


Bianchi



ISTRUZIONI PER L'USO

BIANCHI



Bianchi



MOTOLEGGERA BIANCHI 125

ISTRUZIONI PER L'USO

SOCIETÀ PER AZIONI FABBRICA AUTOMOBILI E VELOCIPEDI
EDUARDO BIANCHI - MILANO - VIALE ABRUZZI N. 16

www.rpw.it

Tutti i diritti riservati alla
S. p. A. EDOARDO BIANCHI

Ufficio Stampa e Catalogazioni Tecniche

Stamp. N. 5.000-4 ST - Luglio 1947

Stab. Tipografico Fiala - Milano

www.rpw.it

MOTOLEGGERA BIANCHI 125

Premessa	pag.	5
Caratteristiche principali	»	7
Istruzioni per l'uso	»	9
Rifornimenti	»	9
Sistemazione comandi	»	10
Uso delle leve	»	10
Avviamento del motore	»	13
Alimentazione	»	13
Marcia e uso del cambio	»	14
I primi 800 Km.	»	14
Guida e uso dei freni	»	17
Norme generali	»	17
Impianto elettrico	»	18
Istruzioni	»	18
Magnete-alternatore	»	21
Istruzioni	»	21
Manutenzione generale	»	22
Carburazione	»	22
Regolazioni	»	24
Lubrificazione	»	25
Inconvenienti e rimedi	»	26
Tabella di uso e manutenzione	»	28
Tavole fuori testo	N.	1

I N D I C E



www.bianchi.it

P R E M E S S A

Il contenuto della presente pubblicazione vuole avere - come in effetti ha - limiti determinati e ristretti e, soprattutto, consoni al tipo di macchina che il contenuto medesimo del libretto si propone di illustrare. Scopo principale pertanto è quello di mettere il possessore della motoleggera Bianchi 125/2T in condizione di usare la macchina nel modo migliore e comunque di far sì che questa - nell'uso e nella manutenzione - risponda in pieno a quei principi di economia utilitaria che ne ispirarono la progettazione. Norme semplici quindi, suggerimenti, consigli e notizie di carattere informativo: quanto basta perchè chiunque - senza particolari cognizioni tecniche - possa disporre e conservare a lungo in perfetta efficienza il mezzo meccanico di cui dispone. Sono state contemplate pure le principali regolazioni di cui può necessitare il complesso ma, queste ultime, rientrano in quel gruppo di operazioni che si potrebbero definire "regolazioni di utenza" in quanto sono rimandate alle Stazioni di Servizio Bianchi quelle operazioni che richiedono una speciale competenza tecnica. Anche il capitolo "Inconvenienti e rimedi" indirizza i possessori della motoleggera Bianchi 125/2T nella ricerca dell'eventuale inconveniente e suggerisce l'opportuno rimedio ma, tanto l'elencazione dei possibili inconvenienti quanto quella degli appropriati rimedi, sono state limitate alle possibilità e ai mezzi meccanici a disposizione dell'utente. Per quanto concerne il perfetto funzionamento - in caso di ricambi - si ricorda che questi dovranno essere effettuati con pezzi originali Bianchi: si rifiuti quindi ogni particolare che non porti impresso il marchio della Bianchi.

5

I M P O R T A N T E



www.bianchi.it



www.rpw.it

MOTOLEGGERA BIANCHI 125

La motoleggera Bianchi 125/2T riassume nel suo complesso quelle caratteristiche tecniche, meccaniche ed economiche che formano la base della moderna industria motociclista. Le sue caratteristiche principali sono le seguenti:

MOTORE

Monocilindrico verticale	a due tempi
Alesaggio e corsa	mm. 52x58
Cilindrata	cm ³ 123,15
Rapporto di compressione	1:6,12
Numero massimo di giri	5000
Potenza massima	CV. 4,5
Lubrificazione	miscela olio-carburante
Accensione	magnete-altern. a volano

TRASMISSIONE

Frizione	a dischi con ferodo
Trasmissione motore-cambio	a catena
Cambio in blocco col motore	a tre velocità
Comando del cambio	a pedale
Rapporti del cambio	1:1-1:1,5-1:3
Trasmissione cambio ruota post.	a catena

FRENI

Freno a mano	anteriore
Freno a pedale	posteriore
Sistema dei freni	a tamburo

MOTO-TELAIO

Sospensione anteriore	a molla centrale
Sospensione posteriore	telescopica
Ammortizzatori	anteriori
Cerchio per ruote	1,50 Ax19 (2x19)
Gomme	2,50x19
Interasse	mm. 1250
Lunghezza massima	mm. 2000
Larghezza massima	mm. 640
Altezza massima	mm. 880

PESO E PRESTAZIONE

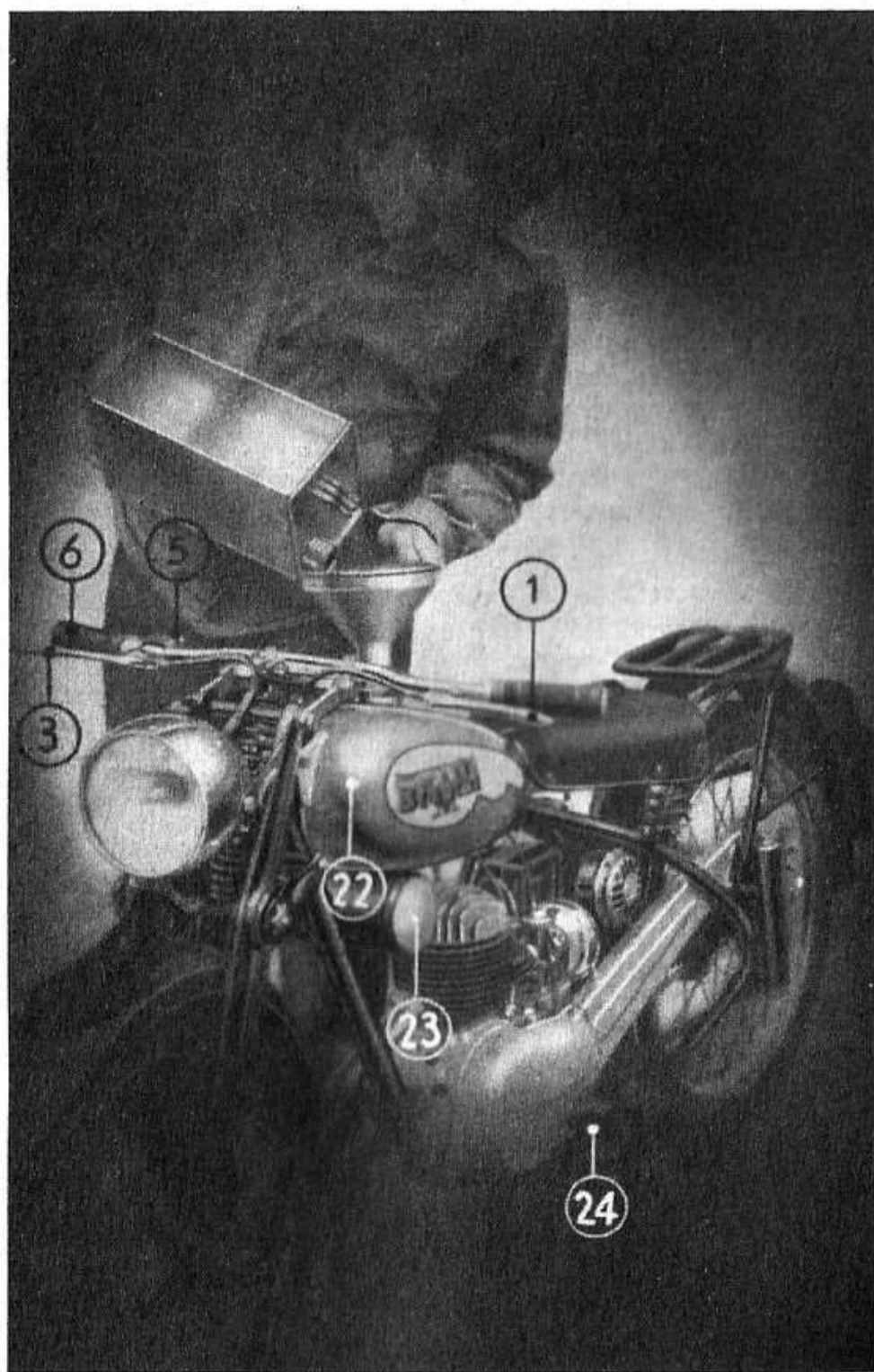
Peso della moto gommata e senza riforn. circa .	Kg. 70
Velocità massima	Km/ora 70

CARATTERISTICHE



www.bianchi.it

MOTOLEGGERA BIANCHI 125



1) Leva comando della frizione. 3) Leva comando freno anteriore. 5) Pulsante avvisatore elettrico. 6) Manopola comando gas. 22) Serbatoio carburante. 23) Scatola porta utensili. 24) Leva comando freno posteriore.



ISTRUZIONI PER L'USO

La durata di conservazione della macchina, il regolare funzionamento del motore, il minimo consumo di carburante, dipendono in primo luogo dall'intelligente uso del mezzo a disposizione e, in linea subordinata, dall'osservanza delle norme di manutenzione della macchina stessa. Le norme di uso quindi si riassumono in quelle specifiche operazioni di rifornimento, controllo e manovre indispensabili al funzionamento: queste, sistematicamente effettuate, sottraggono l'utente da molteplici inconvenienti accidentali e di conseguenza mantengono il complesso meccanico in condizioni di efficienza e regolarità. È buona norma pertanto, prima di iniziare il viaggio, accertarsi che nel serbatoio vi sia carburante in quantità sufficiente; immobilizzato quindi il motociclo sul cavalletto, svitare il tappo del serbatoio e verificare il contenuto di quest'ultimo. Il motore, per il suo funzionamento, necessita di una miscela di benzina e di olio nella quale quest'ultimo ha funzione di lubrificante; qualsiasi marca di benzina è idonea allo scopo: non sono impiegabili quelle in cui vi sia miscelato del benzolo. La miscela di olio-benzina deve essere preparata nella proporzione di 1 a 20 (cinque litri di benzina e un quarto di litro di olio) e gli olii da impiegarsi sono quelli di tipo fluido; l'uso di olii troppo densi è da scartarsi per evitare la formazione d'incrostazioni nel cilindro. Olio e benzina non debbono essere immessi separatamente nel serbatoio del carburante, ma opportunamente e vigorosamente miscelati in una apposita lattina prima della loro immissione nel serbatoio. È opportuno che il travaso venga effettuato mediante imbuto con filtro metallico.

RIFORMIMENTI



SISTEMAZIONE COMANDI

I comandi della motoleggera Bianchi 125/2T sono disposti razionalmente e nel modo più pratico possibile. La manopola destra del manubrio è collegata al comando gas: girandola avanti l'immissione viene ostacolata, girandola indietro invece, l'immissione viene favorita. Sempre a destra del manubrio, anteriormente, è montata la leva del freno anteriore e, posteriormente - in un unico complesso - sono montati il pulsante dell'avvisatore elettrico e la levetta dell'anabbagliante. A sinistra del manubrio medesimo, simmetrica alla leva del freno, è montata la leva comando frizione. Il pedale di avviamento del motore è montato a destra dello stesso e pure a destra del motore medesimo è montata la leva del cambio preselettivo a pedale in tandem con l'indicatore visivo dei rapporti relativi; il pedale comando del freno posteriore è montato a sinistra. Sulla calotta del proiettore è montata la leva del commutatore a tre posizioni che permette i seguenti funzionamenti:

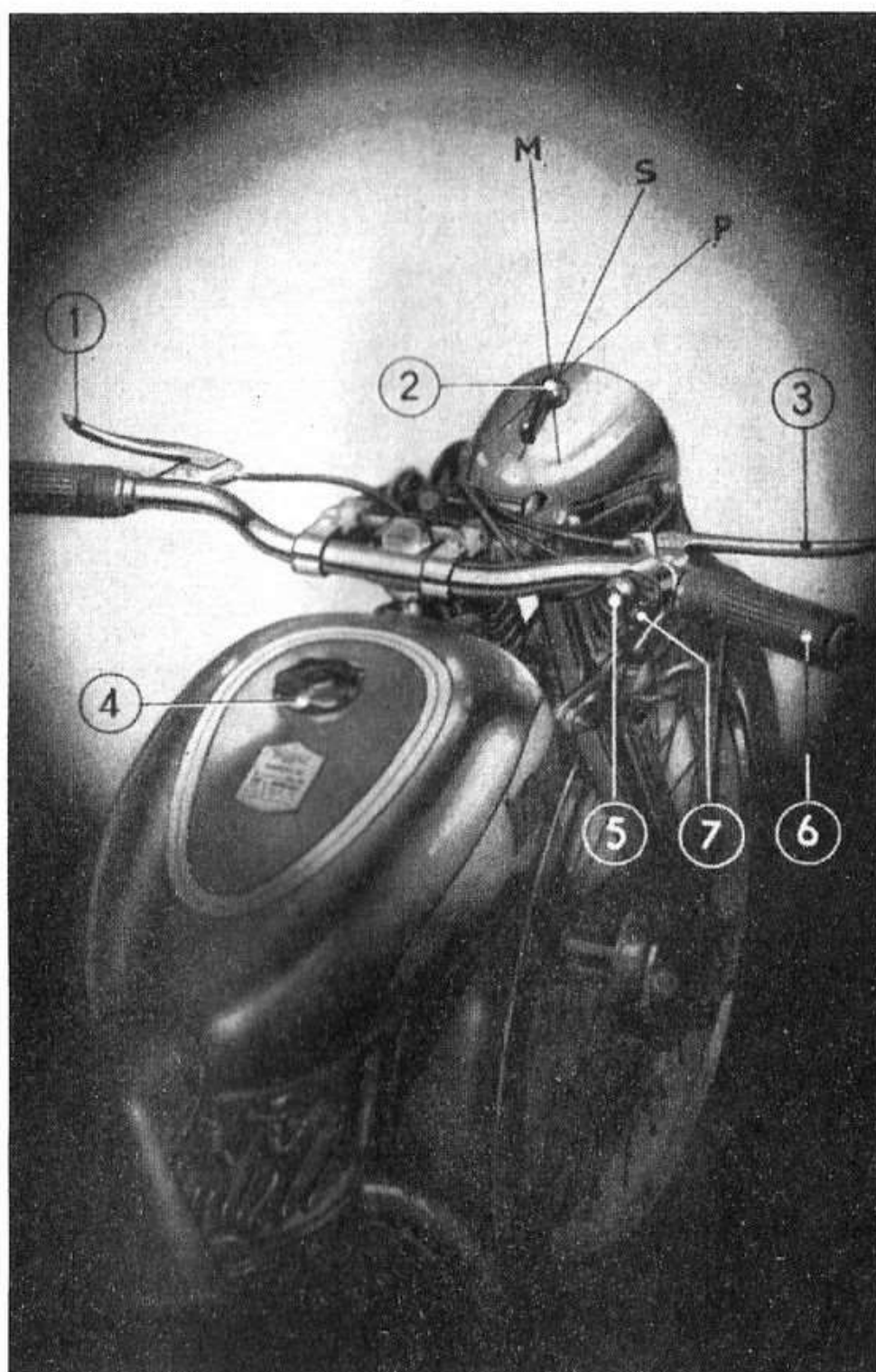
- Posizione S - L'alternatore - a macchina in moto - carica la batteria. Nessuna luce in funzione.
- Posizione M - La batteria - a macchina ferma - alimenta la luce di posizione anteriore e la lampadina del fanalino posteriore.
- Posizione P - L'alternatore - a macchina in moto - alimenta direttamente la lampada principale (che può fornire luce abbagliante o anabbagliante in funzione della posizione della levetta del deviatore 7 montato sul manubrio) e la lampadina del fanalino posteriore; nello stesso tempo l'alternatore carica la batteria.

Sotto il serbatoio del carburante trovasi montato il robinetto 9 (vedi pag. 12) per interrompere l'afflusso di benzina al carburatore.



USO DELLE LEVE

MOTOLEGGERA BIANCHI 125



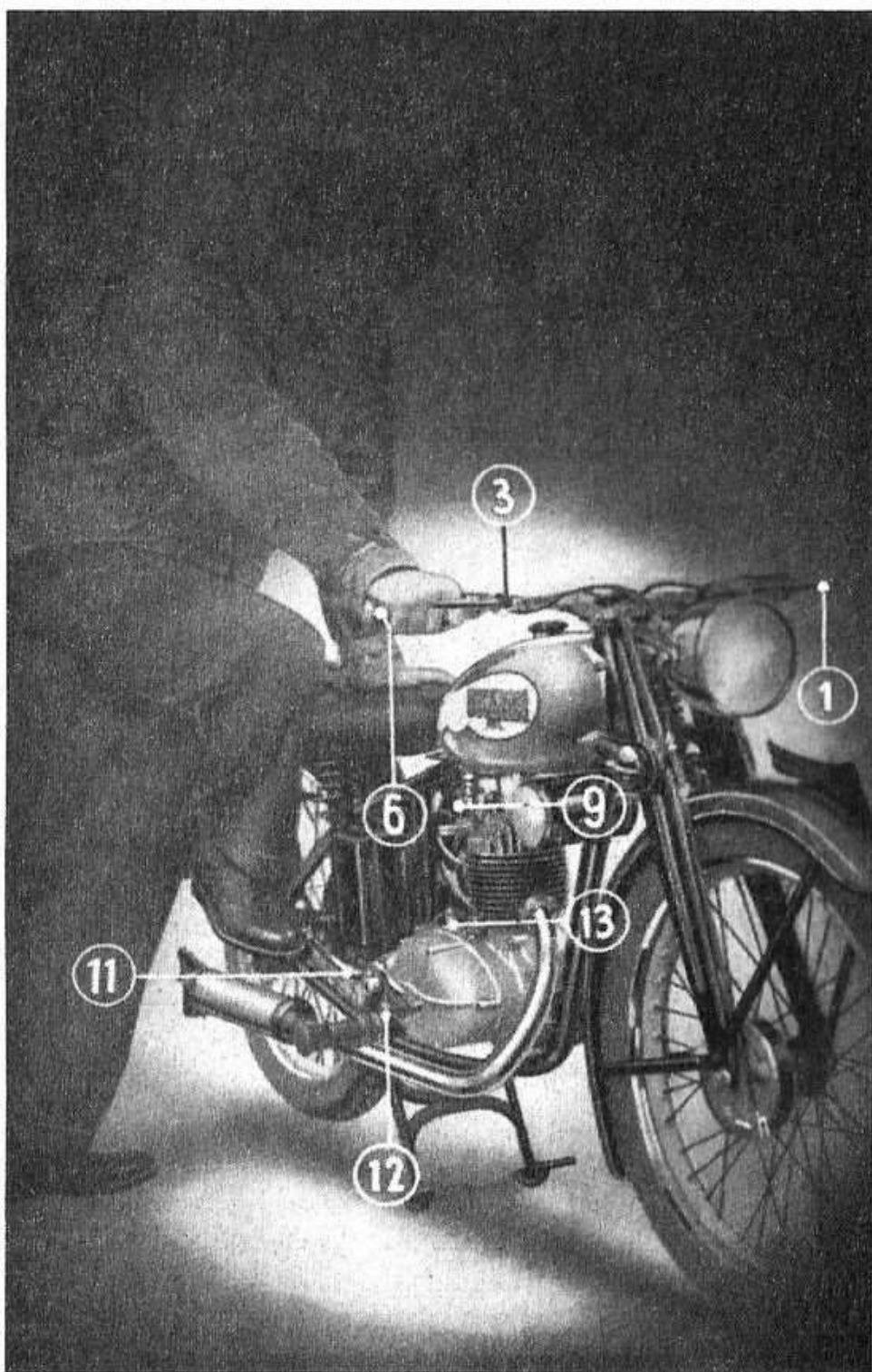
11

- 1) Leva comando frizione. 2) Commutatore a tre posizioni. 3) Leva comando freno anteriore. 4) Tappo del serbatoio del carburante. 5) Pulsante avvisatore elettrico. 6) Manopola comando gas. 7) Comando anabbagliante.



MOTOLEGGERA BIANCHI 125

12



1) Leva comando della frizione. 3) Leva comando freno anteriore. 6) Manopola comando gas. 9) Rubinetto afflusso carburante. 11) Leva avviamento motore. 12) Leva comando cambio marce. 13) Indicatore rapporti velocità.



AVVIAMENTO DEL MOTORE

Effettuati o controllati i rifornimenti di cui a pag. 9, si verifichi che la leva del cambio sia in posizione di folle. Senza togliere - per maggiore comodità - la macchina dal suo cavalletto si apra il robinetto 9 della benzina e si prema il pernetto agitatore 10 (vedi pag. 15) fino a che la benzina non si è travasata nel carburatore; si sposti poi verso il basso - e soltanto a motore freddo - la levetta (vedi pag. 15) dell'aria 8. Generalmente il carburatore non richiede nessuna registrazione ma durante i periodi di bassissima temperatura e per percorsi montuosi è consigliabile sostituire il getto normale con un altro di numero superiore. Si eviti di stringere troppo la vite (vedi pag. 23) di regolazione del minimo per non danneggiare l'ago e la sede: la regolazione di detta vite si rende necessaria solo per facilitare la partenza e la marcia del motore a bassa velocità. Dopo avere portato verso il basso la levetta 8 dell'aria (vedi pag. 15) ruotare verso se stessi - per un terzo circa del suo giro - la manopola 6 del gas e spingere energicamente il pedale 11 di avviamento. A motore regolarmente avviato, tirare verso l'alto la levetta 8 dell'aria (vedi pag. 15) e far scattare il cavalletto d'appoggio nella sua posizione di riposo. Se l'avviamento non si verificasse ripetere le manovre indicate senza però richiamare altra benzina al carburatore. Le difficoltà di avviamento - a macchina nuova - sono quasi sempre da ricercarsi nella mancata conoscenza del motore più che in eventuali difetti del medesimo. Non partire mai da fermo con il motore ad alto regime; durante il periodo di collaudo cambiare a tempo debito le marce per evitare che il motore superi il normale numero di giri.

13

ALIMENTAZIONE



MARCIA E USO DEL CAMBIO

Quanto più moderate saranno le velocità nei primi 800 Km., tanto maggiori saranno il rendimento e la durata del motore. Avviato il motore si disinnesti la frizione e si inserisca la I^a velocità, sollevando la leva 12 con la punta del piede; la leva 12 - abbandonata a se stessa - ritornerà nella primitiva posizione. Subito dopo aprire leggermente la manopola del gas e rilasciare dolcemente la frizione. Accelerata la macchina, chiudere quasi tutta la manopola del gas, disinnestare la frizione e spostare in basso la leva 12; aprire di nuovo la manopola del gas e rilasciare la frizione. Ripetere la manovra per passare dalla II^a alla III^a velocità. Per passare da una velocità bassa ad una superiore, accelerare il motore; per passare invece da una velocità alta ad una bassa, rallentare il motore chiudendo la manopola del gas. Prima di cambiare velocità disinnestare sempre la frizione; per passare dalla III^a velocità a folle, sollevare due volte consecutive la leva 12, limitando il secondo movimento a metà corsa. Qualora il movimento fosse effettuato per intero verrebbe ingranata la I^a velocità: in tal caso per passare a folle abbassare la leva del cambio, limitando il movimento a metà corsa della leva medesima.

14

I primi 800 Km. debbono essere percorsi:

I ^a velocità	Km/h 15
II ^a velocità	» 30
III ^a velocità	» 45

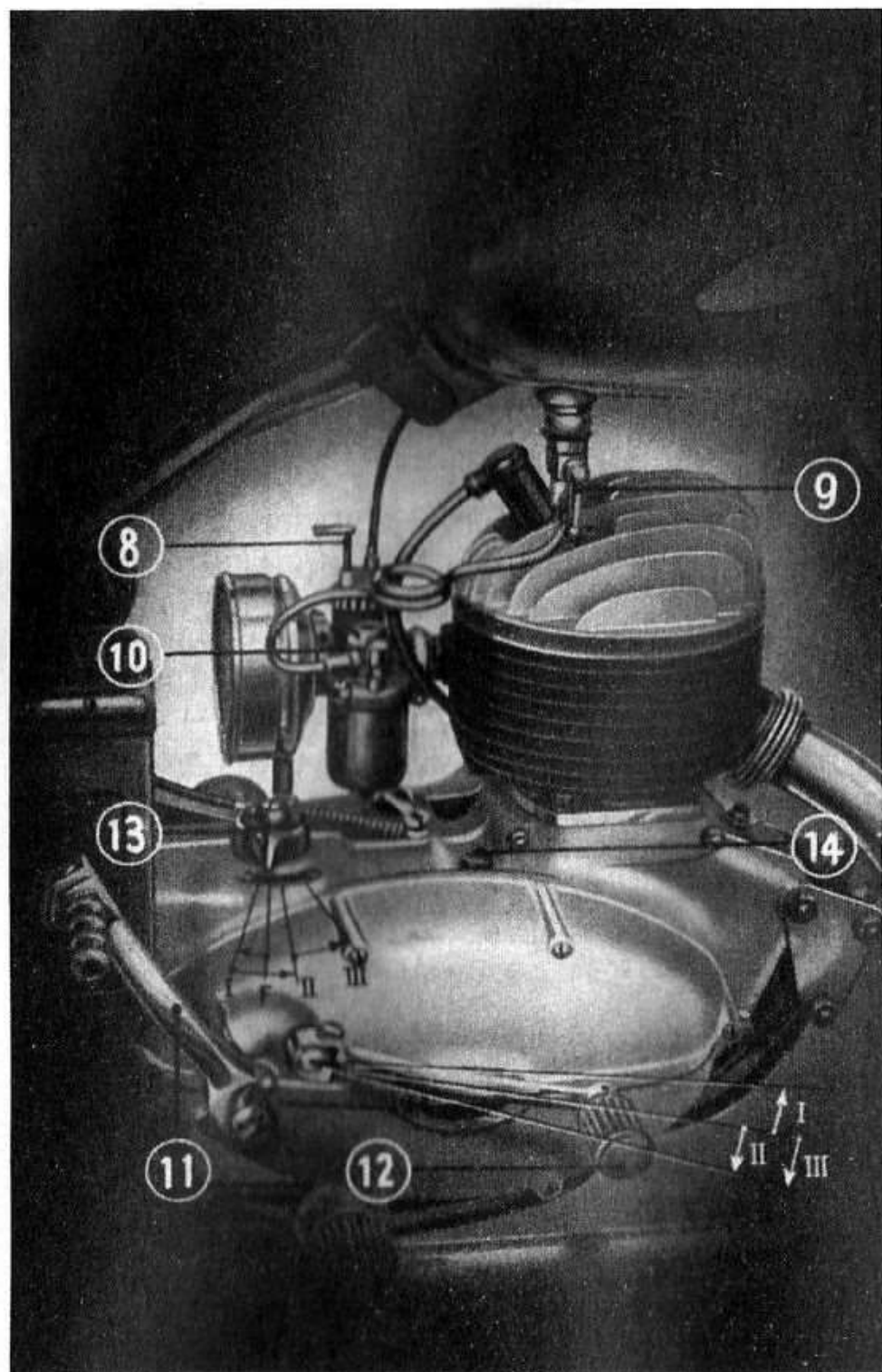
Dopo i primi 800 Km. elevare gradatamente le singole velocità: il motore deve ritenersi collaudato dopo 1500 Km. durante i quali la macchina necessita di cure particolari.



I PRIMI 800 Km.

www.pw.it

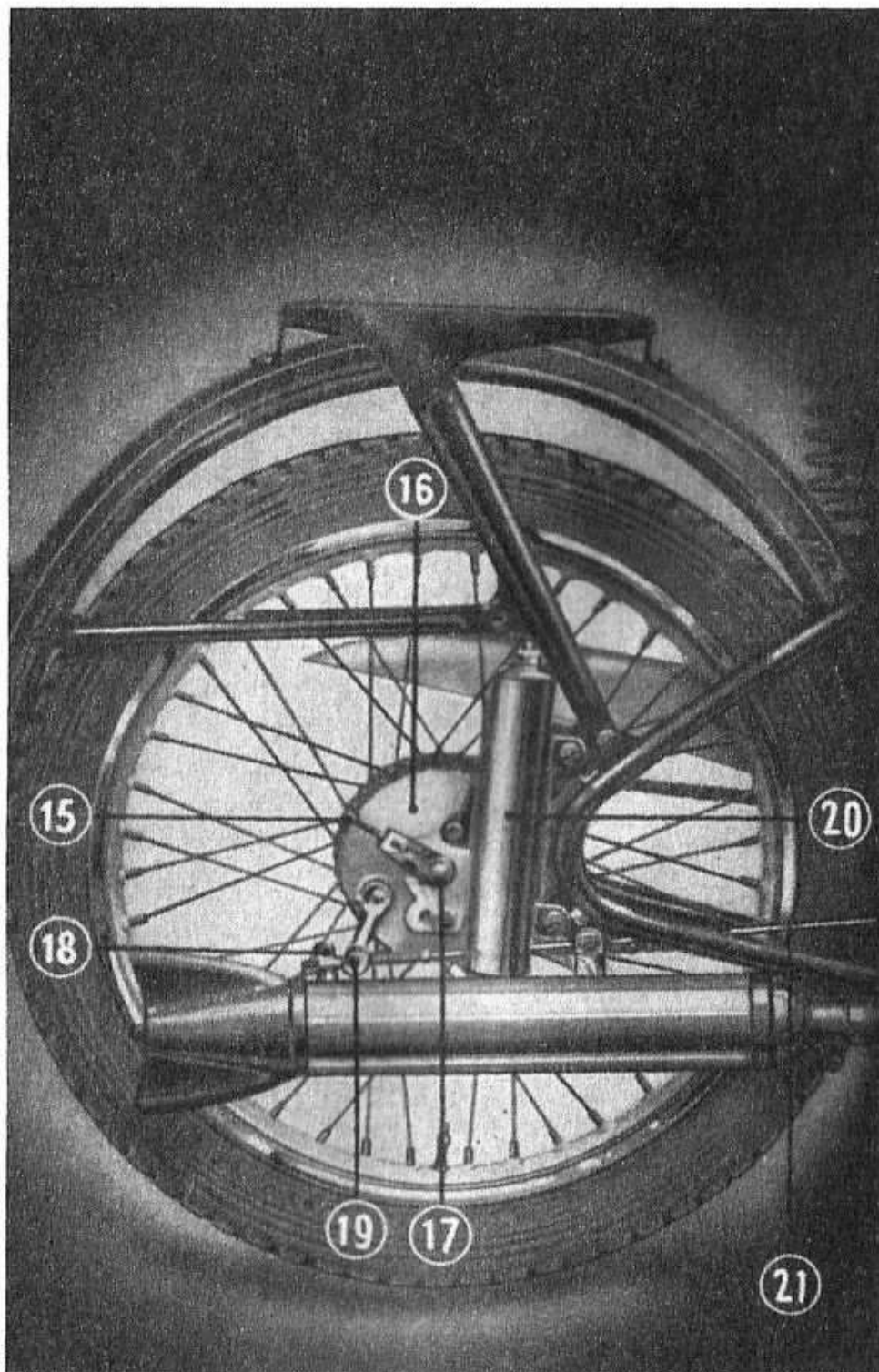
MOTOLEGGERA BIANCHI 125



15

8) Levetta dell'aria. **9)** Rubinetto afflusso carburante. **10)** Pernetto agitatore richiamo carburante. **11)** Leva avviam.to motore. **12)** Leva comando cambio marce. **13)** Indicatore rapporti velocità. **14)** Tappo della scatola cambio.

MOTOLEGGERA BIANCHI 125



16

15) Vite tendicatena. 16) Tamburo del freno.
17) Mozzo ruota posteriore. 18) Vite di regolazione freno posteriore. 19) Leva comando freno posteriore. 20) Sospensione telescopica poster. 21) Tirante comando freno posteriore.



GUIDA E USO DEI FRENI

Un buon motociclista deve far uso dei comandi intelligentemente, razionalmente e tempestivamente: è buona norma non far uso della macchina se non è in perfette condizioni di marcia. In salita - non appena la macchina accenna a diminuire la propria velocità - cambiare subito la marcia con un rapporto inferiore; non mantenere innestata una marcia alta quando, per lo sforzo che deve subire la macchina, occorrerebbe una marcia più bassa. Non mantenere per troppo tempo disinserita la frizione invece di mettere il motore in folle: si provocherebbe un eccessivo riscaldamento della frizione medesima e di conseguenza un rapido logorio del materiale d'attrito. Per fermare il motore - e la macchina - chiudere completamente la manopola del gas, disinnestare la frizione e spostare la leva del cambio sul folle; con l'ulteriore aiuto dei freni si conseguirà l'arresto della macchina. Salvo casi imprevisti non si facciano mai funzionare i freni all'ultimo momento: si rallenti prima, si tolga il gas al motore e quindi si freni. Non frenare mai quando si è già entrati in curva: rallentare prima e poi mettere in azione i freni. La motoleggera Bianchi 125/2T è dotata di due freni a tamburo: uno anteriore manovrato a mano mediante la leva montata a destra del manubrio ed uno posteriore comandato a pedale. Entrambi con ganasce ad espansione, la loro azione frenante si effettua con dolcezza e decisione: non necessitano di particolari regolazioni e i due complessi sono opportunamente protetti dal fango e dalla polvere. Si tenga presente che i pneumatici insufficientemente gonfiati peggiorano la tenuta della strada e diminuiscono l'efficienza della frenata.

17

NORME GENERALI



IMPIANTO ELETTRICO

Il motore della Bianchi 125/2T è dotato di magnete - alternatore a volano che riunisce in un solo complesso due distinti generatori: il magnete per la corrente ad alta tensione, necessaria alla candela e l'alternatore per la corrente a bassa tensione destinata ad alimentare l'impianto elettrico d'illuminazione. Il magnete - alternatore è del tipo a calamita rotante: ne consegue che le calamite, le loro espansioni polari e la massa di fusione in cui detti particolari sono incorporati, sono sfruttate come massa volano per superare le fasi passive del ciclo motore. Costruttivamente le varie parti sono riunite nei seguenti due gruppi: il volano propriamente detto che comprende le calamite, le loro espansioni polari e la camma; la piastra ruttore che comprende i tre indotti coi rispettivi nuclei magnetici, il ruttore, il condensatore e la balestrina portafeltro di lubrificazione. Il proiettore, appositamente studiato per questo tipo di alimentatori in corrente alternata non richiede cure particolari; in esso sono contenuti il trasformatore per la carica della batteria, il commutatore principale dell'impianto, lo specchio parabolico riflettente, la lampadina a due filamenti da 25 watt per la distanza e l'anabbagliante e la lampadina sussidiaria da 0,6 watt a luce fissa. In piano verticale il fascio luminoso del proiettore è molto ristretto e quindi di profonda penetrazione; in piano orizzontale la leggera divergenza dei raggi permette la nitida visione degli ostacoli laterali posti anche a notevole distanza. A destra del manubrio è fissato il pulsante dell'avvisatore elettrico e - incorporato nella scatola del medesimo - è montato il deviatore per la luce abbagliante e anabbagliante.

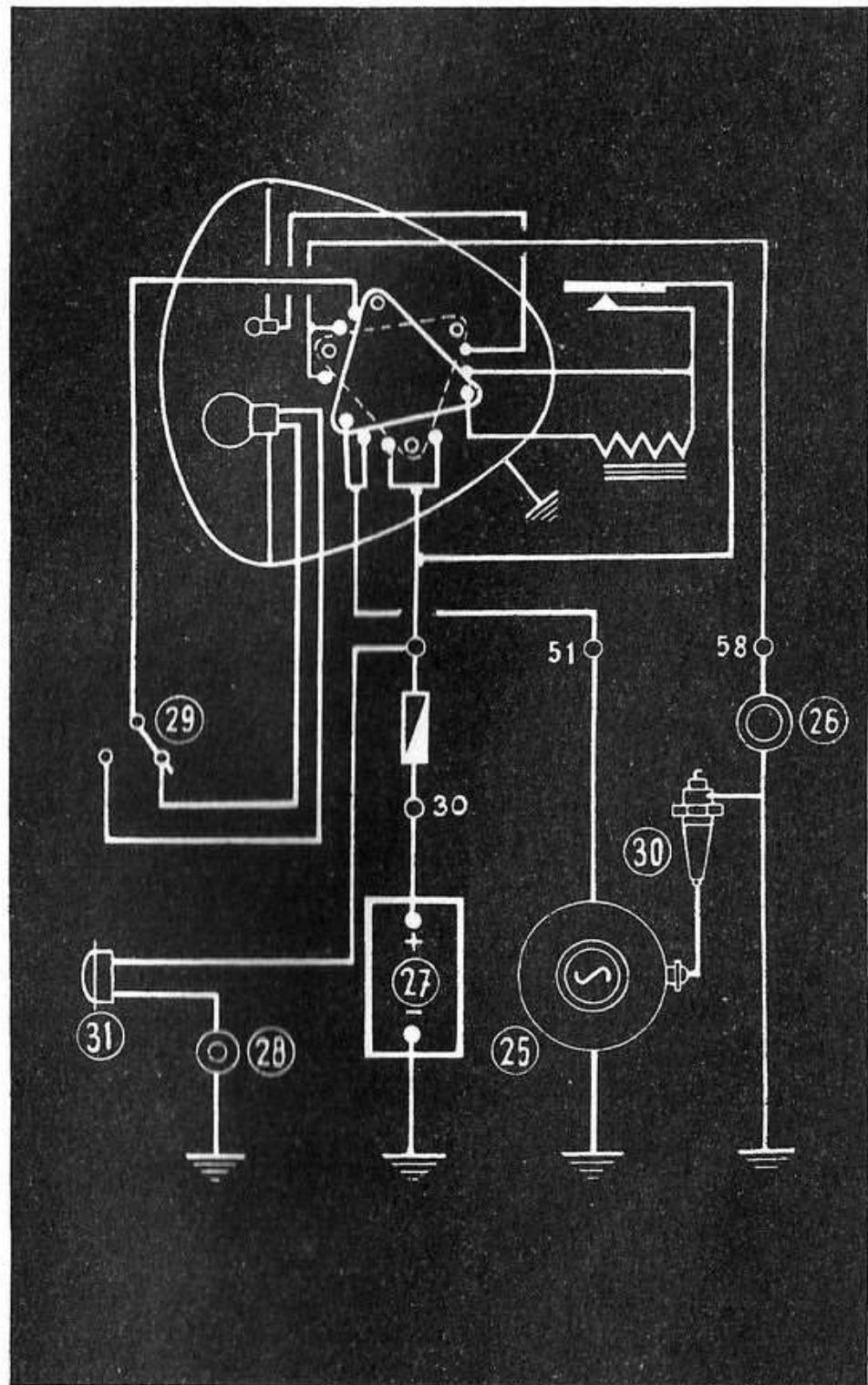
18



ISTRUZIONI

www.fpw.it

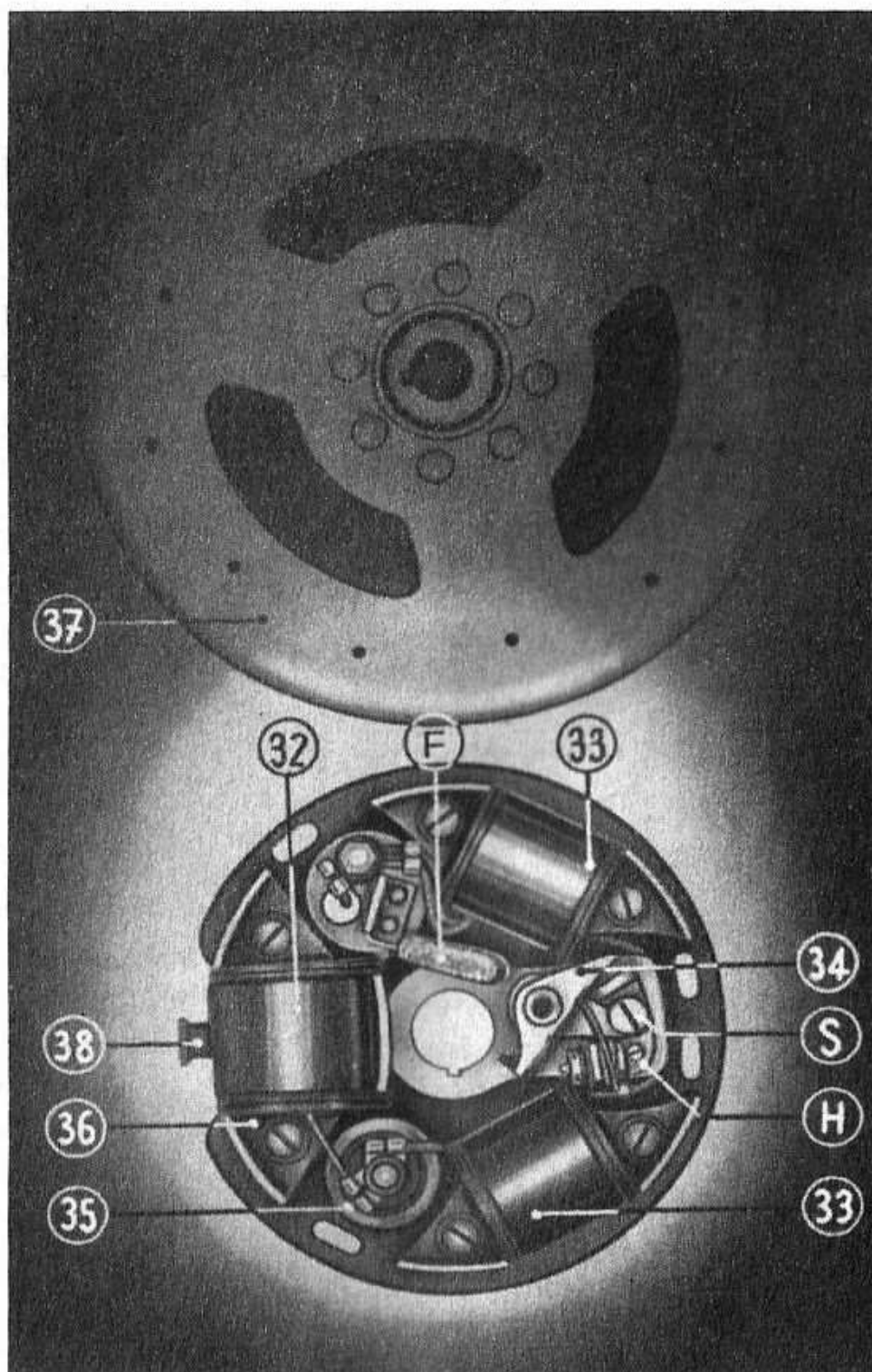
MOTOLEGGERA BIANCHI 125



25) Magnete - alternatore a volano a calamita rotante. 26) Fanalino posteriore. 27) Batteria d'accumulatori. 28) Pulsante avvisatore elettrico. 29) Comando anabbagliante. 30) Candela d'accensione. 31) Avvisatore elettrico.

MOTOLEGGERA BIANCHI 125

20



32) Indotto del magnete-alternatore. 33) Indotti del magnete-alternatore. 34) Rullatore. 35) Condensatore. 36) Nuclei di ferro. 37) Vista esterna del volano magnetico. 38) Linguetta di raccolta corrente alta tensione.



MAGNETE ALTERNATORE

I magneti-alternatori a volano sono stati progettati per l'impiego su motocicli con motore monocilindrico a due tempi, cilindrata massima di 250 cm.³, regime di funzionamento massimo di 6.000 giri al minuto primo e rapporto di compressione massimo 1:6, provvisti di impianto di illuminazione a 6 Volt con utilizzatori della potenza complessiva di 30 Watt. Data la semplicità costruttiva del magnete-alternatore, la sua manutenzione si riduce a quella del complesso ruttore. Ogni 5.000 Km. effettivamente percorsi (corrispondenti ad una media di 100 ore di funzionamento del magnete alternatore) controllare le condizioni del ruttore verificando, attraverso le apposite spie esistenti sul volano, l'apertura dei contatti che deve risultare di mm. 0,35/0,45. Qualora questa dovesse risultare maggiore o minore, procedere come segue:

- 1° - Allentare di mezzo giro la vite S che blocca la squadretta porta contatto fisso.
- 2° - Girare leggermente l'apposita vite eccentrica H di quanto basta per ottenere la prescritta apertura dei contatti.
- 3° - Stringere nuovamente la vite S.

Prima di procedere alla regolazione verificare e - se del caso - pulire la superficie dei contatti impiegando limette a taglio finissimo. Assicurarsi inoltre che la superficie della camma sia umettata di lubrificante: ciò non verificandosi pulire accuratamente la stessa ed aggiungere un pò di grasso sul feltrino di lubrificazione F. Spalmare pure - con olio extra denso - il perno del martelletto dopo avere accuratamente pulito il perno stesso e il blocchetto del martelletto medesimo. Evitare che l'eccesso di olio imbratti i contatti del ruttore.

21

ISTRUZIONI



www.italy.it

MANUTENZIONE GENERALE

Il sistema di alimentazione del motore Bianchi 125/2T non presenta caratteristiche particolari o dissimili da quelle dei motori dello stesso tipo, nazionali o stranieri; il carburatore - appositamente studiato per piccole cilindrata a due tempi - garantisce il massimo rendimento funzionale e potenziale del motore e generalmente non richiede nessuna registrazione. Di norma, ogni 4000/5000 Km., il carburatore deve essere smontato per eliminare gli eventuali depositi formati nella vaschetta del galleggiante e del filtro. Durante i periodi di bassissima temperatura e per percorsi montuosi eccezionalmente freddi, è consigliabile sostituire il getto normale con un altro di numero superiore; all'uso svitare il tappo, sostituire il getto e riavvitare il tappo di chiusura. In occasione della pulizia del carburatore, procedere pure al lavaggio del condotto del carburante e del serbatoio; entrambe le operazioni non richiedono una specifica competenza data la semplicità delle medesime. Anche il filtro dell'aria necessita di una periodica pulizia che può essere effettuata indipendentemente da quella del carburatore; si allenti all'uso l'apposita vite 44, si stacchi e si smonti il filtro e lo si sciacqui a lungo nel petrolio o nella benzina in modo da liberarlo dalla polvere che aderisce ai tubetti. Indi lo si lasci scolare completamente e si proceda poi al suo rimontaggio; la frequenza della operazione oltre ad essere in relazione al chilometraggio effettivo è anche proporzionalmente legata alle condizioni delle strade abitualmente percorse più o meno polverose ma, in ogni caso, almeno ogni 3000 Km. deve essere effettuata ai fini di mantenere alto il rendimento del motore.

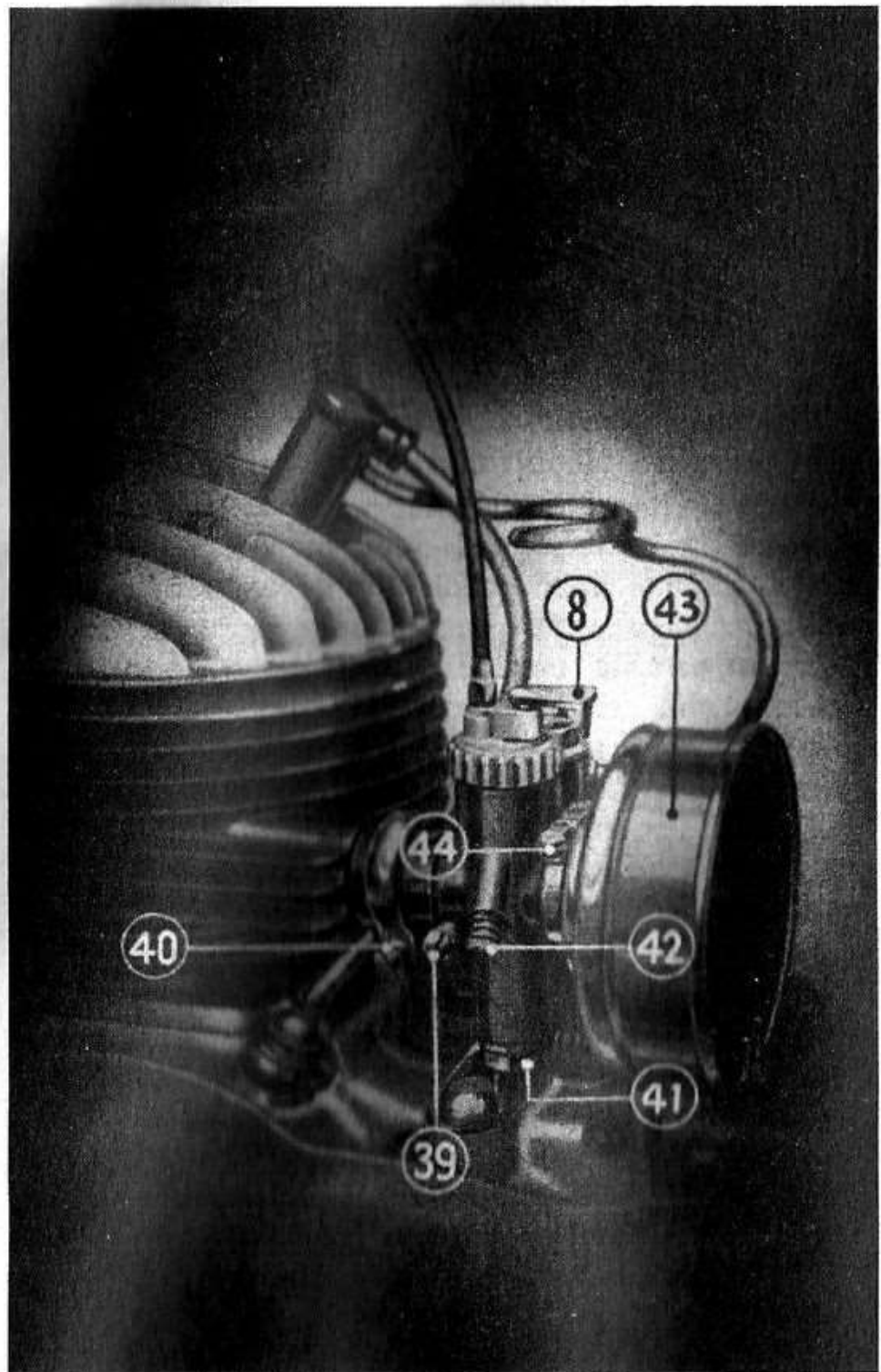
22



CARBURAZIONE

www.bmw.it

MOTOLEGGERA BIANCHI 125



23

8) Levetta dell'aria **39)** Vite di regolazione minimo **40)** Vite fissaggio carburatore. **41)** Tappo di chiusura. **42)** Regolazione valvola gas. **43)** Depuratore aria. **44)** Vite fissaggio filtro.

MOTOLEGGERA BIANCHI 125

24

Il buon funzionamento del motore dipende in gran parte dalla completa efficienza della candela: se il motore non si avvia o si ferma di scatto, verificarne subito il funzionamento. Controllare il cavo di connessione e - se avariato o staccato - procedere alla riparazione o al riagganciamento; se invece il cavo non presenta nulla di anormale, si esamini la candela che potrebbe essere sporca d'olio e di residui carboniosi. Ciò verificandosi, si metta un pò di benzina entro la candela capovolta e dopo qualche minuto la si pulisca con uno spazzolino metallico. Altro inconveniente che potrebbe verificarsi con l'uso, è quello dell'eccessiva distanza fra gli elettrodi della candela: con l'apposito calibro si controlli quindi la distanza medesima e risultando questa maggiore si avvicini la punta esterna e quella interna. La batteria non richiede che poche cure, indispensabili alla sua conservazione: aggiungere perciò - periodicamente - dell'acqua distillata negli elementi in modo che le piastre restino sommerse per circa 1 cm. sotto il livello. Non si lasci scaricare completamente la batteria: nei lunghi periodi d'inattività si proceda almeno una volta al mese alla sua ricarica. Si verifichi pure periodicamente il filtro del carburante e il filtro dell'aria; se l'uno o l'altro risultassero sporchi procedere alla loro ripulitura. Se - per usura delle guarnizioni - si notasse una corsa a vuoto della leva o del pedale, maggiore di quella stabilita, procedere alla regolazione dei freni mediante le appositi viti di regolazione: per il freno posteriore si operi mediante il galletto (vedi pag. 16) e per quello anteriore mediante il tendifilo montato a destra della forcella.



REGOLAZIONI

MANUTENZIONE GENERALE

La lubrificazione di tutti gli organi più importanti del motore avviene - come in qualsiasi motore a due tempi - mediante immissione di olio nel carburante; non si rende perciò necessario - ai fini della lubrificazione - un particolare questionario di norme perchè gli organi in movimento non restino privi del necessario lubrificante. I ruotismi del cambio di velocità vengono lubrificati separatamente mediante apposito grasso; ogni 1000 Km. procedere al riempimento della scatola operando attraverso la sede del tappo 14 (vedi pag. 15). Svitare quest'ultimo e con una comune siringa, iniettare il lubrificante nella scatola; riavvitare quindi il dado 14. La catena di trasmissione motore-frizione non necessita di cure particolari; ogni 3.000 Km. - togliere il coperchietto destro del carter copricatena e con una siringa iniettare una piccola quantità di olio fluido nell'interno della scatola. Periodicamente - e quando si debbono percorrere strade fangose e in cattivo stato - pulire prima e ingrassare dopo, la catena di trasmissione cambio-ruota posteriore, ripetendo l'operazione dopo il viaggio. I freni non necessitano di nessuna lubrificazione: solo nel caso che questi vengano smontati - in occasione di revisione o altro - lubrificare le facce dell'eccentrico di comando; particolare cura dovrà essere posta nel compimento dell'operazione, per evitare un possibile insudiciamento delle guarnizioni delle ganasce. Nessun'altra norma particolare dovrà essere osservata: l'esperienza - e soprattutto il buon senso - guideranno il motociclista nell'espletamento di tutte quelle periodiche e piccole cure che, in definitiva, allungheranno la vita della macchina.

25

LUBRIFICAZIONE



INCONVENIENTI E RIMEDI

IL MOTORE NON SI AVVIA

Robinetto del carburante chiuso - Levetta dell'aria aperta - Manca il carburante nel serbatoio - Cavo d'accensione interrotto - Candela difettosa o annerita - Eccessiva distanza fra gli elettrodi della candela - Contatti del ruttore sporchi - Condotto della benzina ostruito - Filtro della benzina sporco o ingolfato - Ugello del carburatore otturato - Mancanza di tenuta del carburatore.



26 IL MOTORE SI ARRESTA

Disturbi al condotto del carburante - Ugello del carburatore otturato - Inosservanza delle norme d'avviamento - Miscelatura errata del carburante - Disturbi al magnete-alternatore.



IL MOTORE NON RENDE

Disturbi d'accensione - Disturbi al carburatore - Levetta dell'aria chiusa - Cattiva tenuta della testa cilindro - Condotto di scappamento ostruito.



IL MOTORE NON SI AVVIA
IL MOTORE SI ARRESTA
IL MOTORE NON RENDE

MOTOLEGGERA BIANCHI 125

IL MOTORE SI SURRISCALDA

Accensione ritardata - Miscela povera - Ugello del carburante troppo piccolo - Olio non appropriato - Scappamento otturato - Alettatura del cilindro molto sporca. Si avvertono schiocchi nel motore per: Candela sporca o non adatta - Contatti ruttore ossidati - Ugello otturato. Il motore consuma troppo per: Carburatore o serbatoio carburante non stagni - Ugello troppo grande.



IL MOTORE FUNZIONA IRREGOLARMENTE

Candela allentata, difettosa o sporca d'olio - Giunture del cavo d'accensione allentate - Disturbi al carburatore - Disturbi al condotto del carburante - Miscelatura errata del carburante - Filtro del carburante sporco o ostruito - Difetti d'accensione.

27



IL MOTORE FUNZIONA A QUATTRO TEMPI

Alta percentuale di olio nel carburante - Ugello troppo grande - Carburatore sovralimentato - Valvola d'aria del carburatore chiusa.

IL MOTORE SI SURRISCALDA
IL MOTORE È IRREGOLARE
IL MOTORE CONSUMA

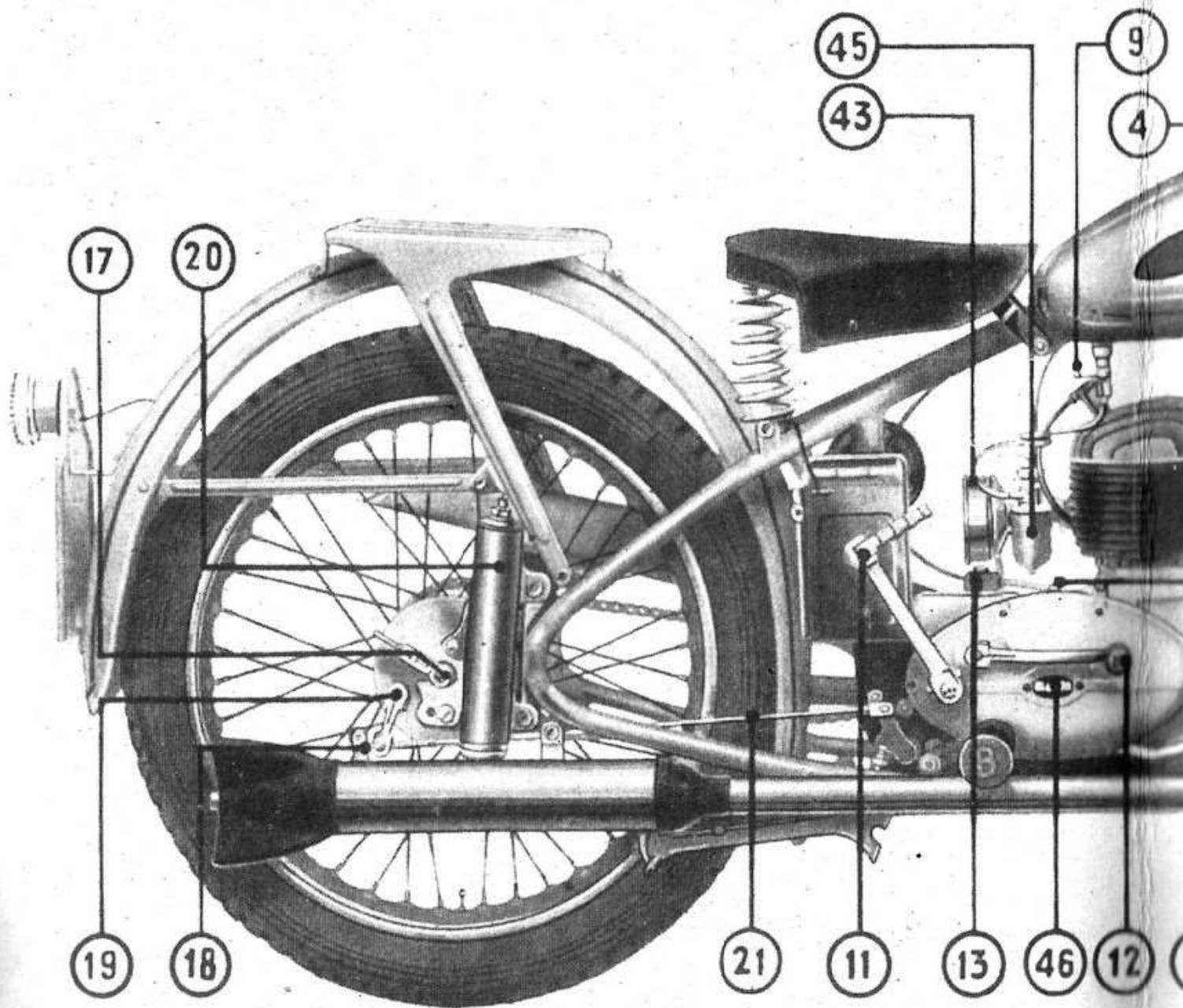


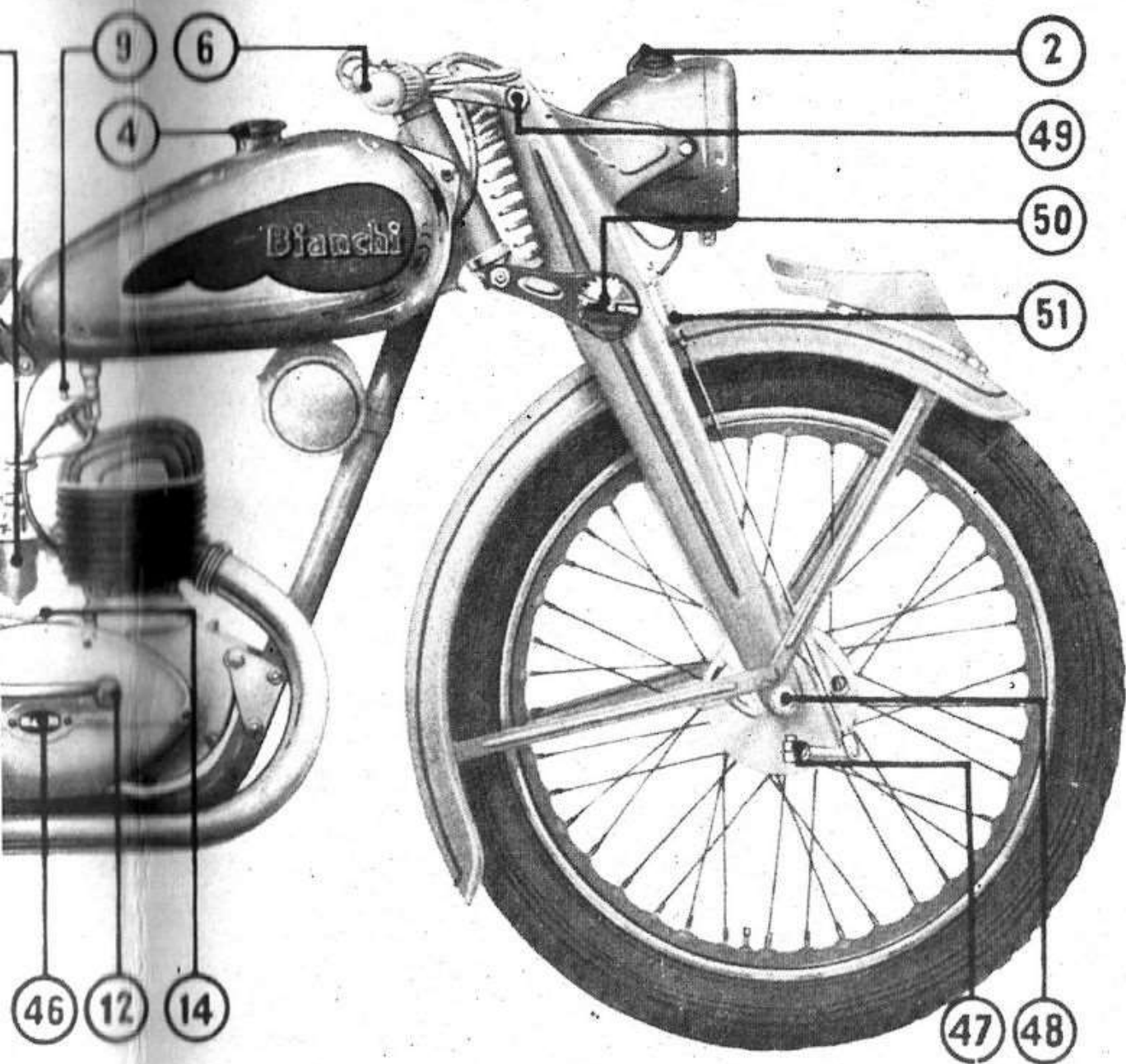
www.bianchi.it

TABELLA DI USO E MANUTENZIONE

- ② Commutatore a tre posizioni
- ④ Tappo del serbatoio del carburante
- ⑥ Manopola comando gas
- ⑨ Rubinetto afflusso carburante
- ⑪ Leva avviamento motore
- ⑫ Leva comando cambio marce
- ⑬ Indicatore rapporti velocità
- ⑭ Tappo della scatola cambio
(Aggiungere lubrificante ogni 1.000 Km.)
- ⑰ Mozzo ruota posteriore
- ⑱ Vite regolazione freno posteriore
- ⑲ Leva comando freno posteriore
- ⑳ Sospensione telescopica posteriore
- ㉑ Tirante comando freno posteriore
- ④③ Depuratore aria
- ④⑤ Carburatore
- ④⑥ Coperchietto del carter copricatena
(Lubrificare la catena con olio fluido ogni 3.000 Km.)
- ④⑨ Snodo della forcella (Grasso ogni 1.000 Km.)
- ⑤⑩ Snodo della forcella (Grasso ogni 1.000 Km.)
- ⑤① Tendifilo regolazione freno
- ④⑦ Comando freno anteriore
- ④⑧ Mozzo ruota anteriore (Grasso ogni 1.000 Km.)







**Bianchi**