

Bianchi

scooter

Orsetto

mod. S 80/2

**MANUALE PER
STAZIONI DI SERVIZIO**

INDICE DEGLI ARGOMENTI

Capitolo Primo - DATI CARATTERISTICI DEL VEICOLO pag. 9

Capitolo Secondo - AVVERTENZE DI CARATTERE GENERALE » 15

**Capitolo Terzo - MOTORE - OPERAZIONI EFETTUABILI COL MO-
TORE SUL VEICOLO**

Smontaggio pedane e cofano	pag. 21
Lubrificazione cambio	» 22
Regolazione giuoco comando frizione	» 23
Regolazione comando cambio	» 23
Carburatore	» 24
Cilindro - Testa - Pistone - Scarico	» 27
LATO SINISTRO MOTORE	» 32
Magnete volante	» 33
Sostituzione anello tenuta albero motore lato magnete	» 35
Sostituzione pignone catena	» 36
Sostituzione anello tenuta albero uscita cambio	» 36
LATO DESTRO MOTORE	» 37
Pedivella avviamento	» 38
Sostituzione anello tenuta albero avviamento	» 37
Frizione	» 38
Pignone motore	» 41
Sostituzione anello tenuta albero motore lato trasmiss.	» 41
Sostituzione molla avviamento	» 42

**Capitolo Quarto - MOTORE - OPERAZIONI CHE RICHIEDONO LO
SMONTAGGIO DEL MOTORE**

Smontaggio del motore dal veicolo	pag. 45
Rimontaggio del motore sul veicolo	» 46
Smontaggio del blocco motore-cambio	» 47

PARTI INTERNE DEL BLOCCO MOTORE

Cuscinetti	» 49
Albero motore	» 49
Albero condotto cambio	» 50
Forcella comando cambio	» 52
Rimontaggio del blocco motore	» 53
Regolazione comando cambio	» 57

Capitolo Quinto - MOTOTELAIO

Regolazione tensione catena	pag. 61
Smontaggio ruota anteriore	» 62
Smontaggio ruota posteriore	» 63
Smontaggio pneumatici - Pressione di gonfiaggio	» 63
Mozzo anteriore e posteriore	» 64
Manubrio - Proiettore	» 66
Sostituzione trasmissione tachimetro	» 67
Sostituzione trasmissioni comando cambio	» 68
Smontaggio forcella anteriore e sterzo	» 68
Smontaggio carenature	» 69
Smontaggio ammortizzatori dal veicolo	» 70
Parti interne ammortizzatori	» 70
Rimontaggio ammortizzatori sul veicolo	» 71
Controllo dell'inclinazione del proiettore	» 71
Schema impianto elettrico	» 72
Candela	» 73

Capitolo Sesto - DATI DIVERSI

Prova del motore al freno	pag. 77
Coppie di serraggio della bulloneria	» 78
Manutenzione periodica	» 79
Eventuali inconvenienti e relativi rimedi	» 80

Capitolo Primo

DATI CARATTERISTICI DEL VEICOLO

MOTORE

Monocilindrico a 2 tempi

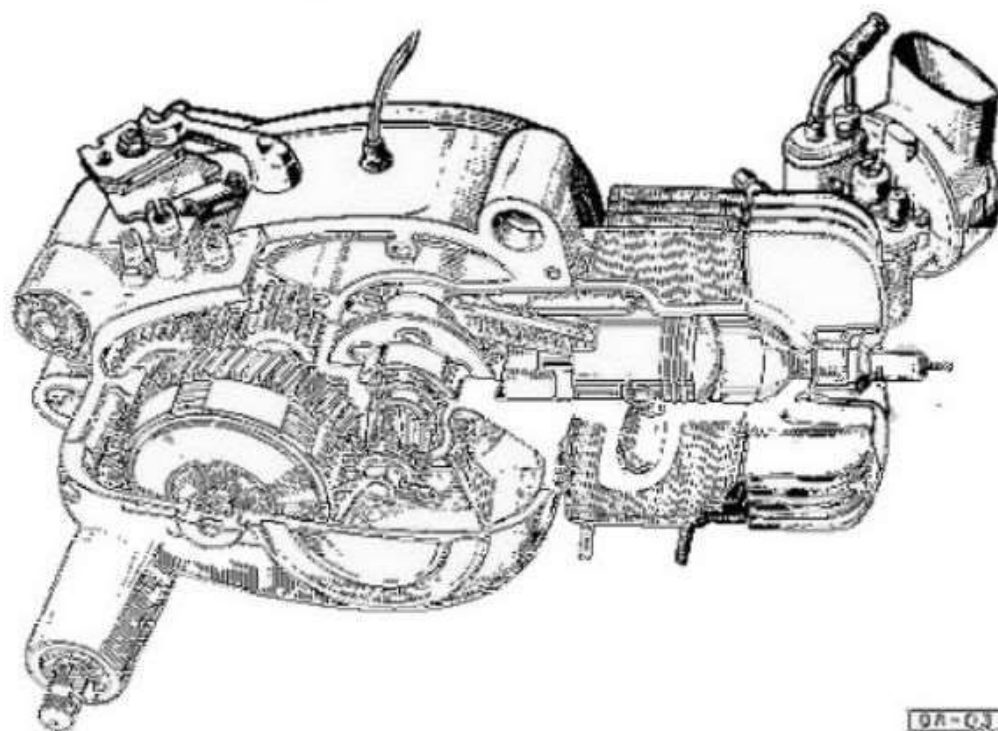
Alesaggio mm. 48

Corsa mm. 43

Cilindrata cm.³ 77,7

Rapporto di compressione 7

Potenza max cv 3,7 a 6750 giri al 1'



Blocco motore sezionato

LUBRIFICAZIONE

A miscela di benzina e olio (Mobihoil TT - SAE 40) al 5%

RAFFREDDAMENTO

Naturale a corrente d'aria convogliata. Testa e cilindro ampiamente alettati.

ACCENSIONE

A mezzo volano magnete 6 V - 28 W e bobina separata

Anticipo fisso a 30°

Candela Marelli CW 240 N

CARBURATORE

Dell'Orto ME 15 BS con filtro incorporato e silenziatore di aspirazione

Comando semiautomatico dell'aria per l'avviamento a freddo

Diffusore mm 15 - Getto massimo 65

Per altri dati di regolazione vedere paragrafo 14.

FRIZIONE

In bagno d'olio a dischi multipli in materiale d'attrito alternati a dischi in acciaio lisci.

CAMBIO DI VELOCITA'

A 3 rapporti, con ingranaggi in cascata sempre in presa. Innesto a puntalini:

Rapporto: in 1ª velocità (denti 10/30) = 1:3
in 2ª velocità (denti 15/25) = 1:1,67
in 3ª velocità (denti 19/20) = 1:1,052

Lubrificazione con 325 grammi (cm.³ 370 ~) di olio Mobiloil AF (SAE 40) o Mobilube G X 90.

TRASMISSIONE

	1ª serie	2ª serie (M5)
Ingranaggio motore	denti 19	denti 19
Ingranaggio albero conduttore cambio	denti 57	denti 57
Pignone uscita cambio	denti 14	denti 14
Corona ruota motrice	denti 31	denti 30
Catena di trasmissione finale	1/2" x 7,8	1/2" x 7,8
Rapporti: tra motore e cambio	1:3	1:3
tra cambio e ruota motrice	1:2,215	1:2,14
finale in 1ª velocità	1:19,93	1:19,28
finale in 2ª velocità	1:11,1	1:10,74
finale in 3ª velocità	1:7	1:6,77

AVVIAMENTO

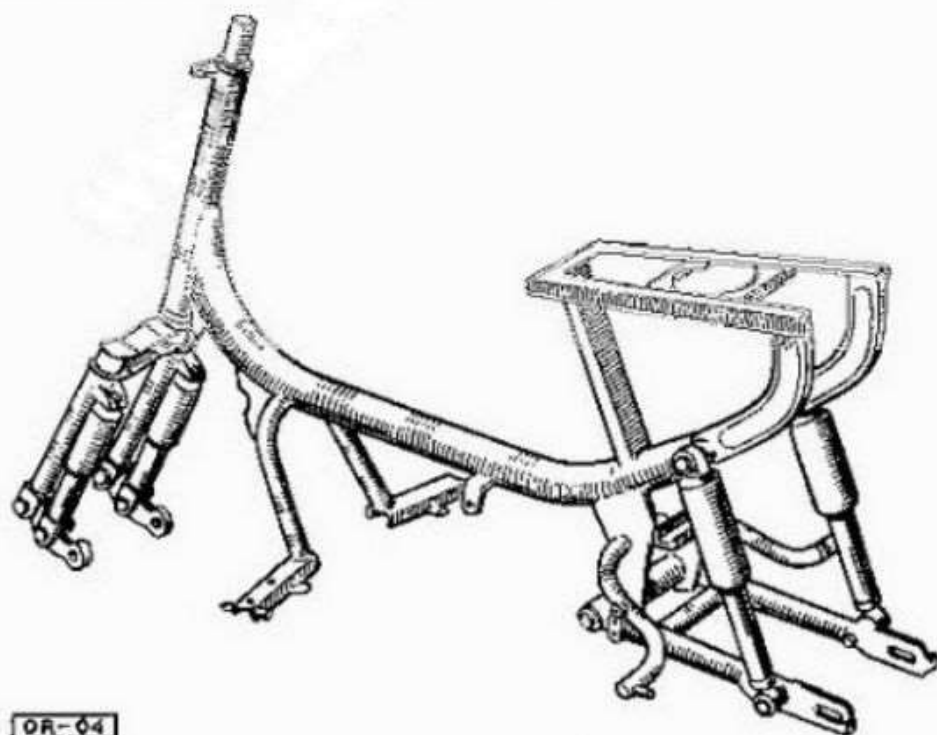
A pedale con ingranaggio sempre in presa, e scatto libero frontale.

ALIMENTAZIONE

A caduta.

Miscela di benzina con 5% di olio Mobiloil TT (SAE 40).

Capacità serbatoio litri 7 con riserva di litri 0,5 ~.



Telaio e sospensioni

RUOTE - PNEUMATICI

Ruote a disco in lamiera stampata in due metà.

Cerchi: 2,45''

Pneumatici: 3,50 - 8.

PRESSIONE DI GONFIAGGIO PNEUMATICI

con il solo guidatore: anteriore atm. 1,25

posteriore atm. 1,5

con passeggero: anteriore atm. 1,25

posteriore atm. 2,25

MOZZI

In lega leggera con movimento su cuscinetti a sfere

Ø tamburo: mm. 125

larghezza guarnizioni: mm. 25.

IMPIANTO ELETTRICO

A corrente alternata, con volano magnete 6 V - 28 W e bobina esterna.

Comprende il proiettore a 3 luci del Ø 105, il fanale posteriore di targa, la luce di arresto e l'avvisatore.

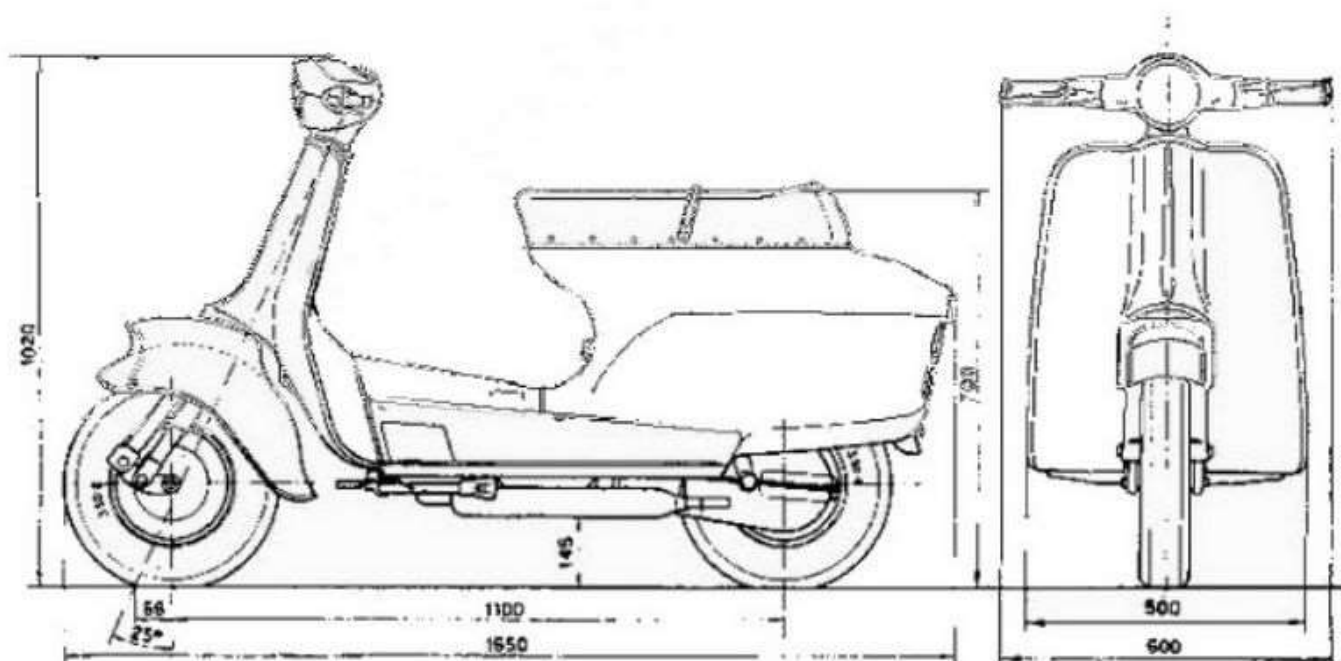
Tensione: 6 V

Lampada biluce per faro: 25,25 W - 6 V

Lampada da città per faro: 5 W - 6 V

Lampade per fanale posteriore: 5,20 W - 6 V

DIMENSIONI



Passo: m. 1,11

Lunghezza max: m. 1,65

Larghezza max: m. 0,60

Altezza max: m. 1,02

PESO Peso a vuoto: Kg. 78

PRESTAZIONI E CONSUMO

Velocità max: Km./h 70

Pendenza max superabile: 30% ~

Consumo (secondo norme CUNA): litri 2,2 x 100 Km.

RODAGGIO

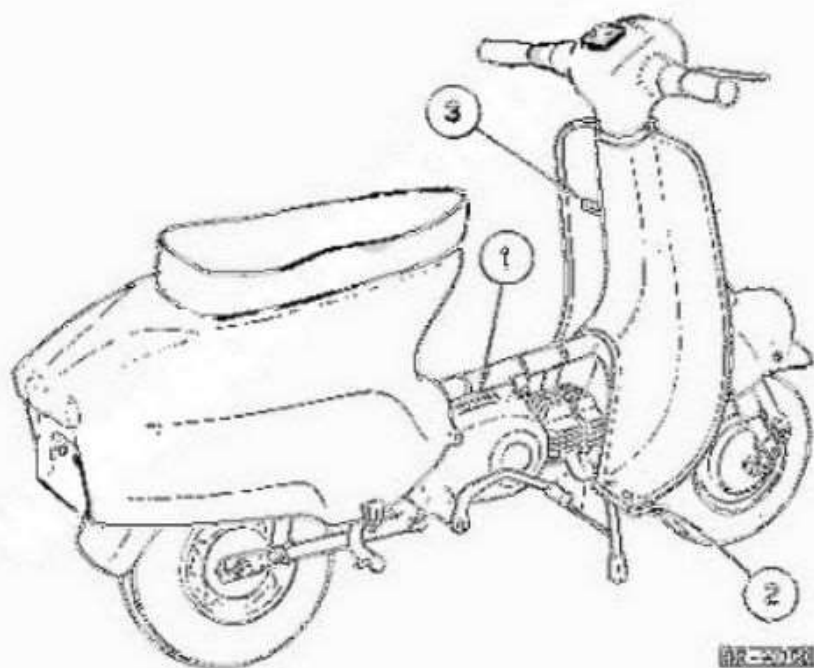
Durante il periodo di rodaggio (1000 Km), non debbono essere superate le seguenti velocità:

in 1ª velocità - 20 Km/h

in 2ª velocità - 35 Km/h

in 3ª velocità - 50 Km/h

DATI D'IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO



Ogni veicolo « Orsetto » è identificato da una serie di numeri stampigliati sia sul motore che sul telaio.

Sul motore (posizione 1) la serie dei numeri è preceduta dalle lettere MH, mentre sul telaio (posizione 2) è preceduta dalle lettere TH.

Esempio di stampigliatura: motore - MH 79500;
telaio - TH 78500.

Vi è inoltre una targhetta (posizione 3) contenente i dati di omologazione ministeriale.

Capitolo Secondo

AVVERTENZE DI CARATTERE GENERALE

1 Pulizia preliminare - Lavaggio

Prima di iniziare una riparazione qualsiasi o uno smontaggio anche parziale, è sempre consigliabile procedere a una buona pulizia del veicolo o almeno delle parti attorno alle quali si dovrà lavorare. Durante questa pulizia preliminare capita spesso di notare dei difetti che altrimenti potrebbero passare inosservati, come viti e dadi allentati o mancanti, piccole rotture in fase di inizio ecc. Il lavaggio del motore e delle altre parti meccaniche non verniciate, se effettuato con petrolio, facilita il successivo allentamento della bulloneria.

Non è mai superfluo raccomandare l'ordine e la pulizia del posto di lavoro, degli attrezzi e di tutto ciò che si deve maneggiare. Gli stracci utilizzati per la pulizia esterna e quindi sporchi di polvere e di fango siano tenuti separati da quelli che servono per pulire e asciugare gli organi interni.

Per le parti meccaniche è bene poter disporre di una vasca di lavaggio con sgocciolatoio di tela metallica fine. È preferibile che l'asciugatura dei pezzi venga fatta con un getto di aria compressa.

2 Ordine dei pezzi

Durante lo smontaggio disporre i pezzi in modo da poterli rimontare al posto che occupavano prima, evitando in particolar modo di confonderli con pezzi eguali provenienti da altre macchine.

Fare attenzione alla posizione di tutte le rondelle elastiche, di spessore e di arresto, ciascuna delle quali ha una ben precisa funzione.

3 Guarnizioni

Usare abitualmente guarnizioni nuove, salvo che taluna sia ancora in ottime condizioni. Le guarnizioni saranno tenute aderenti al loro posto mediante olio da motori o grasso. L'impiego di mastici adesivi è da scartare: il mastice forma sul piano di appoggio incrostazioni tenaci che, dovendo essere asportate con un ferro tagliente in occasione di un successivo smontaggio, sono spesso causa indiretta di scalfitture e di conseguenti perdite di olio.

4 Anelli di tenuta in gomma

Gli anelli di tenuta in gomma da usare come ricambio vanno conservati in una scatola di lamiera in luogo fresco e asciutto. Vanno montati nelle loro sedi, preferibilmente a mano (o con l'aiuto di un pezzo di tubo) mantenendoli ben dritti, dopo averli unti con olio da motori.

Gli alberi vanno introdotti negli anelli con l'aiuto di un puntale conico di guida per non guastare il labbro interno degli anelli stessi. Il tratto dell'albero che lavora contro l'anello deve essere perfettamente liscio, altrimenti la tenuta è illusoria e l'anello di gomma si guasta in brevissimo tempo.

5 Cuscinetti a sfere e rulli

Le piste di rotolamento, le sfere o i rulli devono mostrare, quando è visibile, una superficie levigata e lucente. Pure le gabbie devono presentarsi in perfette condizioni. Se in qualche punto si incontrassero ruvidezza e screpolature, cambiare senz'altro il cuscinetto.

Nei cuscinetti usati in buono stato deve verificarsi un giuoco appena percettibile, quando essi siano stati lavati e sgrassati. Quando il giuoco comincia ad essere sensibile anche col cuscinetto unto di olio, è segno che il cuscinetto medesimo è logoro e deve essere cambiato.

Si tenga presente che i cuscinetti nuovi, quando sono sciolti, presentano un piccolissimo giuoco dell'ordine di alcuni centesimi di millimetro. A montaggio avvenuto, detto giuoco si riduce per effetto del forzamento, ma non si deve annullare e la rotazione deve essere completamente libera: in caso contrario rimarrebbero forzati anche i rulli o le sfere e il cuscinetto si rovinerebbe in breve tempo.

Gli alberi sono montati nei cuscinetti con leggero forzamento: si possono infilare o sfilare a spinta o con piccoli colpi di mazzuolo.

I cuscinetti sono montati a caldo nelle loro sedi: tanto per togliere quelli vecchi che per mettere a posto quelli nuovi occorre scaldare bene il pezzo in cui si trovano con acqua bollente.

Quando il pezzo è ben caldo ($90^{\circ} + 100^{\circ}$ circa) i cuscinetti entrano in sede o ne escono con una leggera spinta: basta fare attenzione a tenerli ben dritti. Non forzare mai a freddo perchè la sede si guasterebbe.

6 Montaggio - Rondelle di rasamento - Serraggio bulloneria

All'atto del rimontaggio rimettere al loro posto con precisione tutte le rondelle di rasamento, ognuna delle quali ha uno spessore ben definito dalle misure dei pezzi tra i quali è inserita. Così facendo si eviteranno spiacevoli sorprese.

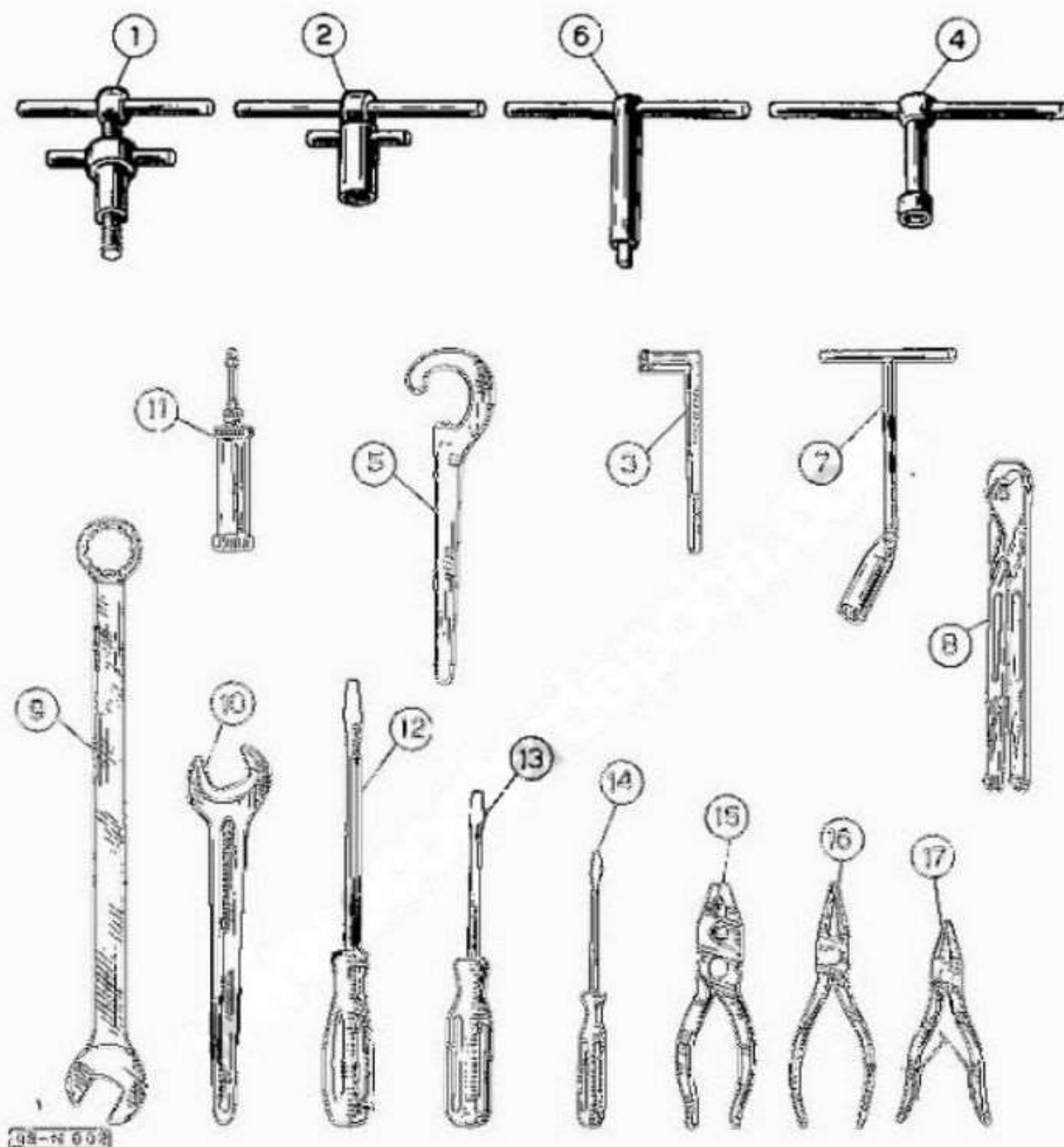
Prima di cominciare il montaggio, assicurarsi bene che i vari pezzi siano puliti e asciutti, specialmente negli angoli più nascosti.

Al paragrafo 121 sono indicate le coppie di serraggio della bulloneria di maggiore importanza, necessarie per ottenere un montaggio corretto.

7 Chiavi e utensili

Per ogni operazione di montaggio e smontaggio servirsi di chiavi, di utensili e di estrattori in buono stato: evitare l'impiego di mezzi improvvisati o inefficienti che causano spesso perdite di tempo, quando non danneggiano i pezzi coi quali vengono in presa.

Nella figura sono rappresentati gli utensili speciali e le chiavi che la Bianchi può fornire alle officine di Concessionari per gli smontaggi e i rimontaggi più ricorrenti dell'Orsetto.



- 1) Estrattore volano magnete - 2) Estrattore pignone motore - 3) Chiave per dadi fissaggio testa - 4) Chiave per dado volano magnete - 5) Chiave per arresto pignone catena - 6) Chiave per dado frizione - 7) Chiave per candela - 8) Chiave per arresto volano magnete - 9) Chiave per ruote - 10) Chiave per controdado sterzo - 11) Ingrassatore - 12) Cacciavite grande - 13) Cacciavite medio - 14) Cacciavite piccolo per connessioni elettriche - 15) Tenaglia - 16) Pinza per anelli elastici interni - 17) Pinza per anelli elastici esterni.

Capitolo Terzo

MOTORE

OPERAZIONI EFFETTUABILI COL MOTORE SUL VEICOLO

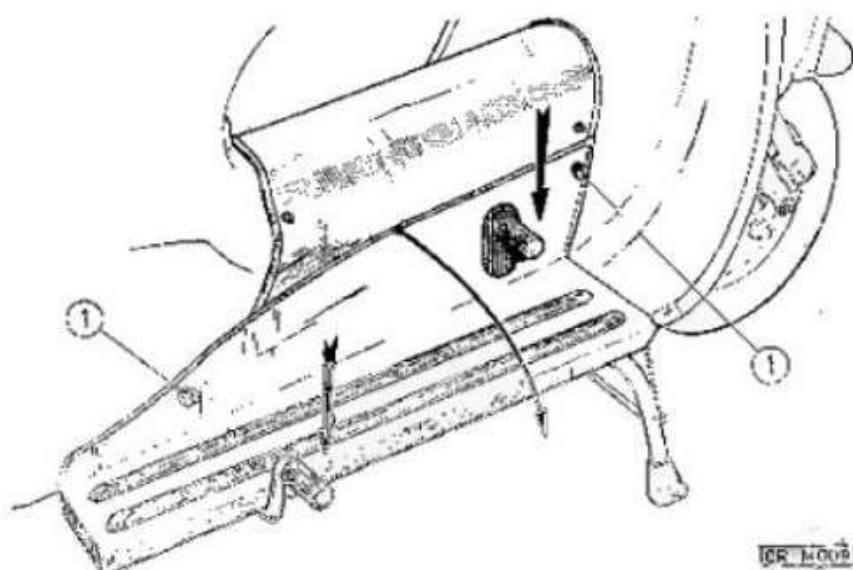
Le diverse operazioni di smontaggio e di rimontaggio sono elencate in ordine progressivo di importanza, passando dalle più semplici a quelle più complesse.

Viene indicato dapprima quanto si può fare col motore montato sul veicolo, tanto dall'esterno che togliendo l'uno e l'altro dei coperchi laterali, smontando poi la testa, il cilindro e il pistone.

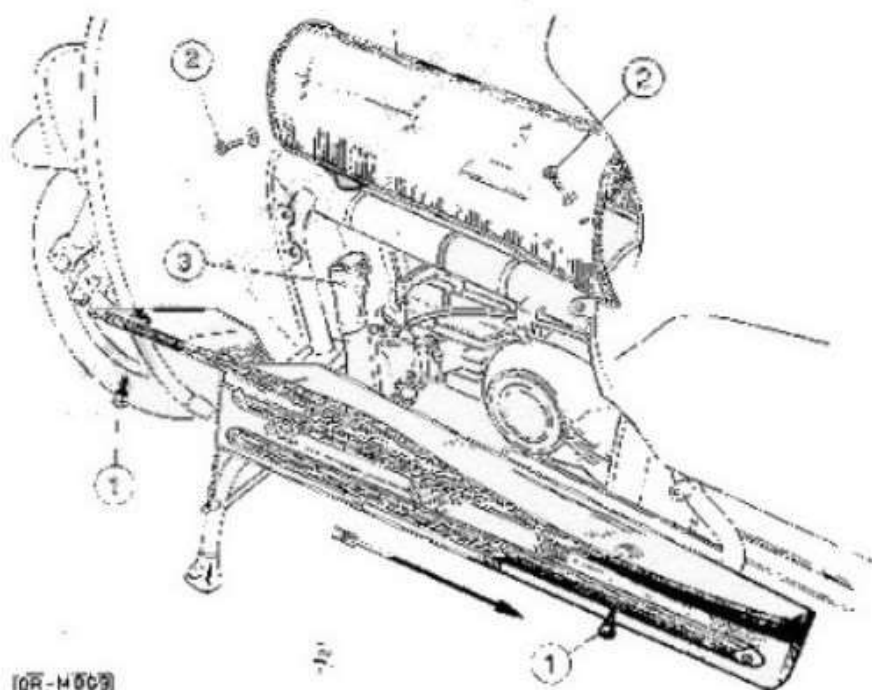
Successivamente si descrive il modo di staccare il motore dal telaio e di aprire il carter per operare sugli organi interni.

SMONTAGGIO PEDANE E COFANO

Per effettuare lavori attorno al motore è sempre necessario smontare le pedane e spesso anche il cofano.



- 8** Dopo aver svitato i pomelli (1) le pedane possono essere ribaltate in fuori. Per consentire il ribaltamento della pedana destra occorre spingere in basso la pedivella di avviamento, accompagnandola poi con la mano alla sua posizione di riposo (molla completamente scarica).



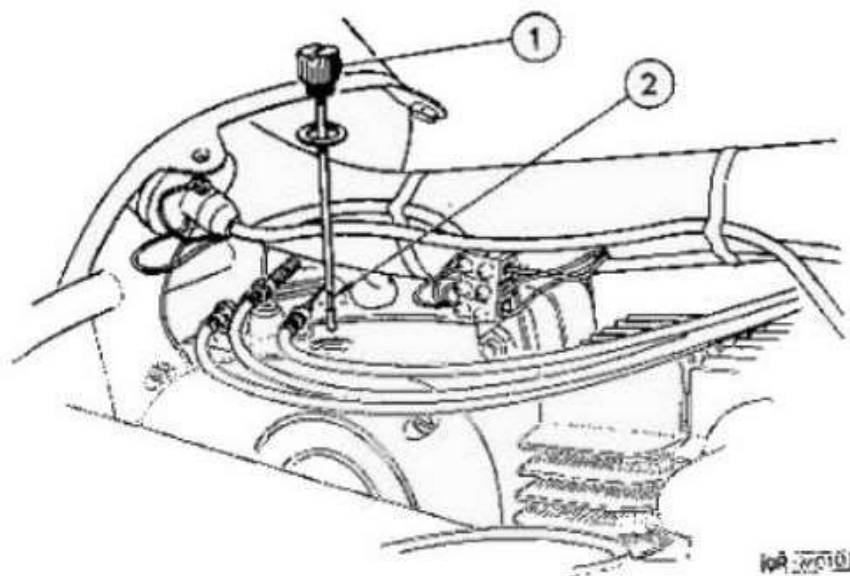
- 9** Una volta ribaltate in fuori, le pedane possono venire tolte tirandole indietro (nel senso della freccia) e sfilandole dai loro cardini.

Per smontare il cofano, dopo aver tolto le pedane, svitare le quattro viti di fissaggio (2): sollevare il cofano e disimpegnarlo dal manicotto di gomma (3) del carburatore.

All'atto del rimontaggio, curare che il manicotto (3) sia bene imboccato, tanto sul carburatore che nella presa d'aria del cofano.

LUBRIFICAZIONE CAMBIO

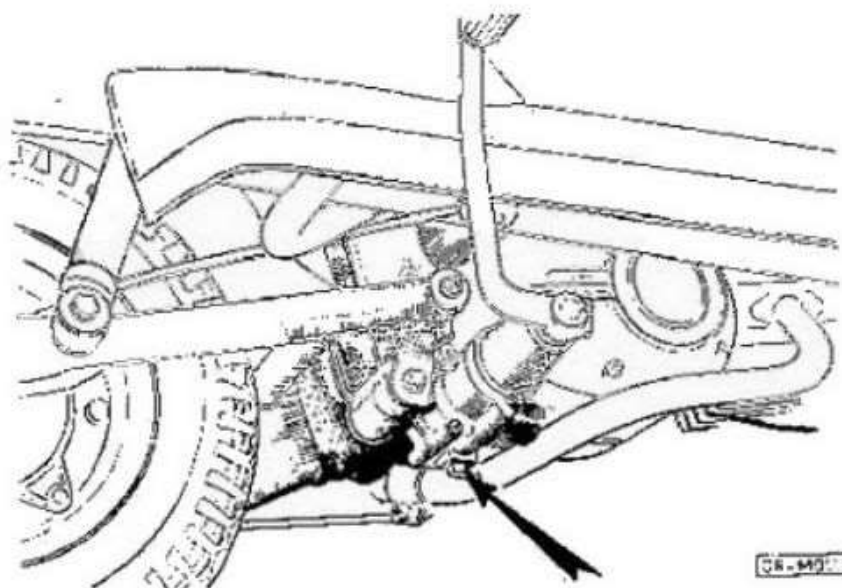
Per controllare il livello dell'olio contenuto nella scatola del cambio e della trasmissione primaria occorre smontare il cofano del motore (v. par. 9).



Il livello deve raggiungere la parte superiore della tacca (2) praticata sulla apposita astina fissata al tappo di rifornimento (1).

Il consumo di olio dovrebbe essere trascurabile e il livello dovrebbe diminuire pochissimo con l'andare del tempo.

Se invece si notasse un consumo apprezzabile, senza che vi siano fughe all'esterno, l'anello di tenuta sull'albero motore dal lato della trasmissione è ingorato e deve essere cambiato (v. par. 55).

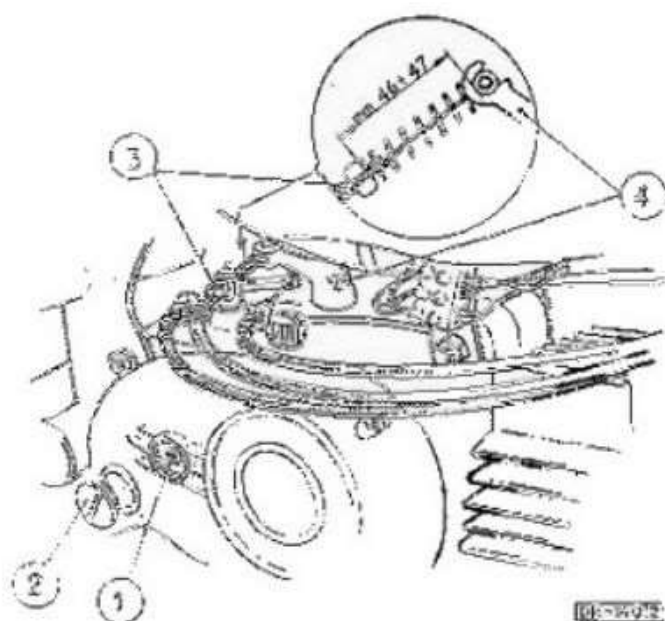


11 Ogni 8-10.000 Km l'olio deve essere scaricato dal tappo inferiore, a motore caldo e sostituito con altro nuovo della qualità prescritta (g 325 = cm³ 370 circa).

In tale occasione è consigliabile lavare il cambio, introducendo nella scatola del petrolio e facendo poi girare gli ingranaggi con la pedivella di avviamento, (innestare una marcia, togliere la candela per facilitare la rotazione del motore, disinnestare ripetutamente la frizione, lasciare infine scaricare a lungo il petrolio).

Il tenditore (3) della trasmissione flessibile serve principalmente a compensare gli eventuali cedimenti del cavetto e non le variazioni del giuoco, il quale tende a ridursi in seguito all'usura dei dischi o ad aumentare in conseguenza del consumo delle astine che passano dentro l'albero del cambio.

Il giuoco deve essere perciò aggiustato mediante il grano di regolazione (1) che si trova al centro della frizione e viene scoperto togliendo l'apposito tappo (2).

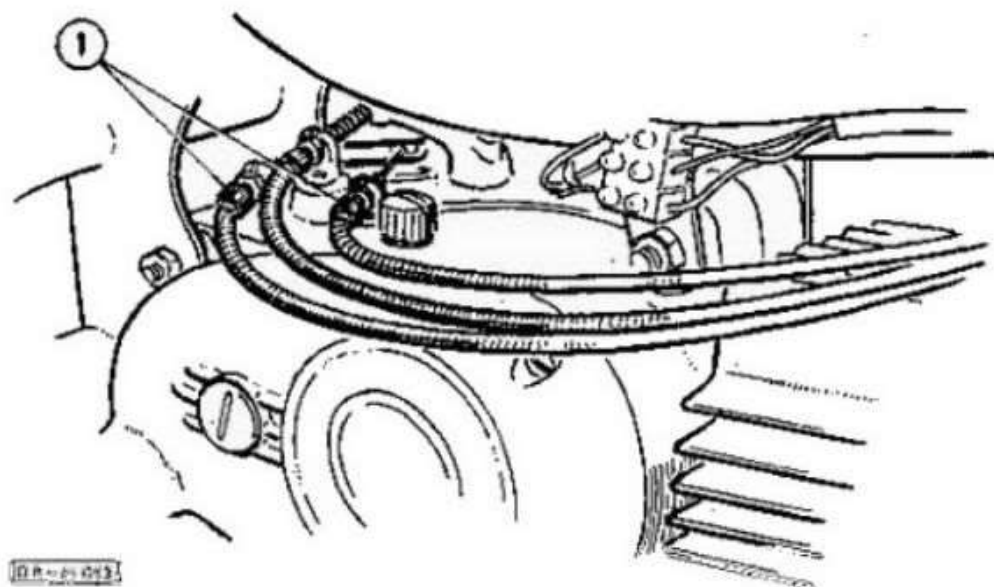


Per controllare o regolare con esattezza il giuoco, smontare pedane e cofano (v. par. 8-9), allentare completamente il tenditore (3) della trasmissione flessibile e allentare pure il controdado del grano di regolazione (1). Spingere con un dito la levetta (4) sul dorso del carter in modo da mantenerla in appoggio contro la frizione; avvitarlo o svitarlo il grano di regolazione, finché l'interno del gancio della levetta non si porti a $46 + 47$ mm di distanza dal supportino del tenditore (3).

Bloccare il grano (1) col suo controdado in questa posizione e rimettere in tensione la trasmissione flessibile in modo che la levetta, spinta con la mano, si sposti di $3 + 4$ mm prima di entrare in appoggio sulla frizione.

In caso di allentamento o di sostituzione di uno dei cavetti, la regolazione si fa mediante i tenditori (1) esistenti sopra il carter motore. Smontare pedane e cofano (v. par. 8-9). Operare tenendo il cambio e la manopola in posizione di folle: manovrare quindi il cambio e controllare che, quando sono innestate le varie marce, l'indice della manopola risulti nelle posizioni corrispondenti.

Se necessario, correggere la regolazione agendo su ambedue i tenditori.



Se le posizioni di arresto non corrispondono bene a quelle di innesto delle marce, regolare secondo le istruzioni contenute nel paragrafo 90.

CARBURATORE

14 Dati di regolazione

Marca e tipo	Dell'Orto ME 15 BS
Diffusore	diam. mm 15
Getto del massimo	65
Getto del minimo	35
Valvola a gas	50
Spillo conico	G 1
Tacca fissaggio spillo conico	seconda
Polverizzatore	258 A

Il comando dell'aria per l'avviamento a freddo è del tipo semiautomatico. La chiusura dell'aria viene fatta a mano spingendo in basso l'apposita astina. L'apertura avviene automaticamente, quando la valvola del gas, comandata dalla manopola girevole, si alza oltre la metà corsa.

15 Avvertenza

Il silenziatore di aspirazione con la presa d'aria fa parte del cofano di copertura del motore: non richiede manutenzione né pulizia, non è perciò scomponibile.

Il manicotto di gomma che collega il silenziatore col filtro d'aria esistente sul carburatore deve essere calzato bene sui suoi attacchi per fare una buona tenuta.

La macchina non deve circolare senza il detto manicotto, altrimenti la polvere e il fango sollevati dalla ruota anteriore intaserebbero in breve tempo il filtro d'aria del carburatore.

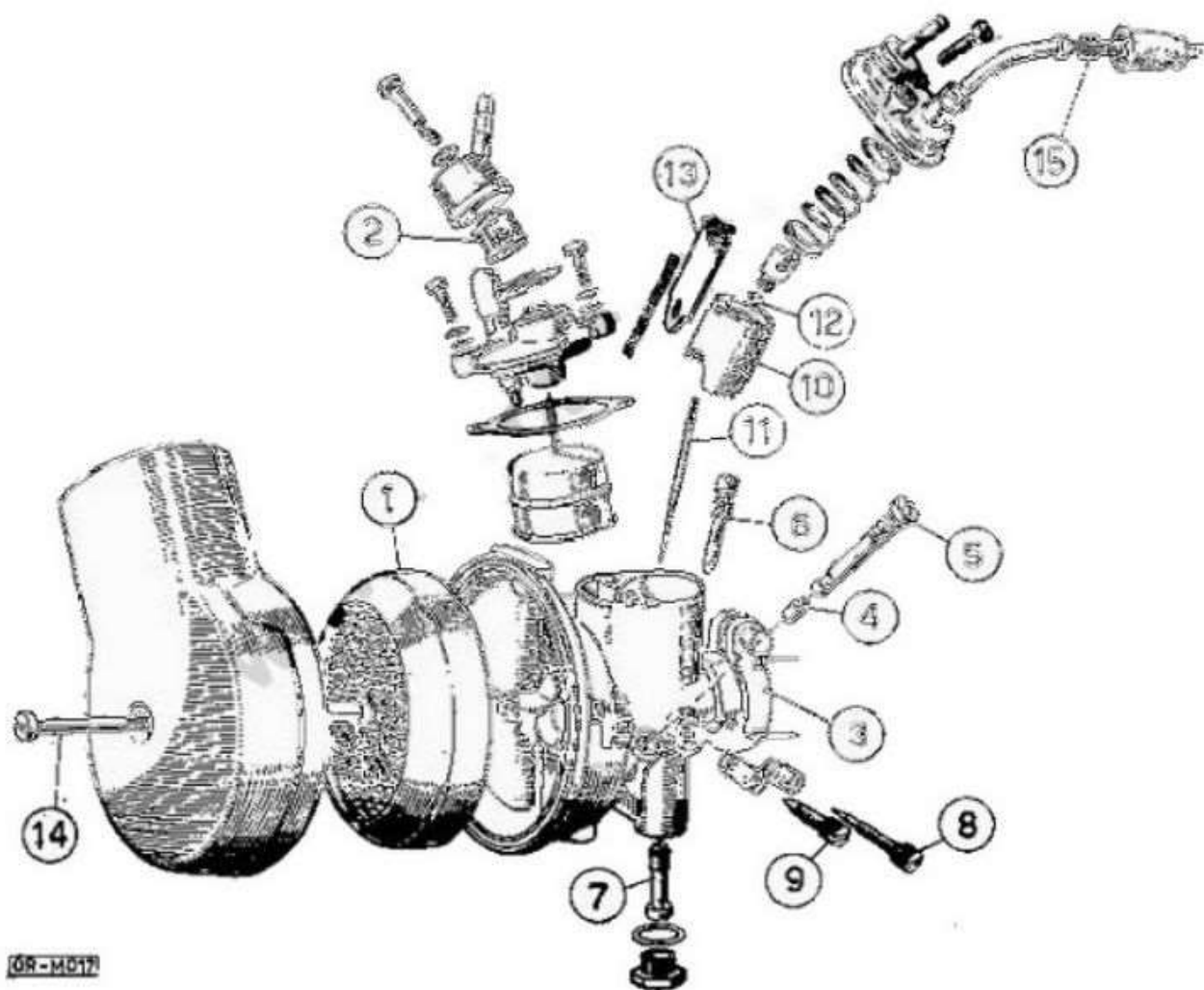
16 Smontaggio e rimontaggio

Per smontare il filtro d'aria ribaltare e togliere la pedana sinistra (vedi par. 9); svitare la vite (14); disimpegnare il filtro dal carburatore e dal manicotto.

Per smontare il carburatore dal motore non è necessario togliere il filtro d'aria: basta disimpegnare quest'ultimo dal manicotto di gomma.

Chiudere il rubinetto del serbatoio e distaccare il tubo di plastica arrivo carburante. Allentare la vite (3) dell'anello di serraggio e rimuovere il carburatore, che rimane vincolato per la trasmissione di comando.

Per il montaggio procedere in senso inverso, facendo attenzione che tutte le guarnizioni siano in buono stato e che la vaschetta del galleggiante risulti verticale quando la macchina ha le ruote a terra e il guidatore seduto in sella.



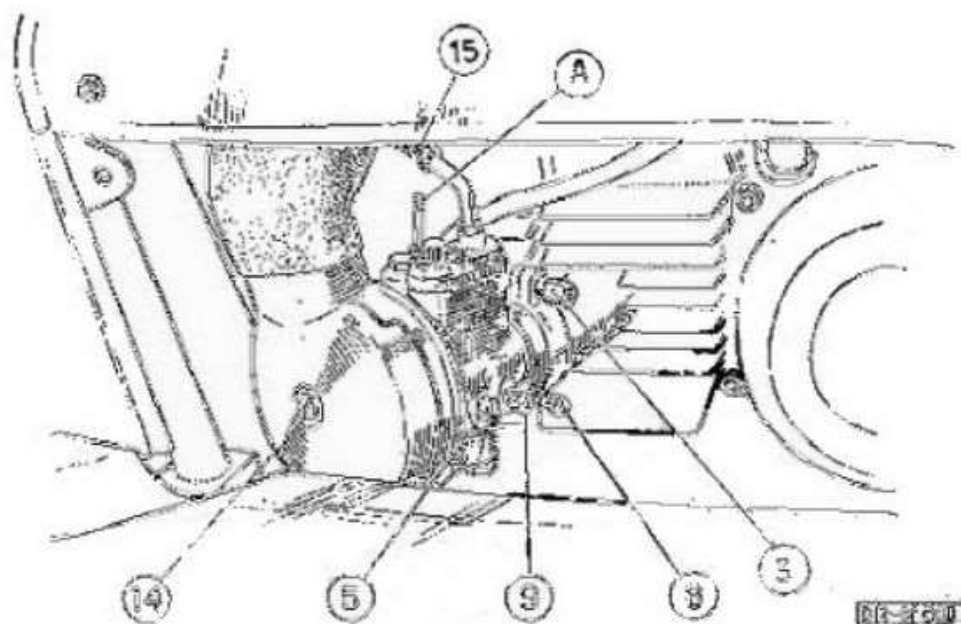
GR-M017

17 L'ordine di smontaggio e di rimontaggio degli organi interni del carburatore è indicato dalla figura.

18 Controllo e regolazione

Lo spillo conico (11) della valvola del gas e il foro calibrato del pulverizzatore (7) non devono presentare tracce visibili di usura. Lo spillo conico deve essere fissato alla seconda tacca dall'alto, secondo la regolazione d'origine, e la vite (8) di regolazione dell'aria al minimo deve essere svitata di circa un giro e mezzo.

Si consiglia di non alterare senza giustificato motivo la regolazione originale del carburatore. Modifiche alla regolazione possono essere richieste da notevoli variazioni di altitudine o della temperatura ambiente.



Regolazione del minimo

Si effettua per mezzo della vite (8) che regola il passaggio dell'aria: questa deve essere svitata per impoverire la miscela, avvitata per arricchirla. La vite (9) serve per regolare la posizione di arresto della valvola del gas: avvitandola la valvola del gas si alza.

Regolazione del massimo

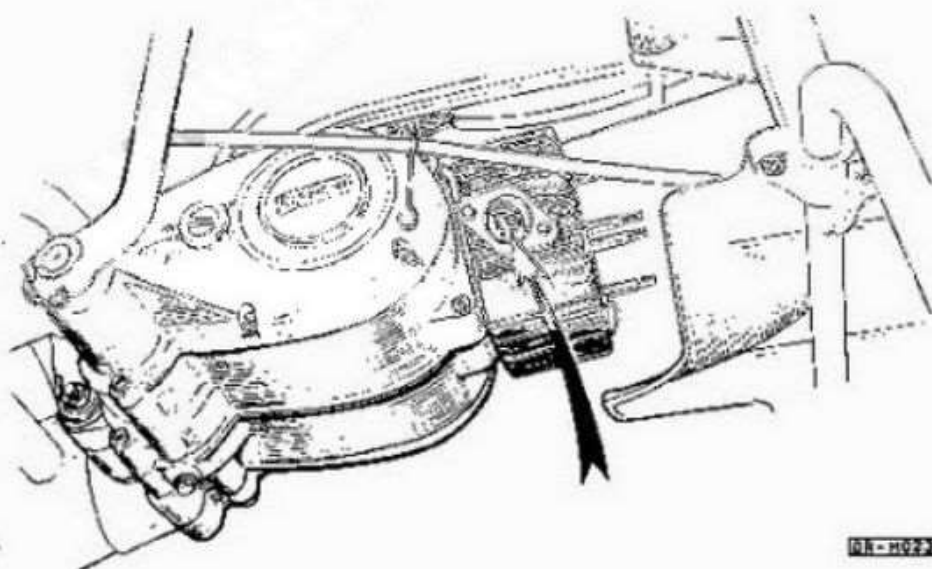
In montagna, oltre i 1500 m di altezza, la carburazione può divenire troppo ricca (motore che diventa pigro e tende a scaldare): si può ridurre di alcune unità la misura del getto e abbassare di una tacca lo spillo conico.

La temperatura dell'aria molto bassa o la pressione atmosferica molto elevata possono rendere la carburazione troppo magra (motore pigro in ripresa, starnuti al carburatore, indizi di surriscaldamento). Convieni allora alzare lo spillo conico di una tacca ed eventualmente aumentare di alcune unità la misura del getto del massimo.

CILINDRO - TESTA - PISTONE - SCARICO

DISINCROSTAZIONE CAMERA DI COMBUSTIONE E SCARICO

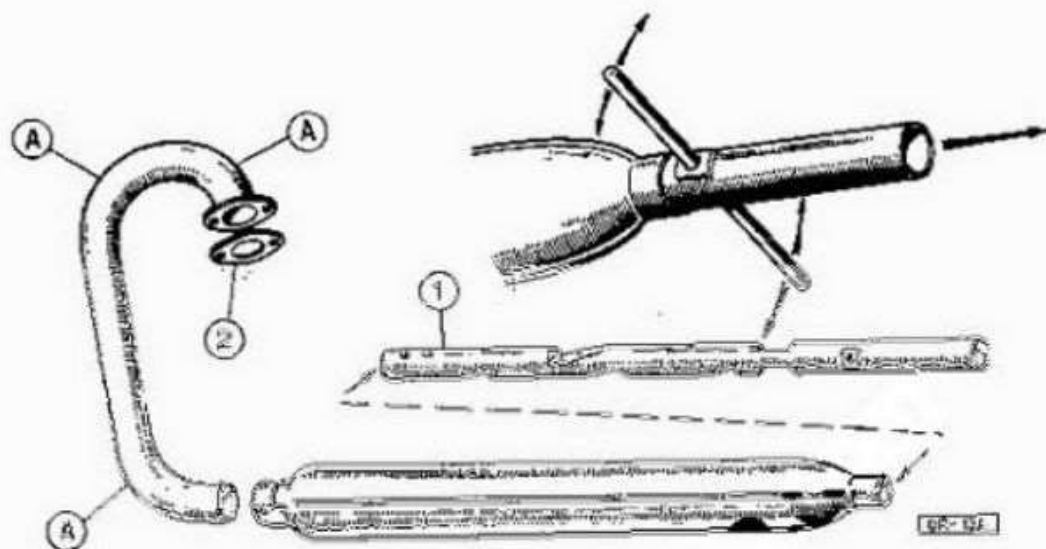
- 19** Smontare le due pedane e il cofano (par. 8-9); rimuovere il carburatore (par. 16); smontare la candela.
- 20** Svitare i dadi dell'attacco del tubo di scarico al cilindro.
Allentare la fascetta di attacco del tubo di scarico al silenziatore.
Togliere il tubo di scarico.
Svitare la vite di attacco del silenziatore al telaio; togliere il silenziatore.
- 21** Svitare i quattro dadi fissaggio testa dopo aver tolto, ove esistano, le due staffe di attacco anteriore motore al telaio; togliere testa e relativa guarnizione.
Pulire l'interno della testa con un raschietto non tagliente.
- 22** Smontare il coperchio del carter lato magnete, svitando le due viti e disimpegnando il manicotto di gomma del copricatena (v. par. 35).
Girare a mano il volano e portare il pistone al p.m.s.
Disincrostare con un raschietto la calotta del pistone, senza insistere troppo nella zona periferica.
Togliere i residui con uno straccio e soffiare con aria compressa.
Girare il volano a mano e portare il pistone al p.m.i.



- 23** Pulire bene con un raschietto la luce di scarico e la relativa imboccatura, facendo però attenzione a non graffiare il pistone.
Togliere i residui con uno straccio e soffiare poi con aria compressa.

Nota - Se si dovesse smontare il cilindro, questa operazione va fatta naturalmente sul cilindro isolato.

24 Rimontare la testa secondo le relative indicazioni del par. 32.



25 Pulire internamente il tubo di scarico, facendo attenzione che le curve (A) risultino completamente sgombrare dalle incrostazioni.

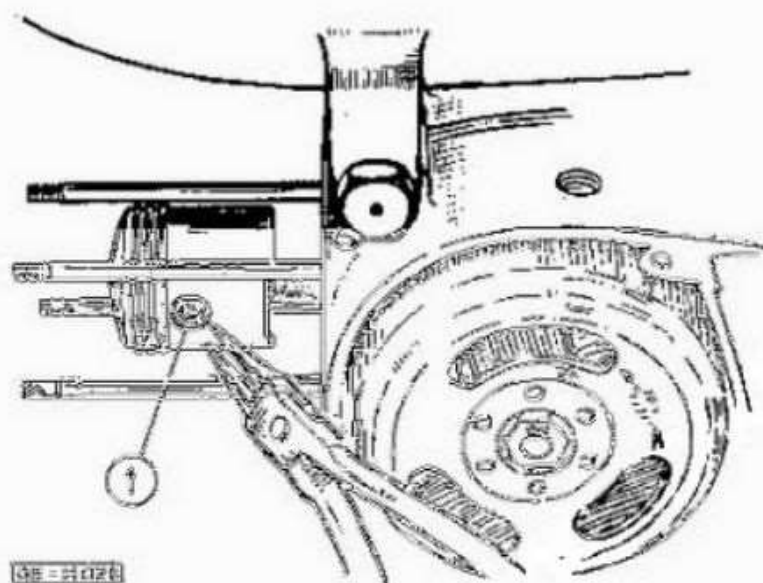
Pulire il silenziatore sfilando il tubo interno (1) con l'aiuto di un'asta metallica. Se deteriorata, sostituire la guarnizione (2).

REVISIONE CILINDRO-PISTONE

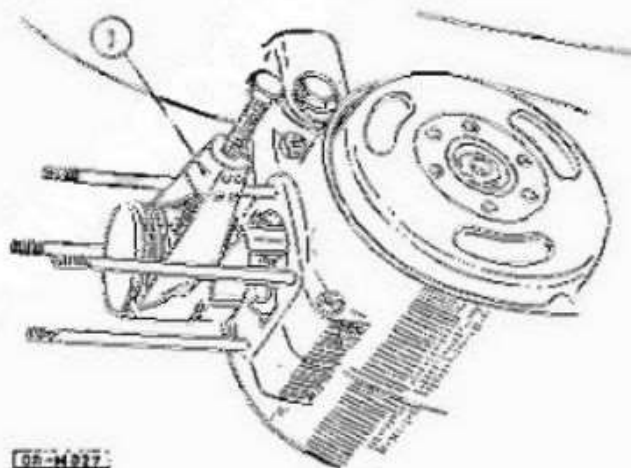
26 Smontaggio

Smontare pedane, cofano, scarico e testa cilindro (v. par. 8-9-20-21).

Sfilare il cilindro dai prigionieri, dopo aver tolto il pedale di comando del freno posteriore.



Togliere gli anellini elastici (1) di ritegno dello spinotto.



27 Sfilare lo spinotto servendosi di una spina di bronzo o di un estraattore a fascia (1).

Se lo spinotto, che in origine è montato a caldo, opponesse una certa resistenza, è necessario scaldare il pistone versando su di esso lentamente acqua bollente o mettendo a contatto del medesimo un grosso saldatoio caldo.

Se si deve rimontare ancora lo stesso pistone con le stesse fasce elastiche segnare la posizione di tutti i pezzi per avere la certezza assoluta di rimontarli tutti nella stessa posizione.

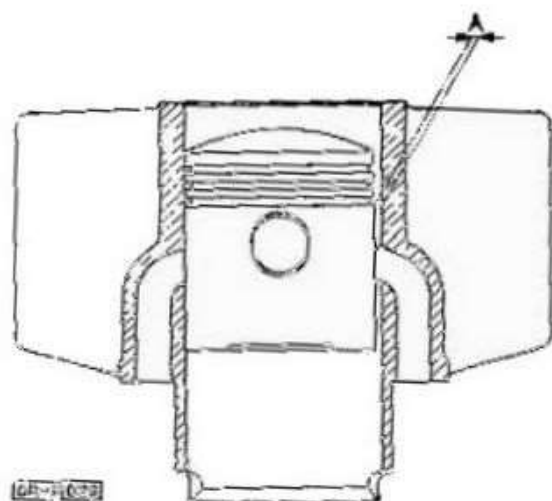
Non lucidare il mantello del pistone; lasciare su di esso la patina formata con l'uso.

28 Controllo

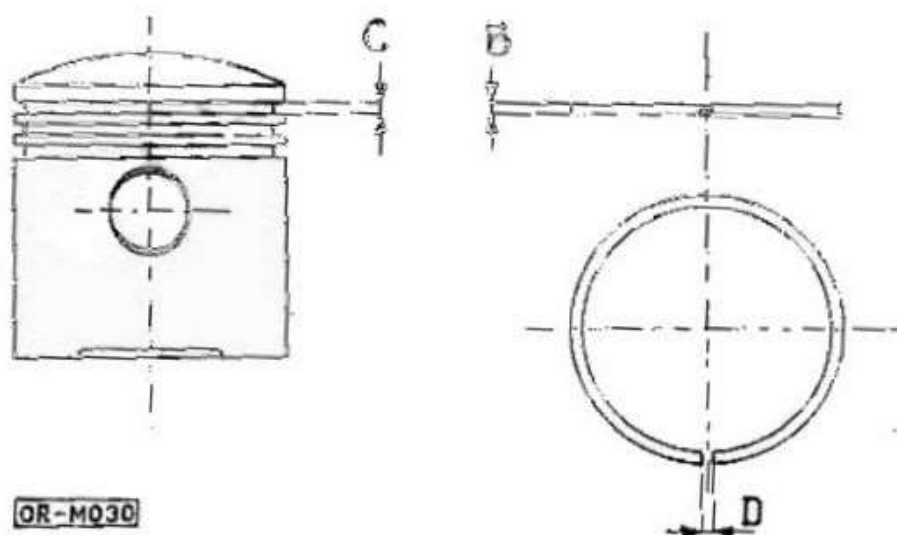
Verificare che tanto la canna del cilindro quanto il mantello del pistone non presentino nè rigature profonde nè tracce di grippaggio. Le fasce elastiche devono essere perfettamente libere nelle loro sedi senza presentare un giuoco eccessivo.

Introdurre nella canna del cilindro una per volta le fasce elastiche spingendole col pistone approssimativamente nelle due posizioni estreme di lavoro; controllare l'apertura del taglio.

Verificare che la canna del cilindro non sia sensibilmente ovalizzata e che non si sia formato un gradino all'estremità superiore.



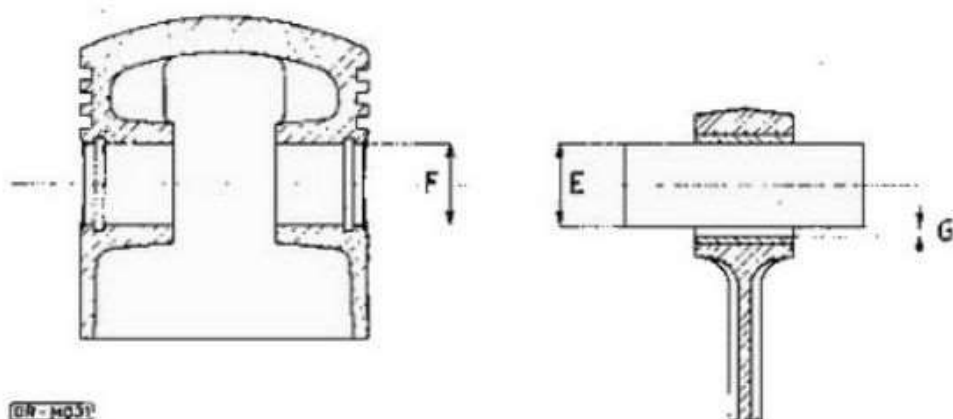
- 29** Il giuoco di montaggio tra cilindro e pistone è di mm 0.09 - 0.110 nel punto (A). Giuoco massimo di usura mm 0.250.



- 30** Lo spessore (B) delle fasce elastiche è di mm. 2. -0.010 -0.022 al montaggio.

L'altezza della gola (C) non deve superare il valore di mm 2.1.

L'apertura del taglio (D) delle fasce elastiche (infilate nel cilindro) deve essere compreso tra mm 0.2 e mm 0.6.



31 Tra il diametro (E) dello spinotto e il diametro (F) della sua sede nel pistone deve esistere, a pezzi nuovi, una interferenza compresa tra mm 0.000 e mm 0.008 - Giuoco massimo di usura mm 0.02.

Tra lo spinotto e la bronzina del piede di biella esiste un giuoco (G) compreso tra mm 0.012 e mm 0.022 - Giuoco massimo di usura mm 0.05.

32 Rimontaggio

Invertire le operazioni descritte ai paragg. 26 e 27.

Usare guarnizioni nuove.

Fare attenzione a imboccare bene le fasce elastiche nel cilindro.

Scaldare il pistone in acqua bollente immediatamente prima di introdurre lo spinotto.

Usare guarnizioni nuova.

Stringere gradatamente i dadi di fissaggio della testa, un poco alla volta ciascuno, passando dall'uno a quello diametralmente opposto e ripetendo il giro più volte. Solo così si garantisce una perfetta tenuta e si evitano deformazioni.

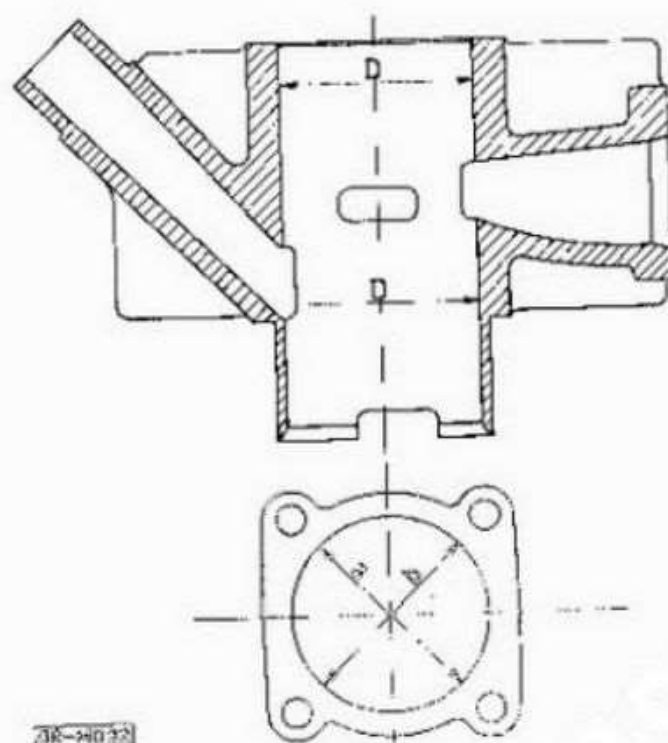
33 Selezione accoppiamento cilindro-pistone

I cilindri e i pistoni vanno accoppiati secondo due classi stabilite in base alle tolleranze di lavorazione. Alla prima classe appartengono i pistoni che sulla calotta non portano nessun contrassegno e che vanno montati nei cilindri con canna avente una tolleranza compresa tra + 0,000 e + 0,0075.

Alla seconda classe appartengono i pistoni che sulla calotta portano il contrassegno + e che vanno montati nei cilindri con canna avente una tolleranza compresa tra + 0,0075 e + 0,015.

I cilindri forniti come ricambio, quando appartengono alla seconda classe, portano il contrassegno + sulla flangia di appoggio testa.

Rialesatura cilindro



34 Dovendo rialesare il cilindro, occorre controllare con calibro micrometrico che il diametro D della canna, risponda ai seguenti valori:

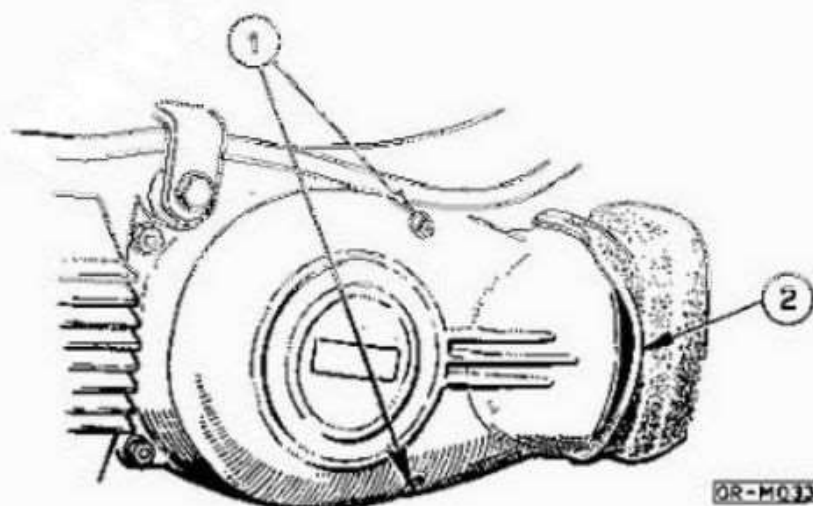
1° rialesatura $D = \text{mm } 48,2 \pm 0,015$

2° rialesatura $D = \text{mm } 48,4 \pm 0,015$

3° rialesatura $D = \text{mm } 48,6 \pm 0,015$

Tale misura deve essere effettuata nelle zone indicate e secondo le frecce a-b.

LATO SINISTRO MOTORE



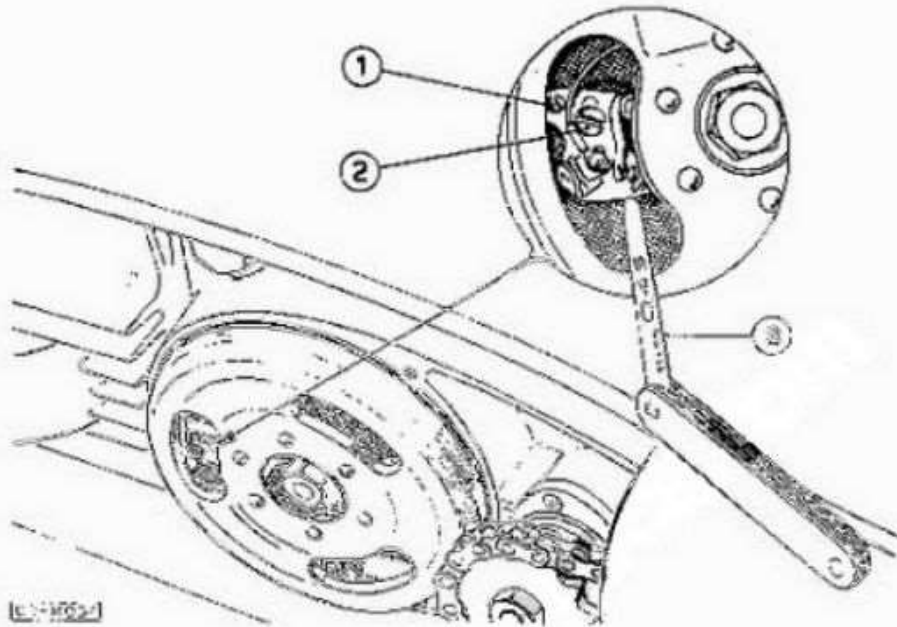
35 Per raggiungere le parti che si trovano sotto il coperchio laterale sinistro del motore (magnete-volano, pignone catena) occorre:

Smontare le due viti (1) che fissano il coperchio sinistro del motore, spingere indietro con le mani o con l'aiuto di un cacciavite il soffiello di gomma (2) del copricatena. Togliere il coperchio.

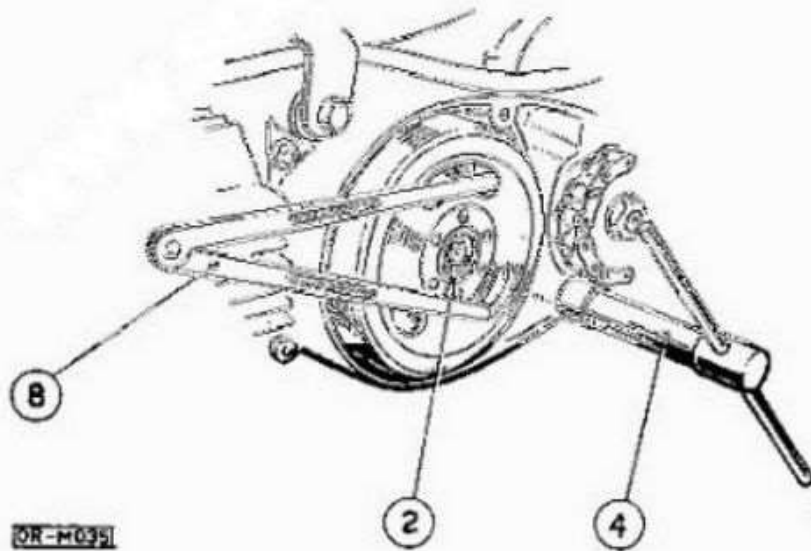
MAGNETE VOLANO

36 Regolazione contatti rottore

Rimuovere pedane, cofano e coperchio lato sinistro (v. par. 8-9-35).
La distanza prescritta è di mm 0.45 a tutta apertura.

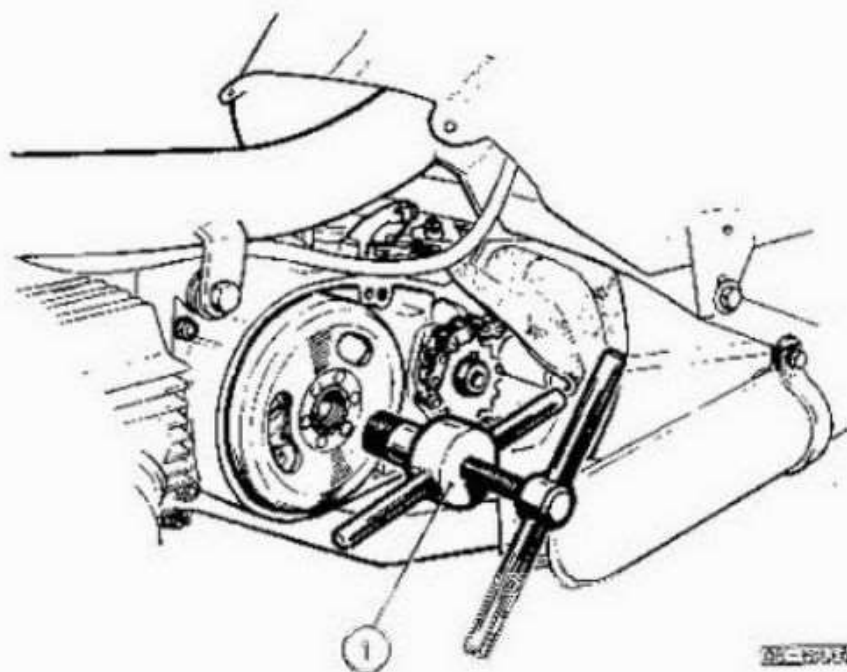


La regolazione si effettua allentando la vite di bloccaggio (2) del contatto fisso e spostando di quanto è necessario quest'ultimo mediante l'eccentrico (1), che si farà girare mediante un cacciavite.



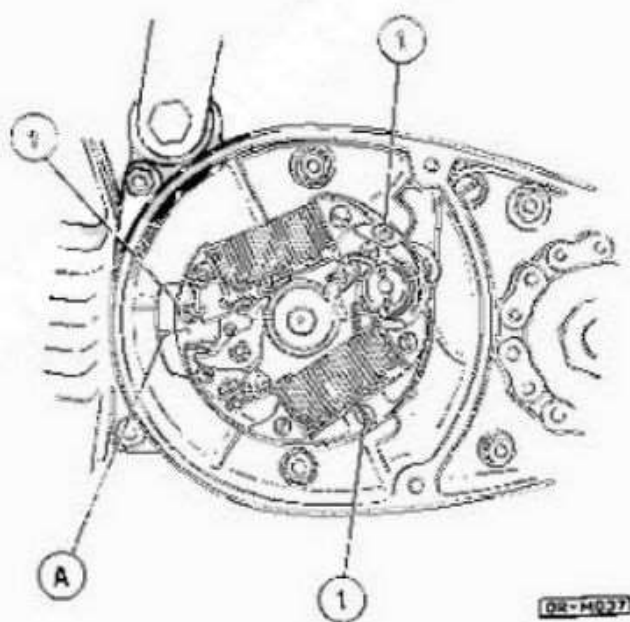
37 Smontaggio

Rimuovere pedane, cofano e coperchio lato sinistro (v. par. 8-9-35).
Tener fermo il volante con la chiave a forchetta (8).
Svitare il dado centrale (2) con la chiave a tubo da mm 14 (4).



38

Sfilare dall'albero il volano con l'estrattore (1 - filett. mm 22 x 1).
Staccare i cavetti dalla morsettiera sul telaio (v. par. 58).



39

Fare due segni di riferimento (A), uno sulla piastra porta-bobine, l'altro sul carter, per poter rimontare esattamente la piastra nella posizione primitiva, semplificando così la messa in fase dell'accensione.

Togliere la piastra porta-bobine svitando le tre viti di fissaggio (1).

34

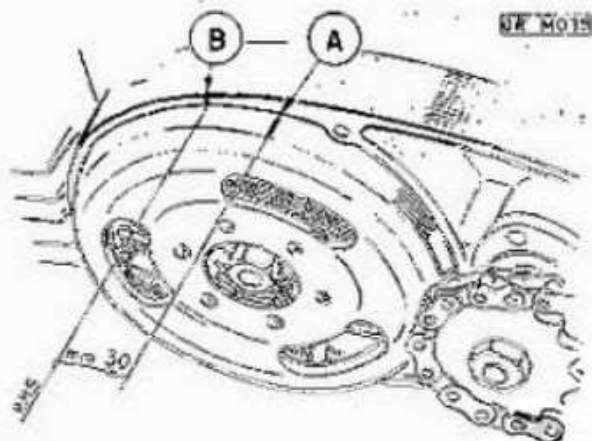
40 Rimontaggio - Messa in fase dell'accensione

Se sono stati fatti i segni di riferimento indicati al par. 39, basta invertire le operazioni descritte per lo smontaggio, avendo cura di far corrispondere i detti segni con precisione.

Se i riferimenti non esistono si procederà come segue:

Montare la piastra porta-bobine senza stringere le viti di fissaggio.

Montare il volano con la chiavetta, curando che sia bene al suo posto, ma senza stringere.



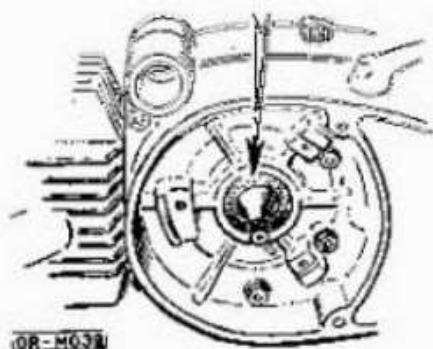
Regolare la distanza del ruttore a mm 0.45 a tutta apertura (v. par. 36).

Portare il pistone al p.m.s., fare due segni di riferimento con la matita, uno sul volano (A), l'altro sul carter (B).

Ruotare all'indietro (in senso orario) il volano finchè i due segni di riferimento siano distanti tra loro di mm 30: in questo punto esattamente i contatti del ruttore devono cominciare ad aprirsi.

Per ottenere questa condizione, spostare di quanto è necessario la piastra portabobine.

SOSTITUZIONE ANELLO TENUTA ALBERO MOTORE LATO MAGNETE

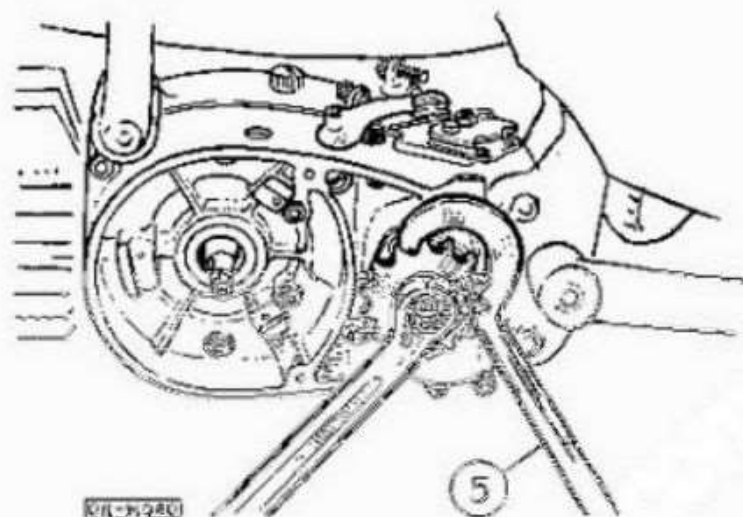


41 Dopo avere smontato il magnete volano (v. da par. 37 a par. 39), questo anello può essere sostituito tirandolo fuori dalla sua sede con un gancio e mettendone al suo posto uno nuovo (vedere avvertenze, par. 4).

La faccia esterna dell'anello deve rimanere in piano con la faccia esterna della sua sede.

SOSTITUZIONE PIGNONE CATENA

- 42** Rimuovere pedane, cofano, coperchio sinistro (v. par. 8-9-35).
Aprire la maglia di giunzione della catena e assicurare le due estremità della catena stessa per poterle riprendere facilmente.



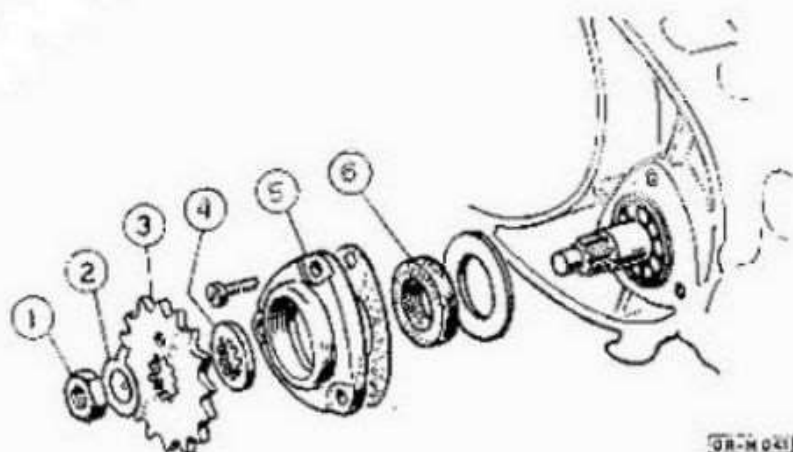
Raddrizzare il lembo piegato della rondella di sicurezza (2) del dado fissaggio pignone (v. figura del paragrafo seguente).

Tenere fermo il pignone con la chiave a gancio (5), svitare il dado con una chiave da mm 19.

Il pignone viene così tolto e sostituito.

Ricordare di mettere a posto bene la rondella di sicurezza e di piegare un lembo sulla faccia del dado.

SOSTITUZIONE ANELLO TENUTA ALBERO USCITA CAMBIO



- 43** Se si notassero perdite di olio in questo punto, dopo avere smontato il pignone catena (3) e il suo disco di spessore (4) sottostante, si può togliere il coperchietto (5) che è fissato al carter con tre viti e sostituire l'anello di tenuta olio (6) in esso contenuto.

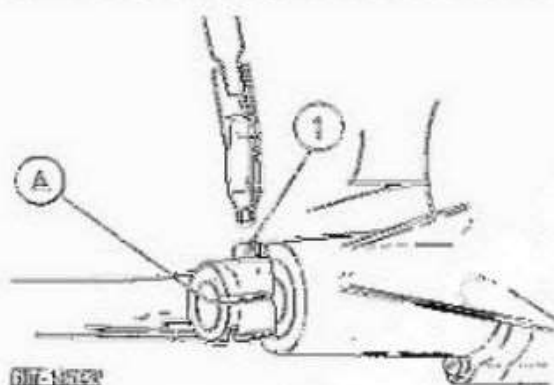
LATO DESTRO MOTORE

- 44** Per raggiungere le parti che si trovano sotto il coperchio destro del motore (trasmissione primaria, frizione, molla richiamo avviamento) occorre:
Smontare le due pedane e il cofano (v. par. 8-9).
Smontare la pedivella di avviamento (v. par. 45).
Scaricare l'olio contenuto nella scatola trasmissione-cambio (v. par. 48).

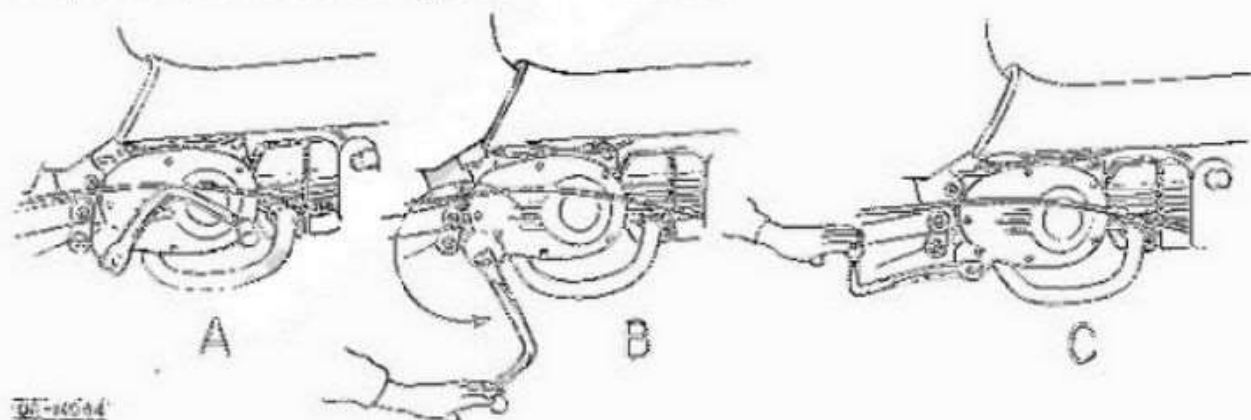
PEDIVELLA AVVIAMENTO

45 Smontaggio

Svitare con chiave a esagono maschio da mm 5 la vite (1) di chiusura del morsetto; sfilare la pedivella dall'albero, preferibilmente dopo averne segnato la posizione di calettamento, ad es. con un punto di bulino in (A).



Non far girare in avanti la pedivella oltre la posizione di riposo e molla scarica: questa potrebbe danneggiarsi facilmente.



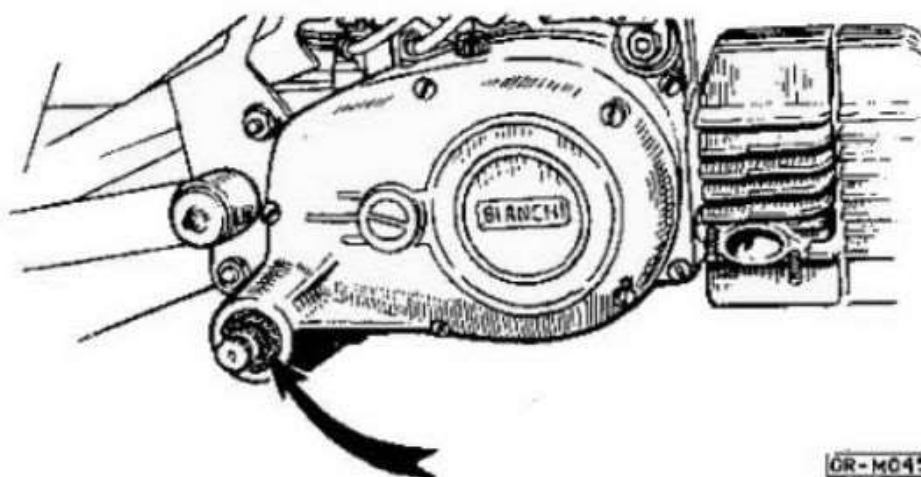
46 Rimontaggio

La figura A indica la posizione in cui la pedivella va infilata sull'albero, con la molla di richiamo scarica.

Infilare provvisoriamente la pedivella sull'albero nella posizione indicata; farla quindi girare a mano nel senso normale di avviamento e controllare (fig. B) che il pedicino di gomma giunga facilmente sotto la verticale dell'albero e oltrepassi un po' questo punto.

Controllare pure che, sotto il richiamo della molla, il braccio della pedivella rimanga spinto verso l'alto quando si trova in posizione orizzontale (fig. C).

All'occorrenza spostare la posizione di uno o due denti e, raggiunta la posizione voluta, calettare bene la pedivella, bloccandola infine con la sua vite.



OR-M045

47 Se si notassero perdite di olio, l'anello può essere sostituito dall'esterno, dopo aver smontato la pedivella (vedi paragrafo precedente).

L'anello guasto può essere tolto facilmente dalla sua sede con l'aiuto di un piccolo gancio.

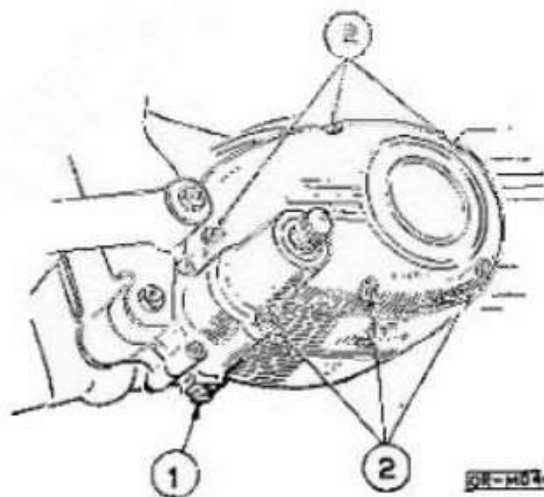
Nel mettere a posto l'anello nuovo, fare molta attenzione per non danneggiare il labbro di tenuta contro le scanalature dell'albero.

FRIZIONE

48 Smontaggio

Smontare le due pedane e il cofano (v. par. 8-9).

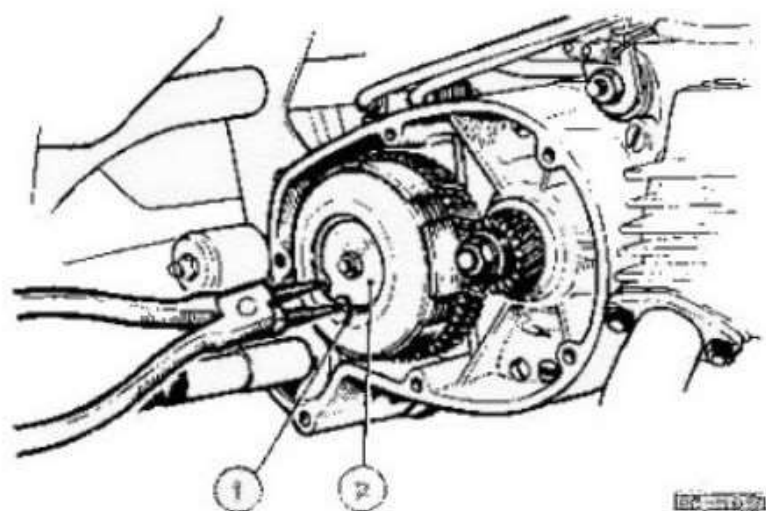
Smontare la pedivella di avviamento (v. par. 45).



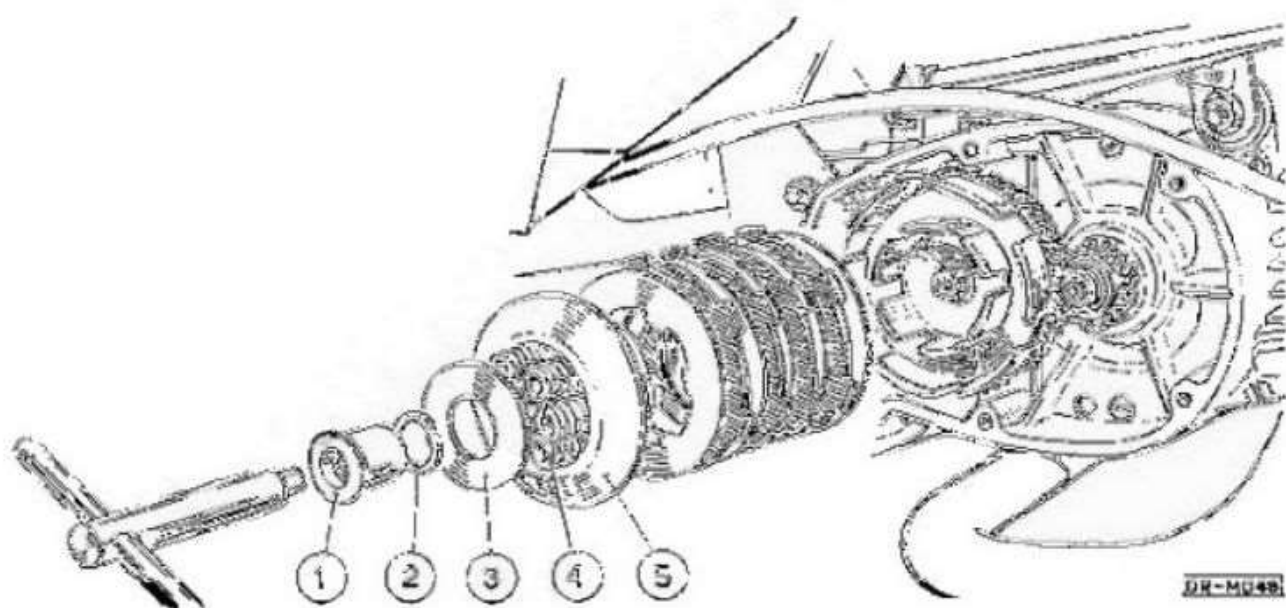
OR-M046

Scaricare l'olio contenuto nella scatola cambio-trasmissione, svitando l'apposita tappa (1). E' utile tenere poi sotto il motore un recipiente per raccogliere le gocce d'olio.

Smontare il coperchio lato destro dopo aver svitato le viti di fissaggio (2). Fare attenzione a non guastare l'anello di tenuta olio dell'albero avviamento.

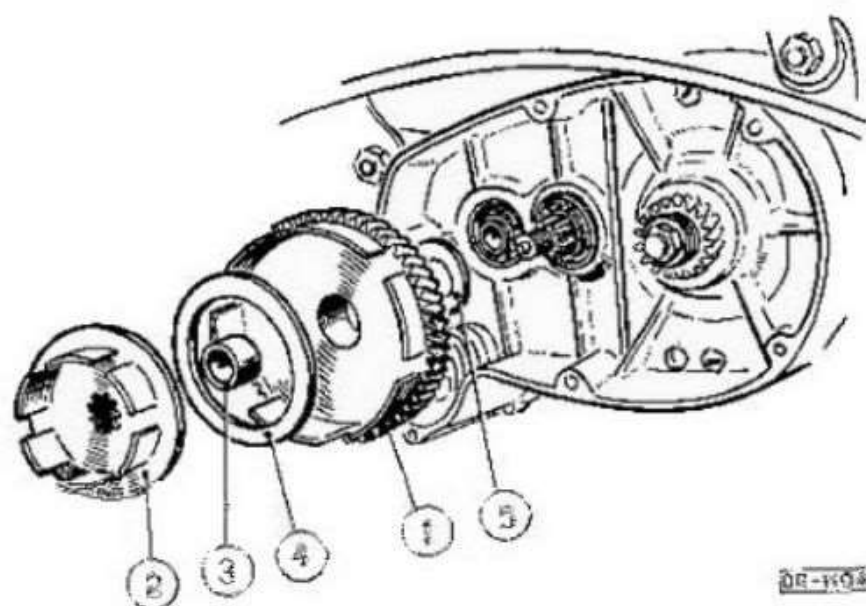


- 49** Togliere l'anello elastico (1) di chiusura della frizione e con esso il piattello centrale (2) col grano di regolazione.



- 50** Bloccare gli ingranaggi della trasmissione primaria inserendo tra i loro denti una spina di ottone e svitare con una chiave a esagono maschio da mm 10 il dado centrale (1). Escono il disco spingimolle (3), le sei molle (4), la rondella (2), il bicchiere spingidischi (5) e il pacco dei dischi (5 in acciaio e 4 in materia plastica).

Si possono così cambiare i dischi che apparissero consumati (spessore minimo totale del pacco mm 19,5) e le molle che fossero indebolite (lunghezza minima della molla scarica mm 21,5).



00-10000

51 Il tamburo esterno con la corona dentata (1) viene **sfilato** normalmente a mano dall'albero del cambio, facendogli spingere davanti a sé il manicotto (2) di guida dei dischi condotti.

Si possono così sostituire, in caso di necessità, la bronzina flottante (3), l'anello di bronzo (4) e la rondella di rasamento tamburo (5).

52 Rimontaggio

Invertire le operazioni di smontaggio, cercando di rimettere a posto tutti i pezzi nel loro ordine. Il manicotto (2 - vedi figura del paragrafo precedente) di guida dei dischi condotti può essere calzato sull'albero con leggeri colpi di mazzuolo.

Nel rimontare il coperchio fare attenzione che la relativa guarnizione sia in ottimo stato, altrimenti sostituirla con una nuova. Le superfici di appoggio devono essere pulitissime, altrimenti si verificheranno perdite di olio.

Rifornire il cambio con la prescritta dose di olio (cm³ 370 ca)

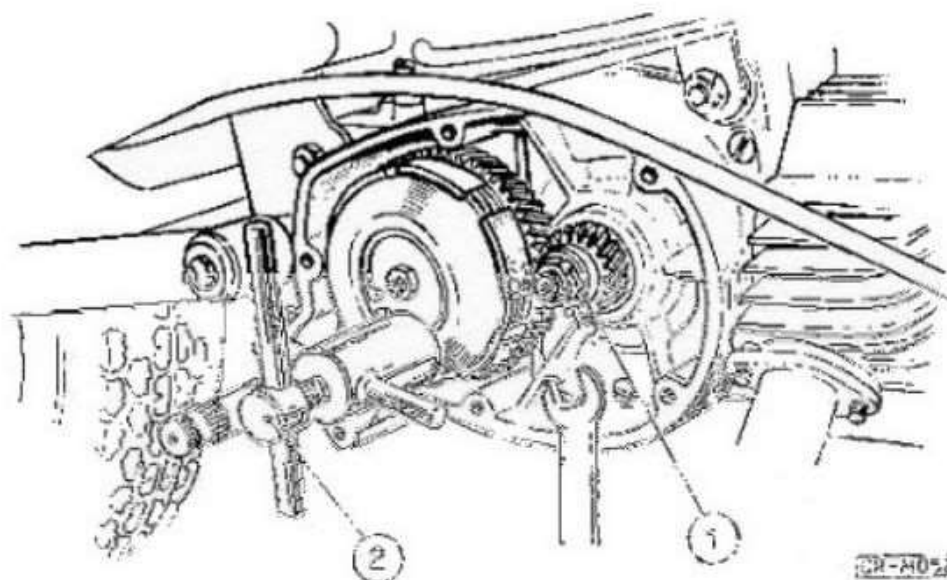
53 Regolazione

Vedere quanto spiegato al paragrafo 12.

PIGNONE MOTORE

54 Smontaggio

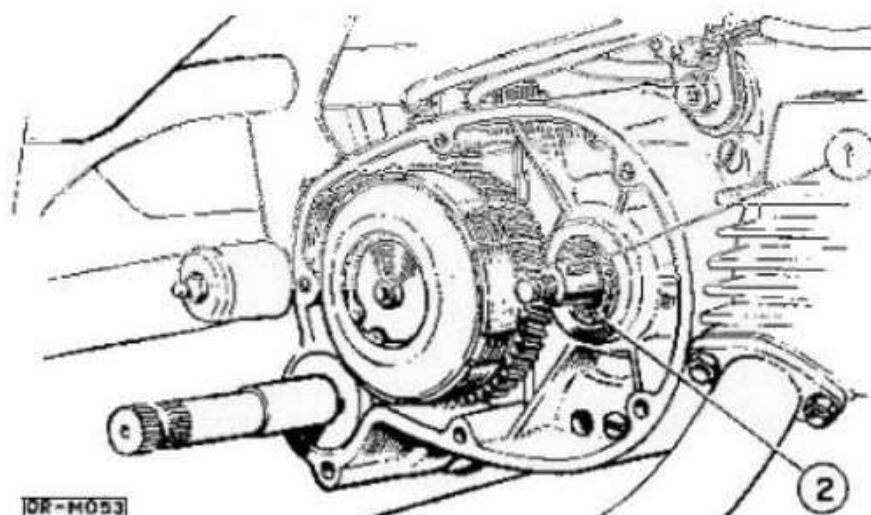
Smontare il coperchio destro motore come indicato per la frizione (par. 48).



Bloccare gli ingranaggi della trasmissione primaria, inserendo tra i denti una spina di ottone.

Svitare il dado (1) sull'albero motore: togliere il pignone con l'estrattore (2 - filetto mm 24 x 1).

SOSTITUZIONE ANELLO TENUTA ALBERO MOTORE LATO TRASMISSIONE



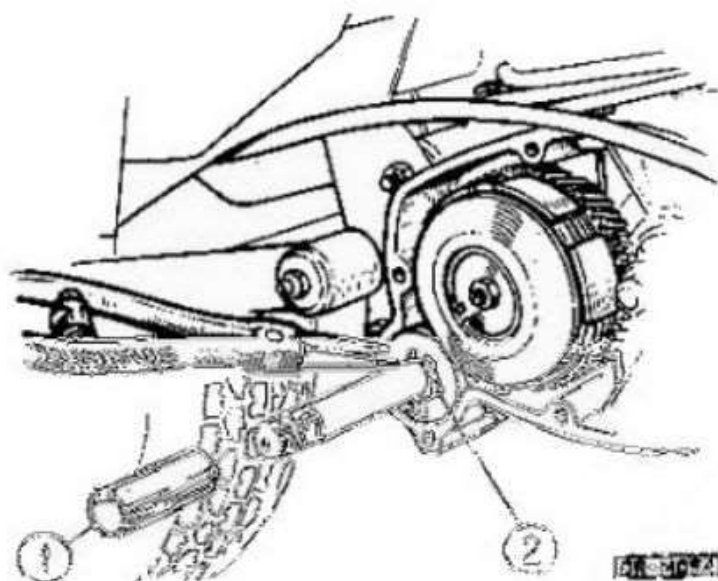
55 Dopo aver smontato il pignone motore (v. paragrafo precedente) e tolta la relativa chiavetta (1), l'anello di tenuta (2) può essere tolto con l'aiuto di un piccolo gancio e sostituito con un anello nuovo.

La faccia esterna dell'anello deve rimanere in piano con la faccia esterna della sua sede.

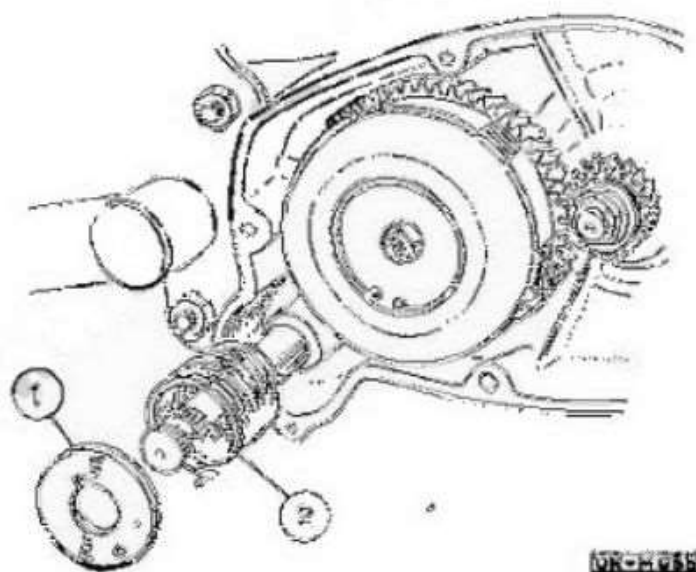
SOSTITUZIONE MOLLA AVVIAMENTO

56

Smontare il coperchio destro motore come indicato per la frizione (par. 48).



Sfilare il distanziatore (1) sull'albero avviamento.
Togliere l'anello elastico (2).



57

Tirare fuori con un gancio il disco (1) di ancoraggio della molla e quindi la molla (2).

Inserire una molla nuova e invertire le operazioni descritte per lo smontaggio.

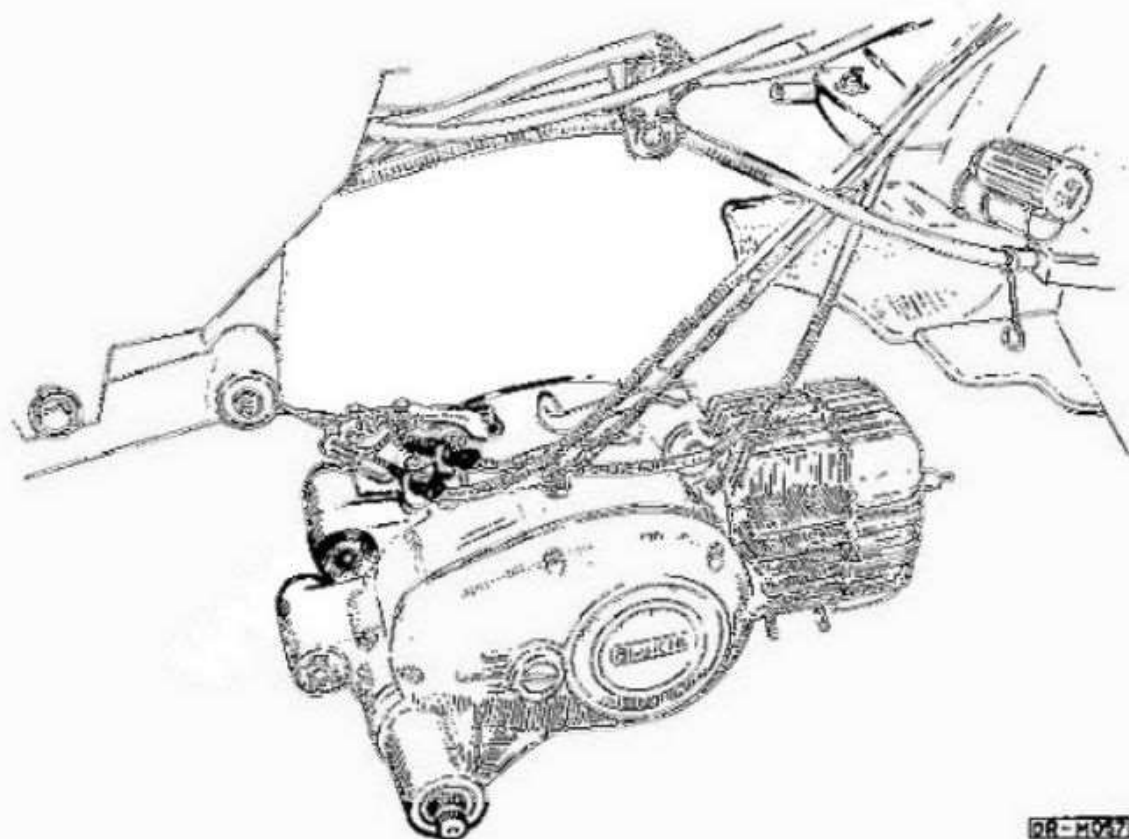
Capitolo Quarto

MOTORE

OPERAZIONI CHE RICHIEDONO LO SMONTAGGIO
DEL MOTORE DAL VEICOLO

RIMONTAGGIO DEL MOTORE SUL VEICOLO

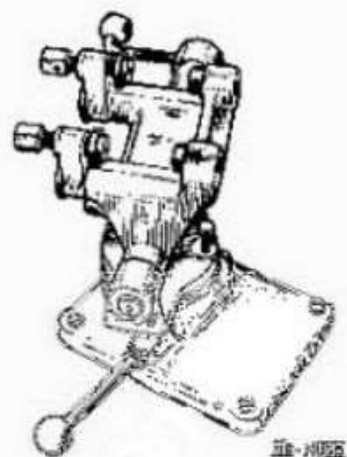
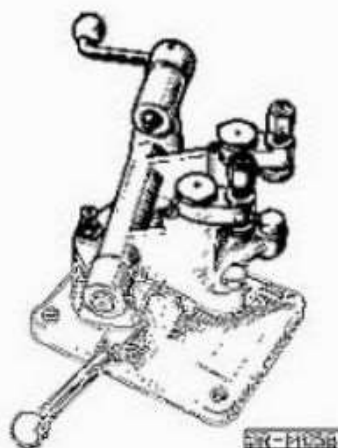
- 59** Ripetere in senso inverso le operazioni di montaggio (par. 58) tenendo presente di effettuare per prima cosa il collegamento e la regolazione delle trasmissioni flessibili, controllando subito dopo il corretto funzionamento dei comandi della frizione e del cambio. Eventuali regolazioni (v. par. 12-13-90) risultano assai più agevoli se il motore non è stato fissato ancora al telaio.



RR-M027

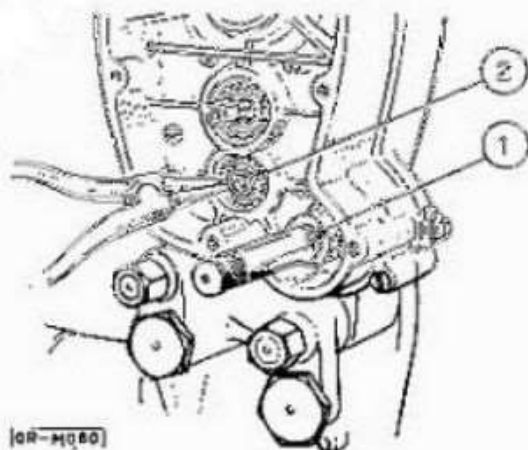
SMONTAGGIO DEL BLOCCO MOTORE - CAMBIO

- 60** Per lavorare sul motore isolato è consigliabile servirsi dell'apposito supporto, orientabile in tutti i sensi, che viene fornito su richiesta dalla Bianchi.



Tenendo il motore appoggiato sul fianco sinistro, smontare il coperchio destro (v. par. 44) e scaricare quindi tutto l'olio rovesciando il motore stesso sulla destra. Svitare il tappo inferiore di scarico per completare lo svuotamento (v. paragrafo 48).

- 61** Montare il motore sul supporto.
Smontare la frizione (v. par. 48-49-50).
Smontare gli ingranaggi della trasmissione primaria (v. par. 51 e 54). Togliere la chiavetta del pignone motore.
Smontare la molla richiamo avviamento (v. par. 56).

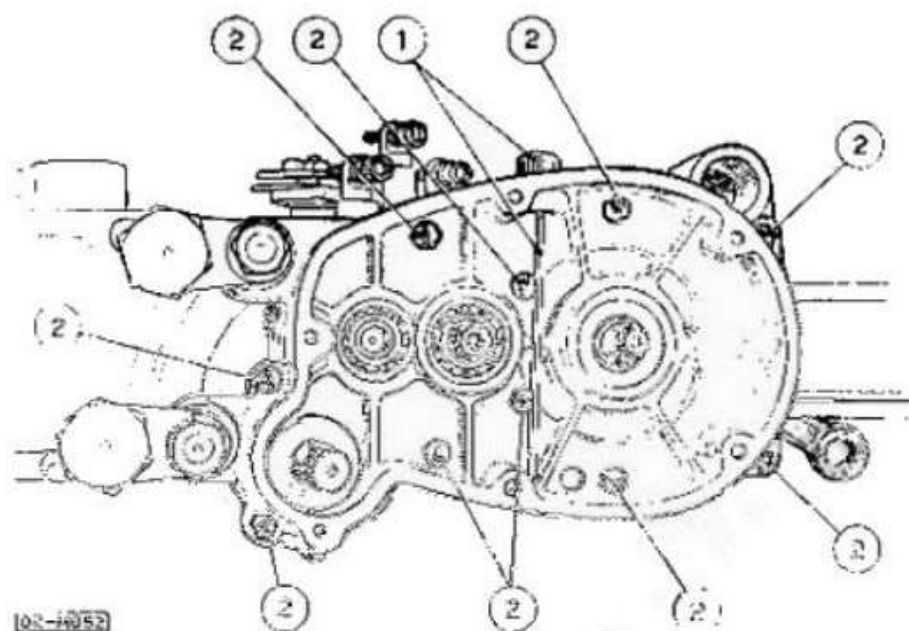


- 62** Togliere con una pinza il grano (1) dell'albero avviamento.
Togliere l'anello elastico (2) che trattiene l'albero condotto del cambio nel suo cuscinetto a sfere.
Smontare il magnete volano (v. par. 37). Togliere la chiavetta.
Smontare il pignone della catena (v. par. 42).

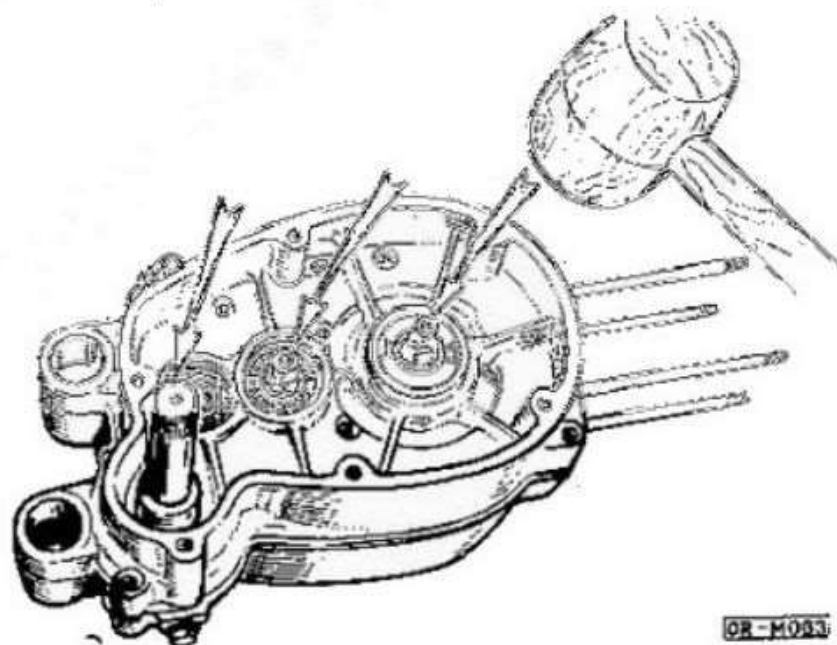
63 Smontare il coperchietto con l'anello tenuta olio sull'albero del pignone (v. par. 43). Questa operazione non è strettamente necessaria, ma serve a facilitare il successivo rimontaggio dell'albero condotto del cambio.

Smontare la testa (v. par. 21).

Smontare il cilindro e il pistone (v. par. 26).



64 Svitare e togliere il tappo di rifornimento olio (1) con l'astina di livello. Svitare le dieci viti (2) che tengono uniti i due semicarter. Togliere il motore dal supporto. Mettere il cambio in posizione di prima velocità.



65 Aprire il carter battendo leggeri colpi di mazzuolo alternativamente sulla testa dell'albero motore, sulla testa dell'albero conduttore del cambio e sulla testa dell'albero di avviamento, sul lato destro del motore. Mentre il carter si apre, il comando del cambio si sposta oltre la posizione della terza velocità; cercare di assecondarne il movimento.

66 Tenere il motore coricato sul lato sinistro, in modo che i rulli dei cuscinetti degli alberi del cambio che si trovano su questo lato rimangano nelle loro sedi e non cadano fuori. Togliere anche i rulli dai cuscinetti.

Togliere subito i pattini della forcella comando marce perchè non cadano. Lasciare preferibilmente in posto la forcella.

67 L'albero motore rimane nel semicaratter sinistro, gli alberi del cambio rimangono nel semicaratter destro; tutti vengono sfilati dai loro cuscinetti con leggeri colpi di mazzuolo.

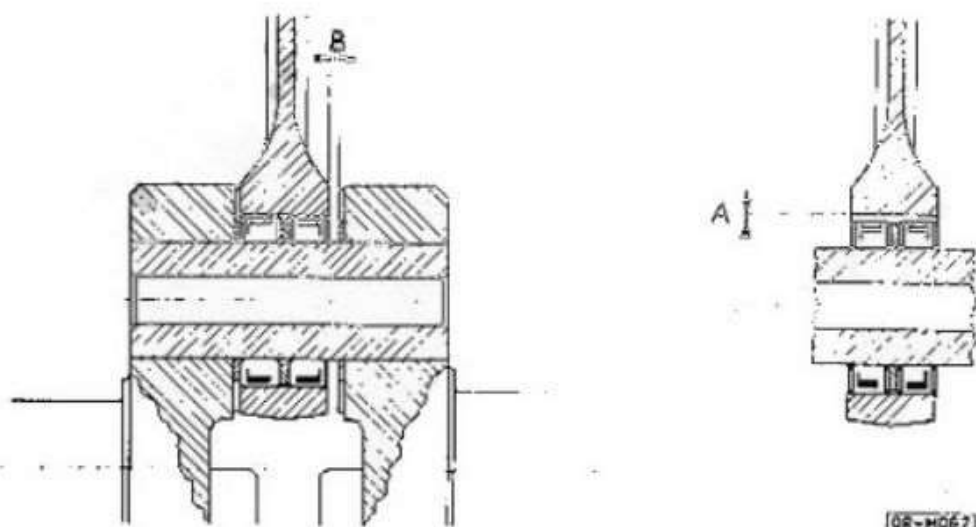
PARTI INTERNE DEL BLOCCO MOTORE

CUSCINETTI

68 In caso di sostituzione, tenere presente che tutti i cuscinetti e gli anelli dei rulli vanno sempre smontati e rimontati a caldo, compresi quelli che sono mantenuti in sede da anelli elastici da ambo i lati (v. Avvertenze par. 5).

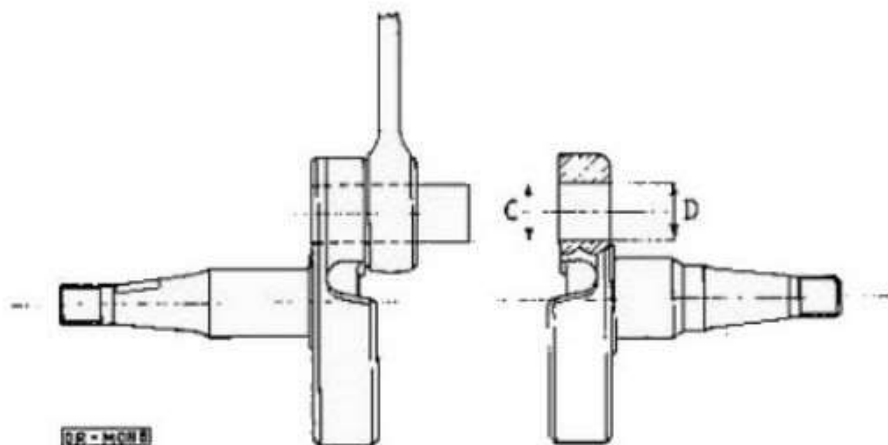
ALBERO MOTORE

69 Eventuali riparazioni al cuscinetto di testa di biella dovranno essere fatte presso la « Bianchi » o presso una officina specializzata in questo genere di lavoro.

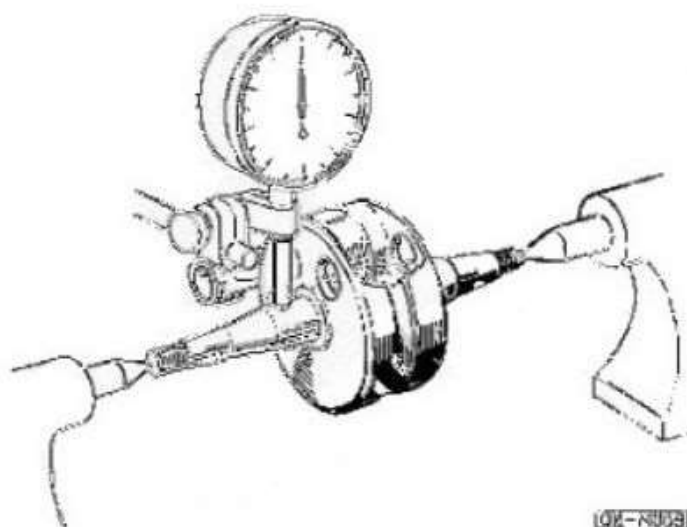


Verificare comunque che il giuoco radiale (A) del cuscinetto di testa di biella non sia superiore al valore di mm 0,05 (a pezzo nuovo mm 0,007 ÷ 0,037).

Verificare che il giuoco assiale (B) dello stesso cuscinetto non ecceda il valore di mm 0,35 (a pezzo nuovo mm 0,05 ÷ 0,25).

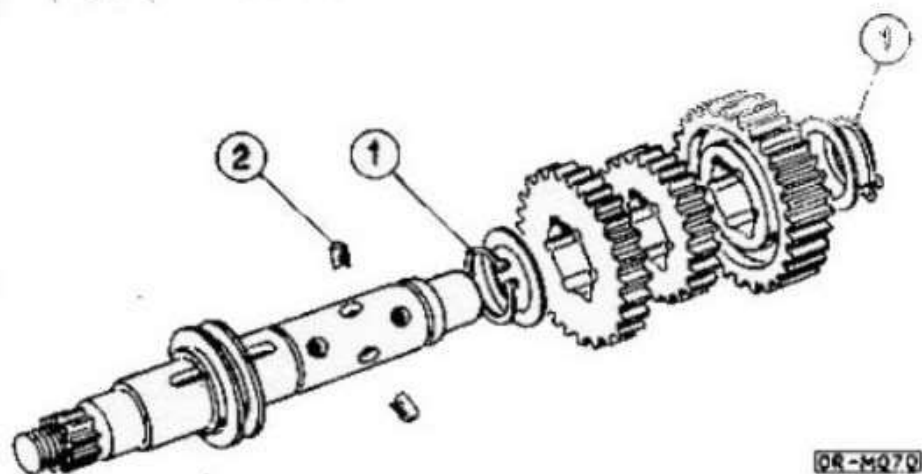


- 70** In caso di smontaggio dell'albero motore, verificare che tra il perno di manovella (C) e le sue sedi (D) nelle spalle esista una interferenza di bloccaggio di mm $0,059 + 0,074$.

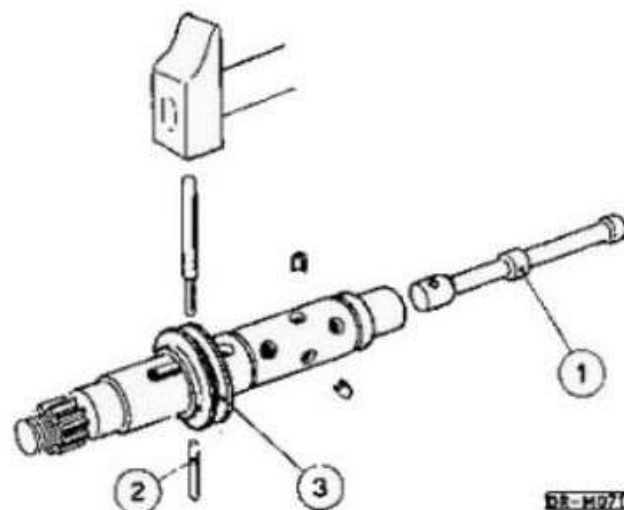


- 71** Verificare che l'albero motore sia bene allineato: il disassamento non deve eccedere il valore di mm 0,02 letti sul comparatore.

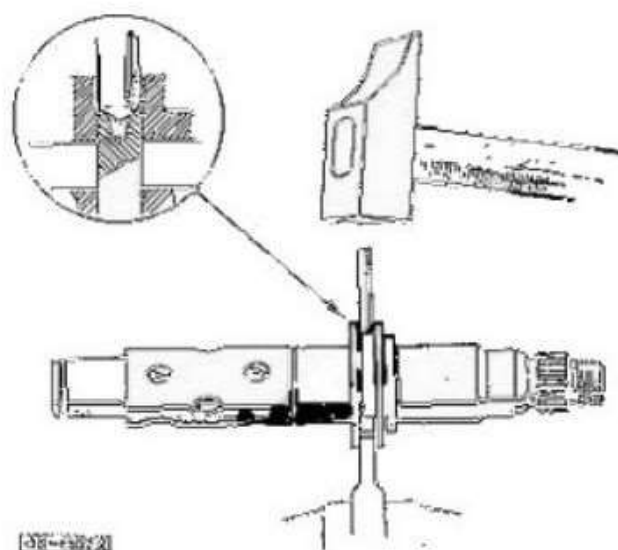
ALBERO CONDOTTO CAMBIO



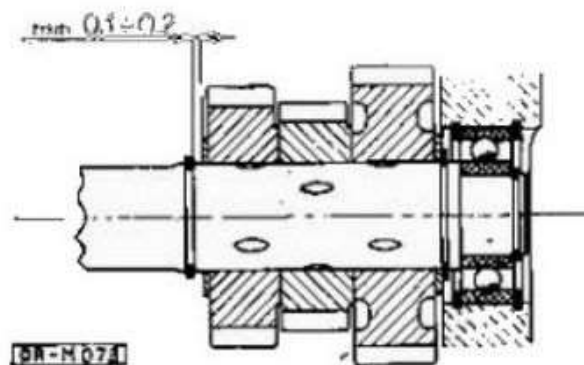
- 72** Per sfilare gli ingranaggi, togliere gli anelli elastici (1) che li trattengono sull'albero, togliere i nove puntalini (2) innesto marce.



- 73** Per sfilare l'alberino (1), spingere fuori con cacciaspine e martello la spina (2) di unione alberino e collare di comando (3).

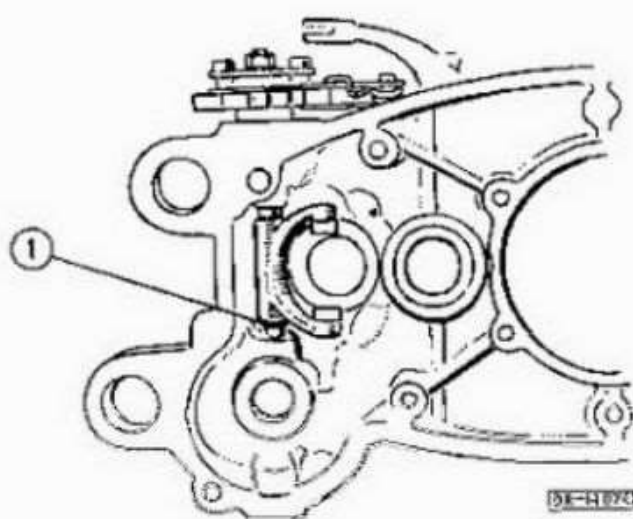


- 74** Nel rimontare l'alberino espansione puntalini, usare una spina nuova. Cianfrinare ambo le estremità della spina battendo su un punzone conico appoggiato sull'orlo degli appositi fori, fare attenzione che la spina sia bloccata sicuramente, che le sue estremità non sporgano dal fondo del canale del collare e non possano toccare i pattini della forcella di comando.

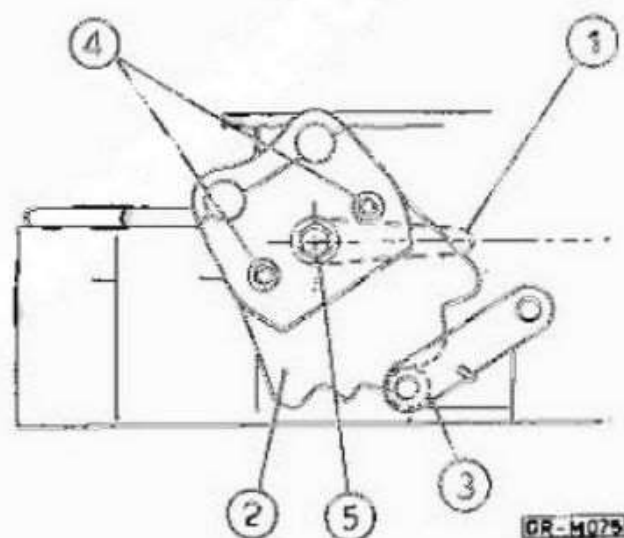


- 75** Il pacco degli ingranaggi deve presentare un giuoco di mm 0,1 + 0,2 tra le due rondelle di spallamento. Per regolare il giuoco, le dette rondelle vengono fornite nello spessore di mm 1 e mm 0,9.

FORCELLA COMANDO CAMBIO



- 76** Generalmente non richiede revisioni ed è bene lasciarla al suo posto. Se invece fosse necessario smontarla, basta togliere l'anello elastico (1) che si trova all'estremità inferiore dell'alberino, sfilando poi quest'ultimo dall'alto.

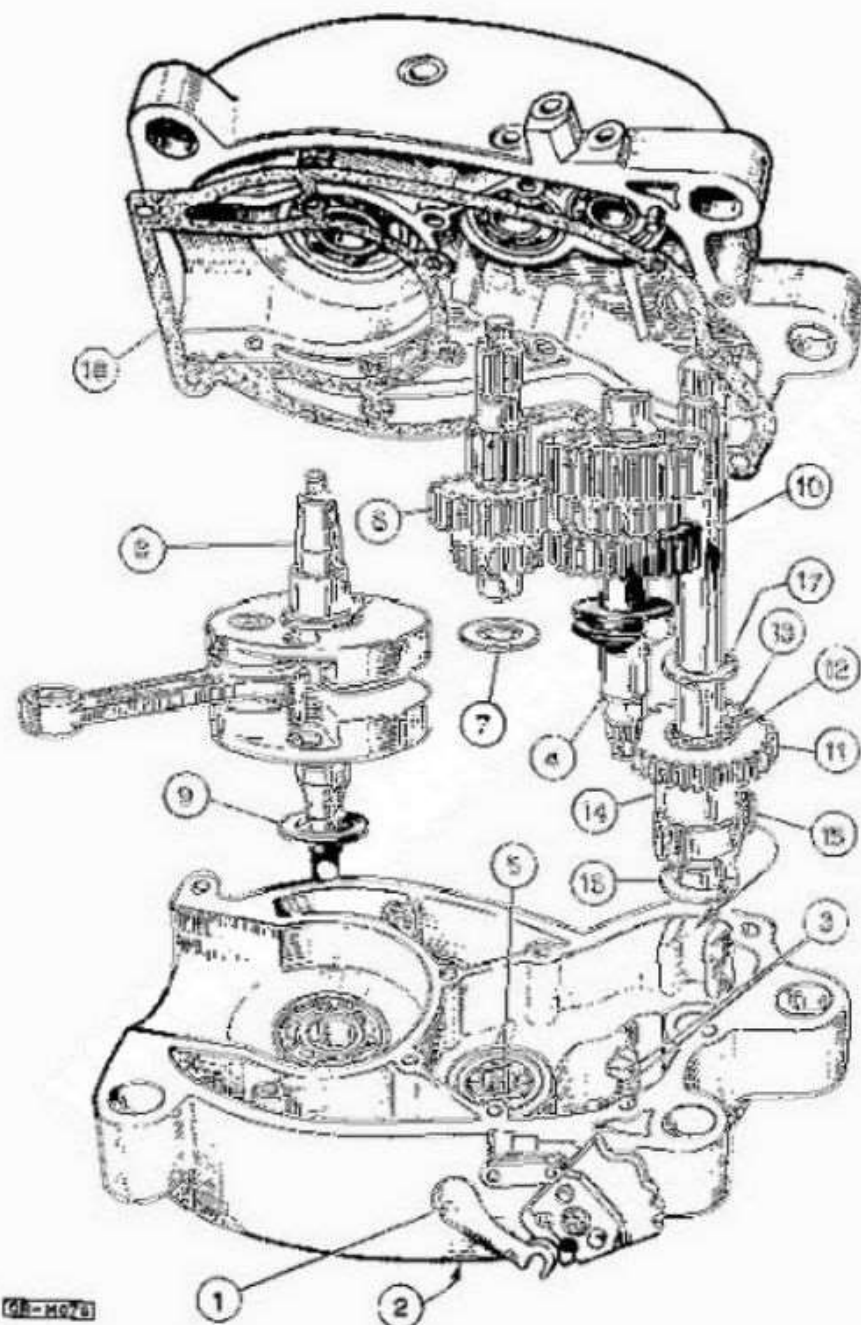


- 77** Nel rimontare la forcella (1) tenere presente che questa deve rimanere in un piano parallelo al piano di unione del carter, quando il settore arresto marce (2) situato nella parte superiore dell'alberino è impegnato nel nottolino di arresto (3) in posizione di seconda velocità. Le scanalature dell'innesto tra forcella e alberino sono orientate di costruzione in modo che questa condizione si verifichi.

Una eventuale sostituzione del settore arresto marce può essere fatta dall'esterno, anche a motore chiuso, svitando le due viti (4) e il dado (5). Successivamente occorre regolare la posizione esatta del settore come indicato al par. 90.

RIMONTAGGIO DEL BLOCCO MOTORE

- 78** Preparare i due semicartermi completi dei cuscinetti e degli anelli di tenuta dell'albero motore, dei cuscinetti e degli anelli dei rulli dei due alberi del cambio, bloccati con i loro anelli elastici.



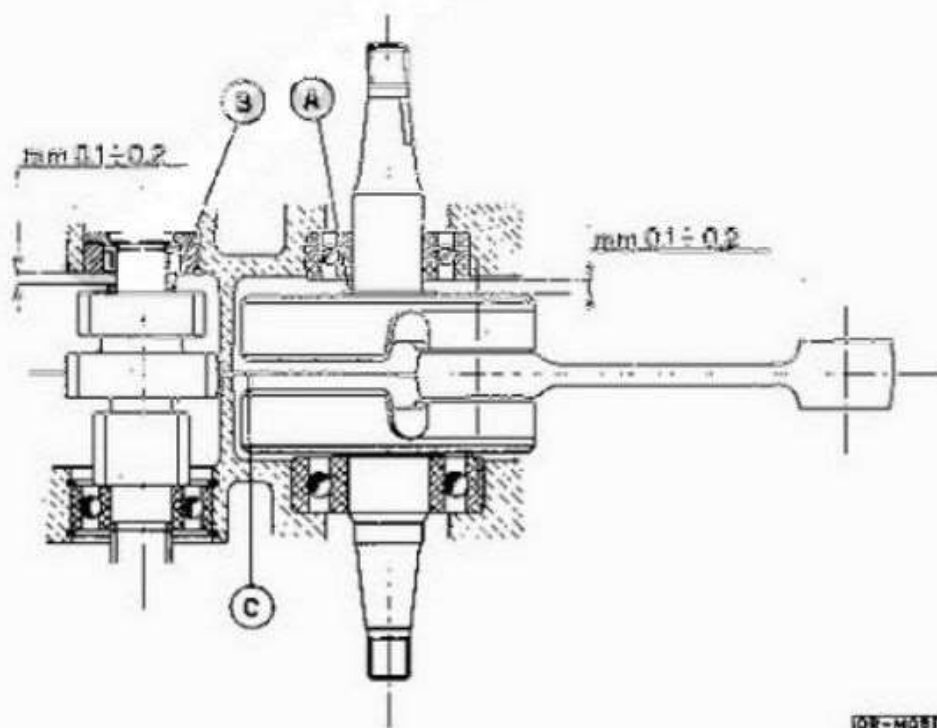
Se fossero state tolte, rimontare nel semicartermi sinistro la leva di comando della frizione (1) assicurandola con la vite di fermo (2) e la forcella comando cambio con relativo alberino (v. par. 77).

Montare nella forcella i pattini (3).

Sempre nel semicartermi sinistro introdurre l'albero condotto del cambio (4), già predisposto con ingranaggi, alberino e collare (v. par. 72).

Inserire i pattini della forcella nel collare.

- 79** Mettere a posti i rulli (5) dell'albero conduttore del cambio nell'anello del semicarter sinistro, tenendoli a posto con del grasso.
Montare l'albero conduttore (6) con l'anello di rasamento rulli (7) preesistente o con uno nuovo della stessa misura.
- 80** Montare sempre nel semicarter sinistro l'albero motore (8) con la rondella di rasamento (9) della misura preesistente: mandarlo a posto bene aderente al cuscinetto con leggeri colpi di mazzuolo.
- 81** Ricomporre l'albero di avviamento (10) infilando su di esso l'ingranaggio (11), la rondella di spallamento (12) e l'anello elastico (13) dal lato destro, il manico a vite (14) con la molla di freno (15) e la rondella di spallamento (16) dal lato sinistro. Aggiungere anche una rondella (17) sul lato destro.
Introdurre l'albero completo nel semicarter sinistro, mettendo a posto la molla di freno nell'apposito alloggiamento nella parte inferiore.
- 82** Ungere di grasso le superfici di combaciamento dei due semicarter, mettere in sito una guarnizione nuova (18) e quindi sovrapporre come un coperchio il semicarter destro a quello sinistro, avvicinando i due pezzi con leggeri colpi di mazzuolo.
Introdurre dal lato destro le dieci viti di unione del carter e avvitarle i dadi dalla parte opposta, stringendo a fondo. Assestare con leggeri colpi di mazzuolo.
Mettere a posto bene aderente al cuscinetto destro con qualche colpo di mazzuolo l'albero condotto del cambio, che dalla parte sinistra è ancora libero. Assicurarsi che anche l'albero motore e l'albero conduttore del cambio girino liberi sui loro cuscinetti.

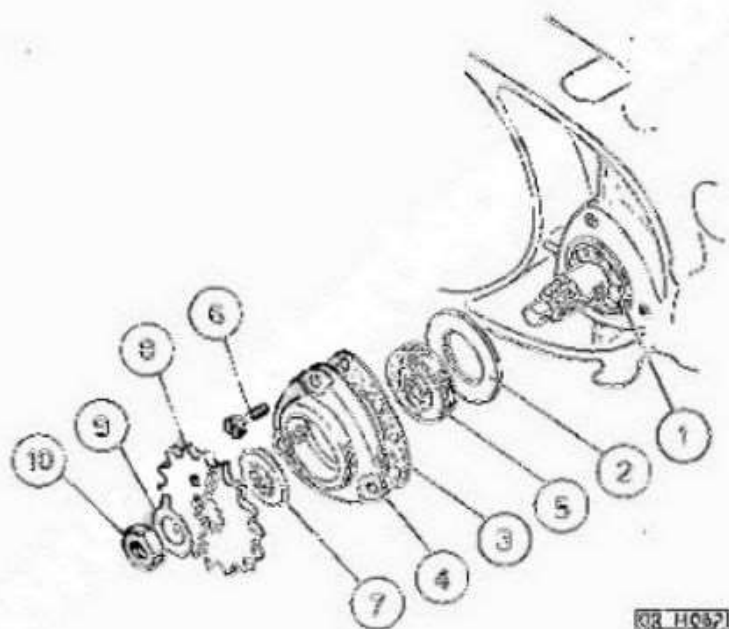


- 83** Nota - L'albero motore e l'albero conduttore del cambio sono montati con un giuoco assiale di $mm\ 0,1 + 0,2$ tra i loro cuscinetti. Nel caso in cui questi pezzi

non venissero utilizzati esattamente nelle condizioni preesistenti (sostituzione totale o parziale dei loro organi), potrebbe darsi che il giuoco si fosse annullato e che uno dei detti alberi rimanesse serrato tra i suoi cuscinetti, risultando così duro da far girare.

E' necessario allora aprire nuovamente il carter e sostituire la rondella di rasamento dell'albero motore (A) o l'anello di rasamento rulli (B) dell'albero conduttore del cambio con altri di spessore più piccolo, elencati sul catalogo delle parti di ricambio.

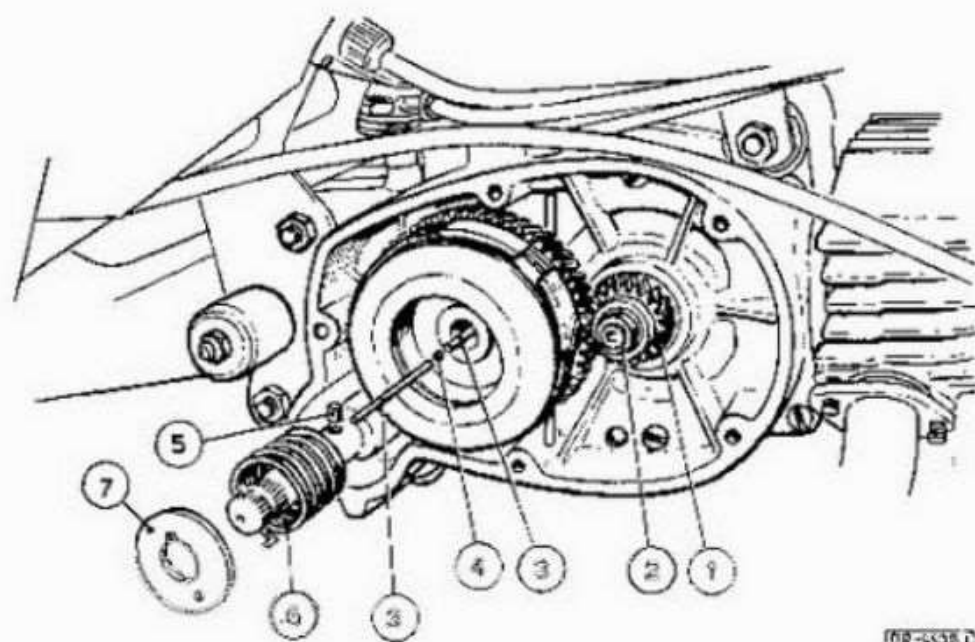
Nel caso in parola, se l'officina possiede gli strumenti adatti, è opportuno chiudere provvisoriamente il carter vuoto, inserendo naturalmente anche la guarnizione (C), e rilevare la distanza tra gli spallamenti dei cuscinetti dell'albero che è stato sostituito. Misurando poi la lunghezza dell'albero, si può stabilire gli spessori delle rondelle da usare.



84 Mettere a posti i rulli (1) del cuscinetto sinistro dell'albero condotto del cambio; mettere in sede l'anello rasamento rulli (2); applicare la guarnizione (3) e montare il coperchietto (4) contenente l'anello di tenuta (5), avvitando a fondo le tre viti (6).

Infilare sull'albero conduttore, la rondella di appoggio (7), il pignone (8), la piastrina di sicurezza (9).

Avvitare il dado (10) di bloccaggio del pignone, stringendolo bene, mentre il pignone stesso viene tenuto fermo con una chiave a gancio. Piegare un lembo della piastrina di sicurezza contro una delle faccie del dado.



60-35517

85 Montare sull'albero motore il pignone di trasmissione (1) con la relativa chiave; avvitare a mano il dado con la sua rondella.

Montare la frizione, come indicato al par. 52, ricordando, prima di finire, di infilare nell'albero conduttore del cambio le due asine (3) con la sfera (4) interposta tra di esse.

Inserire una spina di ottone tra gli ingranaggi della trasmissione primaria e stringere a fondo il dado (2) del pignone motore.

Incastrare il grano (5) nell'albero avviamento, montare la molla (6) di richiamo, il disco ancoraggio molla (7), l'anello elastico e il distanziatore.

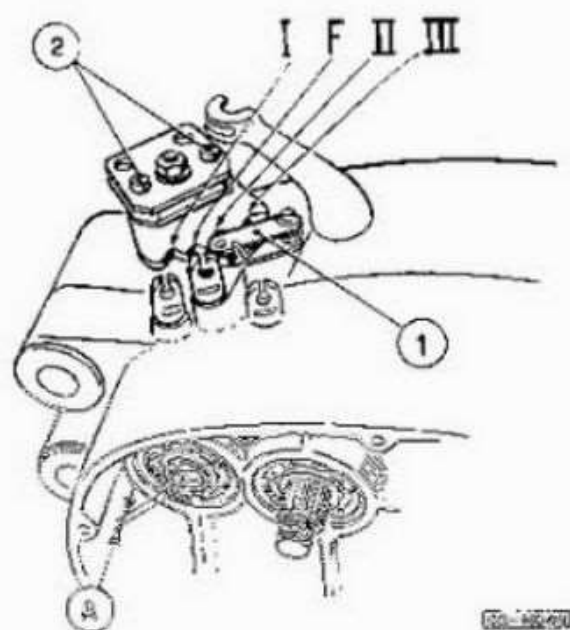
86 Ungere di grasso il profilo di unione col coperchio laterale destro, mettere una guarnizione nuova e montare il coperchio medesimo, imboccando con attenzione l'albero di avviamento nella relativa guarnizione di tenuta olio. Stringere bene le sei viti di fissaggio.

87 Montare pistone, cilindro e testa (v. par. 32).

88 Incastrare nella sua sede la chiave del magnete-volano e montare quest'ultimo, procedendo alla messa in fase dell'accensione, come indicato ai paragrafi 39-40.

89 Rimettere a posto il tappo di scarico olio, introdurre nel cambio cm³ 370 di olio del tipo prescritto, avvitare il tappo di rifornimento.

REGOLAZIONE COMANDO CAMBIO



90 A montaggio ultimato controllare sempre l'accordo tra le posizioni relative del settore arresto marce e dell'alberino che opera l'espansione dei noddolini di innesto. Mettere il settore in posizione folle, bene impegnato nel noddolino di arresto (1), e facendo girare lentamente il pignone della catena, spostare alternativamente il comando verso la prima e verso la seconda velocità. Se tutto è a posto si deve sentire che le due marce cominciano a innestarsi quando il settore si è spostato di uno stesso angolo rispetto al noddolino di arresto, verso sinistra per la prima e verso destra per la seconda velocità.

Se ciò non si verificasse occorre allentare le due viti (2) che bloccano il settore e spostare leggermente il settore stesso di quanto è necessario. Controllare che poi, nello stringere le viti, il settore non si sia mosso.

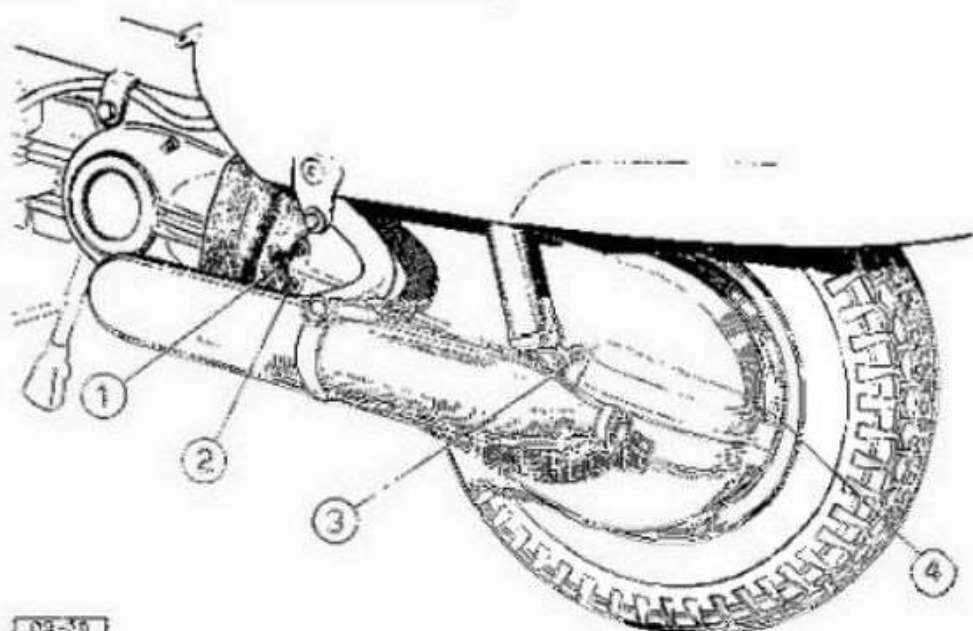
Una regolazione precisa si può pure ottenere misurando con un calibro, prima di montare la frizione, la distanza tra la testa dell'alberino interno e l'estremità dell'albero condotto del cambio. Quando il settore arresto marce è in posizione di seconda velocità, la misura A deve corrispondere a mm 9,5 (1ª serie) e mm 10,5 (2ª serie - M5).

Capitolo Quinto

MOTOTELAIO

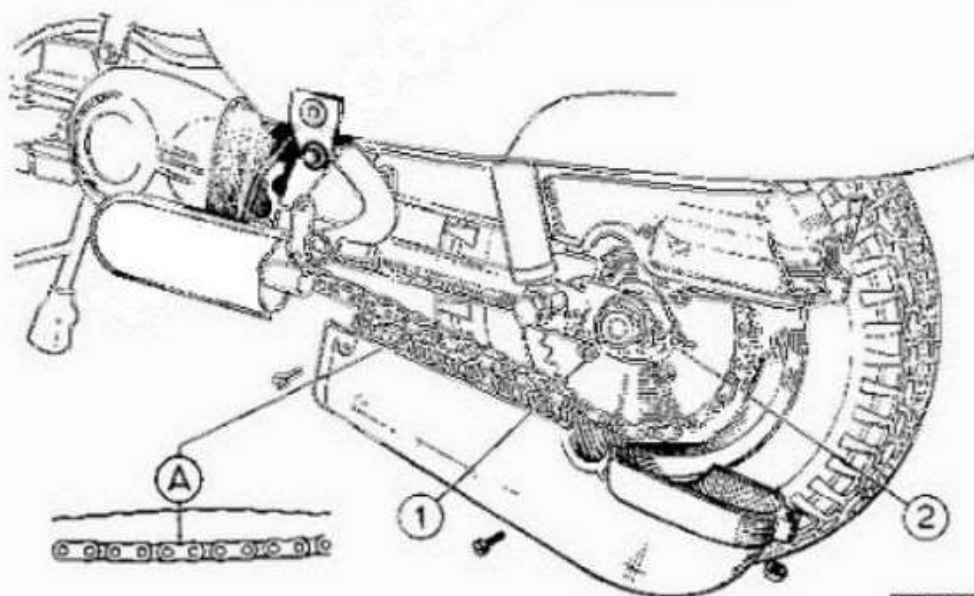
REGOLAZIONE TENSIONE CATENA

- 91** Per assicurare una buona durata della catena, ed evitare rumorosità fastidiose è necessario controllare e regolare la tensione ogni 2000 Km circa. (Una prima volta dopo 500+700 Km a catena nuova).



OR-29

Per controllare e regolare la tensione della catena occorre smontare il copricatena, spostando verso il motore il manicotto di gomma (1) e svitando le cinque viti che fissano il copricatena stesso nei punti 2, 3, 4.



OR-30

- 92** Allentare i dadi (1) del mozzo, prima quello di destra poi quello di sinistra, e agire sui tendicatena. La tensione è regolare quando, a veicolo scarico, appoggiato sul cavalletto con la ruota posteriore a terra, il tratto inferiore della catena consente uno scuotimento totale A massimo di 10-12 mm, quando esso venga spinto in alto e in basso con la mano.

A regolazione avvenuta, osservare che la ruota sia ben allineata nella mezzaria

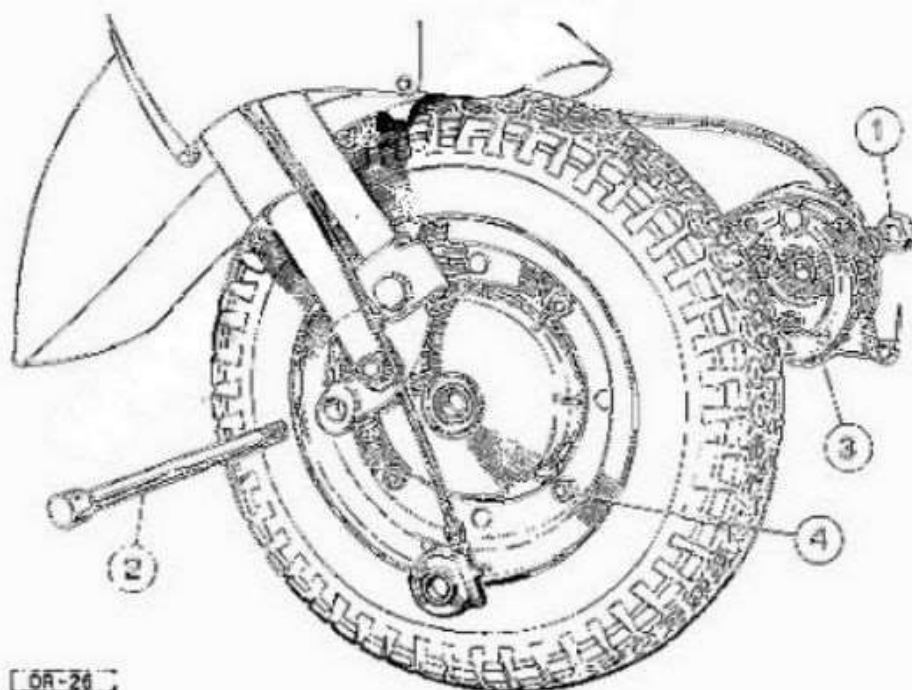
del forcellone. Stringere dapprima moderatamente il dado di destra e di sinistra, verificare che nulla si sia spostato; serrando poi bene a fondo **ambidue i detti dadi**. Tenere presente che questi dadi sono avvitati su due elementi tra loro indipendenti e che il serraggio dell'uno non ha alcuna influenza sul serraggio dell'altro.

grassare bene la catena. (Mobilgrease MP della Mobiloil).

Montare il copricatena far attenzione che i labbri della parte superiore e della parte inferiore combacino bene tra loro, specialmente dal lato verso la ruota. In caso contrario si avrebbe ingresso di polvere e di fango.

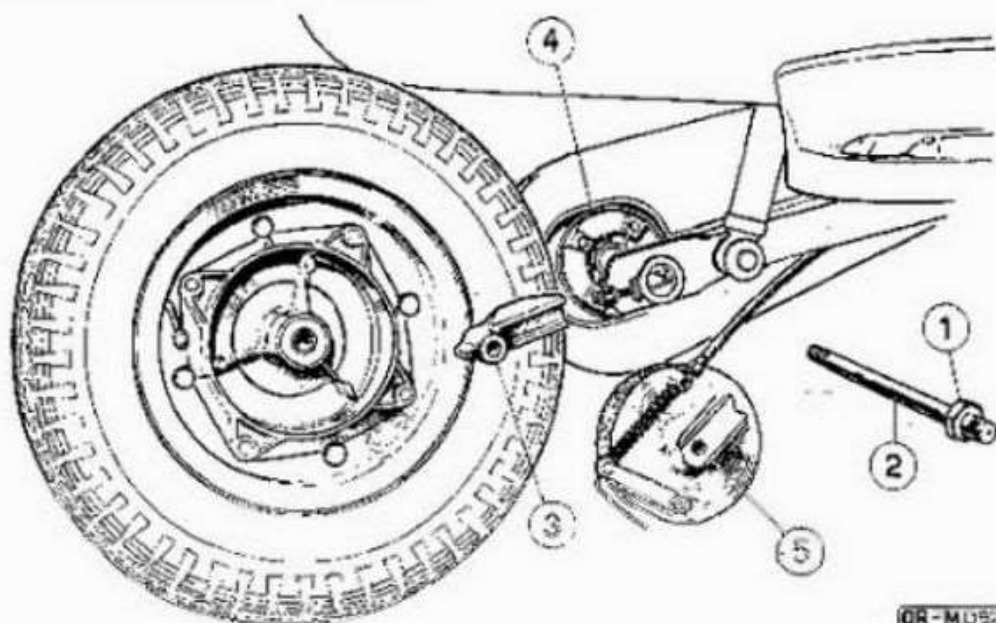
RUOTE - MOZZI - PNEUMATICI

SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE



93 Svitare il dado (1), sfilare il perno (2) ed estrarre la ruota dalla forcella. Il disco portaceppi (3) e la presa del tachimetro si staccano dalla ruota e rimangono vincolati alle relative trasmissioni. Per smontare la ruota dal mozzo svitare i dadi (4).

SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

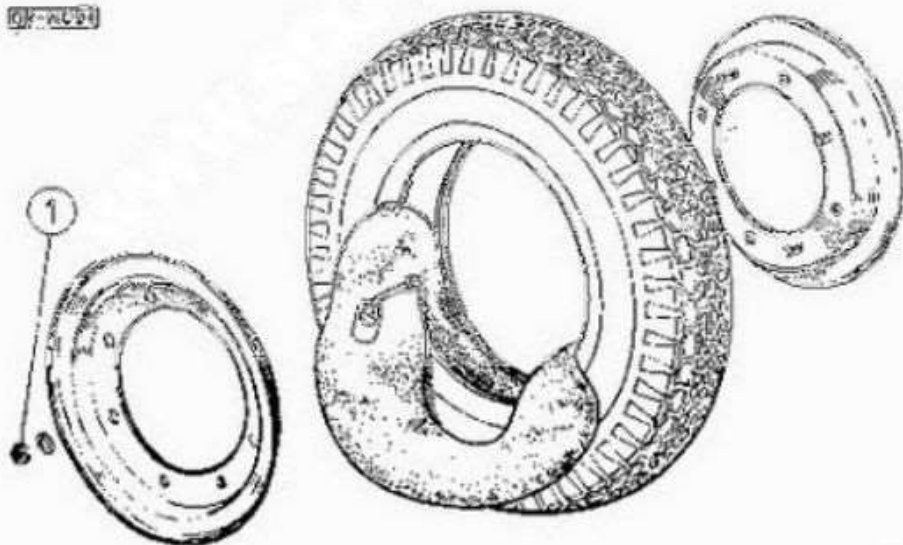


94 Allentare il dado (1), svitare e sfilare il perno (2). Togliere l'ancoraggio del piatto portaceppi (3) e tirare la ruota allontanandola dal copricatena. Il parastrappi (4) si disimpegna dal suo innesto e la ruota rimane libera. Il disco portaceppi (5) si stacca dalla ruota e rimane legato alla trasmissione del freno.

95 Nota - Nel rimontare le ruote, fare attenzione che i perni sfilabili potrebbero impuntarsi contro i tubi distanziatori dei cuscinetti a sfere dei mozzi. In tal caso non battere sul perno perchè si danneggerebbero i cuscinetti, ma cambiare la posizione della ruota più volte finchè il perno non entri liberamente.

SMONTAGGIO PNEUMATICI - PRESSIONE DI GONFIAGGIO

OR-MW51



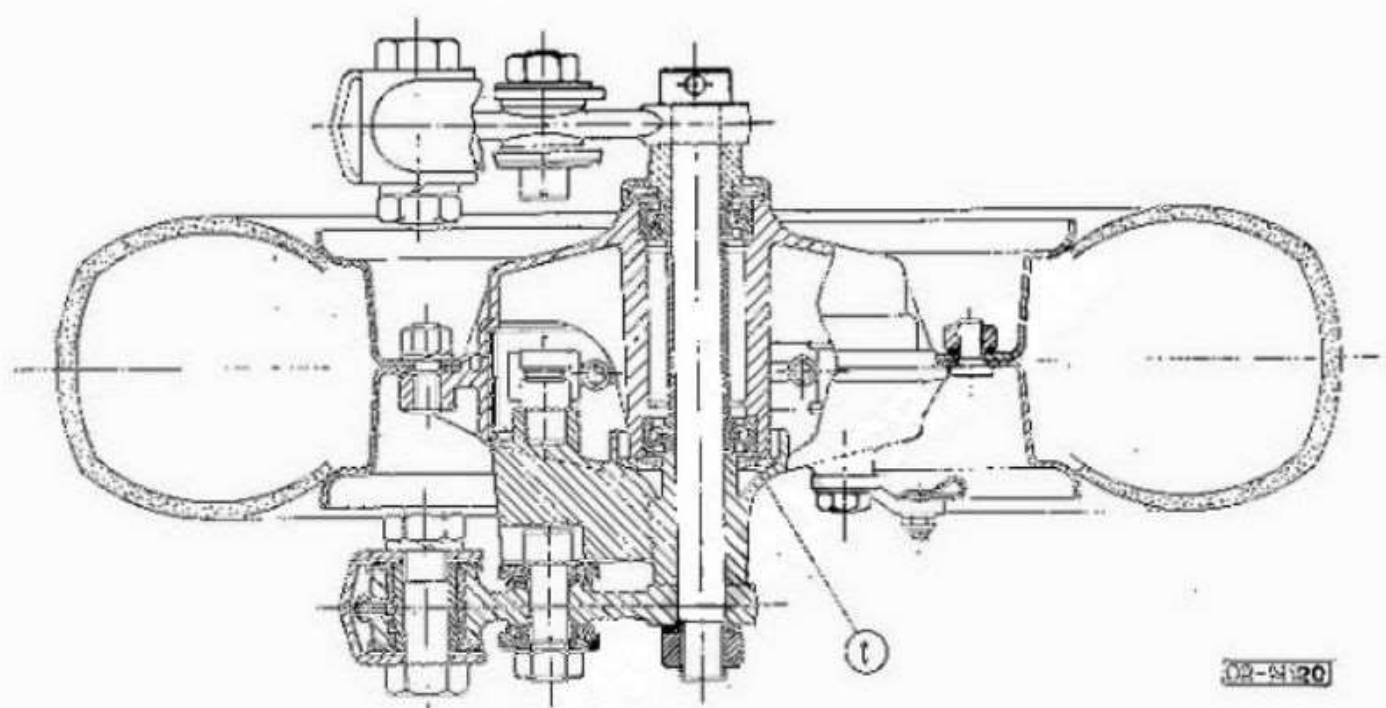
96 Svitare i dadi che fissano il cerchio al tamburo del mozzo. Sgonfiare bene, se occorre, la camera d'aria; svitare i dadi (1) e scomporre il cerchio.

Nel ricomporre il cerchio curare che gli orli interni combacino esattamente, altrimenti la ruota si centra male sul mozzo. E' consigliabile stringere i dadi di unione del cerchio dopo che questo si è assestato nella giusta posizione, impostando provvisoriamente la ruota sul mozzo.

Attenersi scrupolosamente ai valori della **pressione di gonfiaggio**, indicati a pag. 11.

Un pneumatico gonfiato a pressione superiore provoca rigidità di marcia ed usura eccessiva del battistrada; se a pressione inferiore danneggia il pneumatico e compromette la stabilità della guida.

MOZZO ANTERIORE E POSTERIORE



97 Guarnizioni ceppi

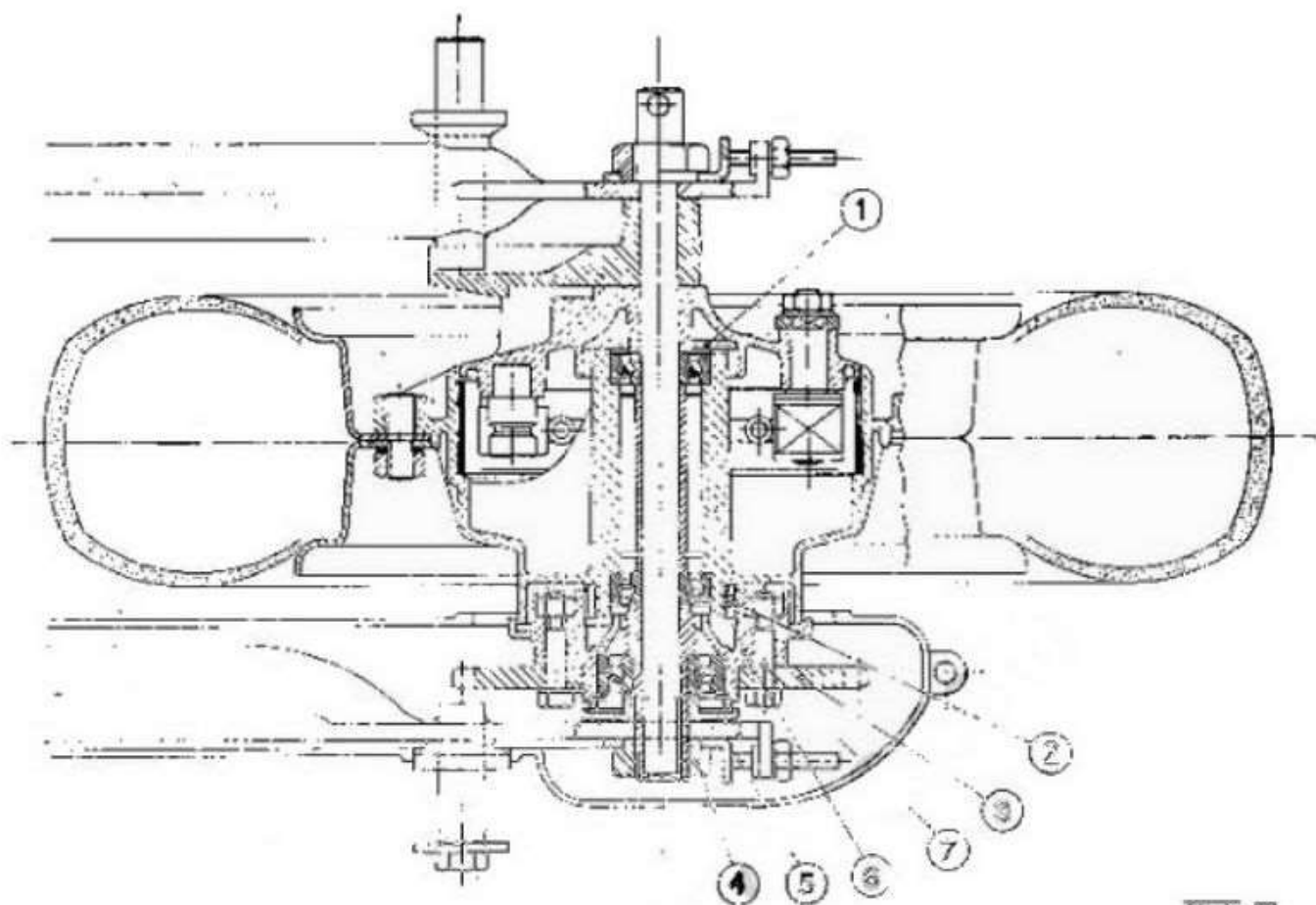
Per evitare una diminuzione dell'effetto frenante, controllare che le guarnizioni dei ceppi non siano unte o sporche. Se lo fossero, pulire bene ed eliminare eventuali passaggi di grasso dai cuscinetti al tamburo freno, sostituendo gli anelli di feltro (1).

Se lo spessore delle guarnizioni risultasse eccessivamente ridotto, occorre sostituirle.

La loro applicazione sui ceppi è basata sul sistema ad incollatura «Permafuse»: pertanto per la sostituzione occorre rivolgersi presso officine specializzate oppure direttamente al Servizio Assistenza Clienti Bianchi.

98 Ceppi freno e molle di richiamo

Controllare bene che i ceppi non presentino incrinature o deformazioni e che le molle di richiamo non siano snervate. Tali inconvenienti devono essere subito eliminati, sostituendo i pezzi in difetto.



98-121

99 Sostituzione gemma parastrappi e corona posteriore

Smontare la ruota posteriore (v. paragr. 94) e togliere la gomma parastrappi (2) che si trova nel corpo del mozzo. Pulire bene le sedi e intradurre la nuova gomma.

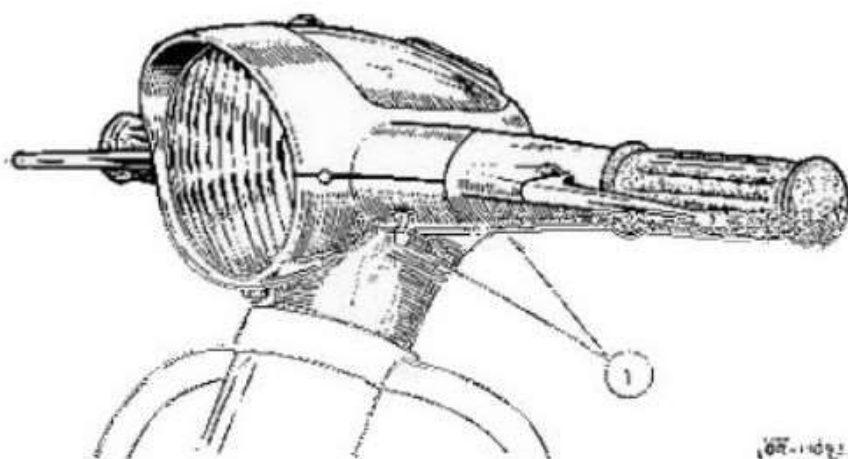
Se si deve sostituire anche la corona posteriore (3), proseguire nelle operazioni smontando la pedana sinistra (v. paragr. 8-9) e aprendo il copricatena (v. paragr. 91). Svitare il dado esterno (4), togliere la piastrina tendicatena (5) ed estrarre il gruppetto portacorona (6), non prima di averlo spostato in avanti per evitare di aprire la maglia di giunzione della catena. Togliere le viti (7) ripiegando le orecchiette della piastrina di sicurezza ed estrarre la corona dentata.

Nel rimontaggio invertire ordinatamente le operazioni sopra descritte, avendo cura di regolare la tensione della catena secondo quanto indicato al paragr. 92.

MANUBRIO - PROIETTORE

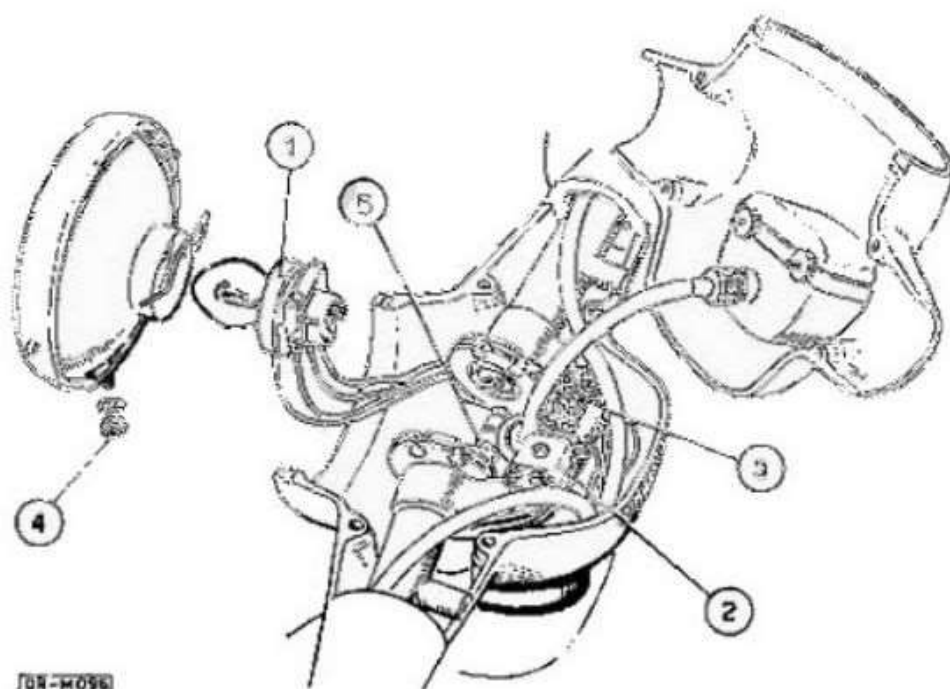
100 Smontaggio

Distaccare dalla presa di movimento sulla ruota anteriore la trasmissione flessibile del tachimetro.



66-1102

Svitare dalla parte inferiore del portafaro le quattro viti (1) che fissano la calotta superiore del portafaro medesimo.



66-1103

Sollevare la calotta superiore, che può essere lasciata vincolata alla trasmissione del tachimetro.

Sono così accessibili il portalampane del proiettore (1) per l'eventuale sostituzione di una lampada, l'impedenza (2), la morsettiera (3), e le due pulegge di avvolgimento dei cavetti comandi gas e cambio.

Togliendo il portalampane, o meglio ancora tutto il gruppo ottico del proiettore, svitando il dado inferiore (4), con una chiave normale si può allentare il dado di bloccaggio (5) del morsetto del manubrio, che può essere così sollevato e smontato dal tubo dello sterzo.

101 Rimontaggio

Invertire ordinatamente le operazioni indicate per lo smontaggio, regolando poi, a lavoro ultimato, l'orientamento del proiettore (v. par. 115).

SOSTITUZIONE TRASMISSIONE TACHIMETRO

102 Smontare la calotta superiore del portafaro, come indicato al par. 100.

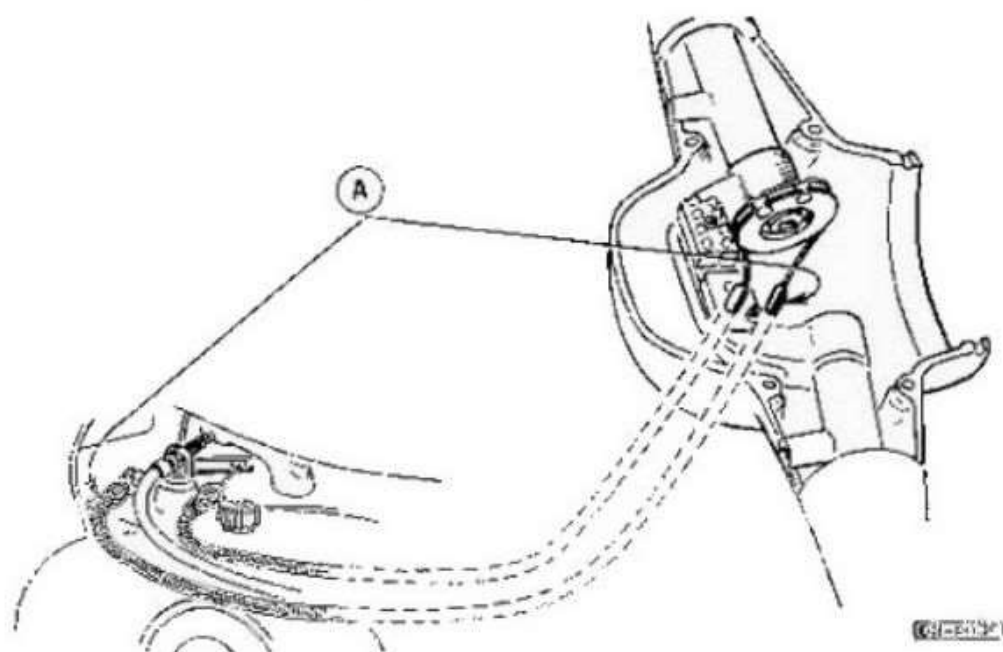
Distaccare la trasmissione dallo strumento. Sfilare dall'alto il vecchio alberino flessibile interno (e dal basso l'eventuale parte rotta dello stesso). Si può ora infilare dall'alto un alberino flessibile nuovo.



103 Per cambiare anche la guaina esterna è necessario svitare dalla estremità superiore di questa la ghiera (1) che trattiene il manicotto filettato di unione allo strumento. La ghiera è avvitata sulla guaina con un filetto sinistro.

Sfilare la guaina dal basso. La guaina nuova verrà infilata pure dal basso, naturalmente priva di ghiera e di manicotto per poterla far passare nelle guarnizioni di guida all'interno del tubo dello sterzo. L'alberino flessibile va infilato dall'alto, dopo che la guaina è stata munita di ghiera e manicotto.

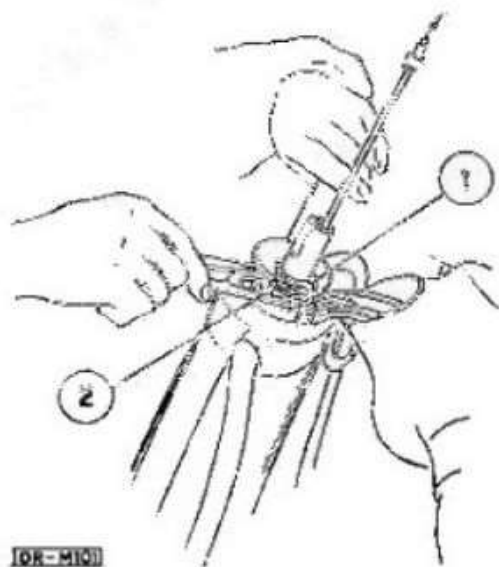
SOSTITUZIONE TRASMISSIONI COMANDO CAMBIO



104 Tenere presente che i cavetti interni sono uguali per ambedue le trasmissioni, ma che le due guaine hanno lunghezze diverse.

La trasmissione con la guaina più lunga, che ha i cappellotti (A) di estremità colorati in rosso o di ottone, va montata nell'attacco posteriore sul motore e nell'attacco anteriore della puleggia sul manubrio. La trasmissione con la guaina più corta ha i cappellotti nichelati e va sistemata negli altri due attacchi che rimangono liberi.

SMONTAGGIO FORCELLA ANTERIORE E STERZO



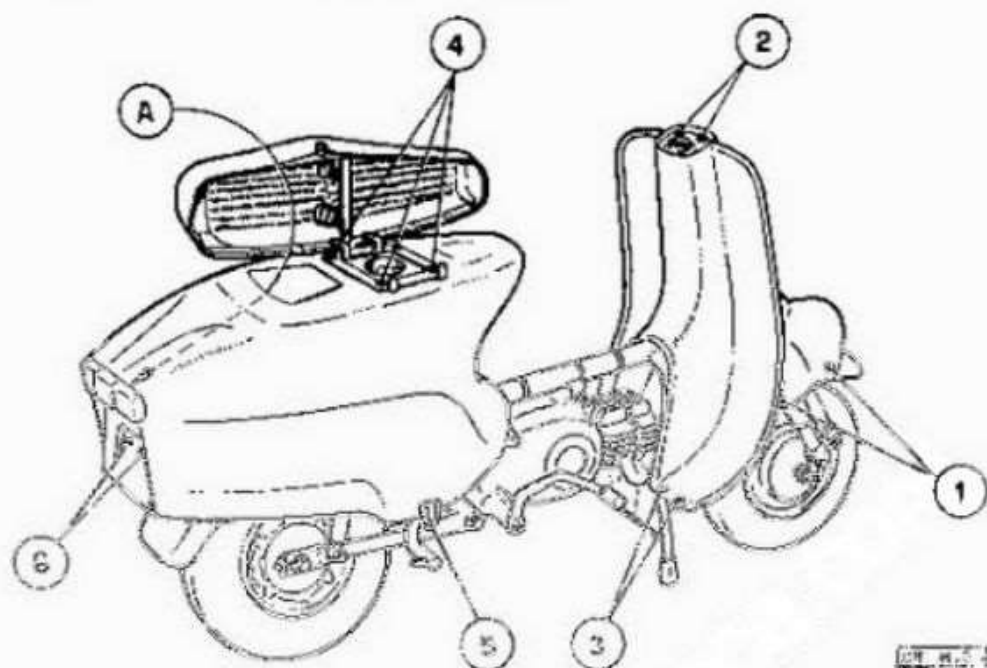
105 Smontare il manubrio (v. par. 100), che può essere lasciato collegato al veicolo dalle trasmissioni flessibili e dai cavi dell'impianto elettrico.

Svitare il controdado (1) di bloccaggio della regolazione dello sterzo, tenendo ferma la controcalotta superiore (2) con una chiave a punte. Svitare la controcalotta e sfilare la forcella dal basso.

Le sfere sono 22 tanto nella calotta superiore che in quella inferiore.

SMONTAGGIO CARENATURE

106 Smontare pedane e cofano (v. par. 8-9).



107 CARENATURA PARAFANGO ANTERIORE

E' fissata con sei bulloni (1) al parafango. Nel montare pezzi nuovi fare attenzione che la ruota non arrivi a toccare i bordi del parafango durante le oscillazioni della sospensione.

108 SCUDO

E' fissato superiormente con le due viti (2) nella parte più alta della pipa di sterzo e inferiormente alle mensole anteriori delle pedane mediante le quattro viti (3) con l'interposizione di rondelle di gomma sulle due facce della lamiera.

109 SCOCCA

E' fissata superiormente al telaio con le quattro viti (4) che fissano anche la sella; lateralmente in basso è fissata coi due bulloni (5) alle mensole posteriori delle pedane; posteriormente è fissata al parafango con due bulloni (6) sotto il vano portatarga. Tutti gli attacchi della scocca sono fatti con interposizione di rondelle di gomma sulle due facce della lamiera.

Prima di smontare la scocca, occorre staccare i tre cavetti che sono connessi con altrettanti attacchi a spina alle prese del fanale posteriore.

Tali attacchi sono accessibili infilando una mano nella parte superiore del vano portabagagli nella direzione (A).

All'atto del rimontaggio connettere il cavetto di massa (nero) con una qualunque delle due prese laterali esterne del portalamпада, il cavetto verde con la presa centrale sinistra (marcata S) e il cavetto giallo con la presa centrale destra (marcata F).

Destra e sinistra sono riferite al senso di marcia del veicolo; le lettere marcate sulle prese non sono visibili dall'esterno della carenatura, ma la connessione dei cavetti è agevole anche se fatta alla cieca.

SMONTAGGIO AMMORTIZZATORI DAL VEICOLO

110 AMMORTIZZATORE ANTERIORE

Togliere la carenatura del parafrangente anteriore (v. par. 107).

Estrarre la ruota (v. par. 93), svitare e togliere il dado inferiore e i dadi superiori di fissaggio di ciascun ammortizzatore.

Sfilare il perno di ancoraggio dell'attacco inferiore, ruotare in basso il biscottino e sfilare l'ammortizzatore.

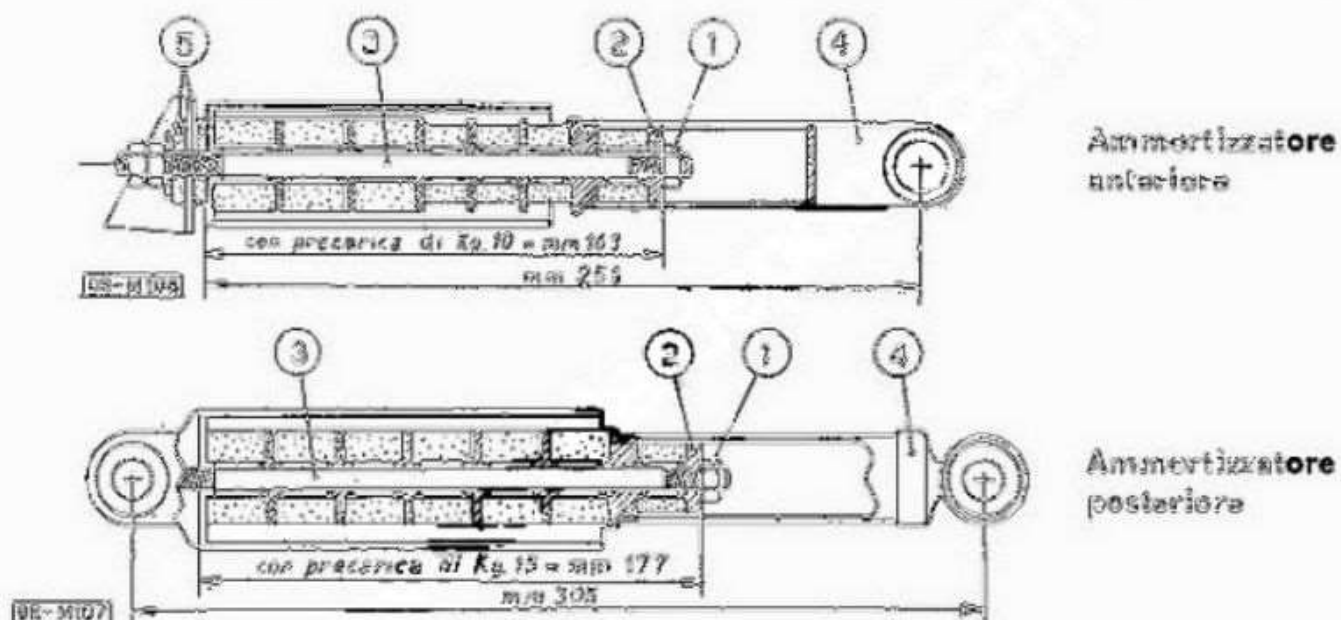
Nell'attacco inferiore restano in posto le bussole di nylon e le bronzine.

111 AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Smontare le 2 pedane e il cofano (v. par. 8-9).

Smontare la scocca (v. par. 109).

Svitare e togliere le viti che fissano l'ammortizzatore al telaio ed al forcellone.



PARTI INTERNE AMMORTIZZATORI

112 Smontaggio

Tenere fermo l'astuccio superiore in prossimità dell'attacco e svitare l'astuccio inferiore agendo sull'attacco (4).

Svitare il controdado (1) e la ghiera (2): si possono così sfilare tutti gli elementi interni.

113 Rimontaggio

Infilare i tamponi di gomma con relativi distanziatori nell'ordine esatto indicato dalla figura.

Stringere la ghiera (2) per caricare il pacco dei tamponi fino a ottenere le lunghezze indicate dalla figura.

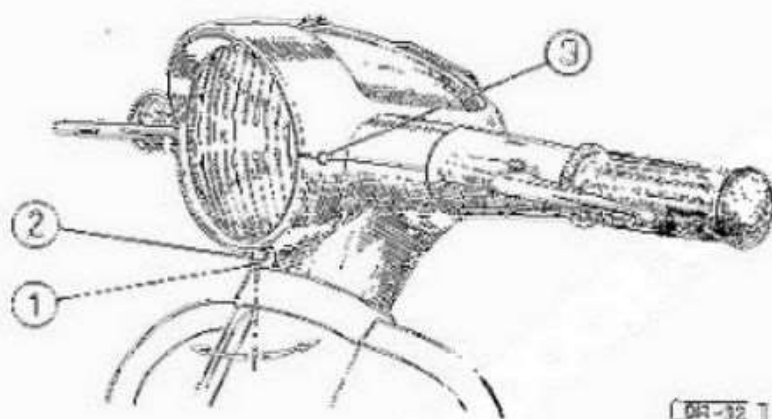
Bloccare poi il controdado (1) e riavvitare l'astuccio inferiore (4).

RIMONTAGGIO AMMORTIZZATORI SUL VEICOLO

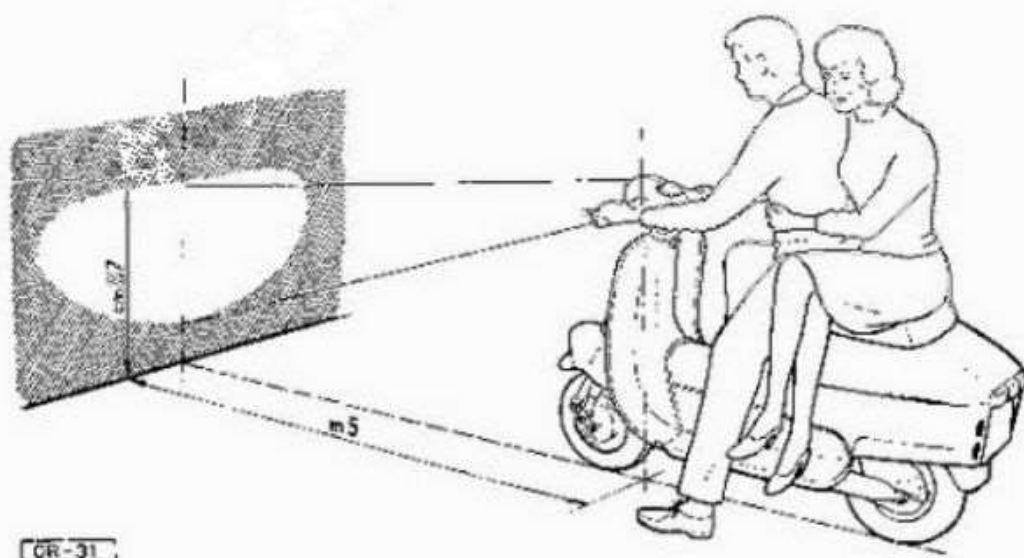
114 Ripetere in senso inverso le operazioni di montaggio, stringendo bene gli attacchi.

Gli attacchi superiori degli ammortizzatori anteriori devono godere della elasticità delle rondelle di gomma (5): vanno quindi fissati stringendo a fondo tra loro il dado ed il suo controdado.

CONTROLLO DELL'INCLINAZIONE DEL PROIETTORE

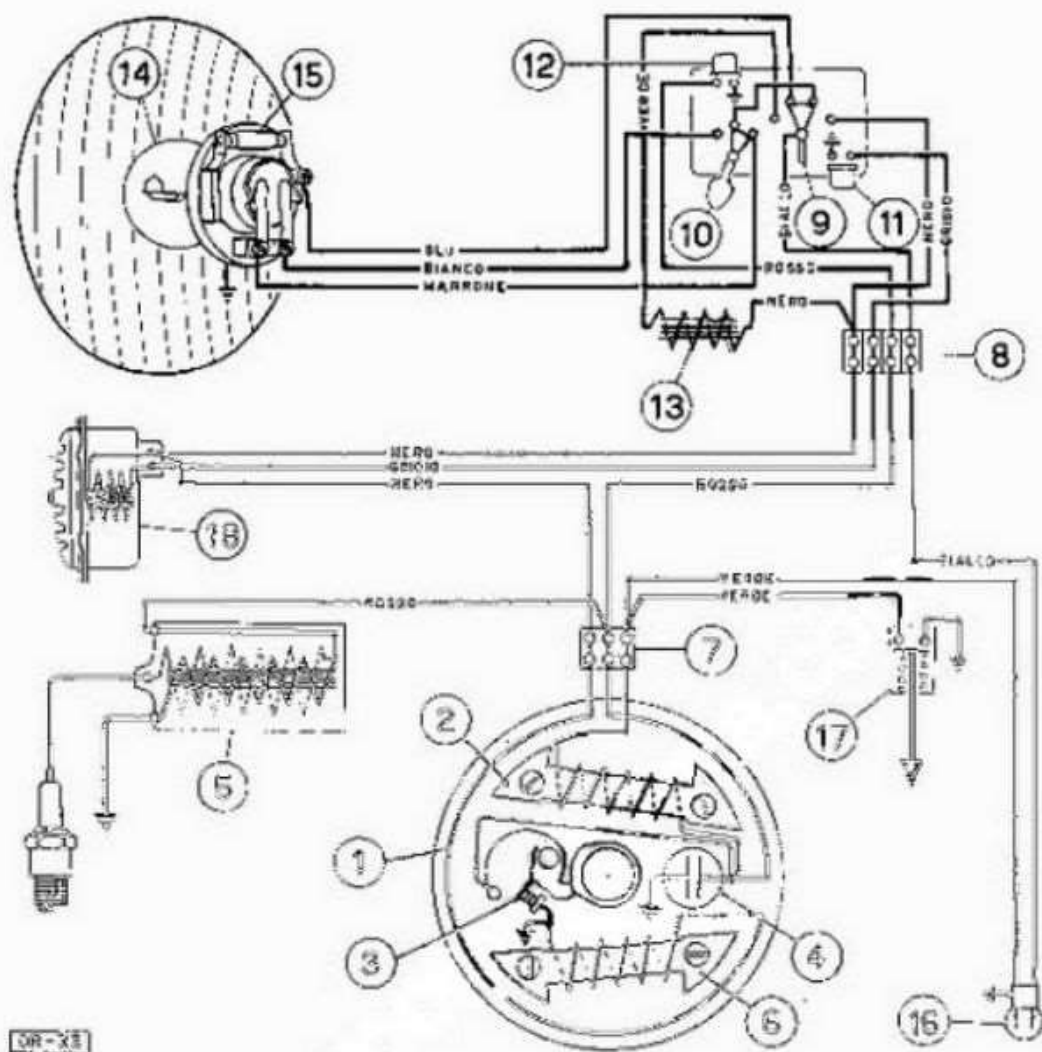


115 Allentare il dado (1) e spostare il perno mobile (2) sino ad ottenere la posizione prescritta.



116 A veicolo normalmente carico, il filo superiore del fascio di luce anabbagliante non deve superare l'altezza di cm. 87 sul piano della strada, quando incontra uno schermo alla distanza di 5 m.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO



- 117** 1) Magnete volano - 2) Indotto accensione - 3) Ruttore - 4) Condensatore - 5) Bobina AT accensione - 6) Indotto luce - 7) Morsettiera uscita magnete - 8) Morsettiera del proiettore - 9) Commutatore luce - 10) Deviatore luce anabbagliante - 11) Pulsante avvisatore - 12) Bottone di massa arresto motore - 13) Impedenza luce di città - 14) Lampada bilux 6 V - 25/25 W - 15) Lampada luce di città 6 V / 5 W - 16) Lampada luci targa e arresto 6 V - 5/20 W - 17) Interruttore per luce di arresto - 18) Avvisatore acustico.

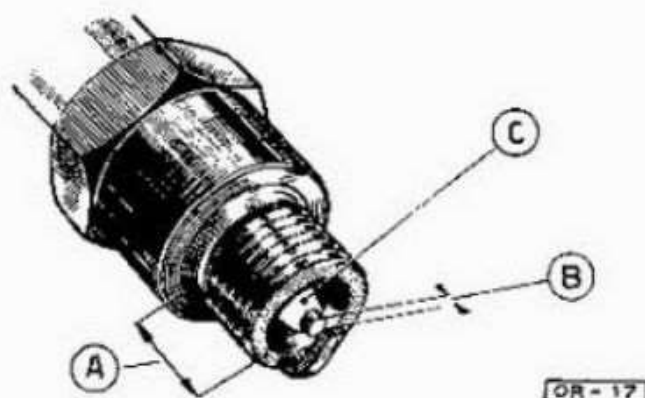
- 118** Usare sempre ed esclusivamente lampade del tipo prescritto e cioè da 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W per il proiettore, da 6 V - 5/20 W per il fanale di targa.

Ricordare che se una lampada si brucia, essa deve essere immediatamente sostituita, altrimenti possono bruciare anche le altre perchè sovraccaricate.

Nota - La lampada e l'interruttore stop sono inseriti nel circuito di accensione (linea di filo color verde). Se il filamento più grande di questa lampada si brucia o se si guasta la linea, il motore si spegne per mancanza di accensione tutte le volte che si aziona il freno posteriore.

E' utile quindi, in occasione delle pulizie periodiche, controllare lo stato dei fili di colore verde e delle loro connessioni.

CANDELA



A) Lunghezza filetto mm 12 - B) Distanza elettrodi mm 0,5 - C) Estremità dell'isolante da mantenere pulita.

119

Si raccomanda di usare esclusivamente candele del tipo prescritto oppure di tipo e di grado termico equivalente e precisamente una Marelli CW 240 N (grado termico della scala Bosch 240).

Tipi equivalenti più comuni sono la Champion L-5, la K.L.G. F 100, la Lodge HH 14 ecc. Tipi diversi non appropriati possono provocare gravi anomalie di funzionamento del motore.

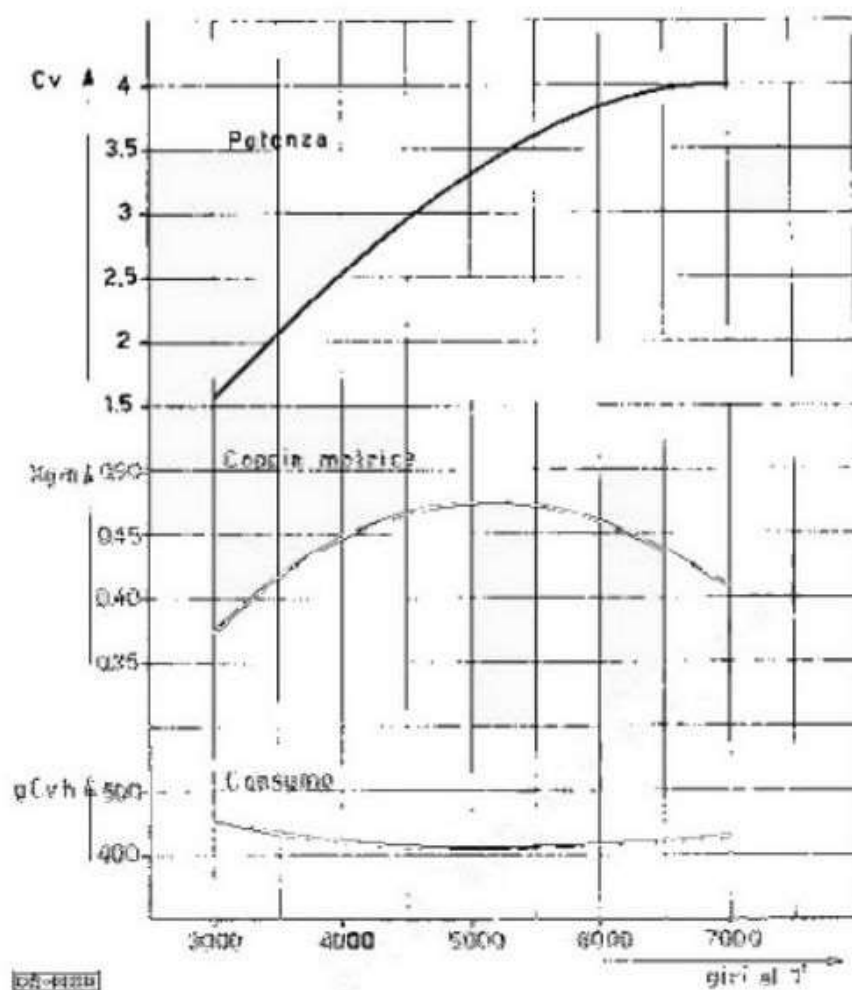
Ogni 500 Km controllare che la distanza degli elettrodi non ecceda di un decimo di millimetro quella prescritta, altrimenti ripristinarlo agendo esclusivamente sull'elettrodo di massa.

Anche se apparentemente in buone condizioni, la candela va sostituita dopo circa 8.000 Km di servizio perchè l'isolante con l'uso prolungato perde le sue caratteristiche e comincia a lasciar passare un po' di corrente.

Capitolo Sesto

DATI DIVERSI

PROVA DEL MOTORE AL FRENO



120 Curve caratteristiche del motore « Orsetto », con potenza minima da ottenere al banco prova, dopo un appropriato ciclo di rodaggio di 3 ore e 30 minuti.

COPPIE DI SERRAGGIO DELLA BULLONERIA

121 MOTORE

Vite fiss. coperchietto uscita albero secondario	0,3 + 0,5 Kgm.
Vite unione semicarter	0,5 + 0,7 Kgm.
Dado fiss. pignone trasmissione	2,5 + 3,5 Kgm.
Vite arresto leva frizione	0,3 + 0,5 Kgm.
Dado bloccaggio frizione	7 + 9 Kgm.
Dado fiss. registro frizione	0,5 + 0,7 Kgm.
Dado fiss. pignone catena	3,5 + 5 Kgm.
Vite fiss. settore arresto marce	0,8 + 1 Kgm.
Dado fiss. settore arresto marce	0,8 + 1 Kgm.
Vite fiss. piastra magnete	0,1 + 0,2 Kgm.
Dado fiss. magnete	2,5 + 3,5 Kgm.
Vite fiss. coperchio lato magnete e frizione	0,5 + 0,7 Kgm.
Dado fiss. cilindro testa:	
6 MA =	0,9 + 1,1 Kgm.
7 MA =	1,1 + 1,5 Kgm.
Candela	3 + 4 Kgm.
Vite fiss. pedivella avviamento	0,8 + 1 Kgm.
Dado fiss. tubo di scarico	0,5 + 0,7 Kgm.
Vite attacco motore al telaio	2,5 + 3,5 Kgm.
Vite fiss. silenz. al tubo scarico	0,5 + 0,7 Kgm.
Vite fiss. silenz. al telaio	0,5 + 0,7 Kgm.

MOTOTELAIO

Dado fiss. perno forcellone	1,3 + 1,8 Kgm.
Ingrassatore perno forcellone	0,8 + 1,2 Kgm.
Vite fiss. ammortizzatore posteriore	1,3 + 1,8 Kgm.
Dado attacco biscotti. sospensione anteriore	5,5 + 8 Kgm.
Dado snodo sospensione anteriore	3,8 + 5,4 Kgm.
Dado bloccaggio sterzo	4,2 + 6 Kgm.
Vite fiss. avvisatore elettrico	0,5 + 0,7 Kgm.
Vite fiss. serbatoio	1,3 + 1,8 Kgm.
Vite fiss. cavalletto	0,5 + 0,7 Kgm.
Dado fiss. cerchio ruota al mozzo	0,8 + 1,2 Kgm.
Dado unione semicerchi	1,3 + 1,8 Kgm.
Dado bloccaggio mozzo anteriore	6 + 8 Kgm.
Dado bloccaggio mozzo posteriore	4 + 5 Kgm.
Vite fiss. bauletto porta accessori	0,3 + 0,5 Kgm.
Dado fiss. cavo trasmissione comando freni	0,3 + 0,5 Kgm.
Vite fiss. sella	1,3 + 1,8 Kgm.
Vite fiss. manicotto manubrio	1,3 + 1,8 Kgm.
Vite fiss. leve manubrio	0,3 + 0,5 Kgm.
Viti a testa esagonale o dadi in genere non elencati:	
4 MA =	0,1 + 0,2 Kgm.
5 MA =	0,3 + 0,4 Kgm.
6 MA =	0,4 + 0,6 Kgm.
8 MA =	1,1 + 1,6 Kgm.

Nota - Il serraggio della bulloneria eseguito con chiave dinamometrica, deve essere dolce e continuo sino a raggiungere la coppia prescritta. Inoltre deve essere eseguito a secco, cioè senza lubrificare la filettatura.

MANUTENZIONE PERIODICA

122 Qui di seguito sono riassunte le diverse operazioni di manutenzione da eseguire periodicamente secondo gli intervalli di percorrenza più opportuni.

OGNI 500 KM

- 1 Verificare che la pressione dei pneumatici sia quella prescritta a pag. 11.
- 2 Togliere la candela, pulirla e controllare la distanza degli elettrodi che deve essere di mm. 0,5.

OGNI 2000 KM

- 3 Smontare e lavare con benzina il filtro della presa aria del carburatore.
- 4 Verificare l'apertura dei contatti del rottore (che deve essere di mm. 0,45). Mettere un po' di grasso sul feltro del rottore.
- 5 Lubrificare con grasso, a mezzo di una siringa a pressione, il perno del forcellone oscillante posteriore attraverso i due ingrassatori posti a ciascuna estremità. Effettuare la stessa operazione anche per i biscottini della forcella anteriore.
- 6 Lubrificare con qualche goccia d'olio da motore gli snodi dei comandi freni, tutte le articolazioni in genere, nonché i tratti scoperti delle trasmissioni flessibili.
- 7 Controllare e regolare, se necessario, la tensione della catena. Pulire con uno straccio la catena e lubrificarla con grasso (Mobilgrease MP della Mobiloi).

OGNI 4000 KM

- 8 Controllare il livello dell'olio nella scatola del cambio e ripristinarlo se necessario.
- 9 Disincrostrare la camera di scoppio e pulire bene internamente il tubo di scarico e il silenziatore.
- 10 Smontare e pulire il carburatore.

OGNI 8000 KM

- 11 Sostituire la candela con una nuova del tipo prescritto.
- 12 Smontare, pulire e lubrificare le sfere dello sterzo.
- 13 Cambiare l'olio nella scatola del cambio.
- 14 Smontare, pulire e lubrificare i cuscinetti dei mozzi ruote.

EVENTUALI INCONVENIENTI E RELATIVI RIMEDI

123 IL MOTORE NON SI AVVIA O SI FERMA:

Ciò può dipendere da:

A) CARBURAZIONE IRREGOLARE, dovuta a:

- 1 **Getti del carburatore sporchi:** smontare il carburatore e pulire il getto principale. In tale occasione pulire bene anche la vaschetta del galleggiante e soffiare nei canali interni del carburatore.
- 2 **Tubazione della benzina otturata:** pulirla preferibilmente con un getto di aria compressa.
- 3 **Carburatore ingolfato:** chiudere il rubinetto della benzina, asciugare il carburatore, aprire il gas e far girare rapidamente il motore, meglio spingendo la macchina a mano. Se dopo alcuni tentativi il motore non dà almeno qualche colpo, svitare la candela e asciugarla, perchè sicuramente bagnata di benzina. Aprire poi la benzina e ripetere la normale manovra di avviamento. Se l'ingolfamento si ripete di frequente controllare il galleggiante del carburatore.

B) ACCENSIONE MANCANTE dovuta a:

- 4 **Candela sporca o bagnata:** pulirla e asciugarla bene.
- 5 **Elettrodi della candela troppo distanti:** riportarli alla distanza giusta di mm 0,5. Se gli elettrodi appaiono molto corrosi, sostituire la candela.
- 6 **Isolante della candela rotto o inclinato:** sostituire la candela.
- 7 **Cavo della candela che scarica a messa:** sostituire.
- 8 **Contatti del distributore sporchi, ossidati o irregolari:** pulire e ripristinare il gioco a mm 0,45.
- 9 **Condensatore o bobina di alta tensione in cattivo stato; linea dell'interruttore stop difettosa:** verificare.

C) INCONVENIENTI MECCANICI, quali:

- 10 **Perdite nel carter attraverso le guarnizioni e gli anelli di tenuta dell'albero motore; testa allentata.** Verificare accuratamente.

IL MOTORE SI AVVIA, MA SI FERMA SUBITO:

- 11 **Ciò accade generalmente d'inverno, a motore freddo:** far girare un po' il motore al minimo con l'aria chiusa.

IL MOTORE SI AVVIA SOLO COL GAS MOLTO APERTO:

- 12 **Getti e canali del minimo ostruiti:** pulirli.

IL MOTORE SI FERMA QUANDO SI APRE IL GAS:

- 13 **Motore ancora freddo:** lasciarlo scaldare.
- 14 **Getto principale del carburatore sporco:** pulirlo.
- 15 **Benzina che arriva male al carburatore:** pulire tubo, rubinetto e filtro.

IL MOTORE NON RENDE:

- 16 **Miscela povera (vedere punti 1-2-10).**
- 17 **Miscela ricca (filtro della presa d'aria intasato di polvere, carburatore mal regolato, galleggiante che non mantiene il giusto livello):** lavare il filtro con benzina, regolare, o riparare, a seconda del caso.

- 18 **Candela sporca internamente, non adatta, con elettrodi corrosi e a distanza irregolare:** sabbicare, regolare gli elettrodi, sostituire la candela se necessario.
- 19 **Candela allentata nella sua sede:** stringerla bene.
- 20 **Ruttore o condensatore in disordine:** controllare.
- 21 **Luce o tubo di scarico ostruiti da incrostazioni:** disincrostare e pulire accuratamente.

IL MOTORE MARCIA A QUATTRO TEMPI:

- 22 **Miscela troppo ricca:** provvedere come indicato al punto 17.
- 23 **Scarico ostruito:** provvedere come al punto 21.
Nota - Se la marcia a quattro tempi è provocata da carburazione troppo ricca, la causa si individua facilmente chiudendo il rubinetto della benzina mentre il veicolo è in viaggio: in questo caso la marcia ritorna regolare poco prima che il motore si arresti per esaurimento di carburante.
 Se facendo la prova indicata non si ottiene risultato alcuna, la causa è da ricercarsi esclusivamente nell'eccesso di depositi carboniosi nel sistema di scarico.

PERDITA DI COLPI DURANTE LA MARCIA:

- 24 **Apparato di accensione in disordine:** verificare.
- 25 **Deficienza di alimentazione, che denota miscela magra, se accompagnata da starnuti.**

IL MOTORE SI FERMA DA SOLO:

- 26 **Difetto di alimentazione o mancanza di benzina, se l'arresto è preceduto da starnuti al carburatore e da scoppi allo scarico.**
- 27 **Difetto di accensione se l'arresto è improvviso o preceduto anche per un lungo tratto da semplice perdita di colpi.**

IL MOTORE SI SPEGNE NELL'ARRESTARE IL VEICOLO COL FRENO POSTERIORE (anche se il cambio è in folle e la frizione disinnestata)

- 28 **Lampada della luce stop bruciata o linea interrotta.**

LA FRIZIONE NON STACCA:

- 29 **Eccessivo gioco della levetta sul carter motore:** regolare come indicato a pagina 23.
- 30 **Superficie irregolare dei dischi guarniti:** sostituire.
- 31 **Scanalature del tamburo o del manicotto avariate:** riparare se possibile oppure sostituire.

LA FRIZIONE SLITTA:

- 32 **Insufficiente ritorno della leva sul manubrio o della levetta sul carter motore:** regolare.
- 33 **Dischi guarniti eccessivamente usurati:** sostituire.

Bianchi