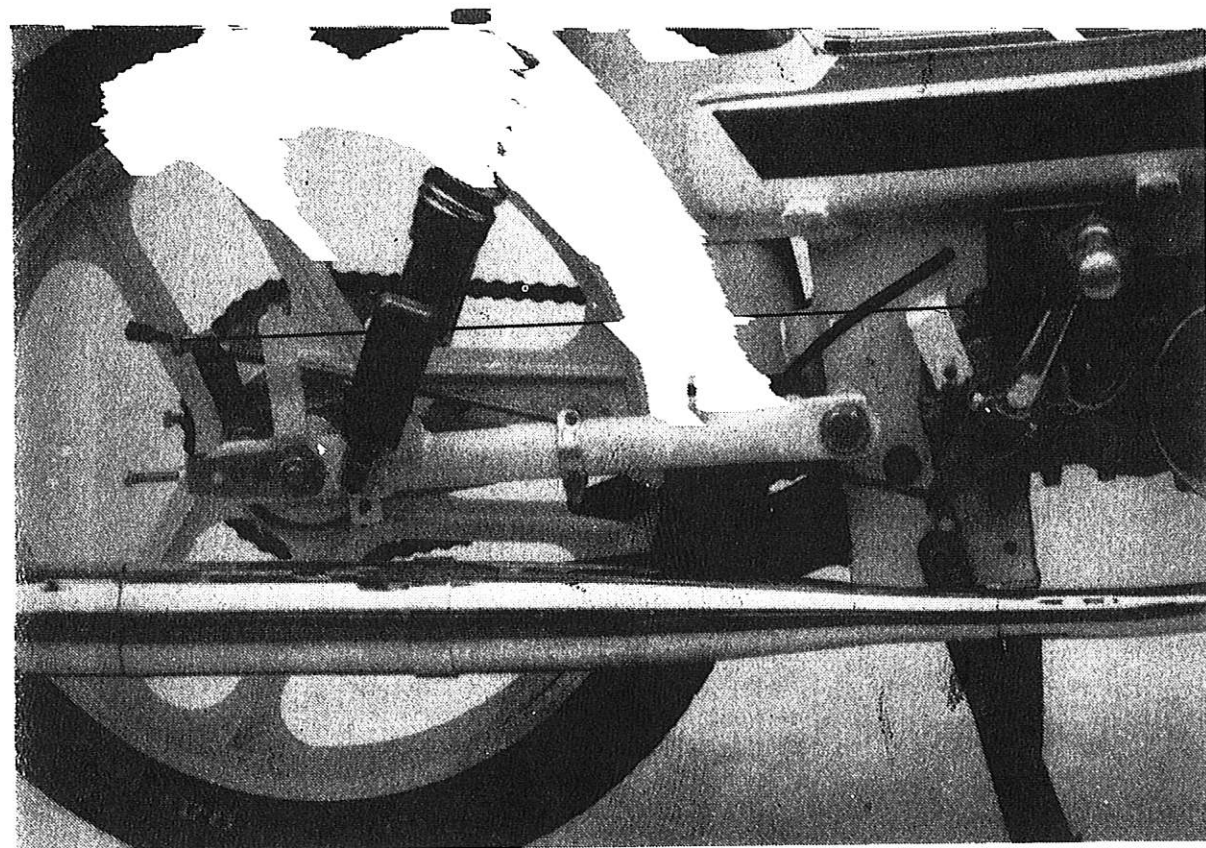
Fig. 27

REGULAÇÃO DO TRAVÃO DA FRENTE (Fig. 27)

No prato do cubo há um afinador que se desaperta conforme a necessidade e reaperta-se a contra-porca de modo a que a alavanca possua uma folga de aproximadamente 10 mm.

READJUSTMENT OF FRONT BRAKE (Fig. 27)

On hub plate there is an adjuster which can be screwed off as required. Screw the counter nut so that the lever remains with a play of appromately 10 mm.



1

Fig. 28

AFINAÇÃO DO TRAVÃO DE TRÁS E STOP (Fig. 28)

Para afinar ou desafinar o travão de trás, roda-se a porca recartilhada (1) para a esquerda ou direita conforme queremos desafinar ou afinar os travões. Para afinar o stop desapertam-se os parafusos da abraçadeira que suporta o interruptor de stop e regula-se conforme as necessidades.

READJUSTMENT OF THE REAR BRAKES AND BRAKE LIGHT (Fig. 28)

To adjust or loosen the rear brakes, screw the knurled nut (1) to the left or to the right depending if you want to loosen or adjust the brakes. To adjust stoplight, screw off the clamp screws that hold the brake light switch and adjust as required.

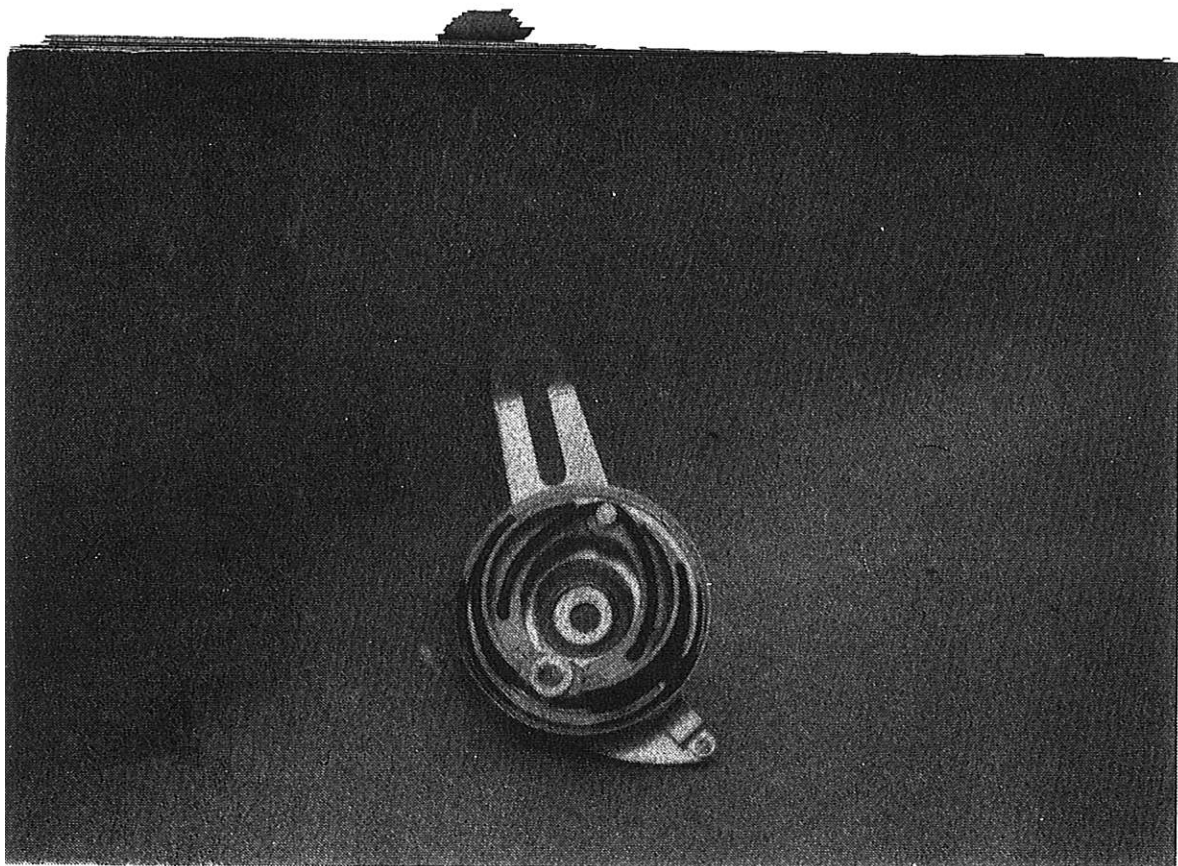


Fig. 29.

CUBOS

Aconselhamos que esta manutenção seja feita por um técnico qualificado.

CONTROLE DOS TRAVÕES (Fig. 29)

O diâmetro dos calços dos travões deve ser 3.91 / 99.5, medido à largura «1». Quando diminuírem de 3.79 devem ser substituídos.

HUBS

Maintenance to the hubs requires professional skill and should be accomplished by a trained mechanic.

CHECKING BRAKE LININGS (Fig. 29)

The diameter of the brake linings attached to the brake plate is 3.91 in/99,5 in new condition, measured at dimension width «1». When they are worn down to 3.79.

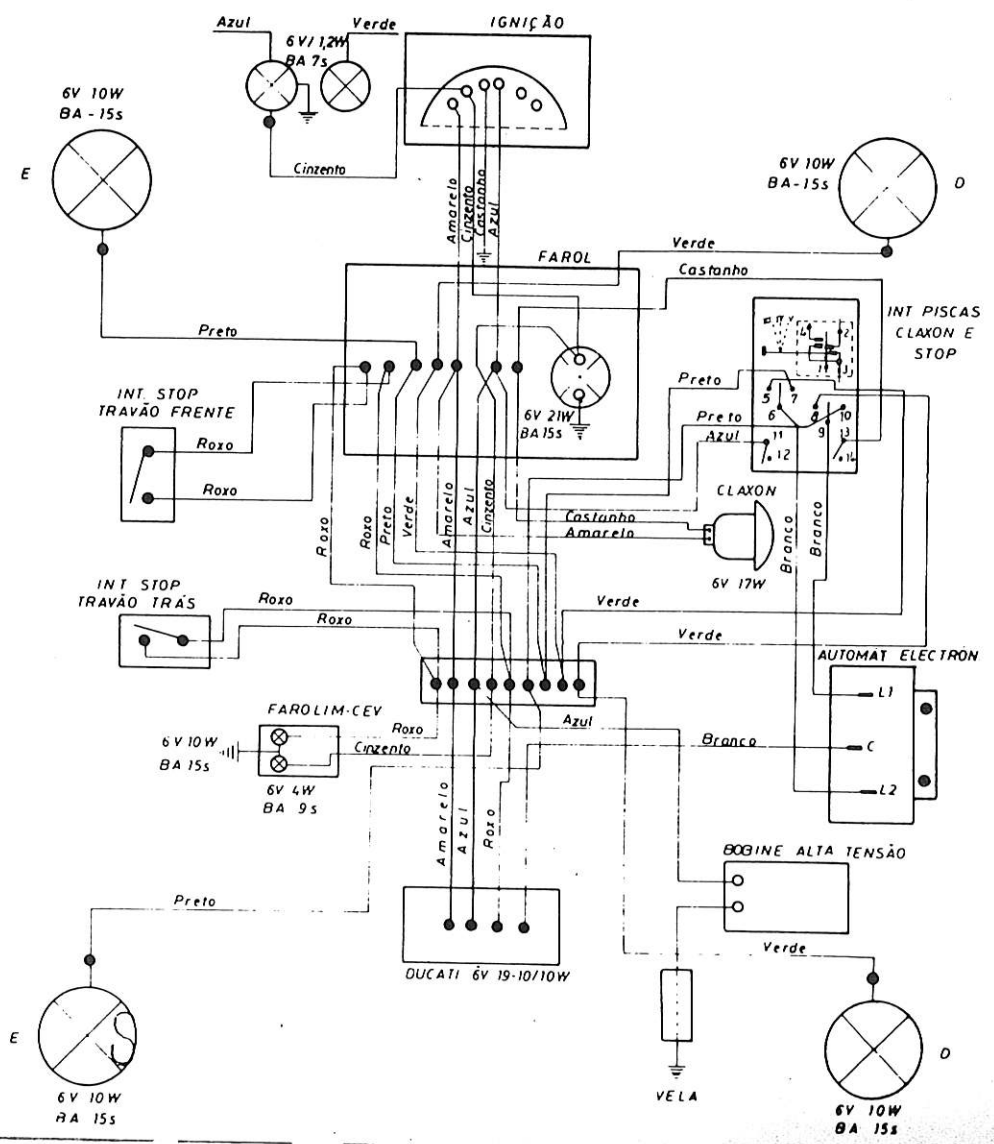
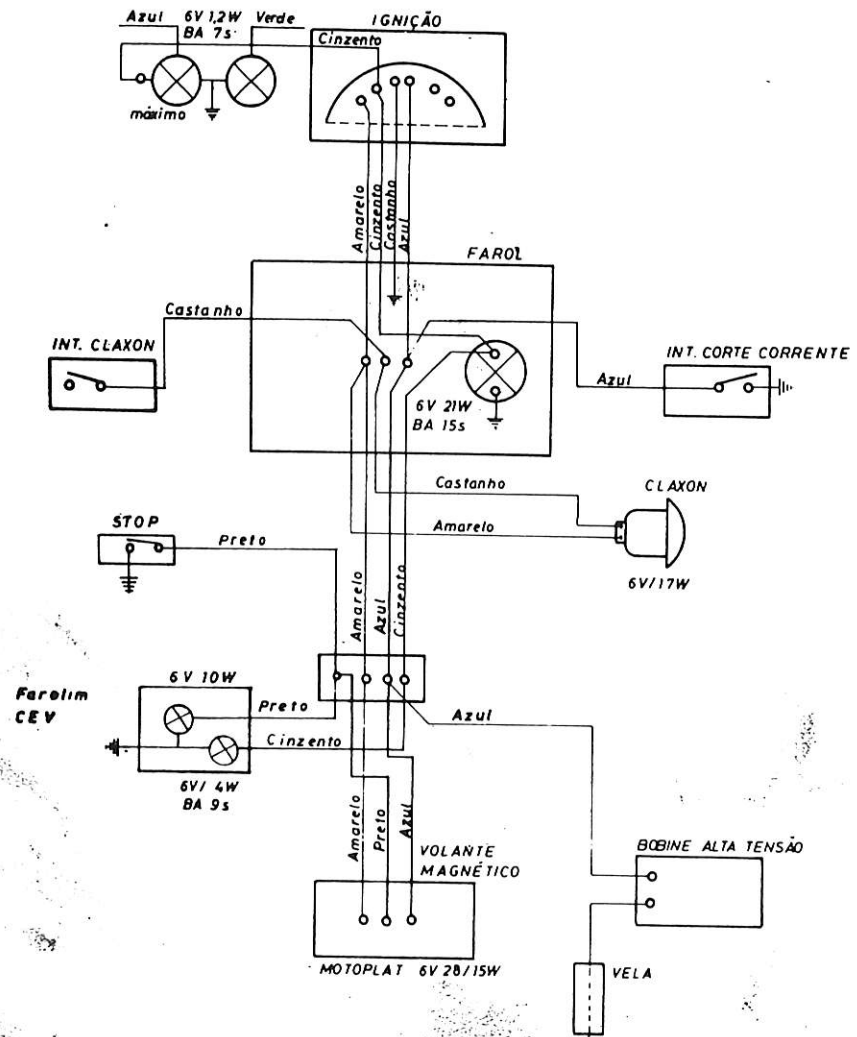
As Fig. 30 e 31 a seguir mostram os diagramas das instalações eléctricas respectivamente da TAXI (sem piscas) e da TAXI LUXE (com piscas).

Next page, Fig. 30 show diagram of electric installation of model — TAXI (without blinker light) — SAXY and Fig. 31, shows electric installation of TAXI LUXE (with blinker light) — SAXY LUXE.

RECOMENDAÇÕES

CAUSAS DO MAU FUNCIONAMENTO:

- A) *O motor não arranca*
- Depósito de gasolina fechado ou vazio
 - Água no carburador ou o carburador afogado
 - Boia da cuba avariada
 - Vela suja ou folga nos eléctrodos incorrecta
 - Não salta faísca na vela, ver os platinados, os cabos eléctricos que saem do volante e a bobina de A.T.
- B) *O motor não trabalha normalmente*
- Chegada irregular da mistura ao carburador
 - Excesso de mistura ou gicleur demasiado grande
 - Platinados fechados
 - Eléctrodos da vela sujos
 - Eléctrodos muito abertos
 - Motor descomandado
 - Cabo da vela solto ou deteriorado fazendo massa
- C) *O motor perde potência e aquece demasiado*
- Mistura demasiado pobre
 - Avanço à ignição atrasado ou ignição defeituosa
 - Janelas ou silencioso do escape parcialmente obstruído
 - Má compressão: segmentos do pistão gastos
 - Vedantes da cambota não vedam bem
- D) *Explosão no carburador*
- Vela com valor térmico excessivamente baixo
 - Auto-inflamação por excessivo aquecimento da vela
 - Eléctrodos da vela com grandes depósitos de carvão na câmara de combustão



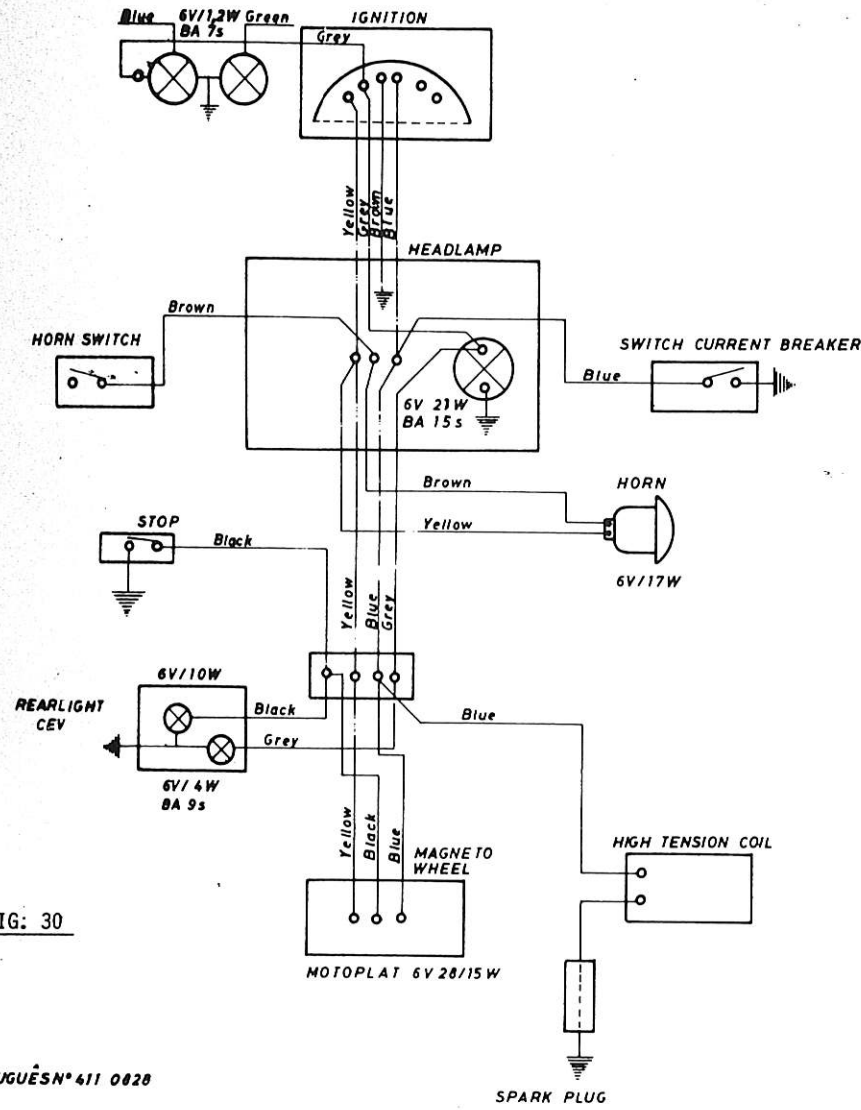


FIG. 30

DES. PORTUGUÊS Nº 411 0020

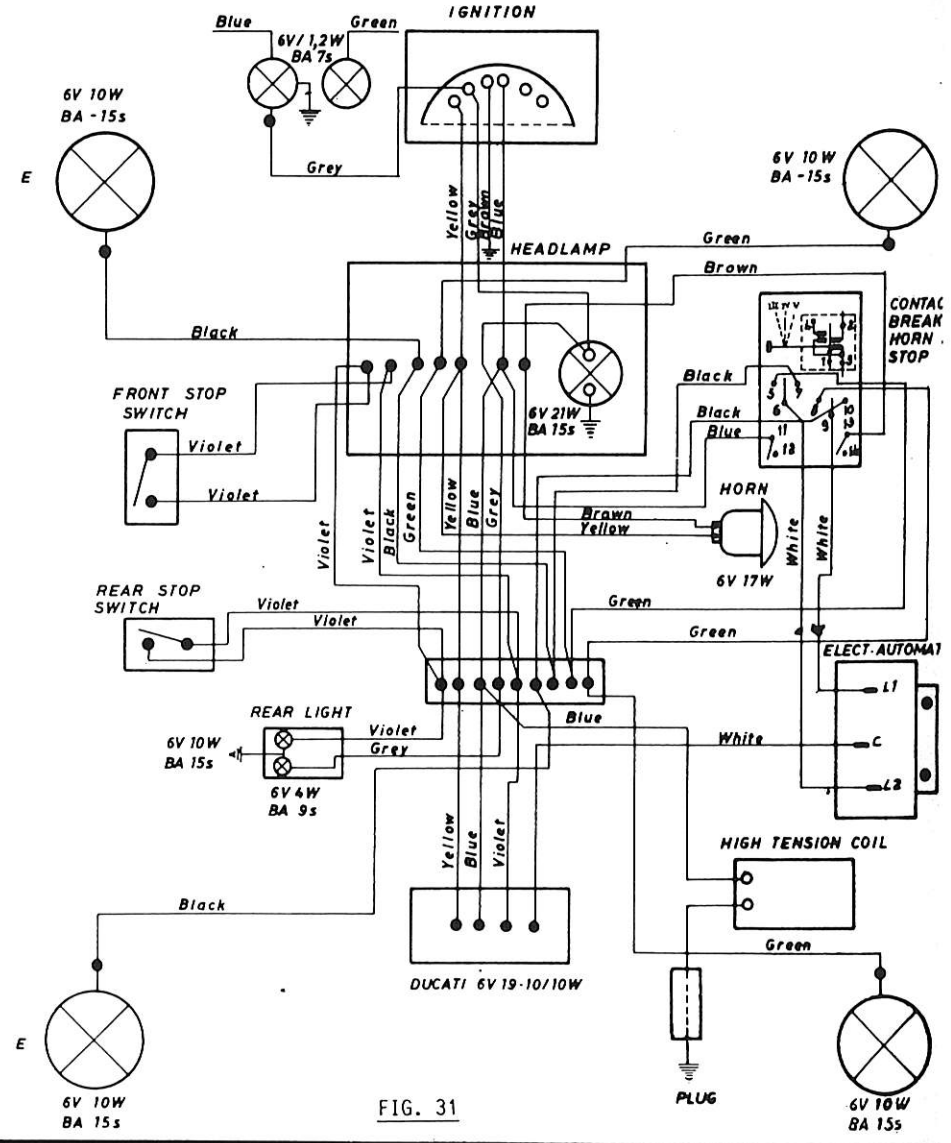


FIG. 31

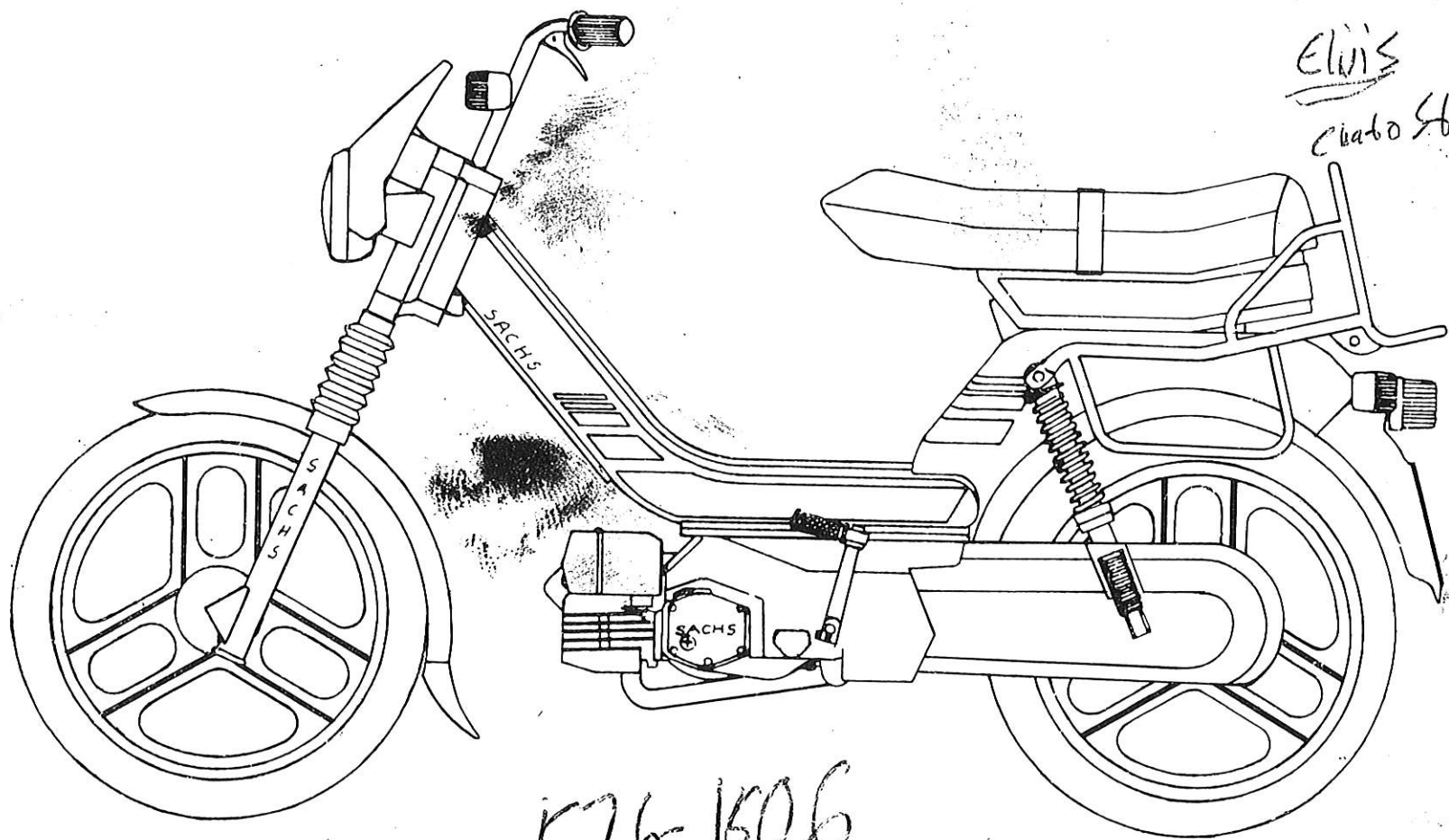
RECOMMENDATIONS

CAUSES FOR BAD FUNCTIONING:

- A) *The engine doesn't start*
- fuel tank closed or empty
 - water in the carburettor or gasoline in excess
 - float is damaged
 - plug is not clean or electrode gap is not correct
 - plug makes no spark: check contact breakers, electric cables from flywheel and ignition coil.
- B) *The engine doesn't work properly*
- fuel mixture flows irregularly to carburettor
 - fuel mixture in excess or the jet is too big
 - contact breakers closed
 - plug electrodes are dirty
 - electrodes are too open
 - ignition time incorrect
 - plug cable loosen or damaged making earth
- C) *The engine loses power and heats too much*
- fuel mixture too poor
 - ignition time is delayed
 - exhaust ports are partly blocked
 - bad compression: rings of piston worn out
 - seal rings of crankshaft leak
- D) *Explosion in the carburettor*
- plug with termic value too low
 - self-inflammation due to excessive heating of the plug
 - plug electrodes with coal deposit.

Troy Dayton
Dana - Paradise by Poskhanvica

Elvis
Chato Stokes



526-1606
Eric Schwelling

S.I.S. - VEÍCULOS MOTORIZADOS, L.DA
P.O. Box 6 - 3781 ANADIA Codex - PORTUGAL