



LIBERTY

50 cc.

***USO E
MANUTENZIONE***

Quanto descritto nella presente pubblicazione, fermo restando le caratteristiche principali, è da ritenersi puramente indicativo; la Meccanica Vergera si riserva il diritto di apportare in qualunque momento, senza impegnarsi di aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, particolari o forniture di accessori, che essa ritenga conveniente per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

Premessa

In questo opuscolo sono descritte, in forma essenzialmente pratica, le istruzioni per l'impiego e la manutenzione del ciclomotore

LIBERTY 50

TURISMO - SPORT

Queste norme consentono l'uso nelle migliori condizioni. Per le verifiche e controllo periodico, si consiglia di rivolgersi esclusivamente presso i nostri concessionari o presso Stazioni di Servizio autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

INDICE

Dati per l'identificazione del motore	3	— registro gioco tra bilanc. e valv.	20
Comandi	6	— carburatore	20
Caratteristiche principali	8	— filtro aria carburatore	20
Caratteristiche generali	8	— candela	22
Motore	10	— registrazione del ruttore	22
Veicolo	12	— frizione	24
Impianto elettrico	13	— serraggio viti	25
Schema impianto elettrico	14	— catena	25
Norme per l'uso	15	— ruote	25
— rodaggio	15	— freni	26
— messa in moto del motore	15	— smontaggio delle ruote	27
— avviamento e marcia	16	— regolazione mozzi	27
— cambio marcia	16	— sospensione anteriore	28
— arresto ciclomotore	18	Manutenzione periodica	29
— arresto motore	18	Inconvenienti e rimedi relativi	32
Istruzioni per la manutenzione	19	Estratto Testo Unico del Codice del-	
— motore	19	la Strada	36

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni ciclomotore è contraddistinto da un numero stampigliato, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni indicate nelle figure 1 e 2. I dati sono costituiti da un prefisso ed un numero. Gli stessi servono per l'identificazione del ciclomotore agli effetti di legge e sono riportati sul certificato di origine, sul libretto di circolazione e devono essere sempre citati nella eventuale richiesta di parti di ricambio.



Fig. 1

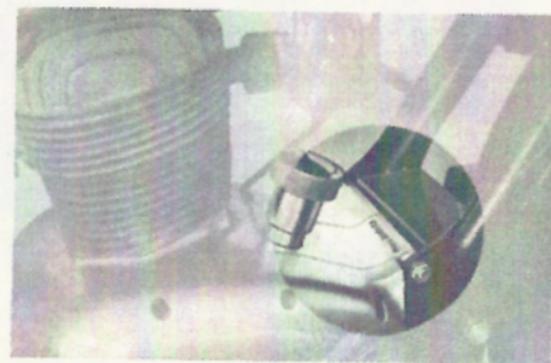


Fig. 2

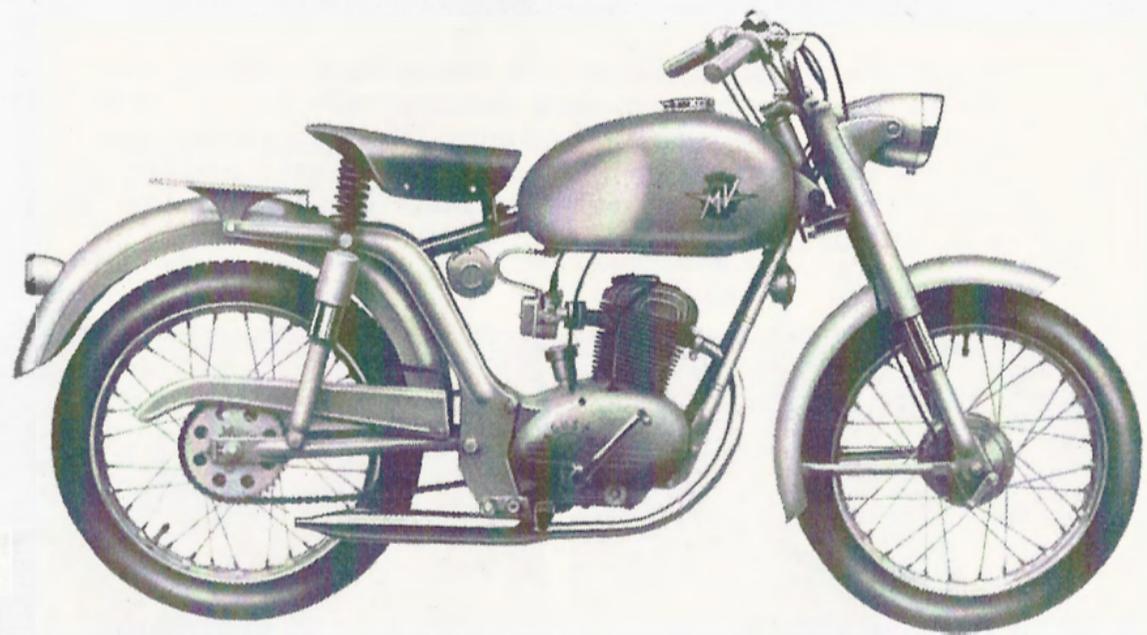


Fig. 3

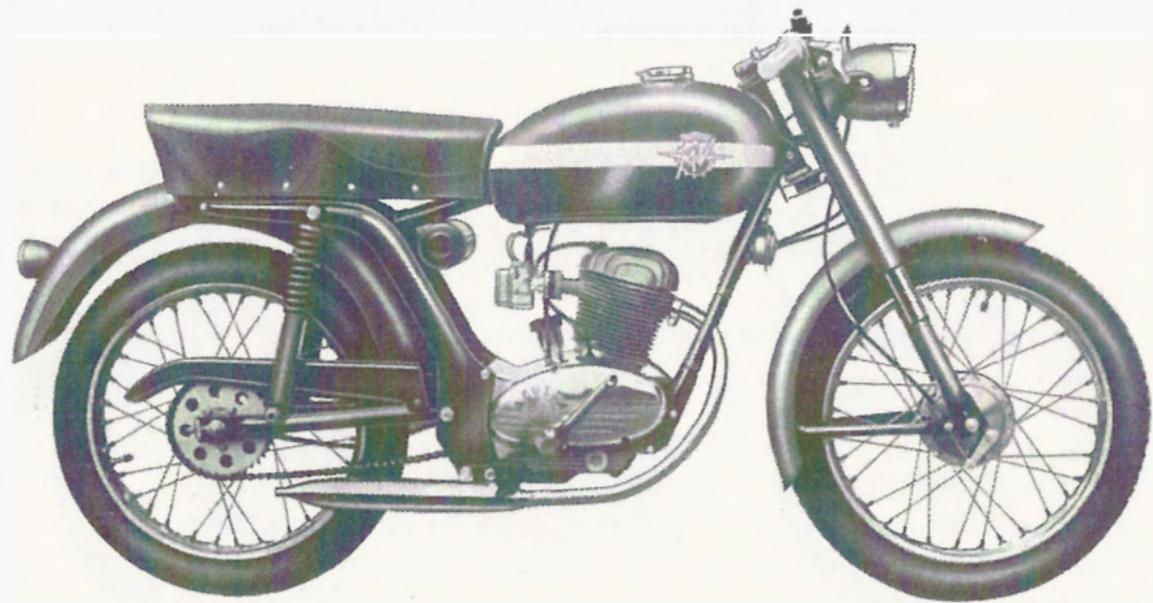


Fig. 4

COMANDI

Gli organi di comando del ciclomotore sono disposti secondo le indicazioni della fig. 5.

SUL MANUBRIO

A destra: manopola comando gas, leva comando freno anteriore e commutatore elettrico. Quest'ultimo comprende una levetta a 3 posizioni e 2 pulsanti, uno per l'avvisatore acustico e l'altro per l'arresto del motore.

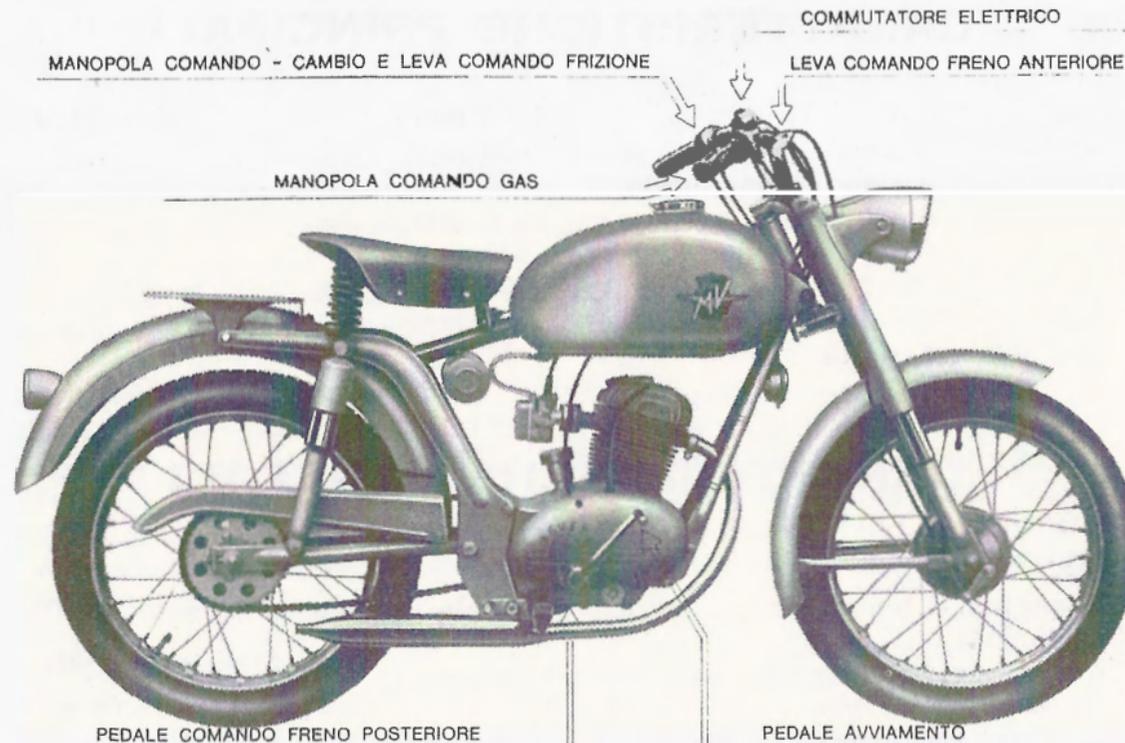
Posizioni levetta:

- **centrale:** luci spente per marcia diurna;
- **a sinistra:** luce di città e fanalino posteriore per marcia notturna in zone illuminate;
- **a destra:** faro e fanalino posteriore acceso per marcia notturna in zone non illuminate.

A sinistra: manopola comando cambio abbinata alla leva comando frizione.

Fianco destro: pedale avviamento ruotante in avanti.

Fianco sinistro: pedale freno posteriore.



CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Interasse ruote	=	1100 mm
Larghezza massima	=	1680 mm
Larghezza massima sul manubrio	=	695 mm Turismo
	=	550 mm Sport
Altezza massima	=	940 mm Turismo
	=	890 mm Sport
Altezza minima dal suolo	=	140 mm
Peso totale a vuoto	=	51 Kg

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

A scoppio, 4 tempi, monocilindrico, a valvole in testa comandate ad aste e bilanceri.

Accensione con magnete alternatore a volano.

Alimentazione a benzina.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

Cambio a 3 rapporti con comando a manopola sul manubrio.
Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

VEICOLO

Telaio a struttura mista di tubi e lamiera di acciaio.

Sospensione anteriore telescopica.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con ammortizzatori telescopici.

Ruote a raggi con freni centrali ad espansione.

Impianto di illuminazione completo di faro anteriore a 2 luci, fanalino posteriore e tromba elettrica.

PRESTAZIONI

Velocità: secondo l'Art. 24 T.U. del Codice della Strada (pag. 36).

Potenza: secondo l'Art. 24 T.U. del Codice della Strada (pag. 36).

Portata: secondo l'Art. 122 T.U. del Codice della Strada (pag. 36).

Consumo a velocità economica (secondo norme Cuna): litri 1,1 per 100 Km.

Autonomia su strada in buone condizioni di manutenzione in zona collinosa: 650 Km.

RIFORNIMENTO

Benzina: capacità serbatoio Turismo litri 9

capacità serbatoio Sport litri 9

Olio: 0,600 Kg.

MOTORE

Ciclo a 4 tempi	
Numero cilindri	= 1
Alesaggio	= 39 mm
Corsa	= 40 mm
Cilindrata effettiva	= 48 cm ³
Rapporto compressione	= 1 ÷ 7,5

Cilindro in lega di alluminio con canna in ghisa speciale riportata.
Testa in lega di alluminio con sedi valvole in acciaio riportate.

DISTRIBUZIONE

A valvole in testa comandate da aste e bilanceri.
L'albero della distribuzione comanda le aste mediante punterie a piattello.

Aspirazione: { apre : 23° ÷ 28° prima del P.M.S.
 { chiude : 60° ÷ 65° dopo il P.M.I.

Scarico: { apre : 60° ÷ 65° prima del P.M.I.
 { chiude : 19° ÷ 24° dopo il P.M.S.

I dati sopradetti si devono controllare con un gioco di 0,25 mm tra le valvole e i bilanceri.

Gioco normale di funzionamento a motore freddo:

- aspirazione 0,08 mm (pag. 20)
- scarico 0,08 mm (pag. 20)

ALIMENTAZIONE

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante tramite unico rubinetto e condotto.

Tipo e regolazione carburatore:

- Dell'Orto SH 14/9/2
- Getto massimo 56
- Getto minimo 33

ACCENSIONE

Con magnete alternatore a volano.

Anticipo accensione fisso: 22°.

CANDELA

Tipo Marelli CW 225 L-V o similare (diametro e passo filettatura: 14 x 1,25 filetto lungo) (pag. 22).

LUBRIFICAZIONE

A circolazione forzata mediante pompa, all'asse motore e ai bilanceri. Il filtro è smontabile.

L'olio per la lubrificazione è del tipo BP Energol Motor Oil SAE 30 sia per l'estate come per l'inverno.

TRASMISSIONE

Ad ingranaggi, con dentatura elicoidale tra motore e cambio.

A catena a rulli fra pignone motore e corona dentata.

VEICOLO

Telaio a struttura mista di tubi trafilati a freddo e lamiera di acciaio saldati.

SOSPENSIONI

Anteriore mediante forcella telescopica con parafango oscillante con la ruota.

Posteriore a forcella oscillante con ammortizzatori telescopici.

RUOTE

Anteriore e posteriore a raggi con freni ad espansione.

IMPIANTO ELETTRICO

Con magnete alternatore a volano da 18 W-6 V che in marcia alimenta la tromba elettrica e l'impianto luce composto di:

— faro anteriore a 2 luci;

— fanalino posteriore.

Il magnete volano genera la corrente a bassa e ad alta tensione; la prima per l'impianto di illuminazione e la tromba elettrica e la seconda per la scintilla alla candela.

La tensione nominale dell'impianto è di 6 Volt.

La potenza erogata dal volano è di 18 Watt nominali.

Il fanale anteriore comprende una lampadina per luce città 6 V - 15 W e una lampadina per luce di campagna 6 V - 15 W.

Qualora si debba pulire la parabola riflettente del faro, adoperare un piumino molto morbido o pulire con soffio d'aria. Evitare la strofinatura con panno e fare attenzione di non toccare con le dita la superficie.

Il fanalino posteriore comprende una lampadina 6 V - 3 W.

Il pulsante per la tromba elettrica, massa e il comando faro, non richiedono alcuna registrazione essendo a contatto elettrico. In caso di cattivo funzionamento o di bruciatura delle lampadine, è bene togliere il coperchietto e controllare i contatti dei comandi; verificare pure la chiusura delle vitine attacco fili.

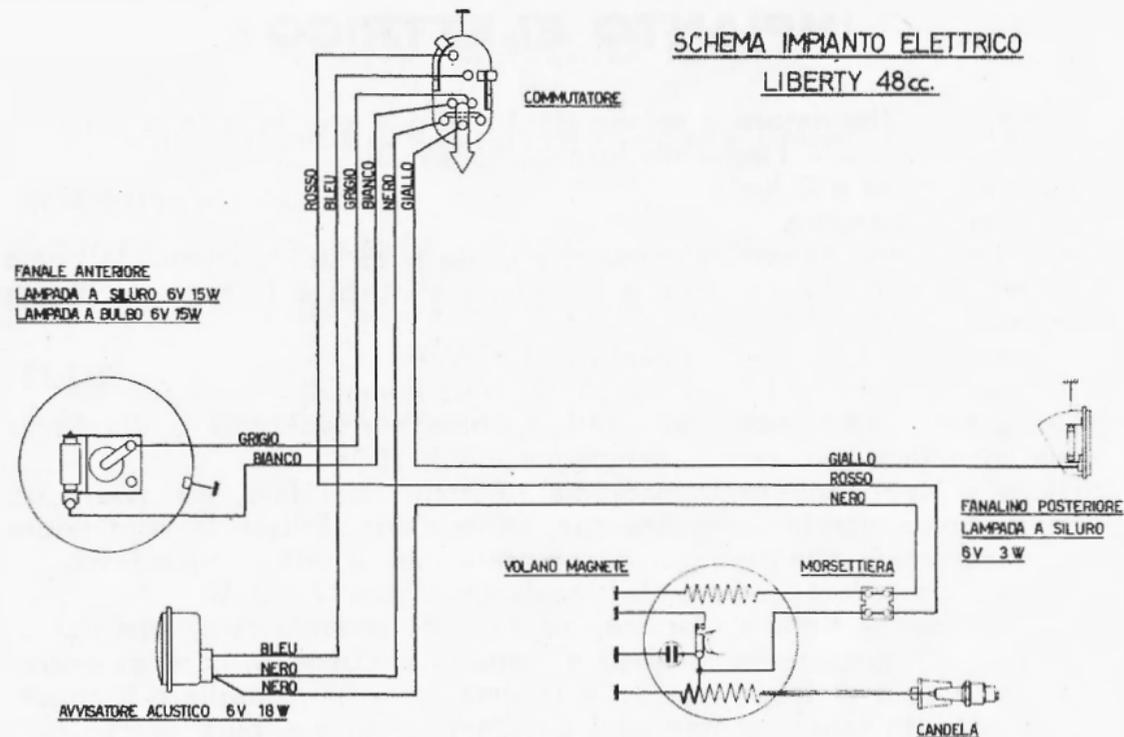


Fig 6

NORME PER L'USO

RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio (500 Km) osservare le seguenti prescrizioni:
Non superare le seguenti velocità con il cambio rispettivamente in

	1 ^a	2 ^a	3 ^a
Km/h	12	20	30

Non mantenere le suddette velocità massime consentite per lunghi periodi di tempo.

In salita, oltre a non superare dette velocità, non si deve viaggiare con piena apertura di gas; curare in ogni caso di non surriscaldare il motore. Dopo i primi 250 Km effettuare la sostituzione dell'olio del motore (operazione da eseguire a motore caldo).

Controllare che non vi siano dadi e bulloni allentati.

MESSA IN MOTO DEL MOTORE

Accertarsi:

- che nel serbatoio vi sia benzina;
- che l'olio nel motore sia al giusto livello;
- che il rubinetto del serbatoio sia aperto (posizione verticale della levetta);
- che il cambio sia in posizione di folle.

Ruotare la manopola comando gas per $\frac{1}{4}$ della rotazione totale.

Premere energicamente con il piede sul pedale avviamento. L'avviamento è facilitato se prima di premere sul pedale, il motore è in compressione. Se il motore non si avvia, ripetere la suddetta operazione dopo aver agito sul pulsante del carburatore (cicchetto).

Avviato il motore, evitare di accelerare subito, specie se questi è freddo onde dar tempo all'olio di entrare completamente in circolazione.

AVVIAMENTO E MARCIA

Dopo aver avviato il motore, spingere in avanti il ciclomotore in modo che il cavalletto di sostegno venga a trovarsi in posizione rialzata e con il motore al minimo tirare a fondo la leva sinistra di comando frizione e ruotare la manopola abbinata a questa innestando la 1ª velocità.

Lasciare lentamente la leva della frizione e contemporaneamente ruotare la manopola comando gas, accelerando progressivamente il motore fino a raggiungere la velocità opportuna per passare alla marcia superiore.

CAMBIO MARCIA

Togliere repentinamente il gas, tirare a fondo la leva della frizione e ruotare rapidamente la manopola sinistra fino ad innestare la seconda velocità; lasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare. Procedere in modo analogo per innestare le marce successive. Qualora si debba ridurre la velocità, non esitare a passare alla marcia inferiore. Per passare da una marcia superiore ad una inferiore si procede come segue:

Chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione, accelerare rapidamente per un brevissimo istante il motore (in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare) e ruotare rapidamente la manopola sinistra fino ad innestare la marcia inferiore (fig. 7).

Lasciare dolcemente la leva della frizione e accelerare come già descritto.

E' consigliabile lasciare slittare la frizione per riprendere, ed è bene non percorrere discese con il cambio in folle o con la frizione disinnestata; è consigliabile utilizzare sempre l'azione frenante del motore tenendo la manopola comando gas al minimo di apertura. Se la discesa è forte conviene usare le marce inferiori: si evita in tal modo l'eccessivo consumo dei freni e l'anormale riscaldamento dei tamburi.

Su strada bagnata o gelata si deve

marciare con la massima prudenza cercando di evitare frenate brusche e accelerazioni rapide. E' consigliabile diminuire la pressione normale delle gomme.

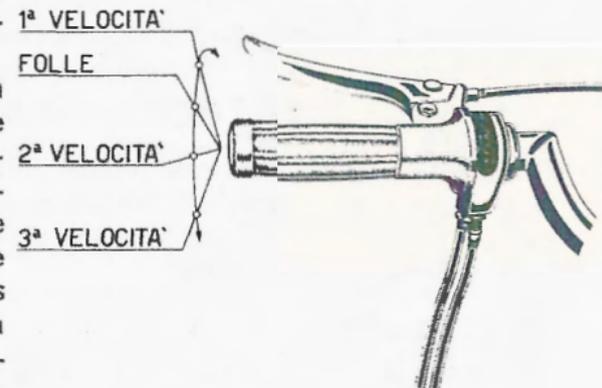


Fig. 7

AVVERTENZE

Non ruotare la manopola comando cambio a motore spento.

Appena si riscontra qualche irregolarità di funzionamento al comando cambio ed in particolare l'indurimento della manovra, si consiglia di rivolgersi, per la registrazione e la messa a punto, ad un nostro concessionario o ad una Stazione di Servizio autorizzata.

ARRESTO CICLOMOTORE

Si toglie il gas, si preme il pedale freno posteriore e si tira la leva che comanda il freno anteriore; qualche istante prima che il ciclomotore si fermi disinnestare la frizione e passare alla posizione di folle del cambio di velocità. E' sempre conveniente usare contemporaneamente i due freni anteriore e posteriore.

Il ciclomotore deve essere posto sul cavalletto di sostegno, evitando d'appoggiarlo a muri, bordi di marciapiede ecc. Questa inclinazione (con rubinetto aperto) potrebbe provocare un'entrata di benzina nella testa causando un'avviamento difficile.

ARRESTO MOTORE

Chiudere il gas e il rubinetto della benzina e premere il pulsante della massa dell'accensione.

ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del ciclomotore, dipendono essenzialmente dalla cura posta nella manutenzione senza dimenticare poi che questa può tempestivamente mettere in evidenza eventuali irregolarità che potrebbero portare a spiacevoli conseguenze.

Prima di procedere alla manutenzione e registrazione delle varie parti è necessario effettuare una buona pulizia del veicolo onde togliere fango, polvere e unto.

All'uopo servirsi di petrolio e pennello e asciugare bene con stracci puliti. Per le parti verniciate usare acqua ed asciugare con pelle scamosciata.

MOTORE

Verificare il livello dell'olio nel carter. Esso deve corrispondere alla tacca superiore segnata sull'asta (MAX). La sostituzione dell'olio, oltre alla nota del periodo di rodaggio, va eseguita ogni 1500 Km. Questa operazione deve essere eseguita a motore caldo togliendo il tappo recante il filtro e scaricare completamente l'olio.

Pulire il filtro ad ogni operazione di cambio dell'olio lavandolo con benzina.

REGISTRO GIOCO TRA BILANCERI E VALVOLE

Questa operazione si effettua dopo aver tolto il cappello della testa, fissato con tre viti, allentando il dado del registro ed avvitando o svitando con cacciavite il registro sino ad ottenere il gioco prescritto di 0,08 mm per le valvole di aspirazione e di scarico. Controllato con spessimetro (0,05 mm passa, \div 0,10 mm non passa) bloccare il dado tenendo fermo il registro. L'operazione va fatta a motore freddo (fig. 8).

CARBURATORE

Il carburatore è già regolato dalla Casa per il miglior rendimento, ma cause fortuite possono alterare dette regolazioni; per cui si proceda a ripristinarlo come segue:

Regolazione del minimo: si effettua a motore caldo agendo sulle viti A e B che regolano rispettivamente la posizione della valvola ed il passaggio aria al minimo. Servono per trovare la giusta combinazione di miscela in modo da ottenere il minimo desiderato. A questo punto, aprendo lentamente il comando del gas, il motore non deve mancare o spegnersi. In caso contrario stringere leggermente la vite aria del minimo sino a fare scomparire detto punto debole. Quest'ultima, in genere, va regolata da un giro a un giro e mezzo della chiusura totale (fig. 9).

FILTRO ARIA CARBURATORE

Deve essere sempre pulito, specie se si marcia in zone molto polverose. Si smonta dal carburatore allentando le due viti e quindi lavarlo con

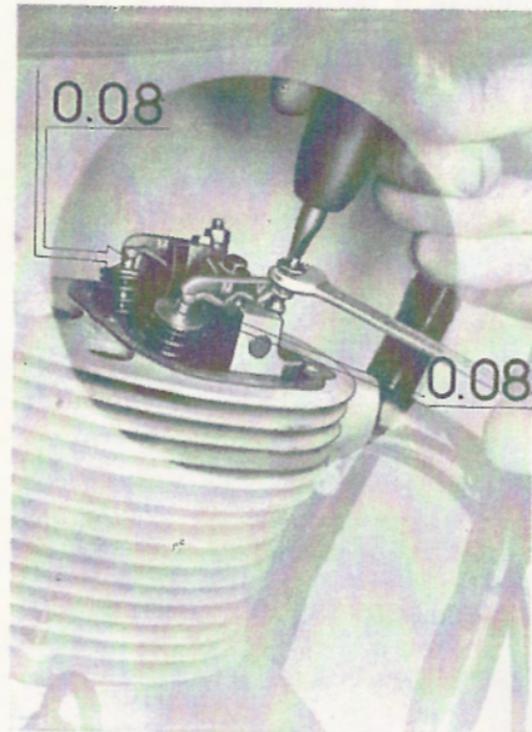


Fig. 8

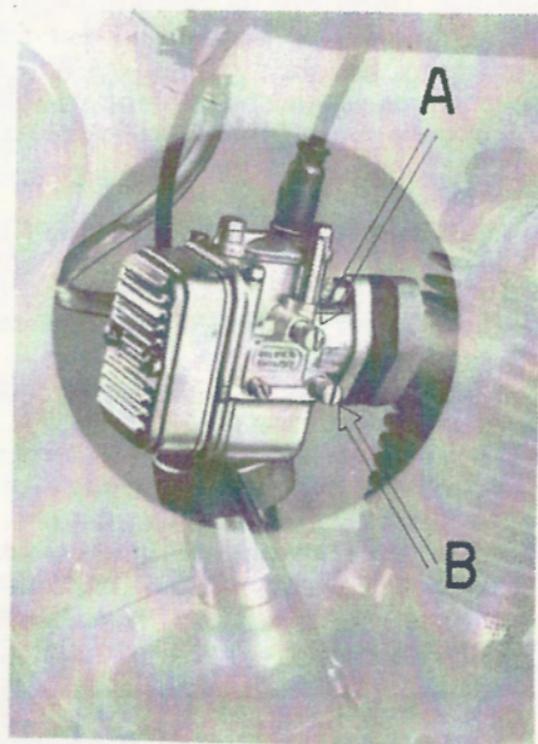


Fig. 9

benzina. Dopo questa operazione, immergere il corpo filtrante in bagno d'olio fluidissimo, lasciandolo poi scolare prima di rimontarlo.

L'efficienza del filtro diminuisce fino ad annullarsi se non si cura la pulizia e la manutenzione. Quando il filtro è molto sporco, aumenta il consumo della benzina risultando strozzata l'alimentazione dell'aria.

CANDELA

Effettuare lo smontaggio con apposita chiave. Se risulta imbrattata ripulirla possibilmente con spazzolino metallico. Se si riscontrano crepe o rotture nell'isolante sostituire la candela.

La distanza fra gli elettrodi deve essere di $\text{mm } 0,4 \div 0,5$ anche a candela nuova. E' sconsigliabile cambiare il tipo di candela montata. Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo di candela.

Nel rimettere la candela sulla testa avere l'avvertenza di:

- lubrificare con una sola goccia di olio fluido solamente il filetto onde facilitare il prossimo smontaggio;
- imboccarla con la dovuta inclinazione ed avvitare con le mani per almeno un paio di giri per accertarsi che imbocchi perfettamente;
- adoperare l'apposita chiave per stringerla evitando di chiuderla esageratamente.

REGISTRAZIONE DEL RUTTORE

Ogni 5000 Km circa, devono essere controllate le puntine (vedi fig. 10). Verificare che l'apertura dei contatti sia di $\text{mm } 0,35 \div 0,45$. Qualora que-

sta apertura dovesse risultare maggiore o minore passare alla sua registrazione procedendo come segue:

- allentare la vite n. 1 che blocca la squadretta porta contatto fisso;
- spostare la squadretta girando l'apposita vite eccentrica n. 2 quel tanto da ottenere la prescritta apertura delle puntine;
- bloccare nuovamente la squadretta mediante la chiusura della vite n. 1

Questa registrazione va effettuata colla camma del ruttore in posizione di massima apertura.

Se si presenta la necessità di pulire le puntine, si adoperi l'apposita lima a taglio finissimo.

Per queste operazioni basta togliere il coperchio del volano e agire poi attraverso le finestre del volano stesso.

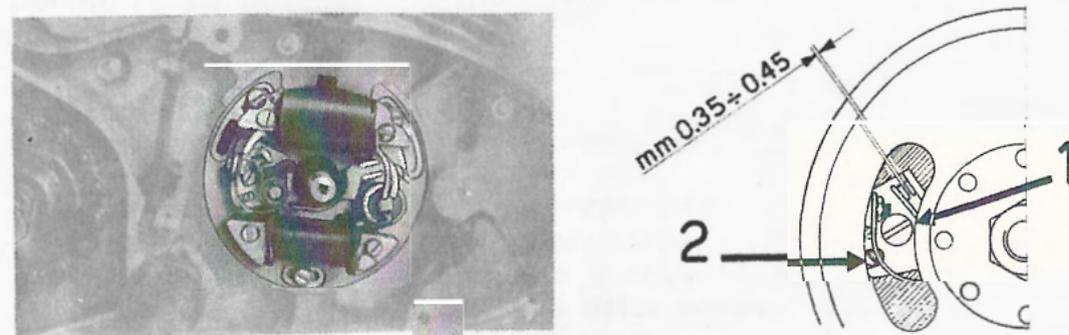


Fig. 10

FRIZIONE

Tenere costantemente registrato il comando in modo che la corsa a vuoto, misurata nel punto di appoggio della leva, sul manubrio, sia di mm 4 circa (fig. 11)..

Per la regolazione, si agisce sulla vite regolabile posta nel motore; per accedere a questa va tolto il tappo sul coperchio sinistro e con chiave a tubo e cacciavite passante in questa allentare il dado e girare la vite di registro; a destra se il gioco è eccessivo, a sinistra se il gioco è nullo. Agire in modo da ottenere il gioco detto, sulla leva.

Bloccare nuovamente il dado tenendo ferma la vite di registro e rimettere il tappo sul coperchio assicurandosi del buono stato della guarnizione.

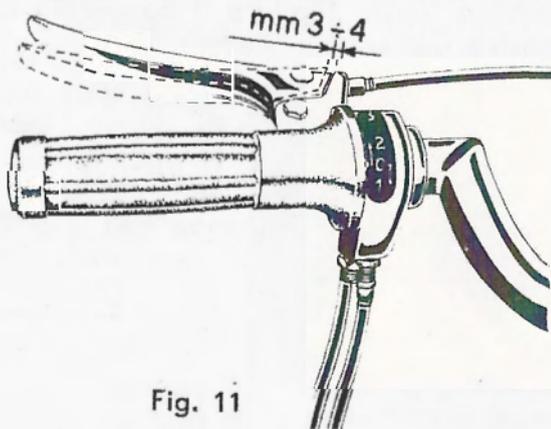


Fig. 11

SERRAGGIO VITI

Verificare se i dadi dei prigionieri fissaggio motore, come pure per le viti dei coperchi e del carter sono chiusi a fondo; in caso contrario provvedere al loro serraggio.

CATENA

Con il ciclomotore sul cavalletto, la catena deve avere uno scuotimento di almeno mm 25 ÷ 30. Ciò è necessario perchè in caso contrario si avrebbe una tensione eccessiva quando la forcella oscillante è a metà corsa. Per registrare occorre: allentare i dadi del perno centrale della ruota; indi agire in eguale proporzione sui dadi del tendicatena posto all'estremità della forcella oscillante. Dopo aver registrato la catena, è bene controllare l'assialità della ruota posteriore con la ruota anteriore e la registrazione del freno.

RUOTE

Pneumatici 2 1/2 x 16 con pressione tenuta come segue:

- Kg/cm² 1,25 per il pneumatico anteriore;
- Kg/cm² 1,75 per il pneumatico posteriore.

Su strada bagnata o gelata si deve marciare con la massima prudenza cercando di evitare frenate brusche e accelerazioni rapide. E' consigliabile diminuire la pressione normale delle gomme.

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, e l'azione frenante inizi appena si agisce sul rispettivo comando. Queste condizioni si raggiungono regolando i comandi mediante gli appositi registri (vedere fig. 12 e 13), occorre vi sia un gioco di mm 5 misurato all'estremità delle levette sui dischi portaceppi.

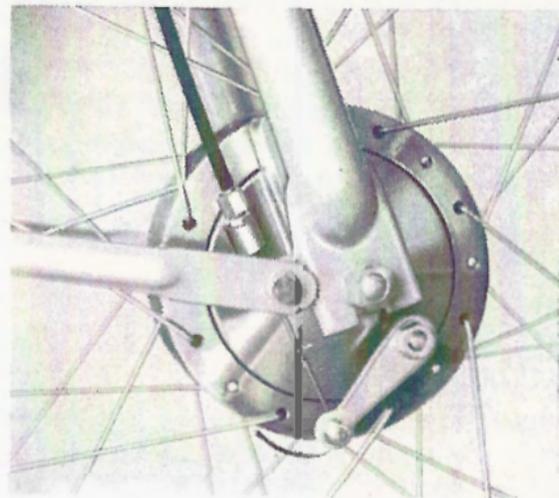


Fig. 12

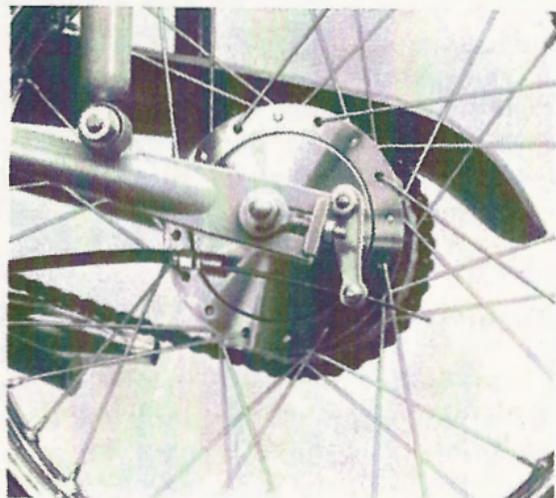


Fig. 13

SMONTAGGIO DELLE RUOTE

Ruota anteriore: per togliere la ruota occorre allentare i 2 dadi di chiusura mozzo alla forcella e sfilare il cavo del freno dalla levetta sulla flangia porta-ceppi.

Ruota posteriore: per togliere la ruota occorre allentare i 2 dadi di chiusura mozzo alla forcella oscillante, sfilare il cavo dalla levetta sulla flangia porta-ceppi, svitare i dadi di regolaggio tendicatena e le piastrine dello stesso, mandare in avanti la ruota per togliere la catena.

REGISTRAZIONE MOZZI

Dal lato opposto alla flangia porta-ceppi, per ambedue i mozzi, tenere fermo il cono e allentare il controdado speciale, indi avvitare il cono di quel tanto che necessita per togliere l'eccessivo gioco. Da ultimo tenendo fermo il cono, serrare il controdado.

Tanto per il mozzo anteriore che per il mozzo posteriore è necessario avere un piccolo gioco in modo che la ruota non sia bloccata ma giri liberamente.

Per pulire e lubrificare i mozzi, smontare il perno svitando completamente il controdado speciale e il cono, sfilare infine il perno dalla parte opposta al cono, pulire accuratamente le calotte, coni e sfere e riempirle di grasso BP Energese L 3.

SOSPENSIONE ANTERIORE

La forcella anteriore non richiede speciale manutenzione, tranne una lubrificazione a lunghi periodi. Questa si esegue togliendo la ruota anteriore e il parafango, indi ruotare verso sinistra ogni singolo braccio di attacco della ruota e sfilarlo dallo stelo interno, pulire e lubrificare con grasso BP Energrease L3.

MANUTENZIONE PERIODICA

Dopo i primi 250 Km

Sostituire l'olio del motore (vedere a pag. 9, 11 e 19) e controllare che non vi siano dadi o bulloni allentati.

Ogni 500 Km

- 1) Carter motore: controllo livello olio e se mancante aggiungere.
- 10) Catena trasmissione: va lubrificata ogni qualvolta appare secca; questo si verifica specialmente dopo una marcia sotto la pioggia: lubrificare con grasso BP Energrease L3.

Ogni 1500 Km

Controllare la distanza degli elettrodi della candela (pag. 22).

- 1) Cambio olio motore.
- 2) Pulire il filtro olio.
- 3) Perno camma freno anteriore: lubrificare con olio BP Energol Gear Oil SAE 90.
- 4) Perno camma freno posteriore: lubrificare con olio BP Energol Gear Oil SAE 90.
- 5) Perno pedale freno posteriore: lubrificare con olio BP Energol Gear Oil SAE 90.
- 6) Nottolino comando cambio: lubrificare con olio BP Energol Gear Oil SAE 90.

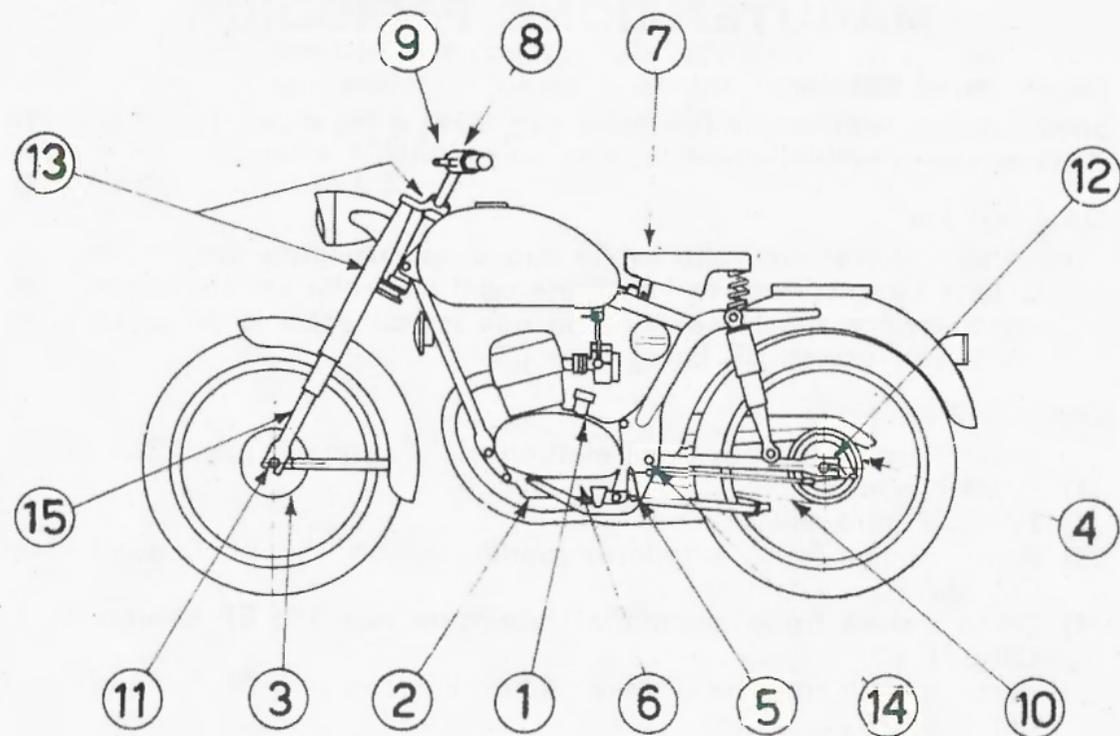


Fig. 14

7) Perno sella: lubrificare con olio BP Energol Gear Oil SAE 90.
Filtro aria carburatore (vedere pag. 20).

Ogni 3000 Km

- 8) Articolazione leve sul manubrio: lubrificare con olio BP Energol Gear Oil SAE 90.
9) Articolazione cavi nelle leve sul manubrio: lubrificare con BP Energol Gear Oil SAE 90.

Controllare la registrazione dei comandi frizione, cambio e dei freni.
Puntine platinite magnete: controllare come paragrafo a pag. 22.
Feltro strisciante sulla camma volano magnete: umidificare con una goccia di olio.

Ogni 6000 Km

- 11) Mozzo anteriore: lubrificare con olio BP Energrease L 3.
12) Mozzo posteriore: lubrificare con olio BP Energrease L 3.
Controllare la chiusura di tutte le viti e dei dadi.

AVVERTENZE

Nel caso di una eventuale revisione, smontaggio o necessità, lubrificare e ingrassare i seguenti particolari:

- 13) Calotte superiori e inferiori sede sfere sterzo: riempire di grasso BP Energrease L 3.

- 14) Perno forcella posteriore: allentare e svitare il dado e controdado sul lato sinistro, allentare e svitare il dado sul lato destro e sfilare verso sinistra il perno. Lubrificare con grasso BP Energrease L3.
- 15) Forcella anteriore: lubrificare con grasso BP Energrease L3 (pag. 28). Nelle guaine dei comandi flessibili, prima di introdurre la fune, iniettare a mezzo pompa 3 o 4 cm³ di grasso BP Energrease L3.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

IL MOTORE NON PARTE O SI ARRESTA SUBITO

Mancanza di carburante.

Carburante che non arriva al carburatore quando il rubinetto è aperto.

Carburatore ingolfato.

Fare rifornimento.

Pulire la tubazione, i filtri, svitare e pulire i getti.

Chiudere il rubinetto benzina, togliere ed asciugare la candela, aprire tutto il gas e agire sulla messa in moto per alcune volte. Rimontare la candela e avviare il motore con il procedimento normale.

SE ARRIVA CORRENTE ALLA CANDELA

Candela sporca.

Elettrodi candela non a posto.

Candela insufficiente.

Pulire

Regolare

Sostituire

(vedere a pag. 22)

SE NON ARRIVA CORRENTE ALLA CANDELA

Puntine platinato non efficienti.

Circuito volano cavo.

Circuito per pulsante sul manubrio.

Rivolgersi a una stazione di servizio autorizzata.

IL MOTORE PICCHIA IN TESTA

Carburante non appropriato.

Autoaccensione dovuta ad eccessivo riscaldamento o a incrostazioni carboniose sul cielo del pistone o nella camera di scoppio.

Accensione troppo anticipata (battito metallico dovuto alle sollecitazioni irregolari del pistone).

Sostituire il carburante con altro più appropriato.
Smontare e provvedere alla pulizia delle parti.

Rivolgersi ad una stazione di servizio autorizzata per la fasatura del volano.

IL MOTORE PERDE COLPI

Irregolare afflusso di benzina al carburatore.

Verificare l'afflusso della benzina.

Elettrodi candela troppo distanti.

Candela sporca.

Puntine del ruttore sporche e non regolate.

ESPLOSIONI AL CARBURATORE

Miscela aria-benzina troppo povera.

Infiltrazioni di aria nel raccordo carburatore.

Presenza di acqua nella benzina.

ESPLOSIONI ALLO SCARICO

Accensione ritardata.

Ristabilire la giusta distanza (0,4 o 0,5 mm).

Pulire.

Rivolgersi a una stazione di servizio autorizzata.

Regolare chiudendo leggermente la vite dell'aria sul carburatore.

Controllare il serraggio delle viti e dei dadi del carburatore. Controllare l'efficienza dell'isolante fra carburatore e testa. Eventualmente sostituire.

Sostituire il carburante e lavare il carburatore.

Rivolgersi ad una stazione di servizio autorizzata.

INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DA CATTIVO FUNZIONAMENTO DEGLI ORGANI

Il motore non ha la potenza regolare.

Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico.

Può essere causa di insufficiente compressione, eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura, tenuta delle valvole insufficiente dovuta all'usura delle sedi, valvole puntate in mancanza di gioco prescritto fra bilancieri e valvole. Rivolgersi ad una stazione di servizio autorizzata.

Possono essere causati: il primo dal gioco eccessivo tra bilanciere e valvola o da molle indebolite; il secondo, per deficiente lubrificazione ai bilancieri, alle valvole, dovuta alla ostruzione dei condotti portata olio. Rivolgersi pertanto ad una stazione di servizio autorizzata.

(Estratto dal Testo Unico del Codice della Strada):

Art. 122 del Testo Unico del Codice della Strada:

Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente.

Sui ciclomotori è vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati, ovvero sporgano lateralmente o longitudinalmente rispetto all'asse del veicolo oltre 50 centimetri:

Art. 24 del Testo Unico del Codice della Strada:

I ciclomotori sono veicoli a due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche:

- a) cilindrata fino a 50 cc;
 - b) potenza fino a CV 1,5;
 - c) peso del motore fino a Kg 16;
 - d) capacità di sviluppare su strada piana una velocità fino a 40 Km/h.
- Detti veicoli, qualora superino il limite stabilito per una delle caratteristiche indicate, sono considerati motoveicoli.

Art. 79 del Testo Unico del Codice della Strada:

Chi guida il ciclomotore deve essere idoneo per condizioni fisiche e psichiche e avere compiuto i quattordici anni di età.

MECCANICA VERGHERA - GALLARATE
STABILIMENTI A CASCINA COSTA E VERGHERA - (GALLARATE)
TELEFONI 21.767 - 21.768 - 20.109 - 21.409 - TELEG. M.V. GALLARATE

M.V. - UFFICIO PUBBLICAZIONI

1ª Edizione Agosto 62