



Vespa
- 150

USO E MANUTENZIONE



Vespa
150

USO E MANUTENZIONE

AVVERTENZE

Per conservare la Vostra VESPA in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, rivolgetevi per le riparazioni esclusivamente agli Agenti ed alle Stazioni di Servizio autorizzate. Esigete per le riparazioni soltanto ricambi originali **Piaggio**.

Si raccomanda l'uso di miscela carburante composta di benzina normale di 1ª qualità ed olio della marca, della graduazione e nella quantità prescritta su questo opuscolo a pag. 12 e in particolare di non usare oli vegetali e additivi.

INDICE DELLE PRINCIPALI NORME

Rifornimento carburante	ved. pag.	12	Norme di rodaggio	ved. pag.	18
Montaggio candela	»	»	Pulizia della moto	»	»
Anomalie com. cambio	»	»	Controllo livello olio	»	»
Montaggio ruota	»	»	Manutenzione batteria	»	»
Pressione gomme	»	»	Pulizia e registraz. candela	»	»
Regolazione minimo	»	»	Lubrificazione	»	»
		18	Anomalie di funzionam.	»	»



Fig. 1 - Moto VESPA 150

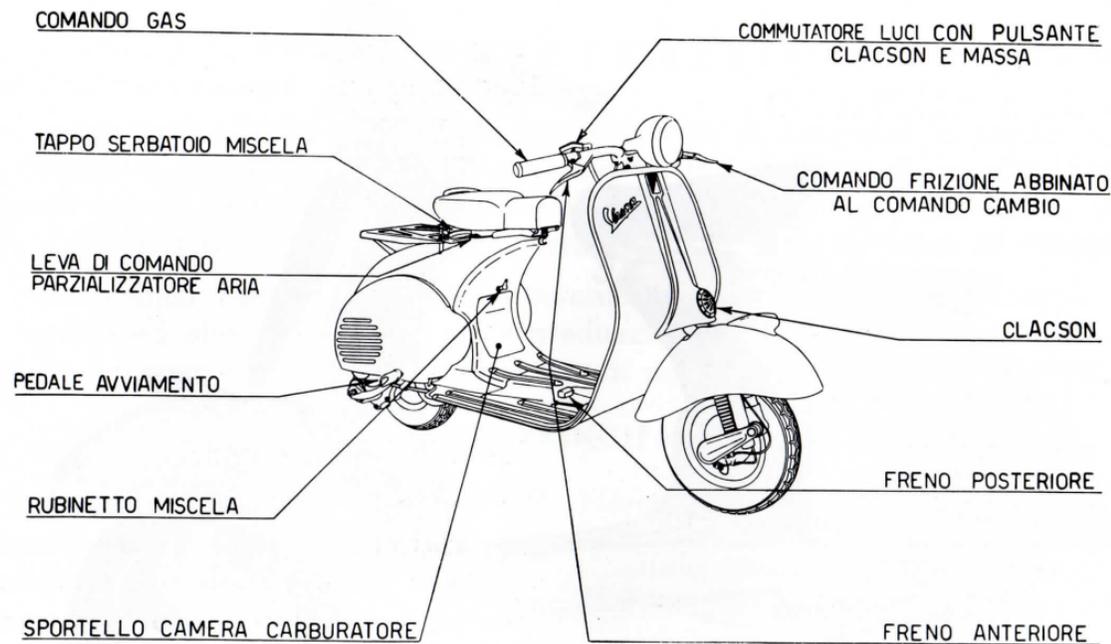


Fig. 2 - Comandi della moto

PRESTAZIONI E CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Consumo a velocità economica:

lt. 2,2 ogni 100 Km.

Velocità max 82,9 Km/ora

Interasse ruote 1165 mm.

Larghezza max sul manubrio 785 mm.

Lunghezza max 1700 mm.

Altezza max 1040 mm.

Altezza minima pedana . . . 160 mm.

Raggio di volta 1,5 mt.

Peso totale (a serbatoio pieno) 98 Kg.

Motore. Monocilindrico a due tempi con distribuzione a luci incrociate.

Cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera speciale, fusa sotto pressione. Biella in acciaio di alta resistenza accoppiata, su una fila di rulli, con l'albero motore, scomponibile.

Alesaggio mm. 57

Corsa mm. 57

Cilindrata cm.³ 145,6

Rapporto di compressione . . 1:6,3

Messa in moto. A pedale, sulla destra della moto.

Trasmissione. Diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi (che assorbe gli urti causati da brusche variazioni di regime), e gli ingranaggi del cambio.

Cambio di marcia. A tre velocità con ingranaggi silenziosi in bagno di olio, sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione, e disposto sulla estremità sinistra del manubrio.

Il rapporto totale motore/ruota è il seguente:

1ª velocità	1:12,2
2ª velocità	1: 7,46
3ª velocità	1: 4,73

Frizione. A dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero. Comando a mezzo leva sulla estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile.

Accensione. A mezzo volano magnete a 6 poli. Bobina A. T. esterna con cir-

cuito primario, alimentato da apposita bobina interna al volano.

Illuminazione e clacson. L'illuminazione è ottenuta a mezzo di corrente alternata fornita direttamente dal volano magnete, la quale alimenta la lampada biluce (6 volt. 25/25 watt.) del faro Ø 105 a tre luci, la luce targa (lampada 6 volt. 5 watt.) e il clacson. Per la luce di città (lampada 6 volt. 3 watt.) e luce targa, quando il commutatore si trova nella posizione 3, l'alimentazione è in corrente continua che viene fornita dalla speciale batteria di accumulatori da 8 Ah. costantemente ricaricata dal volano magnete attraverso un apposito raddrizzatore metallico ed una impedenza (vedi fig. 3).

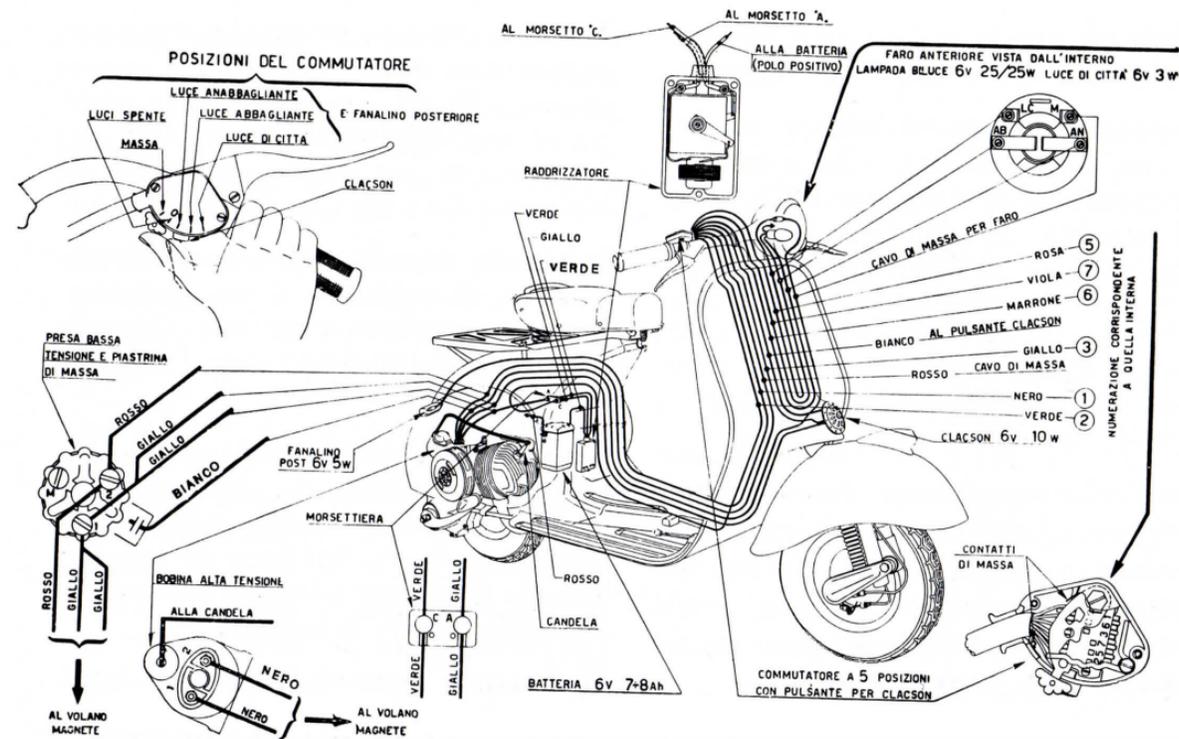


Fig. 3 - Schema impianto elettrico

Telaio. A guscio in lamiera speciale di ampia sezione, a forma aperta e carenata.

Sospensione ruote. Anteriore: mozzetto oscillante a sbalzo sullo sterzo con interposizione di molla elicoidale conica a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto. Posteriore: traversa oscillante porta motore e ruota con interposizione di molla elicoidale biconica a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto, coassiale.

Freni. Ad espansione con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra.

Ruote. In lamiera di acciaio stampata; pneumatici diam. mm. 385 (oppure pollici 3,50.8) Le ruote sono facilmente smontabili essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli; le due ruote sono fra loro intercambiabili.

Serbatoio miscela. Munito di decantatore e di rubinetto a tre posizioni: «aperto», «chiuso», «riserva». Capacità della riserva litri 0,650 circa. Capacità totale litri 6,25.

Cavalletto. Sotto la pedana è applicato un cavalletto di sostegno facilmente azionabile, a due zampe. Due robuste molle di richiamo lo tengono durante la marcia, aderente alla pedana impedendone le vibrazioni.

Tachimetro contachilometri. È appli-

cato al centro del supporto manubrio e faro e completa la moto avvantaggiandone altresì l'estetica. La presa movimento avviene sull'asse della ruota anteriore mediante una trasmissione completamente interna.

Antifurto. Sul telaio, in prossimità del manubrio, vi è una serratura antifurto. Per bloccare la moto occorre dare un giro di chiave e girare il manubrio tutto verso sinistra fino allo scatto, dopo di che la moto non può che girare su se stessa. Per sbloccare dare un giro di chiave in senso inverso e raddrizzare il manubrio (vedi fig. 4).

Avvertenze. Si raccomanda di non lubrificare la serratura antifurto, neppure in caso di difettoso funzionamento.

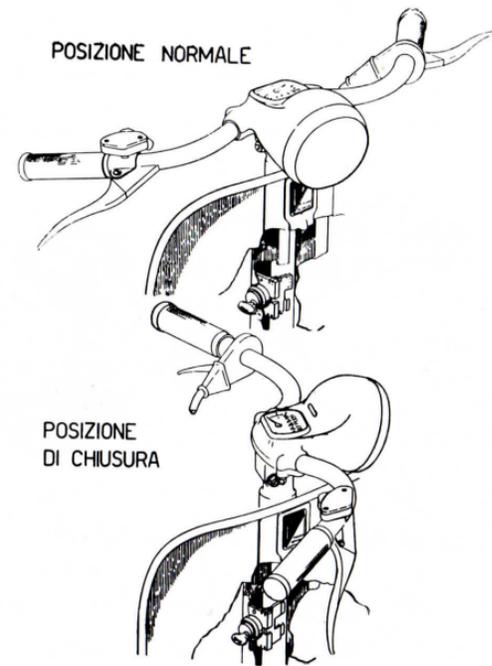


Fig. 4 - Serratura antifurto

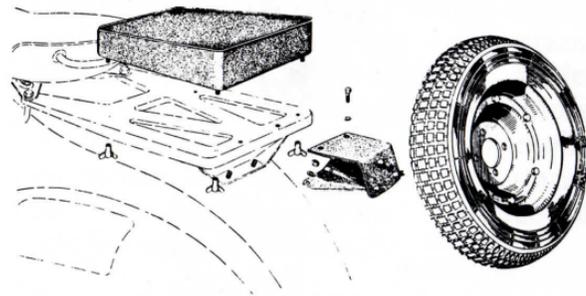


Fig. 5 - Cuscino, ruota di scorta e supporto

Evitare assolutamente di avviare la moto se la chiave non è nella serratura e non vi rimane impegnata.

Attrezzi di corredo. 1 chiave a tubo quadrupla (11, 14, 21, 22 mm.) 3 chiavi piatte semplici (7, 8, 10, mm.) 1 chiave piatta doppia (11, 14, mm.) 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente al presente libretto, alla busta di collaudo e al libretto dei buoni di assistenza gratuita, nella sacca porta attrezzi sul lato sinistro della moto.

Accessori. La moto «Vespa» può essere fornita a richiesta di:

Cuscino in gomma piuma. Da fissarsi al portapacchi posteriore di cui la moto è dotata; elegante e di limitato

ingombro integra l'efficacia delle sospensioni, rendendo eccezionalmente confortevole la posizione del passeggero (vedi fig. 5).

Ruota di scorta con supporto. Il supporto della ruota è fissabile ai due fori previsti nella parte posteriore del portapacchi posteriore ed ai bulloni che fissano quest'ultimo. Esso è di notevole robustezza e semplicità e mantiene la ruota in posizione tale da rendere comoda la sistemazione dell'eventuale passeggero (vedi fig. 5).

Portapacchi anteriore. È applicabile sullo scudo e sovrasta il parafango. Leggerissimo, razionale e di facile applicazione è molto utile per trasporto di borse, pacchi, valigette etc. (vedi fig. 6).

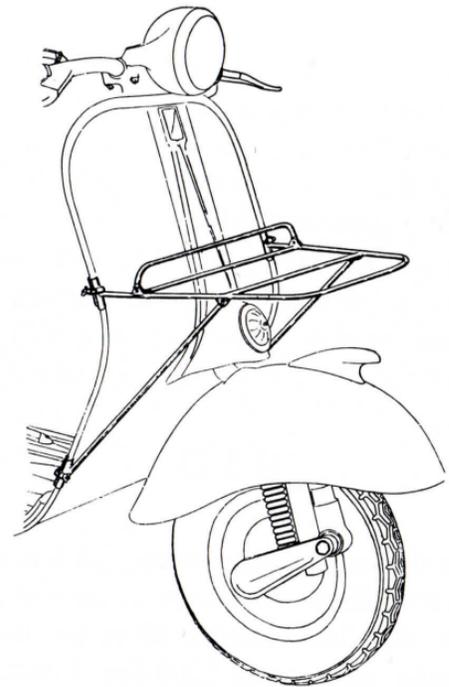


Fig. 6 - Portapacchi anteriore

Dalla semplice e razionale concezione della moto «Vespa» ne consegue che non necessitano particolari accorgimenti per l'uso e personale specializzato per la **manutenzione**.

Sono sufficienti le possibilità dell'utente, anche il più profano, uniformate ad alcune norme essenziali da seguirsi ed attuarsi con cura ed attenzione.

U S O

Rifornimento carburante. La miscela benzina-olio deve essere composta con: 80 cc. di olio **Essolube 30** su un litro di benzina, per i primi 2000 Km. d'impiego e 55 cc. per i successivi.

N.B. - L'utente può anche chiedere alle Stazioni di rifornimento **ESSO** la miscela **ESSO MIX**, rispettivamente al 7% per i primi 2000 Km. e al 5% per i successivi.

Avvertenze. Si raccomanda di usare buona benzina normale per auto e di curare la perfetta miscelazione con l'olio. Tenere sempre pulito lo sfiato del tappo serbatoio miscela.

Seguire con particolare attenzione le istruzioni per l'uso della moto durante il periodo di rodaggio, riportate sulla decalcomania attaccata alla faccia posteriore dello scudo della moto.

Avviamento. Per avviare il motore aprire il rubinetto della miscela (le 3

posizioni: «aperto, chiuso, riserva» sono indicate in fig. 7), porre il cambio in posizione di folle (vedi fig. 8), tenere la manopola di comando gas al minimo ed agire sul pedale della messa in moto. In caso di difficoltà assicurarsi che il motore non sia ingolfato, cioè che non goccioli miscela dal carburatore. Se il motore è ingolfato si può provvedere con l'uno o con l'altro dei metodi qui sotto esposti:

— Tentare la manovra a spinta: ingranare la seconda, agire sulla frizione e spingendo la moto prendere una certa velocità. Dopo di ciò, lasciare di colpo la leva della frizione e riagire su di essa appena che il motore si è avviato.

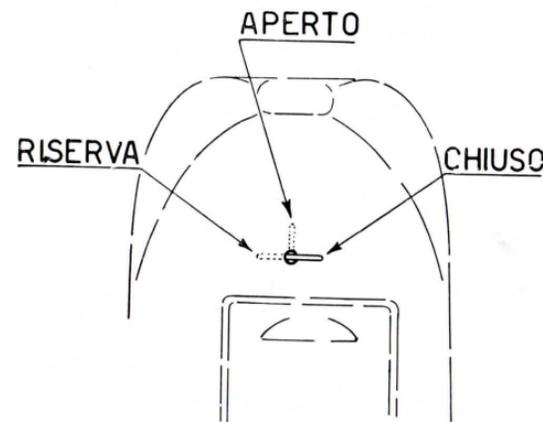


Fig. 7 - Posizioni del rubinetto miscela

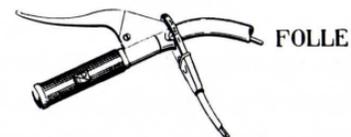
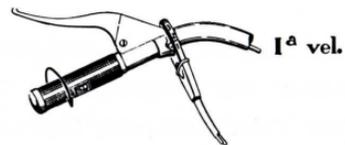


Fig. 8 - Comando del cambio

— Chiudere il rubinetto miscela, togliere la candela e far compiere al motore alcuni giri azionando la leva di avviamento. Prima di rimontare la candela è bene asciugarla con uno straccio pulito.

Avvertenza. Porre la massima attenzione nel rimontaggio della candela. Imboccarla con la dovuta inclinazione, avvitarla a mano e bloccarla quindi con la chiave.

Riaprire il rubinetto miscela ed agire sulla leva di avviamento.

Se, viceversa, il motore non è ingolfato, richiamare miscela al carburatore premendo tre o quattro volte il pulsante situato sul coperchio della vaschetta del

carburatore stesso (cicchetto), tirare verso l'alto la leva di comando parzializzatore aria posta sotto la sella e agire nuovamente sul pedale di messa in moto.

Partenza. Tenendo il motore al minimo tirare la leva di comando frizione e ruotare la manopola sinistra in modo che la lineetta su di essa incisa venga ad indicare la 1ª marcia (vedi fig. 8). Eseguire ora simultaneamente queste due operazioni: lasciare con dolcezza la leva della frizione e ruotare la manopola destra (comando gas), avviando così la macchina.

Cambio marce. Avendo raggiunto in 1ª marcia una conveniente velocità, togliere repentinamente gas, tirare la leva della frizione e ruotare rapidamente la manopola sinistra sulla posizione di 2ª marcia; quindi lasciare la leva della frizione e ridare immediatamente gas. Procedere analogamente per innestare la 3ª marcia. Per passare da una marcia a quella immediatamente inferiore, si segua un analogo procedimento. L'utente si renderà conto che con un po' di esercizio i cambi di marcia si possono effettuare senza fare uso della frizione: ciò non porta alcun pregiudizio agli organi interni. Qualora l'utente debba ridurre la velocità, non

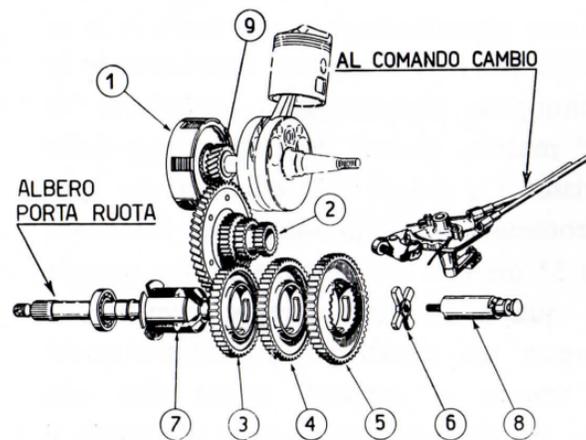


Fig. 9 - Schema del cambio

1. - Frizione - 2. Ingranaggio elastico - 3. Ingranaggio 3. a velocità
 4. Ingranaggio 2.a velocità - 5. Ingranaggio 1.a velocità - 6. Crocera del cambio - 7. Albero porta ingranaggi e ruota - 8. Stelo della crocera - 9. Ingranaggio della frizione.

esiti a passare alla marcia inferiore. Vedere lo schema del cambio in fig. 9.

Avvertenze. Non ruotare la manopola comando cambio a motore spento.

Appena vengono riscontrate irregolarità di funzionamento al comando cambio ed in particolare l'indurimento nella manovra, consigliamo l'utente a rivolgersi, per la registrazione e la messa a punto, ad una Filiale o ad un'Officina autorizzata.

Pneumatici. Essendo le ruote intercambiabili, esse possono venire montate sia anteriormente che posteriormente, beninteso variando la pressione come di seguito indicato.

In caso di guasto ad un pneumatico,

occorre smontare la ruota dalla moto svitando e togliendo i quattro dadi che la fissano al tamburo del freno, e spostandola lateralmente affinché esca dai 4 prigionieri, provvedere quindi alla sua riparazione o alla sua sostituzione con la ruota di scorta.

Avvertenza. Al rimontaggio della ruota bloccare alternativamente (in diagonale) e progressivamente i quattro dadi. Curare che le rondelle elastiche siano al loro posto.

Per liberare il pneumatico occorre anzitutto sgonfiarlo; quindi svitare i sei dadi che uniscono il cerchione con l'anello di chiusura, toglierli unitamente alle relative rondelle e separare questi ultimi (vedi fig. 10).

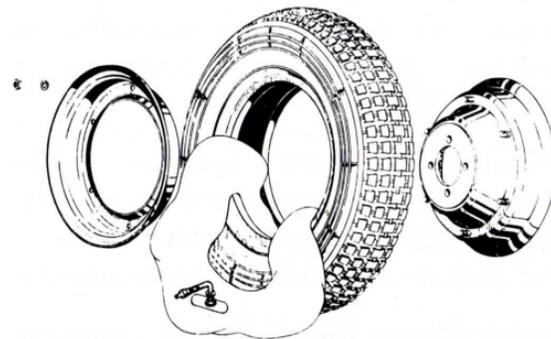


Fig. 10 - Smontaggio pneumatico

La pressione deve essere tenuta a 1,25 Kg./cmq per la gomma posteriore e 0,8 Kg./cmq. per quella anteriore. Qualora la moto venga impiegata per trasporto di due persone, aumentare la pressione della gomma posteriore a 1,8 - 2 Kg./cmq.

Arresto del motore: Spingere la levetta del commutatore tutto a sinistra. Rimane nel cilindro miscela carburata che facilita il successivo avviamento.

Registrazione dei freni. Per ottenere un buon funzionamento dei freni occorre che:

— la ruota giri liberamente quando il pedale o la leva di comando sono in posizione di riposo.

— l'azione frenante inizi appena si agisce sul rispettivo comando.

Queste condizioni si raggiungono regolando i comandi mediante gli appositi registri indicati con freccia alla fig. 11.

Registrazione minimo. È eseguibile senza alcun attrezzo avvitando e svitando la vite premente sul coperchio del corpo del carburatore. Per innalzare il minimo occorre avvitare, per abbassarlo svitare.

Prescrizioni importanti da osservare durante il periodo di rodaggio:

1° - **Impiegare miscela: 80 cc. di olio Essolube 30 per 1 lt. di benzina, ovvero miscela ESSO MIX al 7%.**

2° - **Non superare le seguenti velocità:**

20 Km/h	in	1 ^a	marcia.
35	"	"	2 ^a "
55	"	"	3 ^a "

3° - **Qualora siate costretti a ridurre la velocità, non esitate a passare alla marcia immediatamente inferiore.**

MANUTENZIONE

Pulizia della moto. Per la pulizia esterna del motore è bene servirsi di petrolio, di pennello e stracci puliti per asciugare. Tutte le parti verniciate vanno invece lavate con acqua, usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare. È dannoso per la vernice usare petrolio: ciò la rende

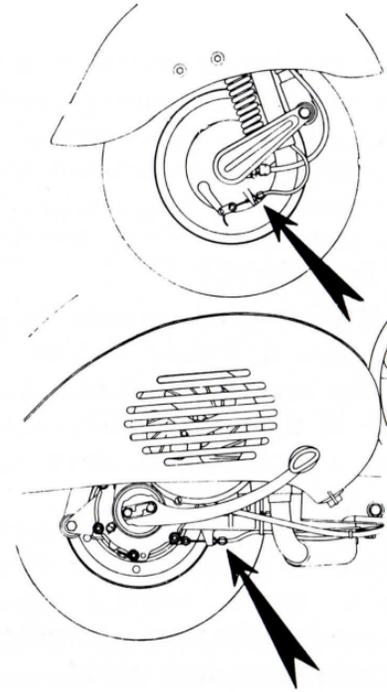


Fig. 11 - Registrazione freni

opaca e la deteriora rapidamente. Qualora si debba pulire la parabola riflettente del faro, adoperare un soffio di aria oppure un piumino molto morbido. Evitare la strofinatura con panno e porre attenzione di non toccare con le dita la superficie.

Prima di mettere in servizio la moto:

1) Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio svitando il tappo portante la dicitura «OLIO». Il livello dell'olio a moto diritta deve sfiorare il foro (vedi fig. 12).

2) Controllare il livello dell'elettrolita nella batteria e ripristinarlo, se necessario, a 6÷10 mm. sopra i separatori, aggiungendo **solo acqua distillata**.

Non aggiungere mai acido.

N.B. - Per la buona conservazione della

batteria consigliamo i Clienti di attenersi alle seguenti norme:

1) Porre la massima attenzione, quando essa viene montata sulla moto, che l'attacco portante il segno + (positivo) venga collegato con il filo contrassegnato con analogo segno + e l'attacco contrassegnato con il segno - (negativo) con il cavetto di massa.

L'errato collegamento rende rapidamente inefficiente il raddrizzatore e provoca danni irreparabili alla batteria.

2) Curare che i tappi siano bene avvitati e che non cadano corpi estranei nelle celle.

3) Non lasciare a lungo la batteria scarica provvedendo alla ricarica almeno una volta al mese se per tale tempo la batteria è lasciata inoperosa.

4) Evitare la ricarica con intensità di corrente superiore a quella prescritta sul cartellino di accompagnamento in quanto una ricarica fatta a forte intensità provoca il rapido deterioramento della batteria.

5) Se per cause accidentali la batteria viene a trovarsi scarica occorre provvedere subito alla ricarica controllando contemporaneamente tutto l'impianto elettrico della moto ed in particolare l'isolamento e l'efficienza del circuito di carica.

6) Mantenere la batteria pulita ed asciutta, lavandola all'esterno con una soluzione di acqua ed ammoniaca al 10%. Liberare i morsetti dalle incrostazioni e spalmarli di vasellina neutra.

7) Controllare ogni tre settimane il livello dell'elettrolita e ripristinarlo, se necessario, a 6÷10 mm. sopra i separatori aggiungendo solo **acqua distillata**, mai acido.

Dopo i primi 1000 km.:

Sostituire totalmente l'olio nella scatola del cambio. L'operazione deve essere eseguita a motore caldo e prima di immettere l'olio nuovo è consigliabile introdurre una piccola quantità di olio fresco, far girare il motore per alcuni secondi, quindi vuotare nuovamente il carter. Per lo svuotamento è previsto un apposito foro situato sul carter nella posizione indicata in fig. 12.

Ogni 2000 km.:

1) Pulire il filtro aria. Per far ciò occorre smontarlo dal carburatore e agitarlo in un bagno di benzina-olio al 30%

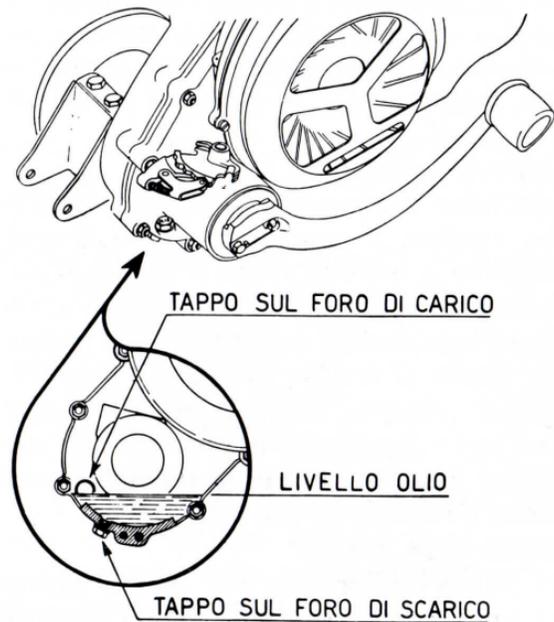


Fig. 12 - Livello olio nel carter

2) Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio.

3) Pulire e riempire gli ingrassatori del mozzo anteriore, e lubrificare l'attacco e la trasmissione del contachilometri.

4) Ingrassare tutte le levette di comando freno e il settore comando cambio.

5) Pulire con tela finissima o apposite limette gli elettrodi della candela e registrarli (0,6 mm.). Verificare lo stato dell'isolante della candela: se si riscontrano crepe o rotture sostituire quest'ultima. Usare benzina pura per pulire.

Si consiglia di non cambiare il tipo di candela montata dalla Ditta.

Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

N. B. - Consigliamo i Clienti di fare eseguire dalle Stazioni di Servizio le operazioni elencate qui di seguito.

6) Registrare (0,4 mm.) e pulire le puntine platiniate del volano magnete (vedi fig. 13).

7) Pulire la marmitta e disincrostare il motore come indicato qui di seguito. Smontare la marmitta, la cuffia di raffreddamento e la testa del cilindro, portare il pistone al P. M. S. per pulirne la testa dalle incrostazioni; eliminare ogni residuo carbonioso dall'imboccatura del cilindro, quindi portare il pistone al P. M. I. e disincrostare le luci. Pulire la faccia interna della testa del cilindro. Fare attenzione che residui carboniosi non rimangano nell'interno del cilindro. Disincrostare il tubo di scarico della marmitta mediante un filo di ferro ripiegato ad uncino, oppure con un getto di aria compressa immesso

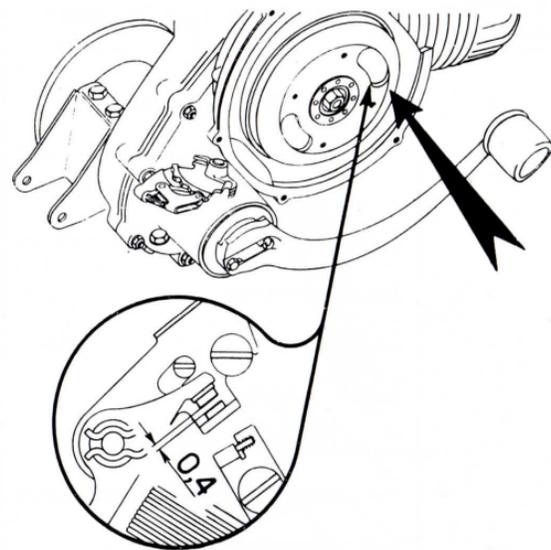


Fig. 13 - Registrazione puntine del ruttore

LUBRIFICAZIONE

Riferimento allo schema	GRUPPO DA LUBRIFICARE	ESECUZIONE	NOTE
1	Motore (lubr. dalla miscela)	Ad ogni rifornimento	Ved. pag. 12
2	Cambio. Sostituzione totale olio Ripristinare livello	Dopo i primi 1000 Km. Ogni 2000 Km.	Ved. pag. 20 Ved. pag. 22
3	Ingrassatori del mozzo anteriore	Ogni 2000 Km.	Ved. pag. 22
4	Ammortizzatori	In caso di inefficienza	Ved. pag. 26
—	Cavetti	Ogni 3000 Km.	Esso Chassis Grease "L."
—	Feltro volano	Ogni 3000 Km.	
—	Trasmissione comando c. Km.	Ogni 2000 Km.	Esso Bearing Grease
—	Articolazione com. levette freno	Ogni 2000 Km.	
—	Settore cambio	Ogni 2000 Km.	Esso Chassis Grease "L."

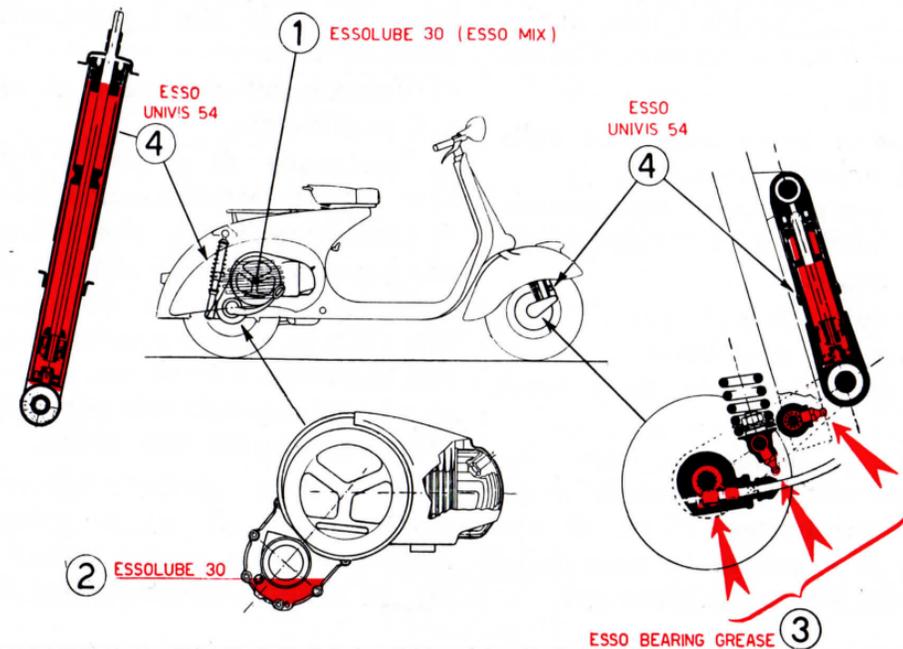


Fig. 14 - Schema della lubrificazione

dal bocchettone di fissaggio del cilindro, previo riscaldamento del terminale stesso. Tenere comunque il tubo di scarico della marmitta rivolto verso il basso.

Ogni 3000 km.:

Lubrificare il feltro strisciante sulla camma del volano magnete.

In caso di inconvenienti agli ammortizzatori, si consiglia di rivolgersi alle Stazioni di servizio.

Lunga inattività. Si consiglia di effettuare le seguenti operazioni:

1) Pulizia generale della moto (vedi pag. 19)

2) Smontato il depuratore aria far aspirare dal motore, attraverso il diffusore del carburatore, 75 cc. di olio ESSOLUBE 30 a motore in moto (folle) al regime da 3/4 gas a pieno gas.

3) Sollevare da terra le ruote appoggiando le pedane su due tacchetti di legno in modo che i pneumatici non tocchino terra.

4) Vuotare del carburante il serbatoio e il carburatore.

5) Spalmare di grasso antiruggine tutte le parti metalliche non verniciate.

6) Distaccare i fili che fanno capo alla batteria, pulire gli attacchi ed asciugarli. Provvedere alla ricarica almeno una volta al mese e mantenere il livello dell'elettrolita a 6÷10 mm. sopra i separatori aggiungendo solo acqua distillata.

Non aggiungere mai acido.

N. B. - Per la lubrificazione usare esclusivamente gli oli e grassi delle marche e delle qualità indicate nella fig. 14 e nella tabella a pag. 24.

RICERCA DEI GUASTI E DELLE IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

Quando la moto presenti irregolarità di funzionamento, occorre eseguire i seguenti controlli e provvedere come a lato indicato.

In caso che, pur avendo attuato i provvedimenti indicati, l'inconveniente persista, consigliamo il cliente a rivolgersi alle officine delle Agenzie di vendita le quali dispongono dell'attrezzatura necessaria per l'appropriata esecuzione di qualsiasi riparazione e messa a punto.

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO 1 - Alimentazione Mancanza miscela nel serbatoio Miscela che non arriva al carburatore quando il rubinetto è in posizione di «aperto» oppure «riserva» Filtro sul decantatore Filtro sul carburatore Corpo del rubinetto Corpo del carburatore Getto Polverizzatore Tubo fra decantatore e carb. Asticina del galleggiante bloccata nella sua sede 2 - Carburatore Motore ingolfato	Inserire la riserva. Rifornimento appena possibile a) Tenere l'agitatore premuto in basso sino a fare uscire un po' di miscela b) Nell'incertezza del risultato dell'operazione precedente, svitare e togliere il getto. Dal suo alloggio uscirà miscela se il circuito di alimentazione è efficiente. c) Pulire il getto con aria compressa. Smontare e lavare in benzina. Asciugare con un getto di aria compressa. Disimpegnarla Vedere pag. 13	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>Agitatore bloccato in basso Galleggiante forato Filtro aria otturato o sporco Parzializzatore aria fisso in posizione di «chiuso» Carburatore montato in posizione errata</p> <p>3 - Accensione</p> <p>Candela sporca</p> <p>Isolante della candela rotto Levetta del commut. bloccata in posiz. di «massa» Puntine del ruttore sporche Puntine del ruttore mal registrate Puntine del ruttore consumate o bucherellate Fasatura irregolare</p> <p>IRREGOLARITÀ VARIE DI FUNZIONAMENTO</p> <p>1 - Scarso rendimento</p> <p>Marmitta incrostata Raccordo di ammissione allentato</p> <p>Luce di scarico ostruita da incrostazioni Guarnizione fra cilindro e carter inefficiente</p>	<p>Disimpegnarlo Sostituire *</p> <p>Vedere pag. 21, n. 1 Sbloccare Portare la vaschetta in posizione verticale</p> <p>Distaccare il cavo dalla candela e controllare se, azionando la leva di avviamento, scocca la scintilla fra l'estremità del cavo e la massa. Pulire e registrare la distanza (mm. 0,6) fra gli elettrodi (ved. pag. 22, n.5) Sostituire la candela (ved. avvert. di pag. 14) Sbloccare Pulire con apposite limette o carta abrasiva * Correggere l'intervallo a mm. 0,4 * Sostituire * Correggere *</p> <p>Pulire (ved. pag. 23) Sostituire la guarnizione fra raccordo e cilindro Serrare i dadi sui prigionieri del cilindro.</p> <p>Disincrostare cilindro, testa e pistone * Sostituire *</p>	<p>* Agenzie di vendita</p>

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>2 - Scarsa compressione Candela non bene avvitata sulla testa del cilindro Errato accoppiamento testa-cilindro</p> <p>Guarnizione di rame inefficiente Fasce elastiche incollate</p> <p>3 - Scoppi allo scarico e nel carburatore Candela incrostata o con elettrodi troppo distanti Formazione di perline sull'isolante Pre-accensione Vite di fermo del condensatore allentata } * Puntina del ruttore allentata } * Insufficiente afflusso di miscela al carburatore</p> <p>4 - Cattivo funzionamento frizione</p> <p>a) Innesto brusco Dischi bombati in acciaio male orientati Ingranaggi del cambio non sufficient. lubrif.</p> <p>b) Slittamento Molle scariche Dischi con tasselli di sughero logorati o bruciati</p> <p>c) Disinnesto incompleto Gioco eccessivo al cavo di comando Curvatura eccessiva dei dischi bombati</p> <p>5 - Disinnesto spontaneo delle marce Cavi comando cambio male regolati</p>	<p>Stringere con chiave da 21 Piazzare bene la testa nell'apposito alloggiamento sulla sommità del cilindro. Stringere fortemente ed uniformemente i dadi. Sostituire Pulire le fasce e le gole del pistone *</p> <p>Sostit. o pulire contr. la distanza tra gli etetr. (0,6)** Pulire Controllare l'esattezza del punto di accens. *</p> <p>Vedere paragrafo «Difficoltà d'avviamento» n. 1</p> <p>Mont. con la concavità rivolta verso gli scodellini delle molle * Ristabilire il livello, e controllare l'avvitamento del tappo nel foro di scarico (ved. fig. 12) Sostituire * Sostituire i dischi e le molle *</p> <p>Registrare * Sostituire *</p> <p>Registrare *</p>	<p>* Agenzie di vendita</p> <p>** Usare spazzolino metallico o carta smerigliata.</p>

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
Settore comando cambio allentato sul carter Molla del settore smarrita, rotta o scarica Giuoco eccessivo oppure errato orientamento della levetta interna comando cambio Bracci della crociera smussati Intagli interni degli ingranaggi smussati	Avvitare a fondo le viti Rimpiazzare o sostituire Sostituire * Sostituire * Sostituire *	
6 - Mancato innesto del gruppo messa in moto	Rivolgersi alle Agenzie di vendita	
7 - Consumo elevato		
I - Livello miscela troppo alto nel carburatore a) Agitatore bloccato in basso b) Galleggiante forato c) Scarsa tenuta dell'astina del galleggiante	Sbloccare Sostituire * Pulire o sostituire l'astina ed il coperchio vaschetta *	* Agenzie di vendita
II - Filtro aria otturato o sporco	Lavare con benzina pura, asciugare con aria compressa. Immergerlo in un bagno benzina-olio al 30%	
III - Parzializzatore aria fisso in posizione di «chiuso», o non completamente aperto	Sbloccare. Lubrificare la levetta sul retro della scatola del filtro.	
IV - Alterato il diam. del foro del getto massimo	Sostituirlo con getto regolamentare (mm. 0,83)	
V - Accensione ritardata	Mettere in fase *	
VI - Scarsa compressione	Vedere paragrafo n. 2	
8 - Difettoso funzionamento comandi		
Cavetti ossidati nelle guaine Eccessivo giuoco	Lubrificare o eventualmente, sostituire * Registrare *	
9 - Indurimento sterzo	Allentare ghiera superiore cuscinetto superiore * Sostituire le sedi inferiori dei cuscinetti *	
10 - Eccessivo giuoco sterzo	Stringere la ghiera superiore cusc. superiore *	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
11 - Frenatura insufficiente Corsa eccessiva del pedale o leva Ceppi logorati; impregnati di olio	Registrare (Vedere fig. 11 e pag. 18) Sostituire; lavare con benzina ed asciugare all'aria Consultare le Agenzie di vendita circa la perdita di olio. Sostituire.	
Ceppi e tamburi rigati	} Rivolgersi alle Agenzie di vendita	
12 - Inefficienza sospensioni elastiche Rumorosità Inefficienza Difficoltà di rotazione asse ruota		
13 - Rumorosità del motore	Rivolgersi alle Agenzie di vendita	
14 - Inefficienza impianto elettrico Terminali dei cavi distaccati o male allacciati sulla presa B.T., sul commutatore, sull'avvisatore.	Riallacciare correttamente (ved. fig. 3) o rimpiazzare le viti. Persistendo l'inconveniente occorre rivolgersi alle Agenzie di vendita.	
Cavi della batteria distaccati o lenti	Attaccarli e stringerli	
<i>N. B. - Se il cliente deve intraprendere lunghi viaggi, consigliamo di munirsi di una candela di scorta.</i>		

STABILIMENTO DI PONTEDERA

Ufficio Tecnico Commerciale

N. Dis. 23537

IV EDIZIONE / 6000