



MOTO GUZZI

TROTTER 40 cc

SHELL **X100** MOTOR OIL

CATENE REGINA

**ISTRUZIONI PER L'USO
E LA MANUTENZIONE**

SEIMM

SOCIETA' ESERCIZIO INDUSTRIE MOTO MECCANICHE S.p.A.

CAPITALE SOCIALE SOTTOSCRITTO: L. 495.000.000

Sede Legale: MILANO - GALLERIA DE CRISTOFORIS, 3 - TEL. 700965 - 702021

Stabil. e Amministr.: MANDELLO DEL LARIO (COMO) - TEL. 71112 (4 linee urbane)



MOTO GUZZI

TROTTER 40 cc

ISTRUZIONI PER L'USO
E LA MANUTENZIONE

III Edizione

I M P O R T A N T E

Ogni ciclomotore è corredato da una copia di questo libretto che illustra e descrive le caratteristiche e le norme per l'uso e la manutenzione.

Consigliamo pertanto ad ogni acquirente, di leggere attentamente e mettere in pratica tutte le norme di uso e manutenzione contenute nel presente libretto; saranno così evitati inconvenienti dovuti a trascuratezza o a cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo e revisione raccomandiamo vivamente di rivolgersi ai nostri concessionari od alle officine autorizzate, verrà così garantito un lavoro razionale e sollecito.

I N D I C E

Comandi ed accessori	Pag.	6	Silenziatore d'aspirazione con filtro aria . . .	Pag.	24
Dotazione	»	7	Pulitura filtri sul rubinetto e sul carburatore . . .	»	24
Dati di identificazione	»	7	Pulitura serbatoio miscela	»	24
Ricambi	»	7	Pulitura testa motore, testa pistone e condotto di scarico	»	25
Garanzia	»	7	Pulitura silenziatore completo di tubo scarico . . .	»	25
CARATTERISTICHE GENERALI	»	8	Manopola girevole comando cambio	»	26
IMPIANTO ELETTRICO	»	10	Registrazione della catena dal pignone motore alla pedaliera	»	26
COMANDI	»	15	Registrazione della catena dalla pedaliera al pignone sulla ruota posteriore	»	27
USO DEL CICLOMOTORE	»	17	Registrazione dello sterzo	»	27
Miscela	»	17	Regolazione del manubrio	»	27
Avviamento del motore con veicolo sul ca- valletto	»	17	Regolazione sella	»	28
Partenza, marcia ed arresto del ciclomotore . . .	»	17	Regolazione trasmissione comando decompres- sore	»	28
RODAGGIO	»	18	Regolazione freno anteriore	»	28
MANUTENZIONI E REGOLAZIONI	»	20	Regolazione freno posteriore	»	29
Lubrificazione del gruppo motore-cambio . . .	»	20	Cassetta porta utensili	»	29
Lubrificazioni varie	»	20	Manutenzione in caso di lunga inattività . . .	»	29
Lubrificazione e registrazione del ruttore . . .	»	21			
Messa in fase del volano magnete	»	22			
Candela	»	23			
Carburatore	»	23			

MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

Lubrificazione del gruppo motore-cambio

Il motore è lubrificato automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina. Il rifornimento dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio, ed il relativo controllo del livello avvengono nel seguente modo:

Sostituzione olio nel basamento

La sostituzione dell'olio va effettuata dopo i primi 500 Km ed in seguito ogni 10.000 Km circa. Per questa operazione, levare il tappo d'immissione (E di fig. 6), il tappo di scarico olio (G di fig. 10) e lasciare scaricare l'olio vecchio: lavare il basamento con petrolio, lasciandolo scolare per bene prima di rimontare il tappo di scarico (G di fig. 10). Immettere poi olio fresco dal foro di immissione; ad operazione ultimata ricordarsi di rimontare il tappo (E di fig. 6).

Quantità di olio occorrente cmc 250 circa (corrispondente a mm 33 circa). Ricordarsi, durante il cambio o controllo del livello dell'olio di non immetterne più della quantità sopra segnata (250 cmc). La quantità in più di olio im-

messo nel basamento fa da freno al motore. Si raccomanda « SHELL X 100 SAE 30 ».

Controllo livello olio (Vedere fig. 6)

Il controllo dell'olio si deve effettuare ogni 1000 Km circa operando come segue:

Levare il tappo d'immissione « E » ed infilare nel foro l'apposita astina di livello « F » (data in dotazione) fino a che il piano di questa appoggi sul piano del basamento; a questo punto levare l'astina dal foro e controllare che l'olio si trovi tra le due tacche (sull'astina di livello sono segnate due tacche indicanti il minimo e il massimo), se mancante aggiungerne della medesima quantità e gradazione, fino a che l'olio non sfiori la tacca del massimo.

Lubrificazioni varie

Catene

Vanno lubrificate ogni qualvolta appaiono secche, più frequentemente se il ciclomotore marcia con tempo piovoso o su strade polverose. Ogni 5000 Km circa si consiglia di levare le



Fig. 2 - Lato sinistro

COMANDI ED ACCESSORI

(vedere fig. 3)

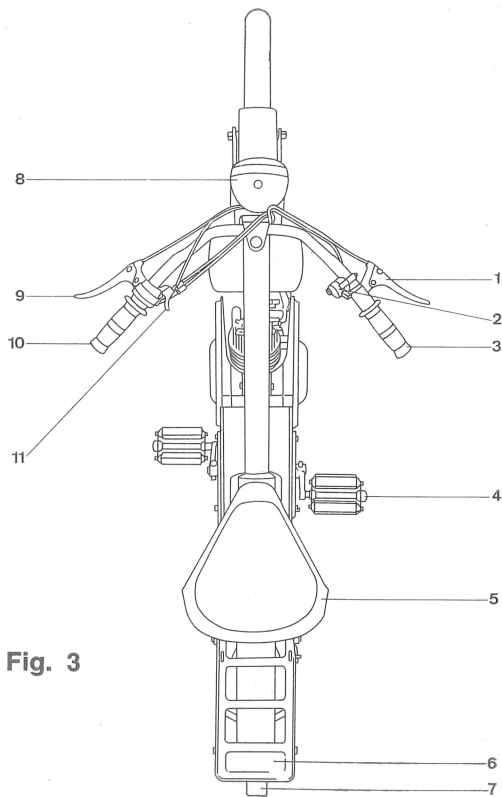


Fig. 3

- 1 - Leva comando freno anteriore
- 2 - Pulsante per tromba elettrica e commutatore luci
- 3 - Manopola comando gas
- 4 - Pedivella
- 5 - Sella
- 6 - Cassetta porta utensili
- 7 - Fanalino posteriore
- 8 - Faro anteriore
- 9 - Leva comando freno posteriore
- 10 - Manopola comando cambio
- 11 - Leva comando decompressore

N.B. - Nella descrizione dove è scritto **destra** o **sinistra** si deve intendere alla destra o alla sinistra di chi si trova in sella.

DOTAZIONE

Chiave a tubo per candela da mm 21.

Chiave per tappo immissione olio (cacciavite e spina per chiave a tubo).

Astina di livello olio.

Libretto istruzioni.

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio.

Questo numero è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del veicolo stesso.

R I C A M B I

In caso di sostituzione di particolari chiedere ed assicurarsi che siano adoperati esclusivamente « RICAMBI ORIGINALI » Moto Guzzi.

L'uso di ricambi non originali fa decadere il diritto alla garanzia.

G A R A N Z I A

Ogni ciclomotore nuovo è corredato da un foglio « SERVIZIO ASSISTENZA IN GARANZIA ». Il tagliando di revisione dovrà essere effettuato secondo le indicazioni. La mancata effettuazione nei termini stabiliti fa decadere il ciclomotore dalla garanzia.

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

A due tempi, tre luci, pistone piatto

Alesaggio: mm 37

Corsa: mm 38

Cilindrata: cc 40,85

Rapporto di compressione: 7,5

Potenza: CV 1,23 a 5000 giri al 1'

Potenza fiscale: CV 1

Testa del cilindro: in lega leggera con apposito decompressore per l'avviamento

Cilindro: in lega leggera con cromatura a spessore

Peso: motore a secco con cambio e accessori: Kg 6.

Alimentazione

Il carburatore è alimentato (per gravità) dal serbatoio; è munito di filtro aria e silenziatore alla presa d'aria; è monocomando (gas), l'aria è comandata mediante leva posta sul lato sinistro del carburatore.

Tipo e regolazione del carburatore

Dell'Orto SHA 14/9

Diffusore mm 9

Getto 44/100

Accensione

Con magnete alternatore a volano (6 V - 18 W)

Candela

Grado termico 225 della scala Bosch-Marelli o equivalenti.

Lubrificazione

A miscela.

La lubrificazione nel gruppo motore si effettua automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina « miscela 2% » (durante il periodo di rodaggio, primi 1000 Km « miscela al 5% »). Per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio, il basamento fa da serbatoio dell'olio.

Avviamento

Mediante pedali.

Peso totale del ciclomotore in ordine di marcia: Kg 36 circa.

PRESTAZIONI

Consumo miscela (secondo norme CUNA) litri 1,5 per 100 Km

Velocità: Km/h 35 circa

Pendenza superabile 16% circa.

IMPIANTO ELETTRICO

(vedere schema fig. 4 e 4/1)

L'alternatore è il generatore di corrente a bassa tensione destinato ad alimentare l'impianto di illuminazione e la tromba elettrica.

La corrente ad alta tensione necessaria per l'accensione, viene ottenuta mediante una bobina di trasformazione posta nell'interno del volano alternatore.

Pulsante per tromba elettrica e commutatore luci

Non richiedono alcuna registrazione essendo a contatto elettrico. In caso di interruzioni o di bruciature delle lampade è bene controllare i

RIFORMIMENTI

Miscela

Capacità serbatoio: litri 1,6 circa; il serbatoio è sospeso elasticamente.

Olio

Quantità cmc 250 circa nel basamento « SHELL X 100 SAE 30 ».

contatti dei comandi e la chiusura delle viti sui morsetti di fissaggio.

Faro

Dato che è a perfetta tenuta d'acqua, non richiede alcuna ispezione interna. Se si devono sostituire le lampade, svitare la vite in basso che tiene unita la cornice completa di cristallo alla carcassa del faro, ed estrarre il supporto lampade completo, passare poi alla sostituzione delle lampade.

Lampade

Usare lampade sempre ed esclusivamente di

SCHEMA IMPIANTO
 Tipo "CEV"

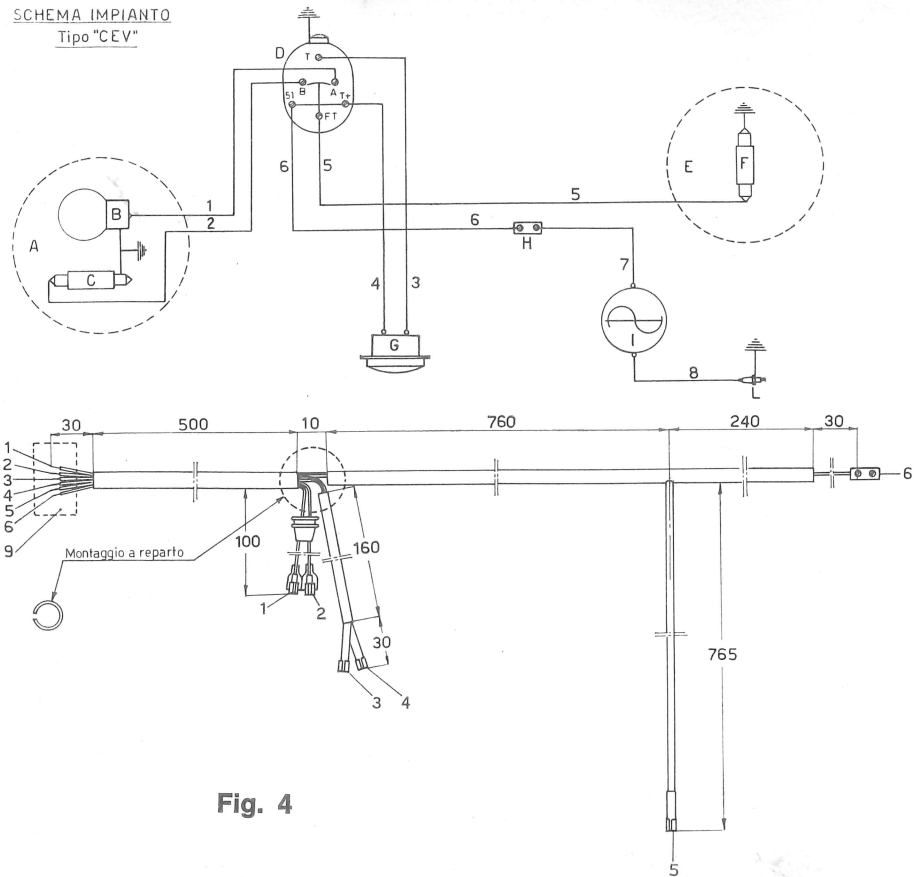


Fig. 4

Apparecchi		Cavetti	
Pos.	Denominazione	Posizione	Colorazione
A	Proiettore	1	Bleu
B	Lampada Bulbo 6 V - 15 W	2	Bleu
C	Lampada Siluro 6 V - 15 W	3	Bianco
D	Dispositivo	4	Rosso
E	Fanalino posteriore	5	Giallo
F	Lampada Siluro 6 V - 3 W	6	Rosso
G	Avvisatore acustico	7	Rosso
H	Morsetto semplice	8	Nero
I	Volano		
L	Candela		

Il cavo 7 viene fornito unitamente al volano sino al morsetto e il cavo 8 sino alla candela.

Pos.	Denominazione	Sez. mmq.	Lunghezza mm.	Collegamenti
1	Cavetto vipla Bleu	0.5	630	A — Abbagliante
2	Cavetto vipla Bleu	0.5	630	B — Anabbagliante
3	Cavetto vipla Bianco	0.5	730	54 — Avvisatore acustico
4	Cavetto vipla Rosso	0.78	730	51 — Avvisatore acustico
5	Cavetto vipla Giallo	0.78	2070	58 — Fanale posteriore
6	Cavetto vipla Rosso	0.78	1570	— Generatore
9	Commutatore luci			

SCHEMA IMPIANTO
 Tipo "APRILIA"

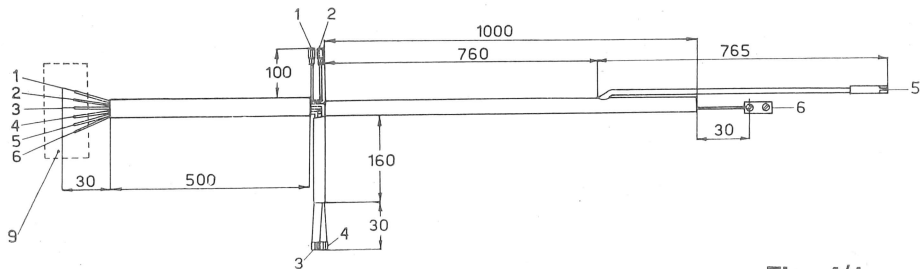
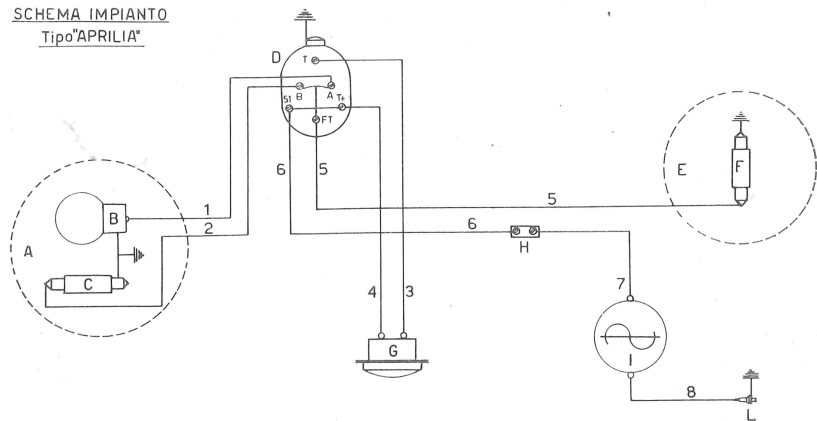


Fig. 4/1

Apparecchi		Cavetti	
Pos.	Denominazione	Posizione	Colorazione
A	Proiettore	1	Bleu
B	Lampada Bulbo 6 V - 15 W	2	Bleu
C	Lampada Siluro 6 V - 15 W	3	Bianco
D	Dispositivo	4	Rosso
E	Fanalino posteriore	5	Giallo
F	Lampada Siluro 6 V - 3 W	6	Rosso
G	Avvisatore acustico	7	Rosso
H	Morsetto semplice	8	Nero
I	Volano		
L	Candela		

Il cavo 7 viene fornito unitamente al volano sino al morsetto e il cavo 8 sino alla candela.

Pos.	Denominazione	Sez. mmq.	Lunghezza mm.	Collegamenti
1	Cavetto vipla Bleu	0,5	630	A — Abbagliante
2	Cavetto vipla Bleu	0,5	630	B — Anabbagliante
3	Cavetto vipla Bianco	0,5	730	T — Avvisatore acustico
4	Cavetto vipla Rosso	0.78	730	T+ — Avvisatore acustico
5	Cavetto vipla Giallo	0.78	2070	FT — Fanale posteriore
6	Cavetto vipla Rosso	0.78	1570	51 — Generatore
9	Commutatore luci			

tipo prescritto:

- per faro anteriore: 6 V - 15 W a bulbo (luce campagna); 6 V - 15 W a siluro (luce città).
- Per fanalino posteriore: 6 V - 3 W a siluro.

Ricordarsi: una lampada bruciata va immediatamente sostituita, altrimenti si bruciano anche le altre perchè sovraccaricate. Se la sostituzione immediata non è possibile tenere il motore a basso regime per far sì che le lampade superstiti non diano una luce più splendente del normale.

COMANDI

Rubinetto miscela

E' montato sotto al serbatoio, sul lato destro (vedere C di fig. 6).

Levetta comando aria sul carburatore

E' posta sul lato sinistro del carburatore (vedere A di fig. 5), per l'avviamento a motore freddo, occorre portare detta levetta in posizione d'avviamento (orizzontale), ritornerà automaticamente in posizione di marcia (quasi verticale) allorchè si ruoterà la manopola comando gas.

Manopola comando gas (vedere G di fig. 9)

E' sistemata a destra del manubrio; ruotandola verso chi guida apre il gas; ruotandola in

avanti lo chiude.

Manopola girevole comando cambio
(vedere H di fig. 9)

Si trova sul lato sinistro del manubrio ed è

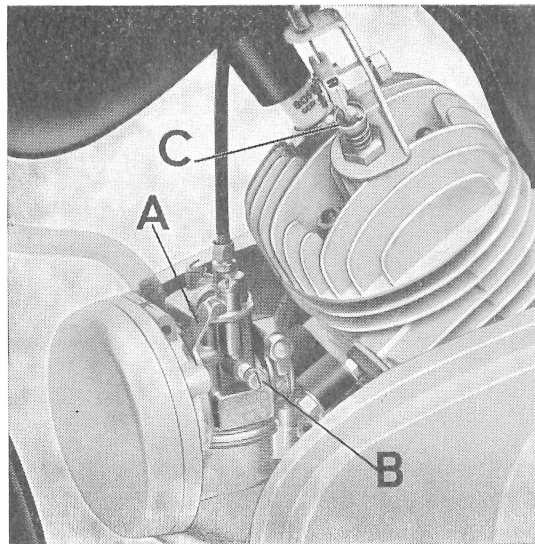


Fig. 5

composta da una parte fissa ed una parte mobile. La parte mobile porta inciso: (S) marcia in salita; (O) folle; (freccia) per la marcia normale; la parte mobile ha inciso una freccia.

Le marce sono innestate quando: la freccia sulla parte mobile si trova al centro della (S)

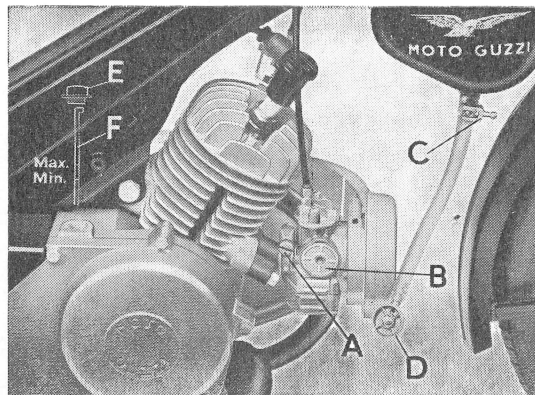


Fig. 6

per la marcia in salita; coincide con la freccia sulla parte fissa per la marcia normale.

La posizione di folle si ha quando la freccia sulla parte mobile si trova al centro dello (O) sulla parte fissa.

Leva comando freno anteriore (vedere E di fig. 9)

E' avvitata al complessivo comando gas a destra sul manubrio.

Leva comando freno posteriore (ved. F di fig. 9)

E' avvitata al complessivo comando cambio a sinistra sul manubrio.

Pulsante per tromba elettrica e commutatore luce (vedere B-C di fig. 9)

Si trovano sul lato destro del manubrio; per comandare la tromba elettrica premere il bottone (C); per comandare la levetta del commutatore (B) operare come segue:

- levetta al centro: posizione di luce spenta (marcia diurna);
- levetta rivolta verso l'alto: luce città;
- levetta rivolta verso terra: luce campagna.

USO DEL CICLOMOTORE

Miscela

Mescolare ad ogni litro di benzina 20 cmc di olio minerale (miscela al 2%) si raccomanda « SHELL 2 T ».

Avviamento del motore con veicolo posto sul cavalletto

(vedere fig. 9)

Assicurarsi che il serbatoio contenga sufficiente quantità di miscela, girare il comando rubinetto in posizione di alimentazione, abbassare la levetta dell'aria sul carburatore in posizione di avviamento (quasi orizzontale), ruotare la manopola comando cambio in posizione di marcia normale (le due frecce, una sulla parte fissa ed una sulla parte mobile del comando devono coincidere); ruotare leggermente la manopola comando gas (1/4 circa) ed azionare uno dei due pedali. A motore avviato ricordarsi di portare la manopola comando gas al minimo di apertura.

N.B. - La levetta dell'aria sul carburatore (A di fig. 5) va azionata solo a motore freddo.

Partenza, marcia ed arresto del ciclomotore.

Partenza (vedere fig. 9)

Se il motore è già avviato, e la marcia normale è innestata, accelerare. Mentre, se il motore è fermo, dopo i vari controlli e verifiche (vedere capitolo precedente), innestare la marcia normale, spingere la levetta comando decompressore (A) ed azionare i pedali come per una comune bicicletta; nel contempo rilasciare la leva comando decompressore (A) ed accelerare.

In marcia

Si ricorda che ruotando la manopola comando cambio verso chi guida si innesta la marcia in salita (la freccia incisa sulla parte mobile deve trovarsi al centro della « S » sulla parte fissa del comando.

Ruotandola nel senso di marcia del veicolo,

si innesta la marcia normale (le due frecce, una sulla parte mobile ed una sulla parte fissa del comando, devono coincidere).

La posizione di folle si ha quando la freccia sulla parte mobile si trova al centro della (O) sulla parte fissa.

Normalmente il veicolo deve viaggiare con la marcia normale innestata, la marcia (S) dovrà essere innestata solo per partenze in salita o quando si incontrano salite molto ripide.

ATTENZIONE: Prima di passare dalla marcia normale alla marcia in salita (S) o viceversa, ricordarsi di ruotare in avanti la manopola comando gas, accertandosi che il motore sia al minimo dei giri.

In caso di emergenza il ciclomotore può essere usato come una bicicletta (dato che sulla ruota posteriore è montato un pignone a scatto libero), portando la manopola comando cambio in posizione di folle.

N.B. - La frizione montata su questo tipo di veicolo è automatica, entra in azione quando il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

Arresto del ciclomotore

Chiudere il gas, premere la levetta comando

decompressore (A di fig. 5) e portare il comando rubinetto miscela in posizione di chiuso.

RODAGGIO

Durante i primi 1000 Km di percorso mescolare ad ogni litro di benzina 50 cmc di olio minerale (miscela al 5%) si raccomanda « SHELL 2 T ».

In questo periodo, un veicolo nuovo o semplicemente revisionato, deve essere usato con un certo criterio; dal modo come il motore viene usato durante il primo periodo di servizio, dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni.

Il motore non deve essere tenuto sotto sforzo neanche per brevissimo tempo. Se si incontrano salite, ed il calo di giri è sensibile, bisognerà innestare la marcia (S) e procedere ad andatura moderata. Durante i primi 1000 Km di percorso consigliamo di non sorpassare i 2/3 della velocità consentita.

Dopo i primi 500 Km circa cambiare l'olio contenuto nel basamento per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio (vedere ca-

pitolo « Lubrificazione del gruppo motore-cambio ».

Controllare tutta la bulloneria del ciclomotore.

Dopo i primi 1000 Km si potrà aumentare gradualmente la velocità, ma fino a 1500 Km sconsigliamo di raggiungere le prestazioni massime.

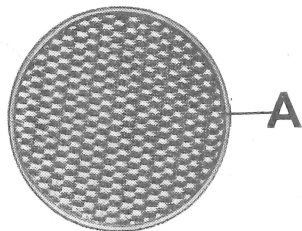
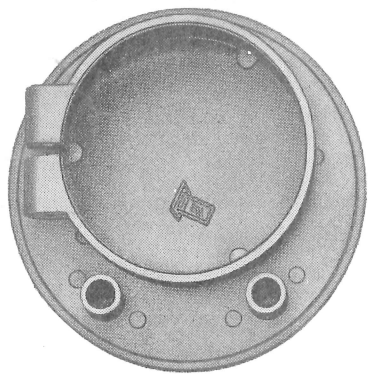


Fig. 7

MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

Lubrificazione del gruppo motore-cambio

Il motore è lubrificato automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina. Il rifornimento dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio, ed il relativo controllo del livello avvengono nel seguente modo:

Sostituzione olio nel basamento

La sostituzione dell'olio va effettuata dopo i primi 500 Km ed in seguito ogni 10.000 Km circa. Per questa operazione, levare il tappo d'immissione (E di fig. 6), il tappo di scarico olio (G di fig. 10) e lasciare scaricare l'olio vecchio: lavare il basamento con petrolio, lasciandolo scolare per bene prima di rimontare il tappo di scarico (G di fig. 10). Immettere poi olio fresco dal foro di immissione; ad operazione ultimata ricordarsi di rimontare il tappo (E di fig. 6).

Quantità di olio occorrente cmc 250 circa (corrispondente a mm 33 circa). Ricordarsi, durante il cambio o controllo del livello dell'olio di non immetterne più della quantità sopra segnata (250 cmc). La quantità in più di olio im-

messo nel basamento fa da freno al motore. Si raccomanda « SHELL X 100 SAE 30 ».

Controllo livello olio (Vedere fig. 6)

Il controllo dell'olio si deve effettuare ogni 1000 Km circa operando come segue:

Levare il tappo d'immissione « E » ed infilare nel foro l'apposita astina di livello « F » (data in dotazione) fino a che il piano di questa appoggi sul piano del basamento; a questo punto levare l'astina dal foro e controllare che l'olio si trovi tra le due tacche (sull'astina di livello sono segnate due tacche indicanti il minimo e il massimo), se mancante aggiungerne della medesima quantità e gradazione, fino a che l'olio non sfiori la tacca del massimo.

Lubrificazioni varie

Catene

Vanno lubrificate ogni qualvolta appaiono secche, più frequentemente se il ciclomotore marcia con tempo piovoso o su strade polverose. Ogni 5000 Km circa si consiglia di levare le

catene dal veicolo, lavarle in un bagno di benzina e, dopo averle accuratamente asciugate, spalmarle con « SHELL Retinax A ».

Calotte sterzo e ruote

Ogni 10.000 Km circa smontare i mozzi delle ruote e le calotte dello sterzo. Dopo aver pulito accuratamente, controllare che le calotte e le sfere siano in ottime condizioni; riempire poi le calotte con « SHELL Retinax A » ed immergervi le sfere.

Nel rimontare detti gruppi, compiere le relative registrazioni, tenendo presente che occorre lasciare un leggero giuoco per far sì che le ruote e lo sterzo girino liberamente.

Trasmissioni comando freni e decompressore

Ogni 1000 Km pulire la parte terminale dei cavi di comando ed ingrassarli; azionare poi i comandi per far sì che un po' di lubrificante entri nell'imboccatura delle guaine.

Usare « SHELL Retinax A ».

Lubrificazione e registrazione del ruttore (Vedere fig. 8)

Ogni 5000 Km circa, lubrificare l'eccentrico

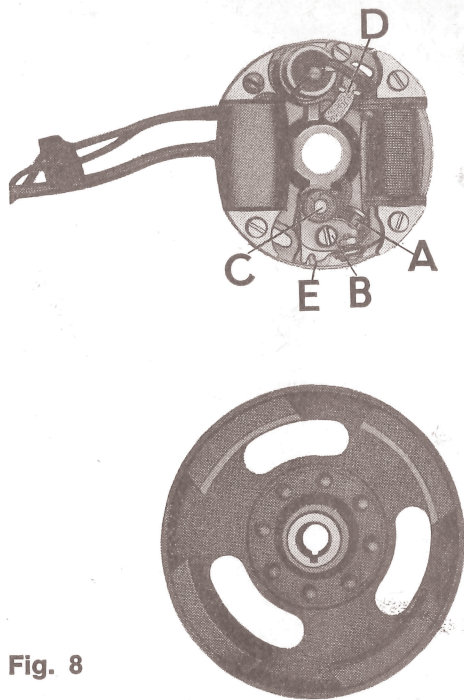


Fig. 8

del volano magnete: servendosi di un oliatore, con qualche goccia di olio « SHELL X 100 SAE 30 » si inumidisca il cuscinetto di panno (D) che striscia sull'eccentrico stesso; onde evitare che l'eccesso di olio vada ad imbrattare i contatti del ruttore si raccomanda di non esagerare nella suddetta lubrificazione.

Controllare i contatti (A) verificando che la apertura di questi sia mm $0,35 \div 0,45$. Qualora questa apertura dovesse risultare maggiore o minore, passare alla sua registrazione procedendo come segue: allentare di mezzo giro la vite (B) che blocca la squadretta porta contatto fisso, spostare la suddetta squadretta agendo con un cacciavite nel punto segnato dalla freccia (E) (tra la squadretta ed il perno fisso sulla basetta), fino ad ottenere la prescritta apertura. Bloccare quindi la squadretta mediante la chiusura della vite (B).

Questa registrazione va effettuata con la camma del ruttore in posizione di massima apertura. Se i contatti appaiono sporchi o unti, pulirli con un pennello imbevuto di benzina; se non sono piani o presentassero delle cavità o delle sporgenze; sarà opportuno spianarli con una apposita limetta a taglio finissimo: ad operazione effettuata dovranno essere nuovamente lavati. Non

usare mai tela smeriglio in quanto lascia residui che possono compromettere il funzionamento del ruttore.

N.B. - Nella fig. 8 il volano appare smontato: lo smontaggio è stato effettuato al solo scopo di poter mostrare con maggior chiarezza quali sono le parti da lubrificare e registrare; la manutenzione di queste parti viene eseguita attraverso le finestre del volano ruotandolo opportunamente.

Per riparazioni o per la messa in fase dell'accensione è bene rivolgersi ai nostri concessionari o alle officine autorizzate; verrà così garantito un lavoro razionale e sollecito.

Messa in fase del volano magnete

Assicurarsi che i contatti incomincino ad aprirsi quando la freccia stampata sul volano coincide con la freccia stampata sul basamento (in tale posizione il pistone si trova in anticipo rispetto al P.M.S. di mm 23 circa misurati sulla periferia del volano stesso).

Se le due sopra citate frecce non coincidessero all'atto dell'apertura dei contatti, passare alla regolazione procedendo come segue: togliere il volano ed allentare le due viti che fissano la piastra del ruttore, sino a permettere gli spostamenti necessari per la messa in fase; bloccare

quindi la piastra e rimontare il volano controllando se si è ottenuta la fasatura.

Per poter individuare il punto di apertura dei contatti, è bene inserire fra questi una sottilissima striscia di carta velina e, operando su questa una leggera tensione, ruotare il volano in senso orario finché la carta esca dai contatti.

Candela

Ogni 1000 Km circa controllare lo stato della candela, se si riscontrano crepe nell'isolante o se gli elettrodi sono corrosi occorre senz'altro sostituirla.

Verificare la distanza degli elettrodi: deve essere di mm 0,5; se risultasse maggiore o minore passare alla registrazione portando gli elettrodi alla misura prescritta. Per pulire la candela si usi: benzina pura, spazzolino metallico ed un ago per la pulitura interna.

La candela va montata a mano per qualche giro, onde accertarsi che imbocchi perfettamente, indi adoperare l'apposita chiave data in dotazione evitando di chiuderla esageratamente. Anche se appare in ottime condizioni, la candela va sostituita ogni 10.000 Km circa.

Carburatore

Dell'Orto - tipo SHA 14.9 monocomando: è munito di filtro d'aria e silenziatore alla presa d'aria; l'aria è comandata mediante una levetta posta sul lato sinistro del carburatore (vedere A di fig. 5).

Per l'avviamento, a motore freddo, occorre portare questa levetta in posizione d'avviamento (orizzontale), ritornerà automaticamente nella posizione di marcia, quasi verticale, allorché si ruoterà la manopola comando gas. Per smontare il carburatore dalla pipa d'aspirazione, si dovrà svitare la vite (A) di fig. 6.

Regolazioni

La regolazione normale è data da un diffusore di mm 9 e da un getto 44/100. La regolazione del passaggio si effettua sostituendo il getto con uno avente numerazione superiore se la miscela è magra; con uno di numerazione inferiore se la miscela è grassa. La regolazione del carburatore richiede raramente modifiche, salvo che non intervengano notevoli variazioni di altitudine o di temperatura ambiente.

Il minimo va regolato a motore caldo, con il ciclomotore giù dal cavalletto (le ruote devono

toccare terra) e con la marcia normale innestata. Avvitare la vite di regolazione (B di fig. 5) fino ad ottenere il numero di giri più alto possibile, senza che il veicolo incominci a muoversi.

Per la pulitura di tutti i fori si raccomanda di servirsi solo di getto d'aria, si sconsiglia l'uso di fili metallici, aghi ecc., che potrebbero alterare il diametro dei fori e rendere difficile la regolazione.

Silenziatore d'aspirazione con filtro d'aria

(Vedere fig. 7)

Va pulito ogni 2000 Km circa. Per effettuare questa operazione occorre toglierlo dal carburatore allentando l'apposita vite.

Il disco filtrante (A) va lavato con benzina pura e, dopo averlo soffiato con aria compressa, immergerlo in un bagno d'olio fluidissimo «SHELL Donax A1», lasciandolo poi scolare prima di rimontarlo.

Ricordarsi che se il filtro è sporco, la miscela si arricchisce, il motore perde in potenza e si scalda, il consumo aumenta e la camera di combustione si incrosta più rapidamente.

N.B. - Nel montaggio del silenziatore d'aspirazione sul

carburatore, fare attenzione che la vite di fissaggio sia in alto ed orizzontale; il foro di scarico dovrà trovarsi in basso.

Pulitura filtri sul rubinetto e sul carburatore

(Vedere fig. 6)

Ogni 2000 Km circa è opportuno procedere alla pulitura di questi filtri. Per pulire il filtro sul rubinetto occorre togliere il rubinetto (C) dal serbatoio. Mentre, per il filtro (B) sul carburatore occorre svitare la vite in testa al raccordo a colonnetta (D) per tenuta tubazione.

Entrambi i filtri vanno lavati con benzina pura e soffiati con aria compressa, accertandosi, prima di rimontarli, che siano integri.

Verificare pure che i forellini del tappo (D) di fig. 9 siano liberi.

Pulitura serbatoio miscela

Ogni 5000 Km circa è opportuno pulire internamente il serbatoio operando come segue: togliere il serbatoio miscela dal veicolo, levare il tappo d'immissione ed introdurre benzina pura e una catenella, chiudere con una mano il foro del tappo trattenendo ad una estremità la cate-

nella ed agitare fortemente il serbatoio; scaricare infine la benzina dal foro del tappo.

Compiendo questa operazione si riesce a staccare gli eventuali depositi formatisi sul fondo del serbatoio. Smontare pure il rubinetto e soffiare il filtro con aria compressa.

Pulitura testa motore, testa pistone e condotto di scarico del cilindro

La pulitura si deve effettuare ogni 5000 Km circa operando come segue:

- levare i due scudi laterali;
- togliere il bullone di fissaggio cilindro al telaio;
- allentare il bullone inferiore fissaggio basamento al telaio;
- levare i due bulloni che fissano il tubo di scarico completo di silenziatore;
- togliere il carburatore dalla pipa aspirazione sul cilindro mediante lo svitaggio della vite di fissaggio fascetta (A di fig. 6);
- smontare i tre dadi sui tiranti che fissano il cilindro e la testa al basamento e sfilare testa e cilindro.

Passare quindi alla pulitura adoperando raschietto smussato e spazzola metallica; ricordarsi dopo la pulitura di lavare il tutto accuratamente e di lubrificare il pistone e l'interno del cilindro con qualche goccia di olio lubrificante; questo facilita il montaggio del pistone nel cilindro; infilare poi la testa sui tre tiranti e bloccare i dadi di fissaggio seguendo un ordine alternato per far sì che le superfici di contatto combacino perfettamente. Attaccare il cilindro al telaio mediante l'apposito bullone e bloccare il bullone inferiore fissaggio basamento al telaio. Rimontare poi sulla pipa aspirazione il carburatore e sul cilindro il tubo di scarico completo di silenziatore.

N.B. - La testa del motore può essere sfilata senza togliere il bullone fissaggio cilindro al telaio.

Pulitura silenziatore completo di tubo scarico

Ogni 5000 Km circa levare il tubo di scarico con silenziatore dal veicolo mediante lo svitaggio dei bulloni, che lo fissano alla testa del motore ed al telaio; passare quindi alla pulitura procedendo come segue:

Come prima operazione togliere tutte le incrostazioni esterne ed all'imbocco con raschietto smussato, ed infilare un filo di ferro nel tubo

di scarico e sul tubo d'uscita del silenziatore agitandolo. Dopo questa operazione riempire il tubo di scarico completo di silenziatore con una soluzione al 20% di soda caustica con acqua bollente; dopo un paio d'ore circa levare la soluzione e riempire di nuovo con acqua bollente agitando fortemente prima di vuotarlo. Operando in tal modo si riesce a staccare i residui carboniosi dalle pareti del tubo di scarico e del silenziatore.

Manopola girevole comando cambio

(Vedere H di fig. 9)

Si trova sul lato sinistro del manubrio ed è composta da una parte fissa ed una parte mobile.

La parte fissa porta inciso: (S) marcia in salita; (O) folle; (freccia) per marcia normale; la parte mobile ha inciso una freccia.

Le marce sono innestate quando la freccia sulla parte mobile si trova al centro della (S) per la marcia in salita; coincide con la freccia sulla parte fissa per la marcia normale. La posizione di folle si ha quando la freccia sulla parte mobile si trova al centro della (O) sulla parte fissa.

In caso di allentamento dei cavi, dopo aver posto il cambio in posizione di folle, agire sui due tenditori (I e L) con controdadi quel tanto da ottenere che la freccia incisa sulla parte mobile si trovi al centro della (O) incisa sulla parte fissa del comando.

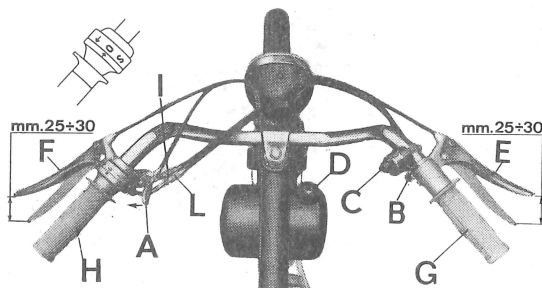


Fig. 9

Registrazione della catena dal pignone motore alla pedaliera.

(Vedere fig. 10)

Per questa registrazione occorre allentare il

controdado (A) ed il dado di bloccaggio (B), indi spostare il gruppo pedaliera verso la parte posteriore del veicolo. Tener presente che la catena deve avere uno scuotimento nel tratto centrale di mm 10 circa. Ricordarsi a fine operazione di bloccare dado e controdado.

N.B. - Eseguita la sopra descritta registrazione, bisogna passare alla successiva come da capitolo « Registrazione della catena dalla pedaliera al pignone sulla ruota posteriore ».

Registrazione della catena dalla pedaliera al pignone sulla ruota posteriore

(Vedere fig. 10)

Per regolare la catena che va dalla pedaliera al pignone sulla ruota posteriore, occorre svitare i due dadi (C) sul perno del mozzo, quindi agire in proporzioni uguali sui dadi del tendicatena (D); tener presente che la catena deve avere uno scuotimento nel tratto centrale di mm 15 circa. Ricordarsi a fine operazione di bloccare i dadi (C) e di registrare il freno posteriore.

Registrazione sterzo

(Vedere fig. 11)

Se lo sterzo ha giuoco le calotte e le sfere sono soggette a dannosi martellamenti. Per registrarlo occorre svitare il dado (A) ed avvitarlo

la calotta (B) a mezzo punteruolo. A fine operazione ricordarsi di bloccare il dado (A).

Registrazione manubrio

(Vedere fig. 11)

Per la regolazione del manubrio occorre svitare il bullone (C) ed abbassare od alzare il manubrio nella posizione voluta. Ricordarsi a fine operazione di avvitare a fondo il bullone (C).

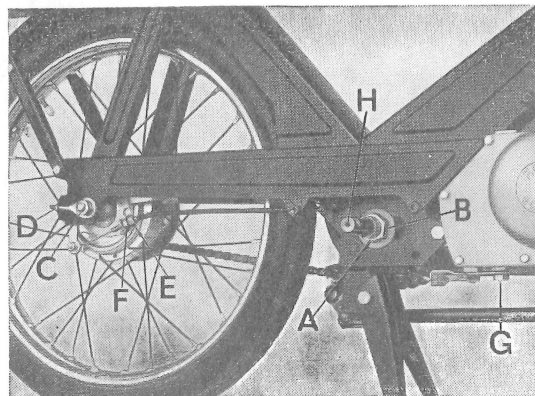


Fig. 10

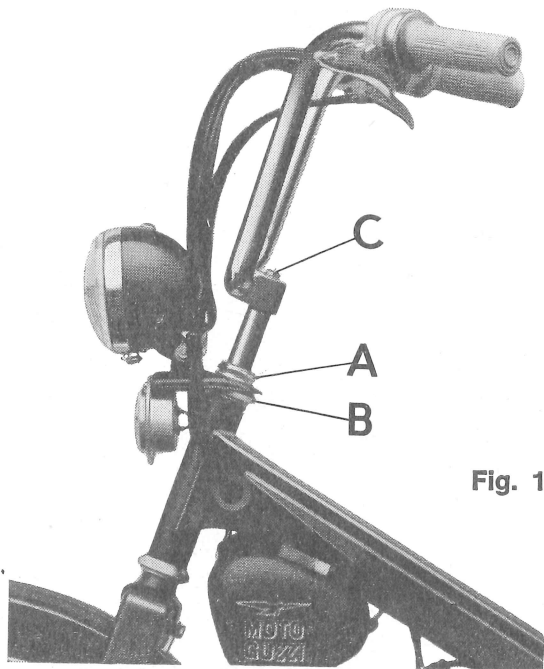


Fig. 11

Regolazione sella

(Vedere fig. 12)

Per regolare la sella occorre svitare il dado (A) indi alzare od abbassare la sella nella posizione voluta; ad operazione ultimata ricordarsi di bloccare il dado (A).

Per lo spostamento anteriore e posteriore della sella occorre svitare il dado (B), ricordarsi, dopo spostata la sella di bloccare il dado (B).

Regolazione trasmissione comando decompressore

(Vedere C di fig. 5)

Per regolare la trasmissione, allentare la vite del capocorda che si trova sulla parte terminale lato motore e con una pinza tendere il cavo della suddetta trasmissione facendo attenzione di lasciare un leggero giuoco; a questo punto bloccare la vite sul capocorda. Ricordarsi, prima di azionare la leva di comando decompressore, di chiudere completamente la manopola comando gas (ruotata tutta in avanti).

Regolazione freno anteriore

Per questa registrazione agire direttamente

sul morsetto che fissa la trasmissione di comando alla leva sul disco porta ceppi operando come segue: allentare il dado sul morsetto, e, con una pinza tendere il cavo sulla suddetta trasmissione, indi bloccare il dado.

Ricordarsi che per una buona registrazione occorre vi sia un giuoco (misurato all'estremità della leva a mano) di circa mm 25 ÷ 30 prima che le soles dei ceppi vengano a contatto con il tamburo (vedere E di fig. 9).

Regolazione freno posteriore

Per questa registrazione agire sulla vite tendifilo (E) con controdado (F) che si trova sulla trasmissione di comando avvitata al disco porta ceppi (vedere fig. 10). Per una buona registrazione occorre vi sia un giuoco misurato all'estremità della leva di comando sul manubrio (F) di fig. 9 di mm. 25 ÷ 30 prima che le soles dei ceppi vengano a contatto con il tamburo.

Cassetta porta utensili

(Vedere C di fig. 12)

E' fissata al portapacchi, per aprire la cassetta agire sul bottone di comando.

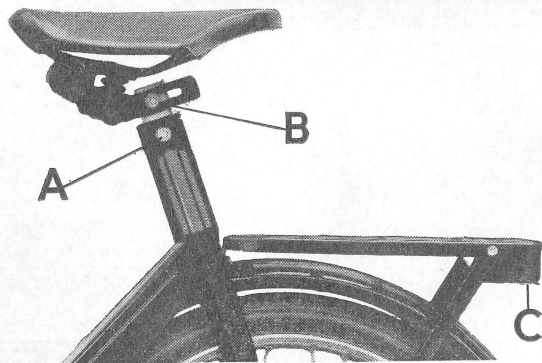


Fig. 12

Manutenzione in caso di lunga inattività

Per una buona manutenzione attenersi a quanto sotto elencato:

1) Effettuare una pulizia generale del ciclomotore: il motore va lavato con benzina a mezzo pennello ed asciugato con stracci o meglio con aria compressa; per la pulizia del telaio e delle altre parti verniciate consigliamo, allo scopo di non rovinare la vernice, di inumidire bene

con una spugna inzuppata d'acqua; lavare poi con un leggero getto d'acqua, accertandosi che questa non penetri nei freni e nel motore, scomparsa ogni traccia di fango, asciugare con pelle scamosciata. Per ridare un bel lucido alla vernice ripassare le parti verniciate con ovatta di cotone imbevuta con uno dei vari preparati in commercio (Polisch); le parti non verniciate vanno lubrificate con grasso antiruggine.

N.B. - Per conservare la vernice, non bisogna lasciare il veicolo esposto al sole (estate) e per intere notti all'aperto a bassa temperatura (inverno). Evitare il contatto di benzina, alcool o soluzioni di soda.

2) Le decalcomanie vanno applicate sul serbatoio miscela e sul telaio. Per l'applicazione inumidire la decalcomania con una soluzione di alcool ed acqua; trascorsi circa cinque minuti applicarla al veicolo, togliere poi la carta protet-

tiva con una spugna inumidita, levando gli eventuali residui di vernice con petrolio.

3) Levare la miscela dal serbatoio, pulire il serbatoio, il rubinetto miscela, il filtro sul rubinetto e sul carburatore e la tubazione che porta la miscela al raccordo sul carburatore.

4) Levare dal basamento l'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio, lavare il suddetto basamento con petrolio e lasciarlo scolare bene prima di immettere olio fresco. Per questa operazione attenersi a quanto descritto nel capitolo « Lubrificazione del gruppo motore-cambio ».

5) Sollevare da terra le ruote e tenere gonfiate le gomme a bassa pressione.

6) Non mettere mai il ciclomotore in locali umidi onde evitare che si arrugginisca.

R O D A G G I O :

Durante i primi 1000 Km di percorso non sottoporre il motore a sforzi eccessivi. Dal modo in cui il motore è usato durante il primo periodo di servizio dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni del motore stesso.

DURANTE QUESTO PERIODO USARE MISCELA AL 5%.

Raccomandiamo di effettuare al termine del rodaggio il tagliando, allegato al certificato di garanzia.

La mancata effettuazione del tagliando di revisione fa decadere il diritto alla garanzia.