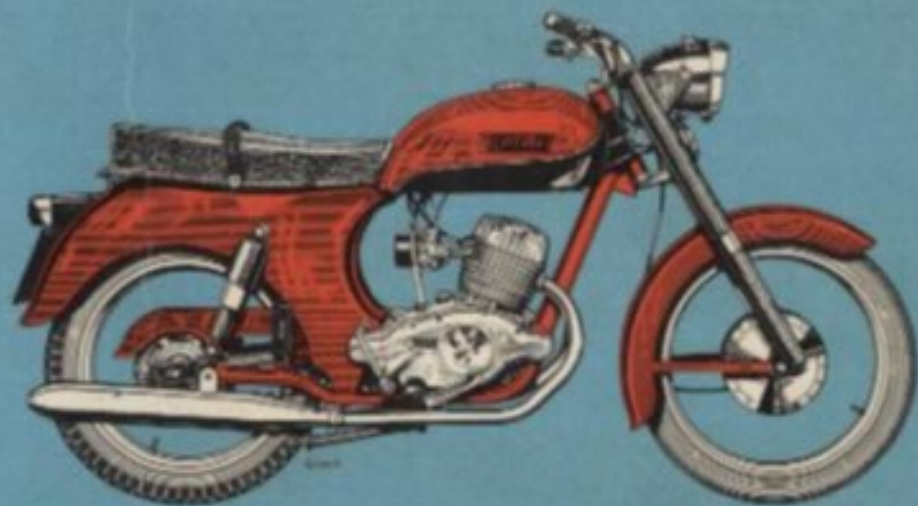


MOTO
LAYERDA



BICILINDRICA
200 cc

LIBRETTO USO E MANUTENZIONE • CATALOGO PEZZI RICAMBIO

MOTO
L A V E R D A

Corda

Anterion
22353D

1961



BICILINDRICA 200 cc
4 TEMPI

83110

"MOTO LAVERDA" - Dott. FRANCESCO LAVERDA & F.LLI - BREGANZE (Vicenza) - Telefono 110 →

INTRODUZIONE

Questo libretto è stato redatto in modo tale che, il proprietario od un meccanico, facendone pieno uso, non abbia alcuna difficoltà nel servizio di assistenza.

Raccomandiamo tuttavia alle persone inesperte in materia di rivolgersi, per le principali riparazioni, ai nostri concessionari autorizzati i quali sono attrezzati per eseguire tali operazioni.

Si ricordi che se le riparazioni essenziali vengono trascurate, e poca attenzione è rivolta alla manutenzione ed alla lubrificazione periodica, la sicurezza di funzio-

namento sarà compromessa, e col tempo, il costo delle riparazioni sarà più alto. In caso di ulteriori informazioni, per prima cosa consultare il distributore o concessionario il quale sarà sempre lieto di darvi ogni assistenza. Se incontraste ulteriori difficoltà scrivete direttamente alla «MOTO LAVERDA» servizio assistenza, specificando il tipo ed il numero del vostro motociclo. Tale numero si trova impresso sulla parte interna del parafango posteriore, sotto la sella.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Bicilindrico con ciclo a quattro tempi con valvole in testa in bagno d'olio.

Testa in lega leggera.

Cilindri: in lega leggera con canne riportate in ghisa speciale.

Corsa: mm 47 - Alesaggio: mm 52.

Cilindrata totale cmc. 199,528.

Rapporto di compressione: 1 : 7,7.

Potenza: HP 11 a 6500 giri minuto.

ACCENSIONE

A volano magnete con ruttore incorporato ed accessibile dall'esterno.

Anticipo automatico e bobina di alta tensione esterna.

Candele: Marelli CW 260/L.

ALIMENTAZIONE

A caduta - Capacità del serbatoio: litri 13.
Carburatore: Dell'Orto tipo: ME 18 BS.
Getto massimo 86; getto minimo 32.
Spillo: G 3 tacca 2^a.

LUBRIFICAZIONE

Forzata con pompa ad ingranaggi. Capacità olio nel carter: litri 2.

FRIZIONE

Monodisco a cono in bagno d'olio con comando a mano posto sulla sinistra del manubrio.

RAPPORTI DEL CAMBIO

Prima velocità	1 : 4,250
Seconda »	1 : 2,705
Terza »	1 : 1,863
Quarta »	1 : 1,520

TRASMISSIONE

Primaria, tra motore e cambio, ad ingranaggi con rapporto 1 : 1,4.
Secondaria, tra cambio e ruota posteriore, a catena con rapporto 1 : 3,357.

PRESTAZIONI

Velocità massime raggiungibili:

Prima velocità	Km/h	35
Seconda »	Km/h	65
Terza »	Km/h	92
Quarta »	Km/h	110

Pendenza massima superabile: 32 %.

Consumo (norme CUNA): litri 2,55 per 100 Km.

Autonomia a prestazione media della macchina: Km. 450.

TELAIO

Tubolare con scocca posteriore portante in lamiera -
Posti n. 2.

DIMENSIONI

Lunghezza massima:	mt. 1,925
Larghezza massima:	mt. 0,705
Passo	: mt. 1,280

Peso del motociclo a secco (senza olio e carburante):
Kg. 120.

SOSPENSIONI

Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori idraulici.

Posteriore: forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici.

RUOTE

Ambedue a perno sfilabile - Cerchi in acciaio.

Anteriore : 18 : 2¼

Posteriore: 17 : 2½

PNEUMATICI

Anteriore : 2,50 : 18

Posteriore: 3,00 : 17

FRENI

A doppia espansione (Ø 169/30) con comando a filo:

l'anteriore con leva a mano posta sulla destra del manubrio: il posteriore con pedale posto sulla destra del veicolo.

IMPIANTO ELETTRICO

Alternatore volano: volt 6 - watt 40.

Batteria: volt 6 - Ah. 9.

Proiettore a tre luci, luce di posizione posteriore, luce di targa, luce di arresto, dispositivo di segnalazione acustica alimentati dal volano alternatore tramite la batteria.

PARTI DI RICAMBIO

Se il cliente si trova nella necessità di acquistare qualche pezzo di ricambio si rivolga esclusivamente al concessionario « LAVERDA » della sua zona il quale solo può fornirgli le parti di ricambio originali.

Raccomandiamo pertanto di usare solo parti originali « LAVERDA » in quanto non possiamo garantire la qualità di pezzi di ricambio non costruiti da noi.

PARTI DI FABBRICAZIONE ESTERNA

Gli equipaggiamenti ausiliari applicati alle nostre motociclette sono della migliore qualità e sono garantiti dai rispettivi fabbricanti e non da noi. Ogni eventuale reclamo deve essere rivolto direttamente al fabbricante dei rispettivi pezzi od a un suo agente autorizzato che darà al cliente ogni assistenza. Questi sono gli indirizzi dei vari fabbricanti:

CARBURATORI DELL'ORTO:

Seregno (Milano) - Corso Matteotti, 279.

CATENE (Regina Extra):

Ditta RUINI - Milano - Via Machiavelli, 38.

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO:

CEV: Ditta Pagani - Milano - Via Varesina, 126.

DANSI: Varese - Viale Ippodromo, 43.

SOSPENSIONI POSTERIORI:

Ditta CERIANI - Samarate (Varese) - Via Roma.

GOMME:

PIRELLI - Milano.

CONTACHILOMETRI:

VEGLIA - Ditta BORLETTI - Milano - Via Washington, 70.

CONSEGNA DELLA MACCHINA

Una volta ricevuta la macchina e prima di mettervi in strada, controllate con cura che l'olio del motore sia al giusto livello. I pneumatici vengano controllati con l'apposito manometro e, se necessario, riportati alla giusta pressione in accordo alle istruzioni di pag. 9. Rendere funzionante la batteria seguendo le istruzioni di pag. 7. Riempire il serbatoio con benzina normale, aprire il rubinetto della benzina ed inserire la chiave d'avviamento premendola a fondo e facendole compiere $\frac{1}{4}$ di giro in senso orario. Agire quindi sulla messa in moto posta sulla destra della macchina.

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO E L'USO

Questa macchina fornisce notevoli prestazioni e all'utente si raccomanda di frenare il suo naturale desiderio di provarle durante il primo periodo di funzionamento. Vi raccomandiamo di non superare la velocità di 65-70 Km/h durante i primi 1000 Km circa. Il rodaggio deve essere poi progressivo ed è essenziale evitare di aprire completamente l'acceleratore forzando il motore

al suo massimo numero di giri, specie alle marcie inferiori. Il motore dispone di sufficiente potenza per superare le varie difficoltà purchè venga usata la marcia giusta. Dopo i primi 1000 Km qualche *breve* puntata a velocità sostenuta aiuterà molto l'assettamento del motore.

DOPO I PRIMI 300 Km

- I) Verificare la fase di accensione e l'apertura dei contatti che non deve superare i 4/10 di millimetro.
- II) Registrare le punterie a motore freddo, lasciando un leggero gioco (circa 2/10 di millimetro).
- III) Verificare la chiusura di tutti i dadi del motore e del telaio. Nonostante tutte le macchine siano state accuratamente controllate negli stabilimenti, questa precauzione è necessaria dato l'assestamento delle varie parti.

N.B. - Ogni qualvolta si registrano o puliscono le punterie platinare non dimenticare di *inumidire con una o due gocce d'olio lo stoppino* che lubrifica la camme dei contatti stessi.

DOPO I PRIMI 600 Km CAMBIARE L'OLIO POSSIBILMENTE A MOTORE CALDO

ISTRUZIONI PER LA MESSA IN SERVIZIO E LA MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

- 1°) Togliere il nastro adesivo o altre guarnizioni applicate ai tappi.

- 2°) Riempire gli elementi con acido solforico di peso specifico 1,25 pari a 29° Be. e lasciare a riposo per circa quattro ore. Aggiungere altro acido.
- 3°) Caricare con una intensità pari a 1/10 della capacità per circa 12 ore. La temperatura negli elementi durante la carica non deve superare i 43° C: in caso contrario ridurre l'intensità e prolungare la durata della carica. In ogni caso la carica iniziare è completa quando la tensione è superiore a volt 2,6 per elemento, la densità dell'acido ha raggiunto il valore di carica 1,27 (31° Be) e i valori della tensione e della densità sono rimasti costanti durante almeno tre ore di carica.
- 4°) Livellare l'elettrolito in modo che superi, a riposo, di circa 5 mm la piastrina forata paraspruzzi. Infineappare e pulire accuratamente.

MANUTENZIONE DELLA BATTERIA IN SERVIZIO

- 1°) Il livello dell'elettrolito deve sempre coprire le piastre. A tale scopo è necessario effettuare periodicamente delle aggiunte di acqua distillata. Non aggiungere mai acido solforico!
- 2°) Qualora si rendessero necessarie troppo frequenti aggiunte di acqua, fare controllare l'impianto elet-

trico del veicolo: la batteria funziona in sovraccarica e si rovina rapidamente.

LUBRIFICAZIONE

Per il motore si consiglia l'impiego d'olio SHELL nelle seguenti qualità:

SHELL X 100 MOTOR OIL - SAE 40 per l'estate

SHELL X 100 MOTOR OIL - SAE 30 per l'inverno.

Per la lubrificazione dei cuscinetti a sfere delle ruote e della catena si consiglia l'uso di grasso nella qualità:

SHELL RETINAX A.

AVVIAMENTO

Una volta avviato il motore, da freddo non accelerare eccessivamente sia con la macchina ferma sia con questa in moto, per i primi due o tre Km; ciò per permettere al motore di riscaldarsi uniformemente in tutti i suoi organi ed entrare così nelle migliori condizioni di funzionamento.

CAMBIO

Dato il sistema di costruzione del cambio è assolutamente indispensabile, cambiando marcia, premere leggermente sul bilanciere del selettore finchè si sente che la marcia è innestata. Evitare assolutamente il cambio

di marcia con un colpo secco del piede; ciò rende più difficile l'innesto della marcia stessa.

FRIZIONE

Per evitare un eccessivo logorio del disco della frizione e dell'astina di comando, si consiglia di fare uso della frizione soltanto nel cambio di marcia, lasciando dolcemente la leva non appena la marcia sia innestata. Per riprendere velocità non fare soltanto uso della frizione, ma innestare la marcia inferiore.

Evitare la pessima abitudine di tenere la macchina ferma con il motore in moto, la marcia innestata e la leva frizione tutta tirata.

La frizione va registrata attraverso l'apposito tendifilo, avendo l'avvertenza di lasciare alla leva a mano un leggero gioco.

OPERAZIONI PERIODICHE DI PICCOLA MANUTENZIONE

L'olio del motore va tenuto possibilmente sempre al massimo livello. Detto livello si controlla sull'astina unita al tappo avendo l'avvertenza di introdurla completamente nel carter, senza però avvitarla.

L'astina porta due segni: l'inferiore è di livello minimo, il superiore di livello massimo. L'olio va cambiato periodicamente ogni 2000 Km circa.

Il normale consumo previsto è di circa 250 grammi ogni mille Km.

TESTA E VALVOLE

Ogni 15000 Km circa è consigliabile pulire la testa e le valvole verificando la tenuta di queste ultime. Prima di eseguire il montaggio lavare tutto con petrolio o benzina.

CATENA

Quando si debba tendere la catena avere l'avvertenza di eseguire il controllo della sua tensione caricando la macchina col proprio peso in modo da allineare il perno della ruota col perno della forcella e il pignone del motore. La catena va lavata con benzina o petrolio e ben lubrificata ogni 2000 Km circa.

PRESSIONE GOMME

Con la moto a carico normale (1 persona) i pneumatici vanno tenuti alle seguenti pressioni:

anteriore Kg/cm²: 1,75

posteriore Kg/cm²: 2,00.

IN CASO DI FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DEL MOTORE

Smontare le candele e, se presentano incrostazioni, pu-

lirle. Controllare la giusta distanza dei due elettrodi (6/10 di millimetro). Se gli elettrodi risultassero consumati sostituire le candele.

Verificare l'arrivo della benzina al carburatore e la pulizia del carburatore e dei getti.

Verificare l'apertura esatta dei contatti del rottore (4/10 di millimetro) e la pulizia di questi.

Verificare il gioco sulle punterie (2/10 di millimetro circa) ed eventualmente registrarle.

Abbiamo ritenuto opportuno dilungarci nelle raccomandazioni, non perchè la nostra motoleggera sia in sè delicata, ma unicamente per mettervi in grado di poterla godere appieno sia nelle vostre esigenze di lavoro, come nelle vostre gite turistiche.

In caso di ulteriori difficoltà vi consigliamo di *consultare attentamente la seconda parte di questo libretto* dove potrete trovare ampiamente trattate ed illustrate tutte le istruzioni per lo smontaggio, l'esame e il rimontaggio delle singole parti del motore e del telaio.

Anche se decidete di far compiere una di tali operazioni al vostro meccanico di fiducia, vi esortiamo a sottoporre alla sua attenzione le istruzioni che seguono. Infatti, per quanto persona esperta in materia, egli potrebbe incontrare qualche difficoltà, riguardo a questa macchina che presenta molte soluzioni originali.

ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

MOTORE

OPERAZIONI CHE NON NECESSITANO DELLO SMONTAGGIO DEL MOTORE DAL TELAIO

SMONTAGGIO DEL COPERCHIO TESTA

Allentare con chiave a tubo da 12 millimetri gli otto dadi di fissaggio, se il coperchio non esce facilmente batterlo dolcemente con un martello di gomma.

REGISTRAZIONE DELLE PUNTERIE

Deve sempre essere fatta a motore freddo. Portare il pistone di un cilindro in fase di compressione al punto morto superiore. Per assicurarsi che ciò si verifichi, togliere la candela. Fatto ciò, con una chiave da 9 millimetri e un cacciavite (vedi fig. n. 1) controllare il gioco dei due bilanceri che, al tatto, deve approssimarsi ai 2/10 di millimetro.

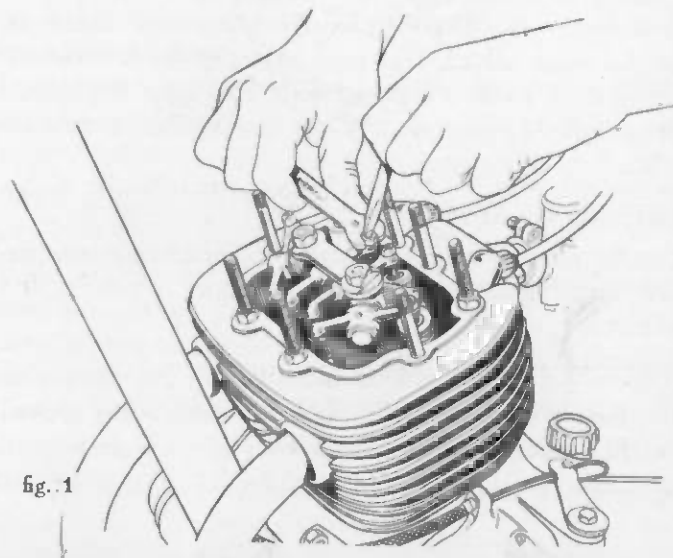
Ripetere l'operazione per l'altro cilindro.

SMONTAGGIO DELLA TESTA

Togliere i tubi di scarico, il carburatore e i fili delle candele.

Allentare i quattro dadi che bloccano la testa e sfilarla. Se in questa operazione si dovesse incontrare resistenza, battere sui fianchi della testa con il martello di gomma (vedi fig. n. 2). Per togliere i bilanceri delle valvole conviene levarli con i loro supporti.

Per smontare le valvole premere sul piattino della molla valvola con l'apposito attrezzo. Quando la molla sia



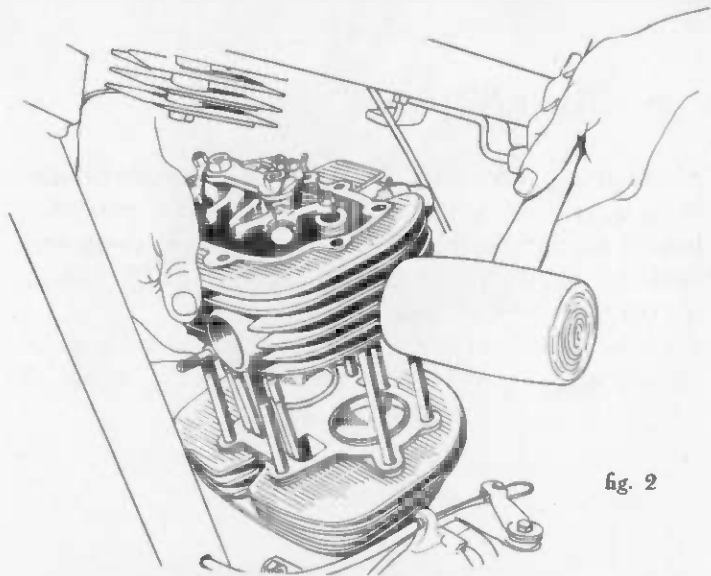


fig. 2

compressa separare le chiavette semiconiche che si fissano alla parete superiore del gambo valvola.

Se il motore presentasse scarsa compressione controllare la perfetta tenuta delle valvole e se necessario smerigliarle.

SMONTAGGIO DEI CILINDRI

Togliere le aste comando bilanceri e sollevare i cilindri. Se risultassero bloccati, smuoverli con il martello di gomma (vedi fig. n. 3).

I cilindri devono essere smontati solo nei seguenti casi:

- I) Se necessario aprire completamente il motore.
- II) Se il motore consuma eccessivamente olio.
- III) Se si verifica un'eccessivo imbrattamento d'olio sulla catena dovuto ad una perdita dallo sfato.

Una volta smontato il cilindro verificare il perfetto stato delle fascie elastiche ed eventualmente sostituirle.

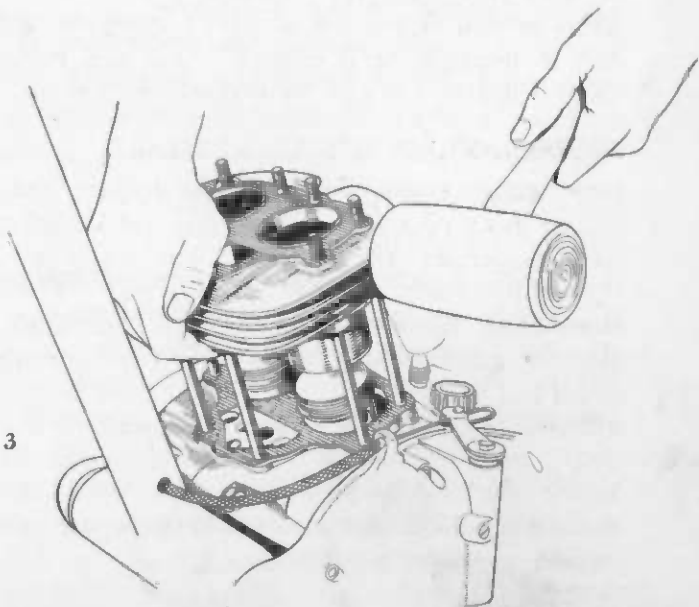


fig. 3

SMONTAGGIO DEI PISTONI

Togliere gli anelli di fermo allo spinotto. Con l'apposito estrattore (vedi fig. n. 4), estrarre lo spinotto liberando il pistone dalla biella. Prendere nota della posizione del segno riferimento posto sulla testa del pistone in modo che nel rimontaggio questa posizione sia mantenuta.

SMONTAGGIO DELLA CANNA

Scaldare il cilindro fino ad una temperatura di 150° circa, quindi battere leggermente sulla parte inferiore della canna fino a che non esca completamente dalla sua sede (vedi fig. n. 5).

SMONTAGGIO DEL COPERCHIO LATO VOLANO

Il coperchio si deve smontare solo nei seguenti casi:

- I) Per lo smontaggio del motore dal telaio.
- II) Per l'ispezione al volano alternatore.
- III) Per l'esame del rocchetto della catena.
- IV) Per lo smontaggio della forcella posteriore.

Questa parte del motore è priva d'olio. Con apposita chiave esagonale da 5 millimetri allentare le otto viti di fissaggio. Non occorre smontare la leva della messa in moto e del freno posteriore.

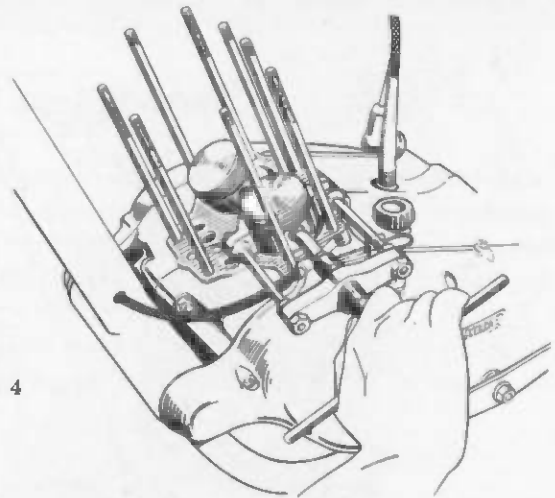


fig. 4

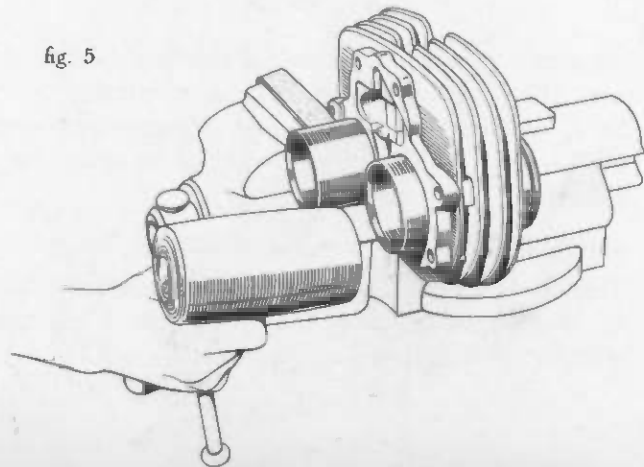


fig. 5

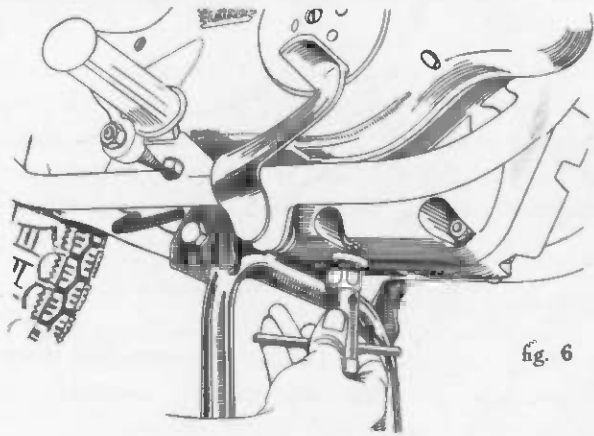


fig. 6

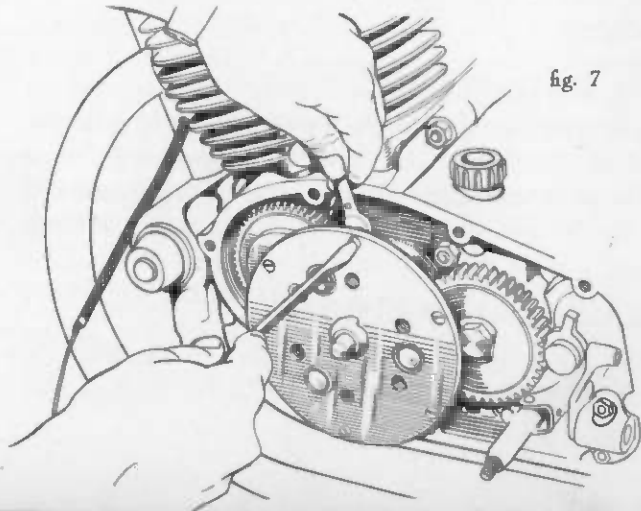


fig. 7

SMONTAGGIO DEL COPERCHIO LATO FRIZIONE

Il coperchio si deve smontare solo nei seguenti casi:

I) Controllo della frizione, dell'ingranaggio parastrappi, del gruppo selettore del cambio e del disco distributore dello sfato.

II) Smontaggio completo del motore.

Togliere l'olio dal motore aprendo la vite di scarico posta nella parte inferiore del carter centrale (vedi fig. n. 6).

Smontare la pedana anteriore sinistra e separare il filo che comanda la frizione dalla propria leva. Smontare il bilancere comando cambio e, con una chiave esagonale da 5 millimetri, allentare le otto viti che fissano il coperchio.

FRIZIONE

Una volta tolto il coperchio lato frizione, allentare le sei viti che fissano la flangia spingimolle al cono esterno (vedi fig. n. 7).

Togliere il disco con le rispettive sei molle. Raddrizzare la rondella di sicurezza del dado che blocca il disco conduttore e svitare con chiave da 32 millimetri il dado tenendo fisso il disco conduttore (vedi fig. n. 8). Eseguite tali operazioni si possono sfilare: il cono frizione

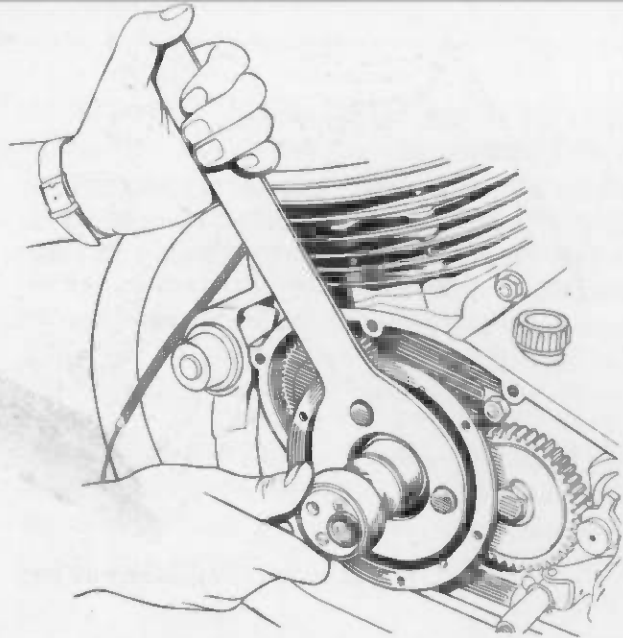


fig. 8

con annesso ingranaggio, il distanziatore e il pignone comando ingranaggio albero a cammes.

ESAME DELLE PARETI

Se la frizione dovesse slittare controllare il carico delle molle e se necessario cambiarle. Verificare l'usura del cono frizione e, se necessario, sostituirlo separandolo dal pignone motore.

Se la frizione è bloccata, controllare lo scorrimento della flangia spingimolle sulle tre spine del disco conduttore. Nel caso che la frizione, pur sbloccata, continuasse a trainare l'albero del cambio, verificare lo scorrimento della bronzina del pignone motore sul distanziatore.

INGRANAGGIO COMANDO ALBERO A CAMMES

Svitare il dado di fissaggio (*tenere presente che il suo filetto è sinistro*) bloccando l'ingranaggio inserendo un cuneo di metallo tenero (vedi fig. n. 9).

Per togliere l'ingranaggio che si trova bloccato in sede conica, battere leggermente con un martello sulla testa dell'albero.

DISCO DISTRIBUTORE SFIATO

Se il motore presentasse perdite d'olio dalle giunture dei carter, controllare che il disco distributore dello sfiato, che si trova dietro l'ingranaggio albero a cammes (vedi fig. n. 10), sia ancorato all'ingranaggio tramite la spina e ruoti pertanto in fase.

INGRANAGGIO PARASTRAPPI

Si trova bloccato all'albero primario del cambio. Radrizzare la rondella di sicurezza della vite di fissaggio.

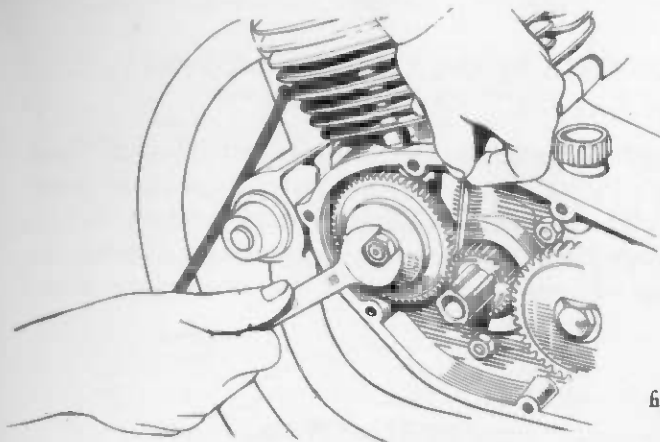


fig. 9

Togliere la vite *tenendo presente che il suo filetto è sinistro*. Tirando l'ingranaggio si toglie il complesso parastrappi. Se il parastrappi non funzionasse controllare che l'ingranaggio sia libero rispetto all'albero primario del cambio.

Verificare che le tre molle del parastrappi non siano rotte o scariche, eventualmente sostituirle.

GRUPPO SELETTORE CAMBIO

Allentare i due dadi che fissano il supporto del settore dentato e sfilare il gruppo completo.

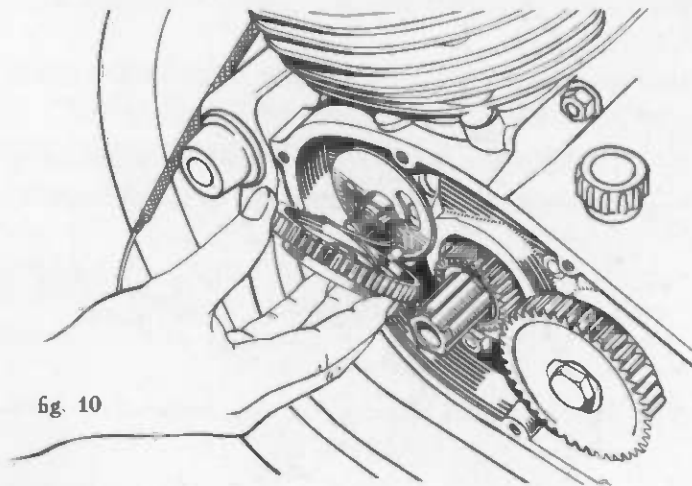


fig. 10

Nel caso che il selettore funzionasse irregolarmente controllare:

- I) La molla di richiamo del bilancere comando cambio e, se necessario, sostituirla.
- II) La molla che comanda il braccio del selettore.

SMONTAGGIO COMPLETO DEL MOTORE

Per separare il motore dal telaio procedere nel seguente modo:

- I) Togliere il carburatore, i tubi di scarico ed i silenziatori.

- II) Staccare il filo della frizione, i fili delle candele ed il filo di trasmissione del contachilometri.
- III) Togliere il coperchio lato volano ed allentare le viti della morsettiera che blocca i fili dell'impianto elettrico.
- IV) Togliere la pedana anteriore sinistra e separare il motore dal telaio sfilandolo da questa parte.
- V) Scaricare l'olio del motore.
- VI) Smontare testa, cilindri e pistoni, seguendo le istruzioni di pagg. 10, 11 e 12.
- VII) Smontare il coperchio lato frizione come descritto a pag. 13.
- VIII) Svitare con chiave da 14 millimetri gli otto bulloni che tengono uniti i due carter centrali ed i cinque che internamente bloccano il supporto centrale dell'albero motore.
- IX) Ruotare l'albero motore in modo che le due bielle si trovino al punto morto inferiore.
- X) Battere con un martello di gomma sulla testa degli alberi motore e cambio per far sì che i due carter centrali si separino.

SMONTAGGIO DELL'ALBERO MOTORE DAL CARTER

Allentare con chiave da 17 millimetri il dado (*con filetto sinistro*) che blocca il volano magnete, ancorandosi alle due finestre del volano stesso (vedi fig. n. 11). Avvitare l'apposito estraattore nella camera filettata del volano ed agire su questo finchè il volano non sia sbloccato.

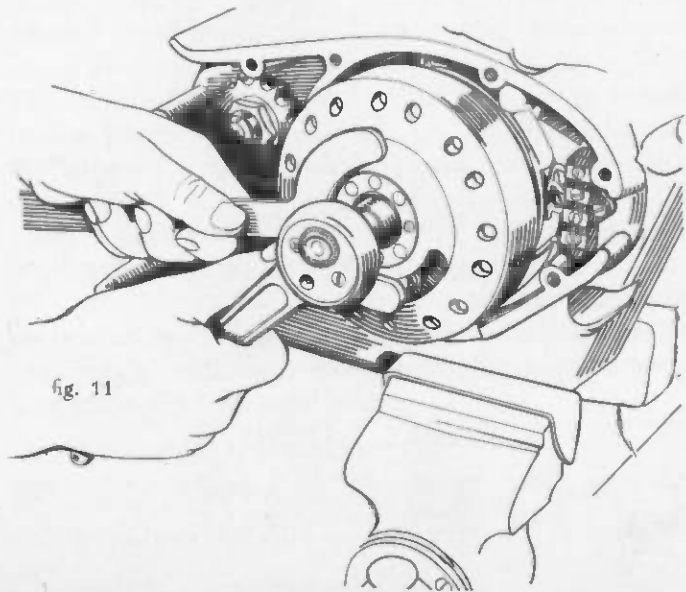


fig. 11

Prima di togliere la piastra del volano magnete, segnare la sua esatta posizione rispetto al carter in modo che possa essere rimontata nella stessa posizione precedente. Smontare la piastra allentando le tre viti che la fissano al carter. Svitare con chiave esagonale da 33 millimetri il dado (*a filetto sinistro*) che blocca l'albero motore (vedi fig. n. 12).

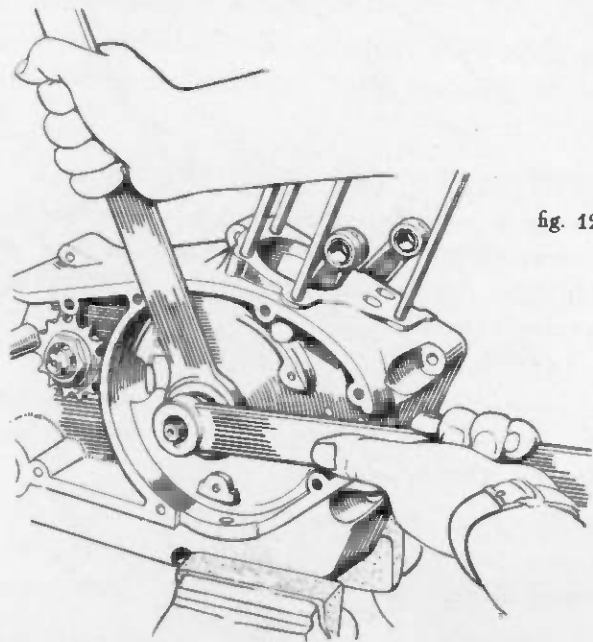


fig. 12

Battere leggermente sulla testa dell'albero motore con un martello di gomma fino a sfilarlo completamente.

SCOMPOSIZIONE DELL'ALBERO MOTORE

L'albero motore si compone di quattro parti (vedi tavola n. 3 - pag. 30).

Con un estrattore separare le due parti esterne dal corpo centrale (vedi fig. n. 13). Togliere le due bielle ed allentare con chiave esagonale da 6 millimetri le tre viti

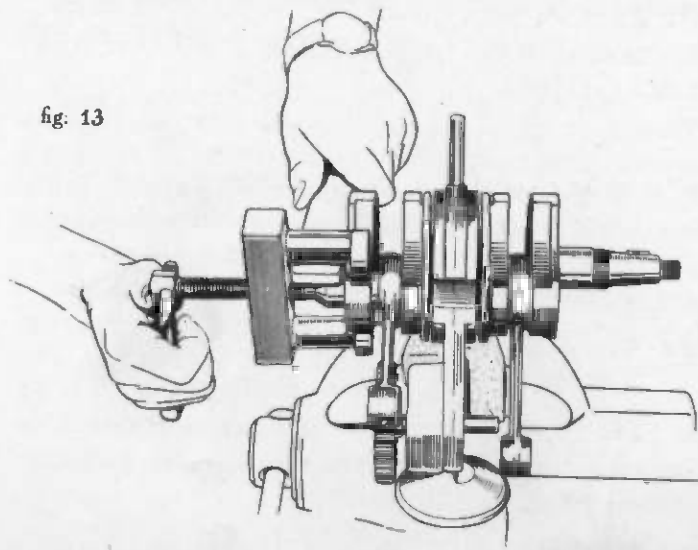


fig. 13

che uniscono le due parti centrali dell'albero. Separarle quindi dalla flangia centrale.

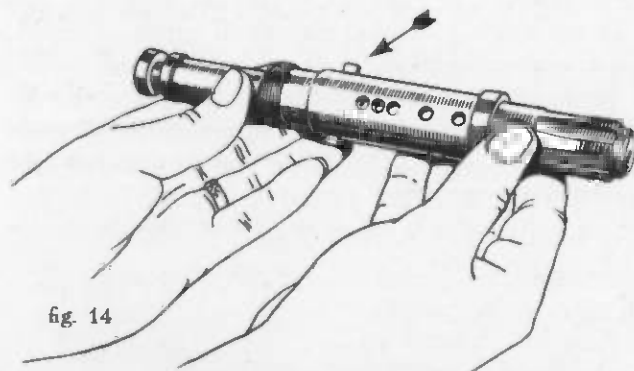
SMONTAGGIO ALBERI DEL CAMBIO

Raddrizzare la rondella di sicurezza del dado che blocca il rocchetto della catena. Allentare il dado (*di filetto sinistro*) con chiave esagonale da 30 millimetri tenendo bloccato il rocchetto alla parete del carter con la inserzione di un cuneo metallico. Battendo in testa all'albero secondario con un martello di gomma, i due alberi del cambio si separano completamente dal carter.

SCOMPOSIZIONE DELL'ALBERO SECONDARIO DEL CAMBIO

Fissarlo in morsa bloccandolo dal lato del rocchetto catena. Svitare, con chiave esagonata da 32 millimetri, il dado che fissa il cuscinetto a rulli, sfilare quindi il cuscinetto a rulli e successivamente i quattro ingranaggi.

Se, una volta esaminato ed eventualmente riparato il gruppo selettore, il cambio presentasse ancora irregolarità di funzionamento, controllare la chiavetta d'innesto che scorre all'interno degli ingranaggi (vedi fig. n. 14) e, se presentasse segni di usura, sostituirla. Controllare anche che la molla contenuta nel pistoncino innesto marce non sia scarica.



RIMONTAGGIO DEL MOTORE

Per tutte le operazioni di rimontaggio del motore seguire inversamente tutte le istruzioni fin qui date per lo smontaggio. Alcune parti però, necessitano di particolari accorgimenti:

I) *Disco distributore sfciato*

Nel montaggio di tale disco fare attenzione a che la spina solidale con il disco si inserisca nel foro dell'ingranaggio albero a cammes.

II) *Messa in fase della distribuzione*

Si opera dopo aver chiuso i due carters centrali ed aver montato il pignone comando cammes. Innestare il pi-

gnone nell'accoppiamento scanalato dell'albero motore facendo corrispondere i segni di riferimento posti sull'albero e sul pignone. Prima di accoppiare il pignone comando cammes con l'ingranaggio albero a cammes fare corrispondere i loro due segni di riferimento- (vedi fig. n. 15).

III) *Indicatore delle marce*

Quando viene rimontato il coperchio lato frizione, portare la freccia dell'indicatore nella posizione di l' velocità

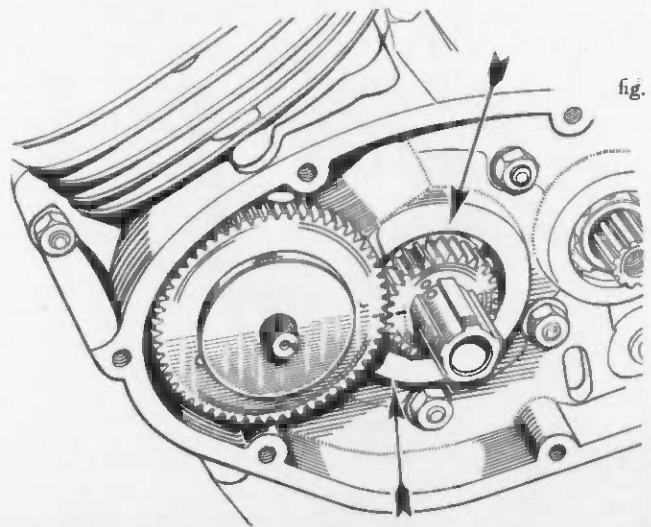


fig. 15

IV) *Anticipo accensione*

Prima di montare il coperchio lato volano controllare l'esatta apertura dei contatti che deve essere di 4-4,5 decimi di millimetro.

All'inizio di apertura delle punte platinato, il segno di riferimento sul volano magnete deve corrispondere al segno A/A posto sul rasamento del carter. Quando ruotando il volano in senso orario il suo segno viene a corrispondere al segno P/M posto sul rasamento del carter, i pistoni si trovano al punto morto superiore (vedi fig. n. 16).

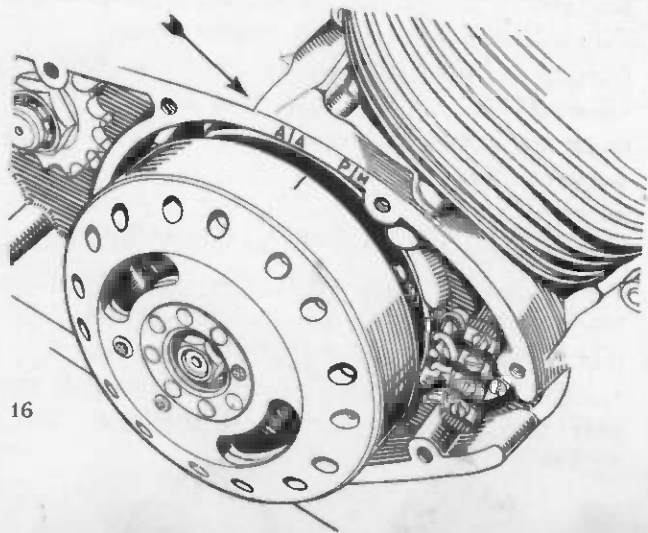


fig. 16

SMONTAGGIO ALBERO RINVIO CONTACHILOMETRI

Per eseguire tale operazione non occorre aprire il motore ma è sufficiente allentare con chiave esagonale da 20 millimetri la bronzina posta sulla parte superiore del carter in corrispondenza al filo del contachilometri. Fatto ciò si può sfilare l'albero del rinvio.

SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE

Se il sistema di lubrificazione presenta deficienze, controllare che la pompa olio sia perfettamente bloccata alla flangia di supporto centrale albero motore.

Controllare la perfetta tenuta dei due ingranaggi posti all'interno del corpo pompa. Con un getto d'aria verificare che i due condotti di aspirazione e di scarico non siano ostruiti.

FORCELLA TELESCOPICA IDRAULICA

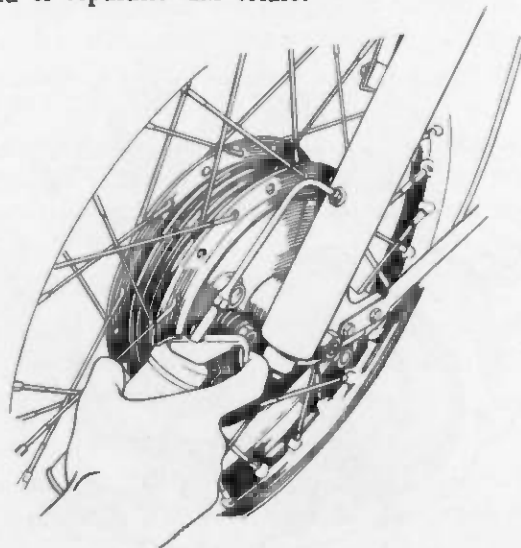
Periodicamente, ogni 5000 Km circa, controllare il livello dell'olio nella forcella. Per far ciò aprire le due viti poste anteriormente nella parte inferiore della forcella e, se necessario, riempire d'olio nella qualità: SHELL X 100 SAE 30, fino al livello dei fori (vedi fig. 17).

SMONTAGGIO DELLA FORCELLA

Nel caso di non perfetto funzionamento, per smontare la forcella procedere nel seguente modo:

- I) Togliere la ruota, il disco porta ceppi ed il para-fango.
- II) Con chiave esagonale da 22 millimetri allentare le due viti di fissaggio poste sulla piastra superiore della forcella. Fatto ciò i due tubi porta-ruota si separano dal telaio.

fig. 17



SCOMPOSIZIONE DELLA FORCELLA

(vedi tav. n. 13 pag. 50).

Allentare con chiave esagonale da 14 millimetri la vite che si trova nella parte inferiore del tubo portaruota. Fissare in morsa il tubo portante. Tirare il tubo portaruota in modo da separarlo dal tubo portante (vedi fig. n. 18). Togliere con apposita pinza l'anello d'arresto interno che fissa la bronzina inferiore. Tirando il tubo inferiore della forcella si sfila la molla (vedi fig. n. 19).

Per separare completamente la forcella dal telaio:

- I) Togliere il faro, staccare i fili d'alimentazione dell'avvisatore acustico.
- II) Allentare con chiave esagonale da 27 millimetri il dado che blocca il perno dello sterzo.

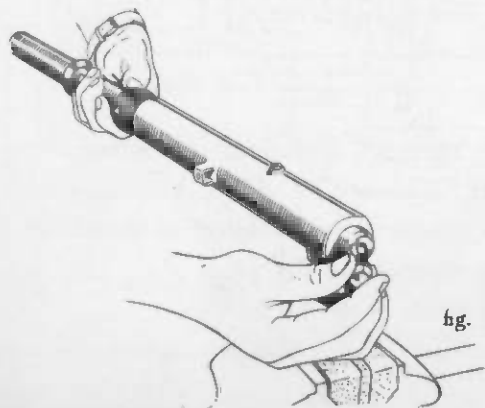


fig. 18

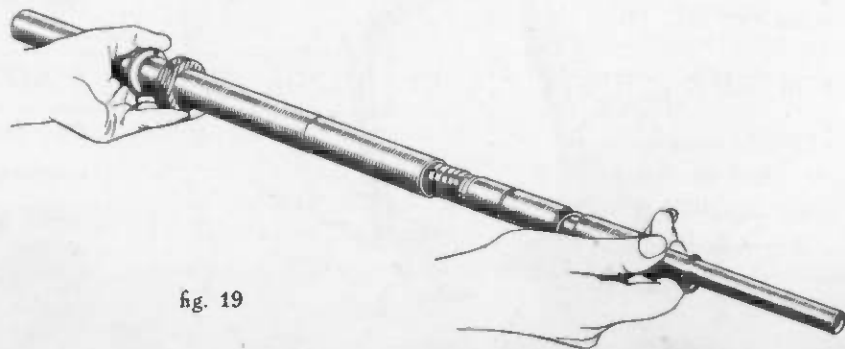


fig. 19

III) Sfilare il filo che comanda il freno anteriore e staccare la piastra superiore unita al manubrio.

IV) Svitare il cono superiore dello sterzo e sfilare la forcella.

Per il montaggio seguire inversamente le operazioni fin qui descritte.

FORCELLA POSTERIORE OSCILLANTE

Smontare la ruota posteriore, togliere la catena e i due ammortizzatori.

Aprire il coperchio lato volano (vedi istruzioni di pag. 12).

Togliere i due tappi di gomma di supporto al motore e svitare con chiave esagonale da 35 millimetri i due dadi che bloccano la forcella.

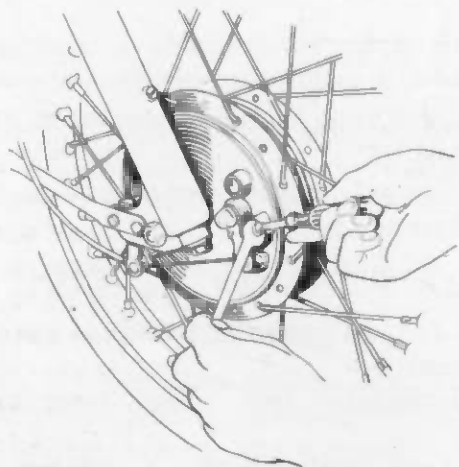


fig. 20

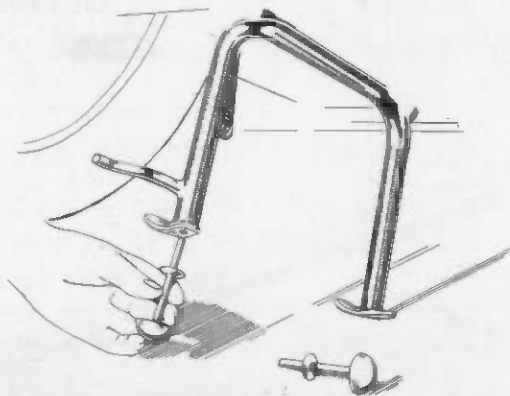


fig. 21

Sfilare il perno su cui oscilla la forcella e separarla dal telaio.

FRENI

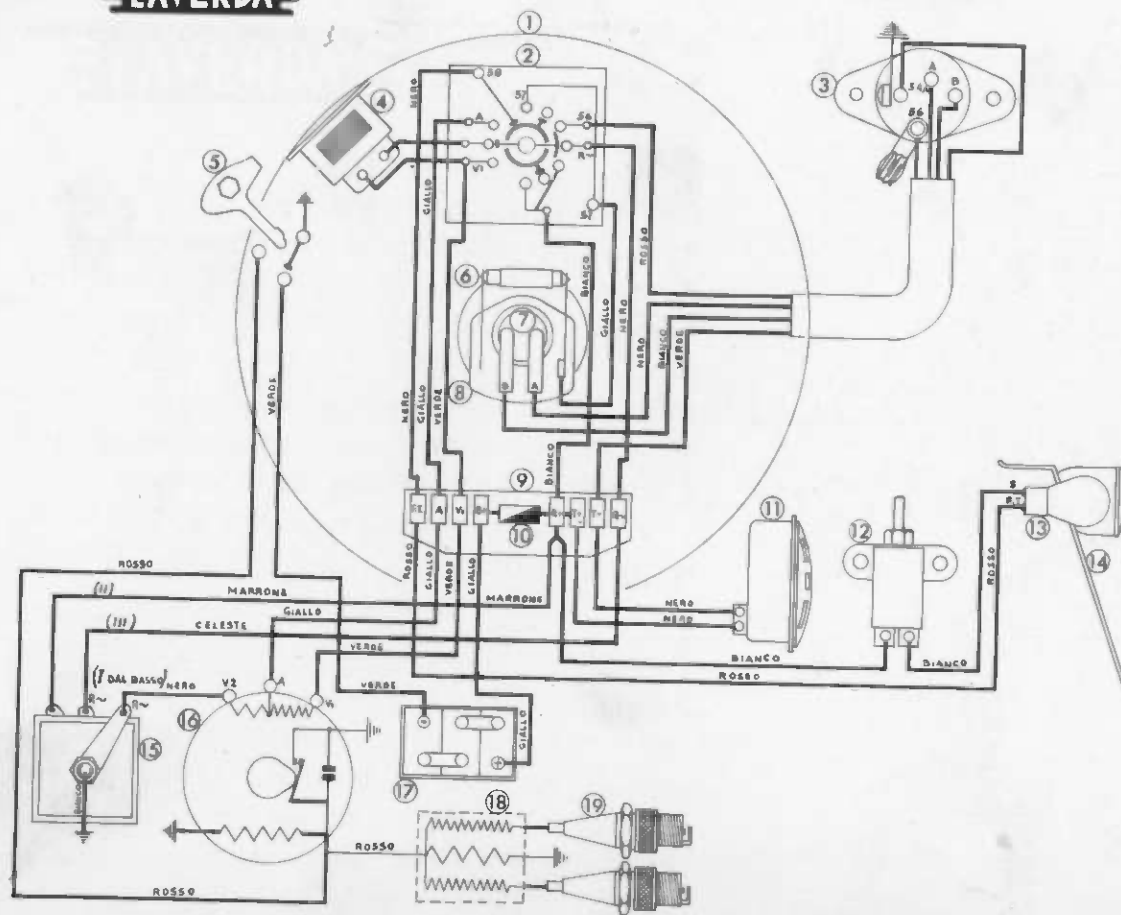
Sono del tipo a doppia espansione.

Per registrarli, procedere nel seguente modo: Liberare il cavetto flessibile di comando, svitando i morsetti serracavi. Ridurre al minimo il gioco tra guarnizione d'attrito e tamburo, agendo sulla vite di regolazione posta a ridosso della levetta sul disco portaceppi (vedi fig. n. 20). Fissare poi il cavetto flessibile mediante il serracavo tenendo presente che la pressione del cavetto stesso riduca al minimo il gioco dell'altra levetta sprovvista di vite di regolazione.

RUOTE

Per facilitare tutte le operazioni che comportano lo smontaggio di entrambe le ruote, vi consigliamo di usare gli appositi piolini di prolunga al cavalletto, contenuti nella trousse porta attrezzi.

Per il loro impiego (vedi fig. n. 21).



Pos.	LEGENDA
1	PROIETTORE
2	COMMUTATORE
3	DISPOSITIVO
4	IMPEDENZA
5	CHIAVE ACCENSIONE
6	LAMPADA CITTÀ 6V. 3 W.
7	LAMPADA ABB.-ANABB. 6V. 25/25W.
8	PORTALAMPADA STG.
9	MORSETTIERA STG.
10	VALVOLINA FUSIBILE
11	AVVISATORE ACUSTICO
12	INTERRUTTORE STOP
13	LAMPADA F. T.-STOP 6V. 3/15 W.
14	PORTA TARGA
15	RADDRIZZATORE
16	GENERATORE VOLANO
17	BATTERIA 6V. 9 ah
18	BOBINA ESTERNA DOPPIA
19	CANDELE ACCENSIONE



CATALOGO
PARTI DI RICAMBIO