

LAVERDA 125 LB/1



USO E MANUTENZIONE

L'AVERDA sceglie



Questo libretto è stato redatto in modo tale che, il proprietario o un meccanico, facendone pieno uso, non abbia **nessuna** 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 funzionamento 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, scrivere direttamente alla «MOTO L'AVERDA» servizio assistenza, specificando il tipo ed il numero del vostro motociclo. Tale numero si trova impresso sul canotto di sterzo.

MOTO

LAVERDA

Certificato di
garanzia

Intestatario

Modello 125 LB/1

Telaio

3792

Data di acquisto

Scadenza garanzia

Firma Cliente

TIMBRO DEL CONCESSIONARIO

TIMBRO SUB AGENTE

Da restituire compilato
alla Moto Laverda

IN MODO CHIARO E LEGGIBILE

Buono per il servizio
gratuito da
500 a 100 Km.

Km

Data

Officina autorizzata che esegue il tagliando

MOTO

LAVERDA

Buono per il servizio
gratuito da
500 a 100 Km.

Il presente tagliando dà al possessore
il diritto al servizio retro specificato.
Tale servizio sarà eseguito
gratuitamente solamente presso
l'officina del Concessionario
o altre officine autorizzate.
Saranno addebitati soltanto i lubrificanti ed
i materiali di consumo.
La mancata esecuzione dei controlli previsti
comporterà
l'annullamento della garanzia.

Il servizio indicato è stato eseguito
secondo le operazioni a tergo elencate.

Firma

Data

Telef. N°

3792

Firma del Cliente

Timbro concessionario venditrice

Officina autorizzata che esegue il tagliando

Buono
da 500 a 1000 Km.

A - MOTORE

Stringere i dadi della testa
Controllare **carburazione**
(regolare se necessario il minimo)
Controllare la **catena di trasmissione** finale
Controllare il **gioco della frizione**
Controllare il **liquido del radiatore**
Sostituire olio cambio **TOTAL SUPER**
HD DUAL 20W/30

B - ACCENSIONE E IMPIANTO ELETTRICO

Controllare il **livello del liquido della batteria**
Controllare l'intero **impianto elettrico**
(funzionamento luci, stop e claxon)
Pulire la **candela**

C - TELAIO

Regolazione di **tutti i comandi**
(freno anteriore e posteriore,
frizione, gas)
Controllare e **stringere** se necessario
tutta la **bulloneria**

D - RUOTE E PNEUMATICI

Controllo **pressione gomme**
Controllo **allineamento ruote**

E - PROVA SU STRADA

MOTO

LAVERDA

Certificato di
garanzia

Intestatario

Modello 125 LB/1

Telaio

3792

Data di acquisto

Scadenza garanzia

Timbro Venditore

Firma Cliente



Caro Utente LAVERDA

LAVERDA 125 LB/1S

La Ringraziamo sentitamente per la gradita preferenza accordataci.
Augurandole buon viaggio e tanta ebbrezza di guida, porgiamo distinti saluti.

INDICE

Dati tecnici	5
Elementi di funzionamento	9
Numero del telaio	10

Manutenzione

Carburante	10
Olio motore	10
Miscela	11
Olio trasmissione	11
Lubrificante per il telaio	11
Candela di accensione	11
Circuito refrigerante	11
Rubinetto benzina	12
Indicazioni per il rodaggio	12
Lampada spia per l'acqua di raffreddamento	12
Avviamento	13
Bloccasterzo	13

AVVERTENZE IMPORTANTI PER UN CORRETTO FUNZIONAMENTO DELLA MOTO

Tagliandi (e controlli)	14
Schema di manutenzione	17
Pulizia del filtro dell'aria	19
Pulizia del carburatore e del filtro carburatore	20

Impianto di accensione - luce	20
Controllo fusibili	21
Controllo del livello dell'acqua di raffreddamento e del radiatore	21
Controllo livello olio del cambio	22
Controllo del freno a disco anteriore	24
Regolazione e controllo freno posteriore	26
Controllo del livello del liquido dei freni	24
Grasso lubrificante per la catena	24
Olio per leve comando	24
Pulizia e lavaggio	25
Smontaggio e rimontaggio ruota anteriore	25
Smontaggio e rimontaggio ruota posteriore	26
Registrazione catena	26
Regolazione degli ammortizzatori	27
Dotazione attrezzi	27
Istruzioni per la messa in servizio e la manutenzione della batteria	28
Manutenzione della batteria in servizio	28
Serbatoio olio e miscelatore	29
Controlli da effettuare quando	
Ricerca ed eliminazione di cause e guasti	30
SCHEMA ELETTRICO	35

DATI TECNICI:

Motore

Sistema di costruzione	motore monocilindrico - due tempi
Cilindrata	123,6 cc
Alesaggio	mm. 54
Corsa	mm. 54
Compressione	14
Raffreddamento	a liquido
Lubrificazione miscela	50 : 1 = 2% con miscelatore

Carburatore

Tipo	DELL'ORTO
Modello n°	PHBH 28 BS
Getto massimo	100
Polverizzatore	264 CF
Spillo n°	x4-2 tacca
Getto minimo	60

Impianto elettrico

MOTO PLAT.	12V - 90W
--------------------	-----------

Accensione	box d'accensione
Grado termico della candela	BOSCH W 250 T2 - W 4 CC
Distanza tra gli elettrodi	0,7 - 0,9 mm.
Punto di accensione prima del P.M.S.	1,75 mm prima del P.M.S.
Lampada proiettore	12V/35W biluce
Lampada posteriore	12V/5W
Lampada stop	12V/21W
Lampeggiatori	12V/10W
Luce tachimetro	12V/1,2W
Luce contagiri	12V/1,2W
Spia abbagliante - spia folle	12/14V/1,5W
Spia lampeggiatori - spia ris. olio	12V/1.2W
Batteria	12V/6 Ah
Clacson	avvisatore acustico 30 W

Cambio e trasmissione

Sistema di costruzione ingranaggi	cambio ad ingranaggi a innesti frontali
Numero marce	5
Avviamento	a pedale
Olio cambio e relativa quantità	TOTAL SUPER HD DUAL 20W/30
Rapporti di trasmissione del cambio	
1 ^a marcia	2,80
2 ^a marcia	1,76
3 ^a marcia	1,28

4 ^a marcia	1.03
5 ^a marcia	0,87
Frizione	a dischi molteplici in bagno d'olio
Trasmissione primaria	ad Ingranaggi
Rapporto trasmissione primaria	2,8 = 27/77
Trasmissione secondaria	catena 1/2" x 7,75 - 120 maglie
Rapporto trasmissione secondaria	3,2 = 15:48 denti

Rapporto trasmissione completo

1 ^a marcia	25,53
2 ^a marcia	16,05
3 ^a marcia	11,67
4 ^a marcia	9,39
5 ^a marcia	7,93

Telaio

Sistema di costruzione	a tubi quadri - struttura a diamante
Sospensione anteriore	forcella telescopica idraulica Ø 32 mm. con sist. antidive
	escursione mm. 140 olio per stelo cc. 210
Sospensione posteriore	a forcellone oscillante con mono ammortizzatori registrabile con escursione di mm. 60
Cerchio anteriore custom	W M 2/1,85 x 18"
Cerchio anteriore sport	W M 2,15 x 16"
Cerchio posteriore custom	W M 3.00 x 16"
Cerchio posteriore sport	2,15 x 18"

Pneumatico anteriore	PIRELLI 80/100 S16 MT 39
Pneumatico posteriore	PIRELLI 3,25 x 18 R
Pneumatico posteriore custom	PIRELLI 120/90 x 16 R
Pneumatico anteriore custom	PIRELLI 2,75 x 18 R

Pressione pneumatico anteriore	con una persona atm. 1,6
Pressione pneumatico posteriore	con una persona atm. 2,0
Pressione pneumatico posteriore custom	con una persona atm. 2,2

Freni anteriori	freno a disco, diametro disco 240 mm.
Freni posteriori	freno a tamburo, diametro tamburo 160 mm.
Serbatoio benzina, sport	Lt. 15
Serbatoio custom	Lt. 12
Riserva	Lt. 2,5
Serbatoio olio miscelatore	Lt. 2

Pesi e dimensioni

Peso a vuoto	Kg. 118
Interasse	mm. 1310
Lunghezza	mm. 2030
Larghezza	mm. 670
Altezza	mm. 1025

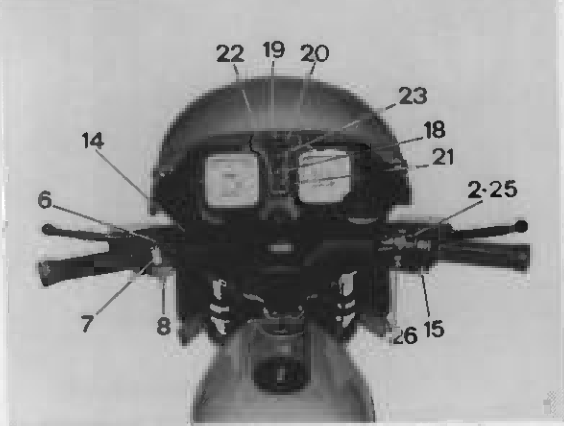
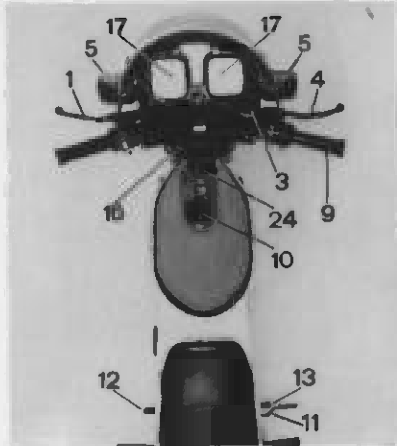


Fig. 1
Disposizione comandi

ELEMENTI DI FUNZIONAMENTO

- | | | |
|--|---|--|
| <p>1 - Leva frizione
 2 - Interruttore di accensione e luce
 3 - Serbatoio per liquido freni
 4 - Leva freno anteriore
 5 - Lampeggiatori
 6 - Commutatore per luce anabbagliante
 7 - Pulsante claxon</p> | <p>8 - Interruttore lampeggiatori
 9 - Manopola comando gas
 10 - Tappo serbatoio
 11 - Leva messa in moto
 12 - Leva cambio
 13 - Leva freno posteriore
 14 - Vite di registro frizione
 15 - Vite di registro com. gas
 16 - Bloccasterzo
 17 - Conta giri / tachimetro</p> | <p>18 - Lampada spia raffreddam. acqua
 19 - Spia lampeggiatori
 20 - Spia luce abbagliante
 21 - Spia olio miscela
 22 - Spia luce anabbagliante
 23 - Spia folle
 24 - Tappo serbatoio olio miscela
 25 - Interruttore luce posteriore
 26 - Chek-control spie</p> |
|--|---|--|

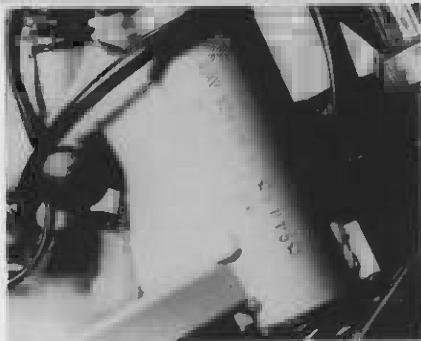


Fig. 2a

IMPORTANTE: numeri del telaio e del motore
(vedi fig. 2a e 2b)

La fig. 2a mostra il canotto di sterzo su cui sono incisi il numero di omologazione ed il numero del telaio.

La fig. 2b mostra il numero del motore, stampigliato sul carter motore lato destro.

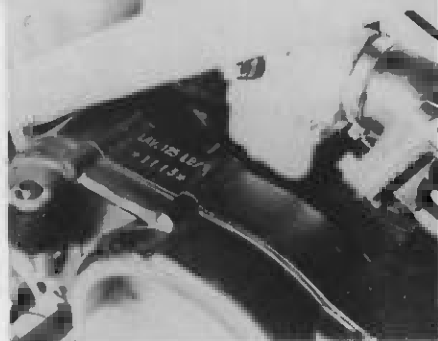


Fig. 2b

AVVERTENZE IMPORTANTI PER UN CORRETTO FUNZIONAMENTO DELLA MOTO

Carburante

Come carburante bisogna usare un carburante super di marca.

Olio motore

Per la lubrificazione del motore bisogna usare l'olio TOTAL BOL D'OR 2T.

Miscela

Il motore è predisposto per la miscelazione automatica che avviene con percentuale pre-tarata al 2%. Immettere nel serbatoio carburante benzina super e nel serbatoio lubrificante olio **TOTAL BOL D'OR 2T**. Accertarsi ad ogni inizio di giornata, mediante il pulsante Check control n. 26, che la spia livello olio (n. 21) funzioni regolarmente.

Olio trasmissione

Per la trasmissione primaria, frizione e cambio usare l'olio **TOTAL SUPER HD DUAL 20W/30**. Tale qualità d'olio si adatta sia alla stagione estiva come a quella invernale. Verificare periodicamente il livello di olio sul carter.

Lubrificazione parte ciclistica.

Lubrificare periodicamente la catena con olio speciale per catene

Per oliare il comando gas, il comando frizione ed il freno posteriore usare olio molto fluido.

Candela di accensione

BOSCH W 250 T2 - W 4CC. In casi particolari, di condizioni di esercizio e termiche gravose, potrebbe essere necessario cambiare grado termico.

Circuito refrigerante

Il radiatore contiene litri 1,10 di liquido permanente. Questo liquido ha la caratteristica di resistere alla temperatura di -30 gradi e porta il punto di ebollizione a + 135 gradi. Di conseguenza il consumo di liquido è ridotto. Eventuali rabbocchi potranno essere effettuati anche con acqua.



Fig. 3

Rubinetto benzina

- 1 - ON - aperto - per viaggiare normalmente
- 2 - OFF - chiuso - quando il veicolo è fermo
- 3 - RES - riserva - sufficiente per almeno 30 Km

INDICAZIONI PER IL RODAGGIO

Facciamo espressamente presente che nei primi 500 Km. sono da evitare viaggi a pieno gas, nonché lunghi tragitti in montagna. Dopo tale chilometraggio, dal motore potrà essere richiesta man mano la piena potenza.

Quando il motore è freddo, evitare in tutti i casi un alto numero di giri. Portare sempre lentamente il motore in temperatura di esercizio facendolo girare per 5-10 minuti ad un basso numero di giri.

Lampada spia per l'acqua di raffreddamento

Osservare la lampada spia sul cock-pit. Se questa s'illumina, la temperatura dell'acqua raffreddata supera il limite permesso. Fermare il veicolo, arrestare il motore e controllare il livello dell'acqua.

Avviamento

Prima dell'avviamento constatare, mediante la spia n. 23, se il cambio è selezionato nella posizione di folle. Se il motore è freddo, alzare la leva dello starter posta sul carburatore, non dare gas, inserire sul cruscotto la chiave dell'accensione, abbassare col piede il pedale di avviamento.

La leva dello starter deve essere riportata al più presto possibile nella sua posizione iniziale. In condizioni atmosferiche fresche è in genere sufficiente percorrere circa 1 Km. Quando il motore è già caldo lo starter non è necessario.

Bloccasterzo

Il bloccasterzo si trova sul canotto dello sterzo, dal lato sinistro. Per bloccarlo inserire la chiave nella serratura, girare il manubrio verso destra, spingere la parte di serratura da introdurre in avanti, girare la chiave a sinistra (così avviene il bloccaggio), girarla poi nuovamente a destra ed infine toglierla.

Per lo sbloccaggio, inserire la chiave nella serratura, girarla a sinistra (la parte di serratura da introdurre salta all'esterno), quindi a destra ed infine toglierla.

N.B. La chiave è unificata per tutte le serrature

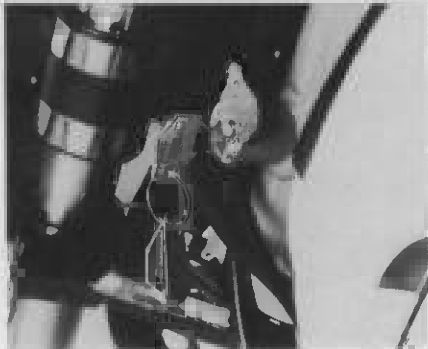


Fig. 4 - Bloccasterzo

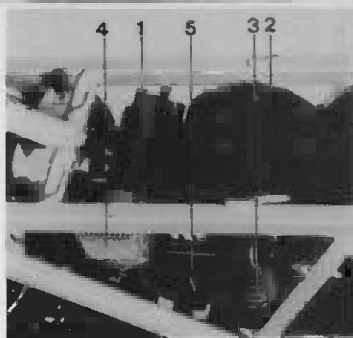


Fig. 5

- 1 - Batteria
- 2 - Filtro aria
- 3 - Intermittenza
- 4 - Regolatore di tensione
- 5 - Scatola porta fusibili

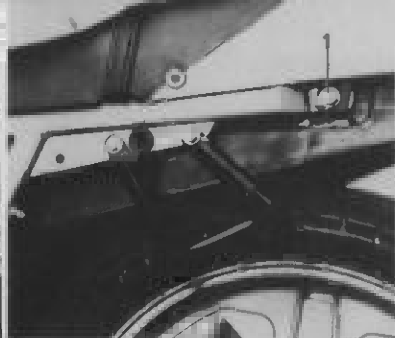


Fig. 6

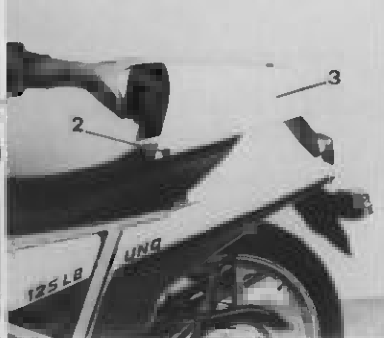


Fig. 6a

Per accedere alla batteria e al filtro aria togliere la sella allentando le viti fig. 6/1, poste ai lati della stessa.

Per poter usufruire del posto per il passeggero è necessario togliere il codone svitando le viti come da fig. 6a/2 e 6a/3.

Tagliando

Condizione indispensabile per poter usufruire della garanzia è che sul veicolo venga eseguito, da un'officina autorizzata LAVERDA, il tagliando gratuito dei 500 Km.

I lavori da eseguire sono:

- 1 - Sostituire l'olio del cambio (1,5 lit. olio **TOTAL SUPER HD DUAL 20W/30**)
- 2 - Pulire e controllare il rubinetto della benzina, il filtro dell'aria ed il carburatore
- 3 - Controllare se il tubo flessibile del carburante è ben accoppiato alle congiunzioni.
- 4 - Controllare il gioco della frizione.
- 5 - Prova del funzionamento dell'impianto elettrico, compresa la batteria.
- 6 - Controllare la fase di accensione (1,75 mm. prima del P.M.S.).
- 7 - Pulire o sostituire la candela di accensione
- 8 - Controllare la distanza degli elettrodi della candela.
- 9 - Stringere a croce le viti della testa, vedi fig. 7
- 10 - Regolare i registri al manubrio dei comandi frizione e gas.
- 11 - Controllare ed eventualmente regolare la catena di trasmissione (l'allentamento a tensione massima deve essere di circa mm. 10).
- 12 - Controllare l'equilibratura delle ruote.
- 13 - Controllare e registrare i cuscinetti dello sterzo.
- 14 - Stringere tutte le viti ed i bulloni raggiungibili dall'esterno.
- 15 - Pulire il filtro dell'aria, sostituirlo se è troppo sporco.
- 16 - Stringere il dado pignone della catena.
- 17 - Controllare l'impianto di illuminazione compresi i proiettori.
- 18 - Controllare se sono stagni i tubi per l'acqua.
- 19 - Controllare il livello del liquido dei freni.
- 20 - Stringere il dado del volano di accensione
- 21 - Fare una prova su strada provando i freni della ruota anteriore e posteriore.

Direzione di marcia

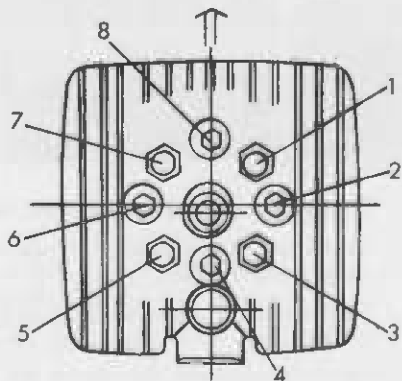


Fig. 7

Testa cilindrica vista dall'alto

Stringere le viti di fissaggio della testa

SEQUENZA

Per primo stringere a croce le viti ad esagono cavo Kgm. 2,25 (22 Nm) 2 - 6 - 4 - 8

Per secondo stringere a croce i 4 dadi esagonali Kgm. 2,75 (27 Nm) 5 - 1 - 3 - 7

SCHEMA DI MANUTENZIONE

Dopo il tagliando precedente consigliamo lavori di manutenzione e di controllo secondo il seguente schema:

Dopo ogni	Lavori di manutenzione e di controllo	vedi precisazioni a pag
500 Km.	<p>Controllare l'accoppiamento preciso di tutte le viti e di tutti i dadi di fissaggio che sono raggiungibili dall'esterno, e se necessario stringerli.</p> <p>Controllare il funzionamento ai freni, eventualmente registrarli.</p> <p>Controllare il gioco della frizione. (1 - 2 mm.) e se necessario regolarlo.</p> <p>Pulire la candela di accensione e controllare la distanza degli elettrodi (0.7 - 0.8).</p> <p>Regolare i registri della leva frizione e del gas, oliare gli snodi del freno posteriore.</p> <p>Controllare l'allentamento della catena della ruota posteriore (a pieno carico il gioco deve essere di mm. 10), eventualmente regolarla e lubrificarla con grasso per catene.</p>	<p>23/25</p> <p>22</p> <p>25</p> <p>25</p>
2000 Km.	<p>Controllare i cuscinetti dello sterzo, e se necessario registrarli.</p>	

Dopo ogni	Lavori di manutenzione e di controllo	vedi precisazioni a pag.
2000 Km.	<p>Controllare il livello dell'olio del cambio, cambiarlo eventualmente (circa lit. 1,5 olio TOTAL SUPER HD DUAL 20W/30)</p> <p>Controllare il livello dell'olio dei freni.</p> <p>Pulire e controllare il filtro dell'aria, il carburatore ed il rubinetto benzina, controllare il liquido refrigerante nel radiatore e l'accoppiamento preciso dei tubi del liquido alle congiunzioni</p> <p>Regolare l'impianto di illuminazione ed i proiettori, controllare il funzionamento dei lampeggiatori e del claxon.</p>	<p>22</p> <p>23</p> <p>19/20/21</p> <p>20/21</p>
5000 Km.	<p>Controllare l'accensione, e se necessario regolarla.</p> <p>Rimuovere le incrostazioni dalla camera di combustione e dal cielo del pistone.</p>	
6000 Km.	<p>Togliere la catena di trasmissione posteriore, pulirla ed ingrassarla.</p> <p>Stringere a motore freddo con la chiave dinamometrica tarata le viti di fissaggio della testa, come indicato dallo schema a pag. 16.</p>	16
12000 Km.	<p>Cambiare l'olio del cambio (lit. 1,5 olio TOTAL SUPER HD DUAL 20W/30)</p> <p>Rimuovere le incrostazioni dal cilindro e dal tubo di scarico.</p> <p>Cambiare il filtro aria.</p>	22

Pulizia del filtro dell'aria

Un filtro dell'aria sporco perde la sua **efficienza** depurativa (la sporcizia penetra nel motore provocandone l'usura) e **pregiudica** la potenza del motore.

Contemporaneamente aumenta il consumo ed il motore tende a fumare dal tubo di scarico. Per cui è indispensabile la depurazione del filtro dell'aria.

Per pulire il filtro aria è necessario togliere la sella (fig. 6), quindi togliere il coperchio filtro facendo una leggera pressione con la punta delle dita. Togliere l'elemento filtrante e pulirlo soffiando con aria compressa.

Il filtro non deve essere lavato.

Non usare la moto senza il filtro aria.

Dopo aver pulito il veicolo con il getto d'acqua, pulire la scatola filtro aria e la vaschetta del carburatore.



Fig. 8

1 - Coperchio scatola

2 - Filtro

3 - Scatola filtro

Pulizia del carburatore e del filtro carburatore

Se non si è esperti, pulire il carburatore solo esternamente e provvedere che tutto il resto lo effettui una officina. Per pulire il getto massimo intasato, svitare la vaschetta e soffiarlo con aria compressa. Rimontare il getto del massimo e la vaschetta. Il getto del minimo (fig. 9/6) può essere svitato facilmente ed essere pulito come il getto del massimo.

Attenzione! Solo l'equipaggiamento del getto prescritto dallo stabilimento garantisce la massima potenza e sicurezza del motore.

Pulire il filtro del carburatore ed il separatore d'acqua.

Impianto di accensione - luce

L'impianto installato nei veicoli è un moderno generatore a magneti d'accensione con una cen-

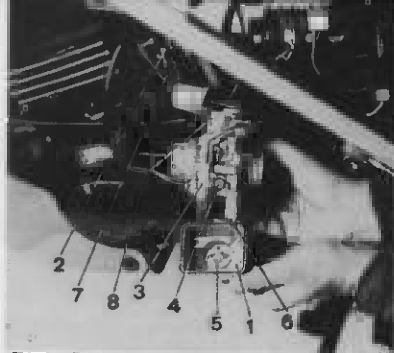


Fig. 9

- 1 - Coperchio vaschetta
- 2 - Vite di registro
- 3 - Leva per starter
- 4 - Vite regolabile del minimo
- 5 - Getto massimo
- 6 - Getto del minimo
- 7 - Flangia di fissaggio
- 8 - Entrata olio miscela dal miscelatore

tralina elettronica. L'impianto non ha particolari soggetti ad usura e non richiede alcuna manutenzione.

Si consiglia che controlli e modifiche vengano solo effettuati da officine LAVERDA o da officine specializzate. Quando si effettuano lavori e controlli riguardanti l'accensione spegnere per principio sempre il motore.

Controllo fusibili

Nell'impianto elettrico si trova un fusibile 16 A (vedi schema elettrico).

Quando è eventualmente interrotta la corrente di carica controllare il fusibile (vedi fig. 10/1).

Controllo del liquido di raffreddamento e del radiatore

Il radiatore va riempito di liquido fino al bordo del livello. Il liquido o l'acqua vanno aggiunti sempre a motore freddo.

ATTENZIONE: tenere controllato il livello del liquido, specie in rodaggio, dopo lunghi viaggi e durante i tragitti montuosi.

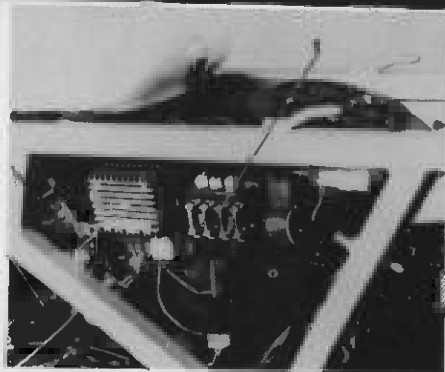


Fig. 10

Fare attenzione alla spia rossa, se si accende fermarsi immediatamente, attendere che il motore scenda di temperatura, indi ripristinare il livello anche con acqua.

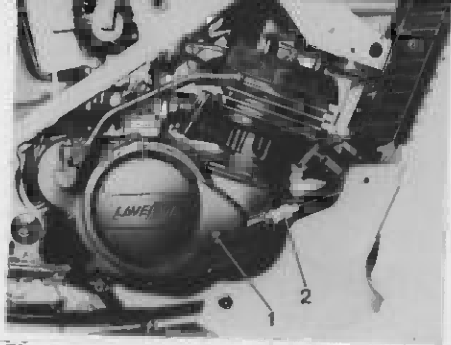


Fig. 11

- 1 - Vite controllo e immissione olio
- 2 - Uscita trasm. contagiri

Controllo e regolazione del gioco della frizione
 Alla leva di comando frizione sul manubrio, ci deve sempre essere un gioco di mm. 1-2, misurato all'attacco della fune.
 Questo gioco può essere regolato con la vite di registro, posta sulla leva della frizione del manubrio.

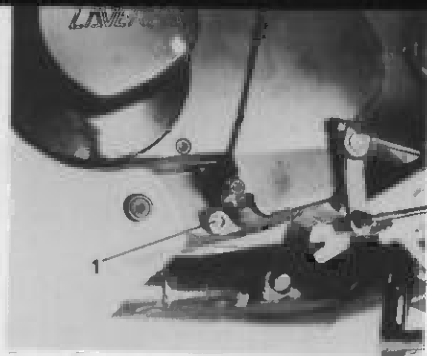


Fig. 12

- 1 - Vite scarico olio

Controllo livello olio del cambio

Sul lato destro del coperchio carter si trova una vite ad intaglio di color rosso (fig. 11/1) svitando la stessa deve fuoriuscire un pò d'olio. Se ciò non avvenisse, immettere olio sul carter dallo stesso foro mediante una siringa o un piccolo imbuto.

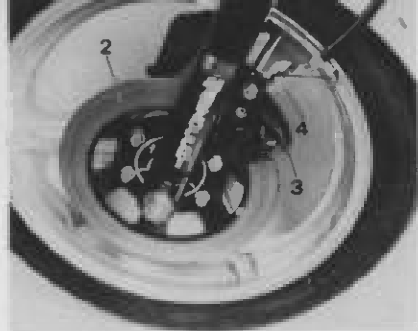


Fig. 13

- 1 - Vite spurgo aria
- 2 - Disco freno
- 3 - Coperchio ispezione pastiglie
- 4 - Raccordo

Controllo del freno a disco anteriore

Il controllo e la manutenzione del freno a disco sono molto semplici in quanto è sempre possibile un controllo ottico del consumo delle pastiglie nonché del livello del liquido per il freno. Il freno a disco si regola da sé.

La sostituzione dei ferodi dovrebbe avvenire solo in officina.

Se ad un controllo risultasse un calo nel livello del liquido, controllare che non ci siano perdite lungo l'impianto idraulico (tubazioni - raccordi ecc.).

Controllare pure l'usura delle pastiglie, eventualmente sostituirle.

Controllo del livello del liquido per freni

Il quantitativo di liquido ottimale è indicato dal livello posto in prossimità del bordo superiore del serbatoio. **Attenzione!** Il liquido non deve mai scendere al disotto del livello inferiore. Se necessario aggiungere liquido **TOTAL HYDRAULIC BRAKE FLUID**.

Con il motociclo in posizione normale, l'asse del serbatoio per il liquido dei freni non deve essere inclinato più di 15° rispetto alla posizione verticale.

Grasso lubrificante per la catena

La catena della ruota posteriore deve essere lubrificata applicando alla stessa un leggero strato di grasso speciale per catene. Ad intervalli più lunghi, la catena deve essere tolta dal veicolo, pulita e lubrificata.

Olio per leve di comando

Applicare saltuariamente qualche goccia di olio lubrificante per consentire un funzionamento dolce delle leve.

Pulizia e lavaggio

Il motociclo va pulito solamente con acqua e detersivo per auto.

Attenzione! Prima di procedere al lavaggio, coprire il carburatore, il terminale del tubo di scarico ed il filtro dell'aria.

IMPORTANTE! Non usare mai benzina o solventi, in special modo sulla plancia strumenti e sulla griglia copri radiatore.

Al termine del lavaggio asciugare il motociclo con aria compressa.

Smontaggio e rimontaggio ruota anteriore fig. 14

Togliere sul lato destro la vite zigrinata della trasmissione contachilometri (14/4), svitare il dado del perno ruota, allentare le viti di fermo (14/2), sfilare il perno e togliere la ruota. Durante il montaggio (operazione in senso contrario), bisogna fare attenzione che il disco frenante venga inserito in modo giusto nella pinza frenante.

La valvola antidive è regolabile su 3 posizioni.

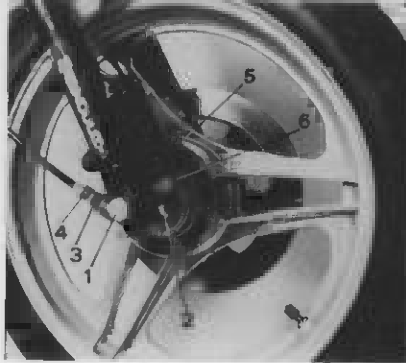


Fig. 14

- 1 - Perno ruota
- 2 - Vite di fermo con dado
- 3 - Vite per rinvio contachilometri
- 4 - Dado zigrinato ferma trasm. contachilometri
- 5 - Vite scarico olio forcella
- 6 - Valvola antidive

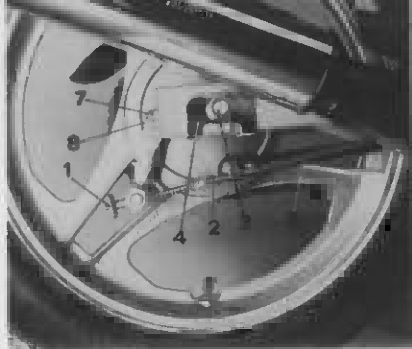


Fig. 15

- 1 - Dado di registrazione, freno
- 2 - Tirante del freno
- 3 - Perno ruota
- 4 - Tendicatena
- 6 - Lama ancoraggio freno
- 7 - Dado di fissaggio
- 8 - Vite di registro tendicatena

Smontaggio e rimontaggio ruota posteriore
 Per smontare la ruota posteriore, procedere nel modo seguente: togliere completamente la vite di registro del tirante freno (15/1), togliere la vite di fissaggio della lama di ancoraggio (15/7), togliere il dado e sfilare il perno ruota dopo aver tolto la catena dalla corona. Per il rimontaggio procedere in senso contrario facendo attenzione ad inserire il distanziale (15/5) tra ceppo freno ed il forcellone.

Registrazione della catena (molto importante)
 Per registrare la catena procedere nel modo seguente: caricare la moto fino a che gli assi del pignone catena, perno forcellone e perno ruota, siano sulla stessa linea (tensione massima). Allentare i dadi del perno ruota ed agire sugli appositi registri (15/8) fino a che il gioco a metà catena risulti di 10 mm. Accertarsi che la ruota sia allineata. Stringere i dadi del perno ruota.

Regolazione e controllo del freno posteriore

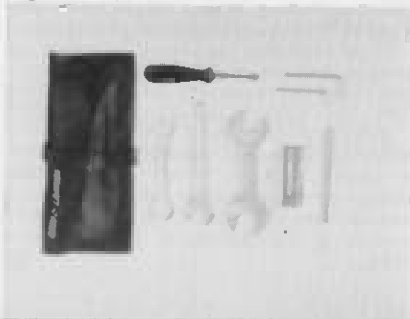
Le leve del freno devono avere un piccolo gioco a vuoto che, con l'andar del tempo aumenterà in base all'usura dei ferodi. Ripristinare il gioco iniziale agendo dalla vite apposita (15/1). Dopo la regolazione, la ruota deve girare liberamente. La regolazione deve avvenire sempre con la moto caricata in modo che i perni pignone-ruota e forcellone si trovino sullo stesso piano.



Fig. 16

1 - Ammortizzatore 2 - Dado e controdado per regolazione

Fig. 17



Regolazione dell'ammortizzatore

Per regolare l'ammortizzatore, bisogna svitare il controdado indicato dalla fig. 16/2 e stringere o allentare il dado di regolazione fintanto serve, stringendò poi il controdado.

N.B. Alla consegna l'ammortizzatore è nella posizione media.

Oltre al peso sulla moto, può influire sulla scelta del carico da dare all'ammortizzatore anche le condizioni del fondo stradale che si dovrà percorrere.

Dotazione attrezzi

Fig. 17

La dotazione di attrezzi comprende:

- 1 chiave da 17
- 1 chiave candela
- 1 cacciavite
- 1 chiave da 22/24
- 1 chiave da 10/13
- 1 chiave brugola da mm. 3
- 1 chiave brugola da mm. 4

Per accedere alla dotazione basta togliere il fianchetto destro

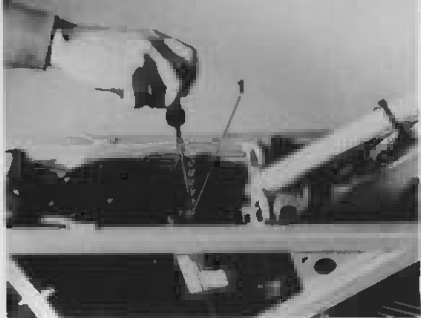


Fig. 18

ISTRUZIONI PER LA MESSA IN SERVIZIO E LA MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

- 1 - Svitare i tappi di riempimento (18/1)
- 2 - Riempire gli elementi con acido solforico di peso specifico 1,28 Kg/litri a 20°C.
- 3 - Lasciare la batteria a riposo per un'ora. Iniziare la carica solo a temperatura inferiore a 40°C. Aggiungere altro acido fino al livello indicato.
- 4 - La carica può essere fatta solo a corrente continua e con i tappi svitati. L'intensità della corrente di carica deve essere pari a 1/10 della capacità della batteria e per una durata di 15 ore.

La temperatura negli elementi durante la carica non deve superare 45° C. In caso contrario interrompere la carica o ridurre la corrente. In ogni caso la carica iniziale è completa quando la tensione è superiore a 2,6 Volts per ogni elemento. La densità dell'acido ha raggiunto il valore di 1,28 Kg/litro a 20° C. di temperatura e i valori della tensione e della densità sono rimasti costanti per almeno tre ore di carica. Il peso specifico dell'acido cambia di 0,01 Kg/litro per ogni 14° C. di differenza di temperatura; cioè se la temperatura dell'elettrolito è di 34° C. si deve aumentare di 0,01 Kg/litro per ottenere il peso specifico a 20° C.. Livellare l'elettrolito due ore dopo aver terminata la carica.

Manutenzione della batteria in servizio

- 1 - Il livello dell'elettrolito deve sempre coprire le piastre, (2 + 3 mm) a tale scopo è necessario effettuare periodicamente delle aggiunte di acqua distillata. Non aggiungere mai acido solforico.
- 2 - Qualora si rendessero necessarie troppe frequenti aggiunte di acqua, controllare l'impianto elettrico del veicolo: La batteria lavora in sovraccarica e si rovina rapidamente.

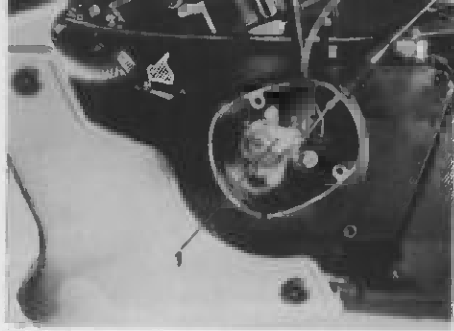


Fig. 19

1 - Miscelatore

Serbatoio olio - miscelatore

Il serbatoio contiene 1, 2 litri di olio TOTAL BOL D'OR 2T. In caso di accensione della spia di riserva provvedere immediatamente al riempimento del serbatoio olio.

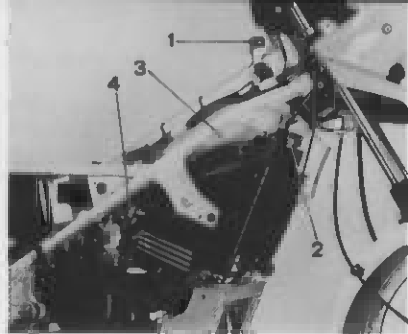


Fig. 20

- 1 - Tappo riempimento olio
- 2 - Tappo riempimento radiatore
- 3 - Serbatoio olio
- 4 - Raccolta uscita olio miscelatore con interuttore spia.

Il miscelatore non necessita di particolari manutenzioni, controllare periodicamente i raccordi e le fascette di fissaggio dei tubi in gomma.

controlli da effettuare quando

. **non si avvia il motore**

- 1 - Il serbatoio della benzina può essere vuoto
- 2 - Non è stata messa la riserva o il rubinetto della benzina è chiuso
- 3 - Il filtro del rubinetto della benzina (nel serbatoio) può essere sporco
- 4 - L'ago del galleggiante nel carburatore può essere bloccato
- 5 - Il getto del massimo nel carburatore può essere sporco
- 6 - La candela di accensione può essere fuliginosa, la distanza degli elettrodi può essere non corretto
- 7 - Il cavo di accensione può essere difettoso o essersi staccato dalle connessioni

. **il motore si avvia, ma si spegne subito dopo**

- 1 - Il motore può essere ancora troppo freddo, la manopola del gas può essere stata aperta troppo in fretta e la leva comando starter non è stata azionata per abbastanza tempo
- 2 - Può esserci poca benzina nel serbatoio, il rubinetto della miscela non è ancora stato girato sulla riserva

- 3 - Lo sfiato del tappo serbatoio può essere otturato
- 4 - La candela di accensione può essere imbrattata

. **il motore non tiene il minimo**

- 1 - La regolazione del minimo del carburatore può essere sbagliata
- 2 - La candela di accensione può non essere più idonea (eventualmente può essere troppo grande la distanza tra i due elettrodi)
- 3 - Il motore può aspirare aria da una posizione supplementare
- 4 - Il getto del minimo può essere chiuso

. **il motore rifiuta attraverso il carburatore.**

- 1 - Il motore può essere troppo freddo
- 2 - L'alimentazione della benzina può essere impedita in qualche parte
- 3 - Il condensatore o la centralina di accensione possono essere difettosi

- 4 - La candela di accensione può essere sporca
- 5 - Il motore può aspirare aria da una posizione supplementare

... il motore «fa quattro tempi» (non gira nel consueto due tempi bensì viene interrotto regolarmente in ogni seconda accensione)

- 1 - Il filtro dell'aria può essere sporco
- 2 - La valvola a galleggiante può essersi bloccata
- 3 - Nel sistema di scarico possono essersi formati troppi residui
- 4 - Il carburatore può essersi allentato

... il motore batte in testa

- 1 - La benzina messa nel serbatoio può essere di qualità scadente
- 2 - Possono essersi formati troppi residui nel cilindro (testa cilindro, sede della fascia elastica)
- 3 - L'alimentazione della benzina può essere impedita da qualche parte

... il motore scalda troppo

- 1 - Il miscelatore invia poco olio, oppure non si usa **TOTAL BOL D'OR 2T**
- 2 - La formazione di residui carboniosi nel cilindro e nell'impianto di scarico può essere troppo grande
- 3 - Il motore può aspirare aria da una posizione supplementare
- 4 - L'alimentazione della miscela può essere impedita, il getto del massimo può essere sporco

... il motore si arresta improvvisamente

- 1 - Il serbatoio della benzina può essere vuoto
- 2 - Lo sfiato nel tappo del serbatoio può essere otturato
- 3 - Nell'impianto di accensione può esserci un corto circuito o un'interruzione
- 4 - La centralina di accensione può essere difettosa

... diminuisce la potenza del motore

- 1 - Può esserci usura nei cilindri, nelle fasce elastiche, nei cuscinetti o nelle guarnizioni

2 - Il filtro dell'aria e l'impianto di scarico possono essere intasati

3 - La frizione può slittare

..... **slitta la frizione**

1 - Il **gioco della leva della frizione** può essere troppo ridotto

2 - I **dischi della frizione** possono essere troppo usurati

3 - Può essere stato aggiunto troppo olio sul cambio che riduce l'attrito tra i dischi

Qualora gli ulteriori sviluppi tecnici lo richiedano ci si riserva il diritto di apportare le dovute modifiche di costruzione e di esecuzione.

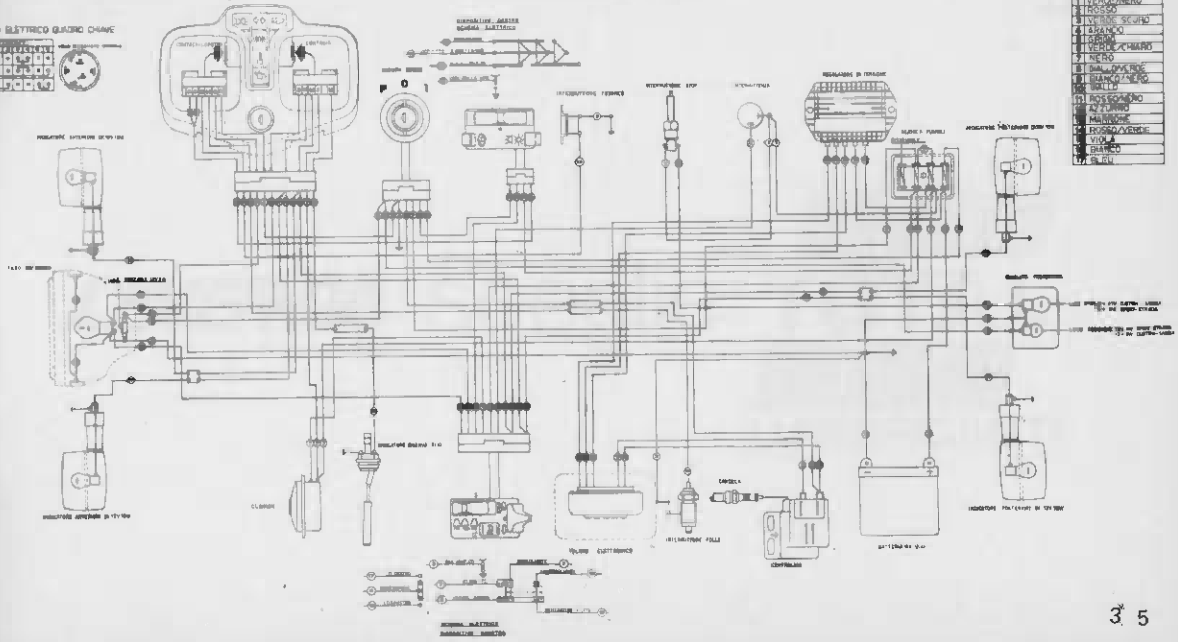
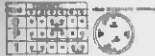
CONDIZIONI DI GARANZIA

- Art. 1** Il venditore garantisce il motoveicolo così come gli è stato garantito dalla Casa Costruttrice per un periodo di 6 (sei) mesi dalla data di consegna del motoveicolo stesso e senza limiti di percorrenza
- Art. 2** La garanzia diviene operante al momento in cui perviene alla Moto Laverda il certificato di Garanzia ed il tagliando di preconsegna (gratuito). Tale documentazione deve essere inoltrata alla Moto Laverda dal Concessionario e deve essere controfirmata dal Cliente.
- Art. 3** La garanzia sarà concessa solo se il Proprietario del motoveicolo può dare dimostrazione di una manutenzione regolare da parte di una nostra officina LAVERDA autorizzata, presentando il libretto di servizio timbrato ad ogni ispezione richiesta dalla casa.
- Art. 4** Le spese di manutenzione normale durante il periodo di validità della garanzia, sono a carico dell'utente, salvo il caso delle spese di manodopera per il tagliando, in questo caso saranno fatturate solamente le forniture per la manutenzione normale (olio, carburanti, ecc.) come pure la pulizia e il lavaggio.
- Art. 5** La garanzia decade in caso di passaggio di proprietà, nel caso che il motociclo sia adibito a corse, noleggio o rechi segni di manomissione sulla piastra di identificazione.
La garanzia decade pure se sul motociclo vengono montate parti non originali.

- Art. 6 La garanzia non tiene conto dell'usura naturale, dei danni dovuti all'immobilizzazione del veicolo, della corrosione, nonché dei danni dovuti ad un trattamento trascurato o inesperto.
- Art. 7 La garanzia comporta la sostituzione delle parti risultate difettose, manodopera compresa. La Casa Costruttrice e il Venditore sono esonerati da ogni responsabilità ed obbligazione per qualsiasi incidente o danno alla persona ed alle cose che si verificassero durante l'uso del motociclo LAVERDA, sia pure nel caso che tali danni fossero causati da vizi occulti, difetti di costruzione o di materiali o per mancanza di requisiti essenziali.
- Art. 8 La garanzia non è valida per: candele, fusibili, lampadine, guarnizioni freni, filtri aria, cavi elettrici, guarnizioni, pneumatici, camere d'aria, pistoni e cilindri danneggiati a causa di grippaggi, dischi frizione. Inoltre, grasso, olio, ecc..

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO 125 LB

SCHEMA ELETTRICO QUADRO CHIAVE



1	VERDE/NERO
2	ROSSO
3	VERDE/BIANCO
4	BIANCO
5	VERDE
6	VERDE/CHIAVO
7	NERO
8	BLU/GRIGIO
9	BIANCO/VERDE
10	GRIGIO
11	ROSSO/NERO
12	ROSSO/VERDE
13	VERDE
14	BIANCO
15	VERDE
16	ROSSO
17	GRIGIO



MOTO LAVERDA S.p. A.

Via Venezia,30 - 36042 BREGANZE/Vicenza/Italia Tel. (0445) 873400 (5 linee) - Telex 481402 Motlav