

# DUCATI

## MOTOCICLO monoalbero 160 Monza Junior



Istruzioni  
per l'uso  
e la manutenzione



MOTOCICLO  
MONOALBERO

**DUCATI**

**160 Monza Junior**

CARATTERISTICHE - USO - MANUTENZIONE



[www.fpw.it](http://www.fpw.it)

Ogni motociclo è fornito di una copia di questo libretto.

## TESSERA DI GARANZIA

**Tutti i motocicli DUCATI sono corredati della « Tessera di Garanzia » sigillata nella scatola porta-attrezzi. Il sigillo può essere tolto solo dall'acquirente.**

Il contenuto del presente libretto non è impegnativo, la DUCATI MECCANICA S.p.A. perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del modello qui descritto ed illustrato, di apportare, ove se ne presentasse la necessità modifiche di particolari, o forniture di accessori, che essa ritenesse convenienti per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere tecnico-economico, senza peraltro impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questo libretto.

*Egregio Signore,*

*siamo lieti di porgerLe il benvenuto fra i nostri clienti, nella certezza che anche Ella apprezzerà le magnifiche prestazioni del motociclo DUCATI 160 MONZA JUNIOR.*

*Le nostre macchine sono frutto di studio e di lunghe esperienze derivate in particolar modo da risultati di gare di gran fondo che, come Ella sa, sono state sempre vinte anche clamorosamente dalla DUCATI MECCANICA.*

*Ci permettiamo però di farLe presente che per proteggere a lungo il capitale da Lei investito acquistando una D U C A T I M O N O A L B E R O , è necessario che Ella si attenga alle norme contenute nel presente opuscolo che Le illustrano dettagliatamente le caratteristiche, il funzionamento e la manutenzione della Sua moto.*

*Contiamo quindi sulla accurata osservanza da parte Sua delle norme che è necessario seguire in particolare nel primo periodo d'uso della macchina. In tal modo Ella potrà contare a lungo su di un mezzo dalle ineguagliabili prestazioni.*

*RingraziandoLa e congratolandoci vivamente con Lei per aver scelto questo modello, Le auguriamo di essere per molti anni orgoglioso di possedere una DUCATI MONOALBERO.*

DUCATI MECCANICA S.p.A.



## MOTOCICLO DUCATI 160 MONZA junior



Colori: in 2 versioni  
Nero - Alluminio  
Nero - Alluminio - Rosso

## P R E M E S S A

*Scopo principale del presente libretto istruzioni è di mettere in grado il possessore di una DUCATI MONOALBERO, di usare il veicolo nel migliore dei modi.*

*Quelle che seguono sono quindi semplici norme, suggerimenti, consigli e notizie di carattere informativo sufficienti a permettere a chiunque, anche al profano di particolari cognizioni tecniche, di usufruire e conservare a lungo in perfetta efficienza il mezzo meccanico di cui dispone.*

*La serie pregiata della produzione DUCATI nel campo delle «MONOALBERO», si arricchisce di questo nuovo modello le cui caratteristiche sono riportate in questo libretto.*





## **STAZIONI DI SERVIZIO DUCATI**

Quando poi occorresse eseguire operazioni che richiedono una speciale competenza tecnica si consiglia di rivolgersi alle « Stazioni di Servizio Ducati » che sono dotate di personale specializzato e della necessaria attrezzatura per una fattiva assistenza ed esecuzione delle riparazioni a perfetta regola d'arte (vedere le illustrazioni a pag. 49 e seguenti).

Si potrà essere certi così, che anche l'eventuale sostituzione di gruppi o particolari verrà effettuata con pezzi originali Ducati; con ciò si eviteranno imprevedibili inconvenienti e saranno invece garantiti l'intercambiabilità, il funzionamento e la durata.

## **PARTI DI RICAMBIO**

E' necessario che ogni richiesta di parti di ricambio sia precisa e corredata dei seguenti dati:

- 1) Numero di classifica del particolare (rilevarlo dal Catalogo delle Parti di Ricambio).
- 2) Numero di identificazione del motore (se trattasi di un ricambio del motore).
- 3) Numero di identificazione del telaio (se trattasi di un ricambio del telaio).

## DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni DUCATI MONOALBERO è contraddistinta da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio e per il motore.

Per il telaio, il numero è impresso sulla trave centrale in prossimità della batteria.

Per il motore, il numero è impresso sul carter in prossimità dell'attacco anteriore del motore al telaio.

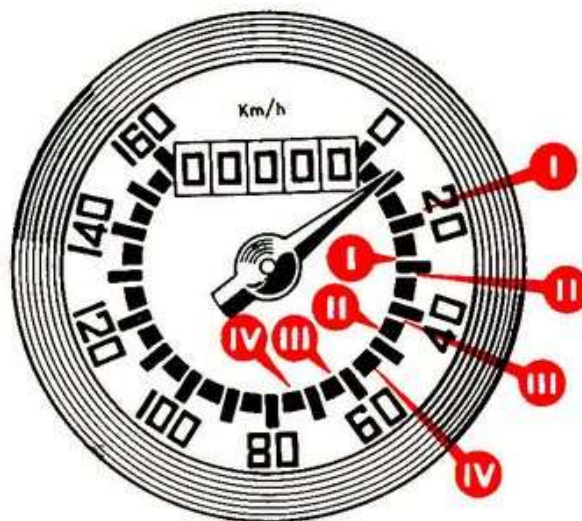


1 - Numero d'identificazione motore

2 - Numero d'identificazione telaio

## PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL VEICOLO

La costruzione dei moderni motori da motocicletta esige tolleranze strettissime tra i vari organi in movimento ed è quindi essenziale che il Cliente completi il rodaggio, cioè l'assestamento tra queste parti, già iniziato dalla Fabbrica che, prima a freddo e poi a caldo, ha fatto girare il motore. Per ottenere un rodaggio razionale si dovranno osservare le prestazioni massime indicate dal diagramma e dalla tabella seguente.



CHILOMETRI PERCORSI	VELOCITA' MASSIME CONSENTITE IN Km/h.			
	in 1 <sup>a</sup> marcia	in 2 <sup>a</sup> marcia	in 3 <sup>a</sup> marcia	in 4 <sup>a</sup> marcia
Fino a 500 Km.	19	32	42	55
Da 500 a 1000 Km.	29	48	63	75

Si consiglia inoltre quanto segue:

- non mantenere le velocità massime consentite per lunghi periodi di tempo;
- non forzare il motore, mantenendolo per lungo tempo ad un elevato regime di giri, particolarmente in salita;
- dopo i primi 500 km. e dopo i primi 1000 km., effettuare a motore caldo, la sostituzione completa dell'olio nella coppa del motore; registrare le punterie regolando la vite registro; controllare il bloccaggio dei tiranti di fissaggio della testa e del cilindro al carter, e la bulloneria in genere; registrare le puntine platinato.

Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni, tanto più lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisione o di messe a punto.

Affinchè il Cliente non deroghi dalle suddette prescrizioni, si è provveduto a piombare il carburatore, previa aggiunta in esso, di un distanziale che limita la corsa della valvola gas. Dopo 1.000 km. circa il Cliente è pregato di recarsi dal suo Concessionario il quale spiomberà il carburatore per toglierne il distanziale. La mancata esecuzione di quanto è detto svincola la DUCATI MECCANICA da ogni responsabilità circa eventuali inconvenienti che si dovessero verificare nel cilindro e nel pistone.

## CARATTERISTICHE PRINCIPALI



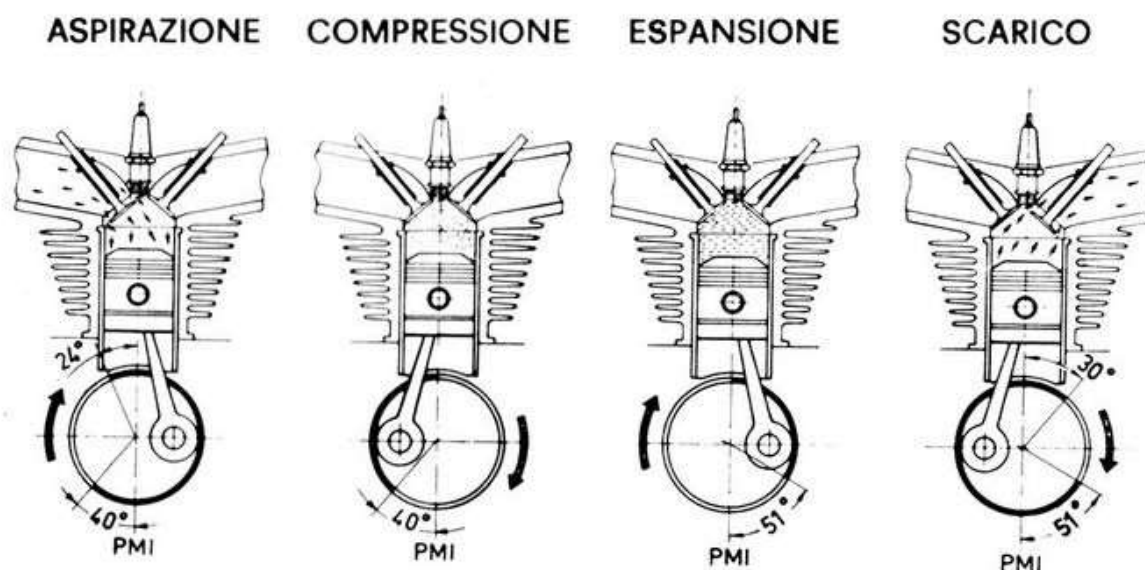
### MOTORE

- Monocilindrico a 4 tempi; asse del cilindro inclinato in avanti di 10° rispetto alla verticale - Montato a culla sul telaio;
- alesaggio: 61 mm.;
- corsa: 52 mm.;
- cilindrata: 156 cc.;
- rapporto di compressione: 8,2:1;

- camera di combustione emisferica;
- cilindro in lega leggera profondamente alettato, con camicia riportata in ghisa speciale;
- biella in acciaio speciale, con gabbia a rullini alla testa (perno di manovella), e boccola al piede (spinnotto pistone);
- pistone convesso in lega leggera con mantello in un sol pezzo e 4 segmenti di cui 2 raschiaolio a feritoie;
- testa fusa in lega leggera e finemente alettata, con sedi valvole riportate.

## DISTRIBUZIONE

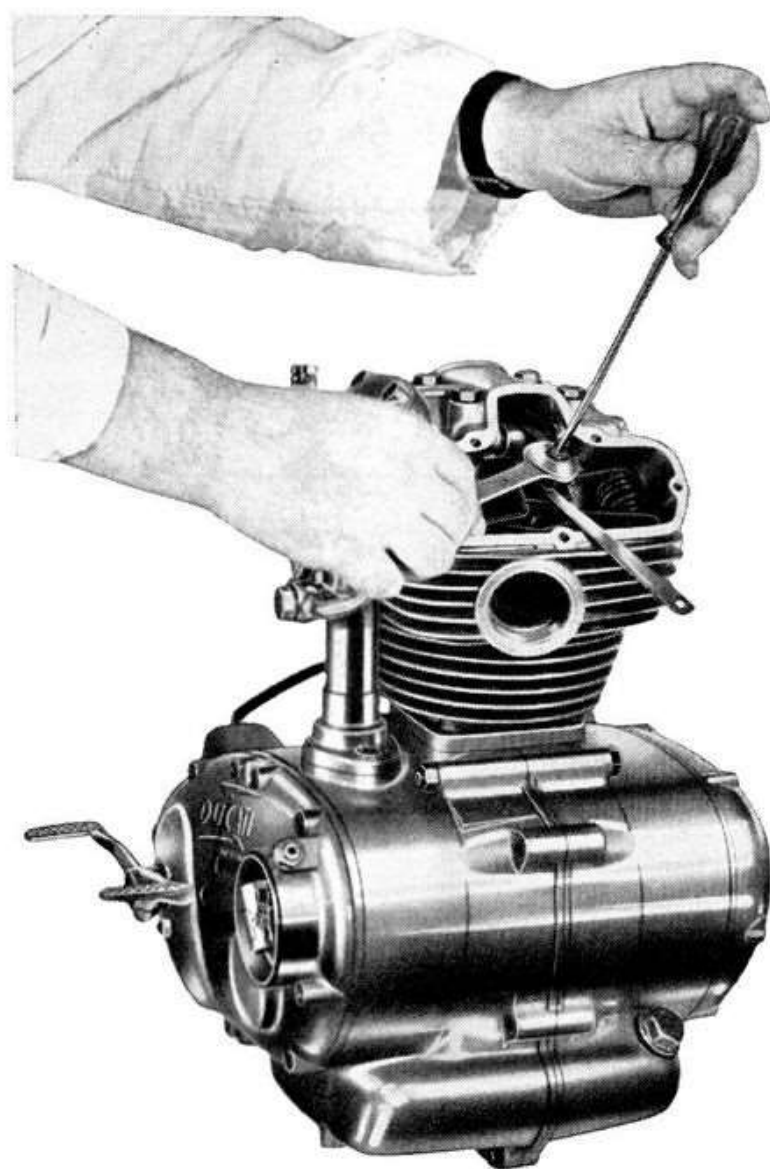
La distribuzione è a valvole in testa, inclinate a  $80^\circ$ , comandate da un albero a cammes in testa. Le valvole sono in acciaio speciale.



## Dati

I dati della distribuzione, con la regolazione di controllo di 0,20 mm. fra valvola e bilanciere, sono:

Valvola	Apertura $\pm 5^\circ$	Chiusura $\pm 5^\circ$
Aspirazione	24° prima PMS	40° dopo PMI
Scarico	51° prima PMI	30° dopo PMS



### **Registrazione**

La registrazione delle punterie si effettua mediante le viti di regolazione poste sui bilancieri.

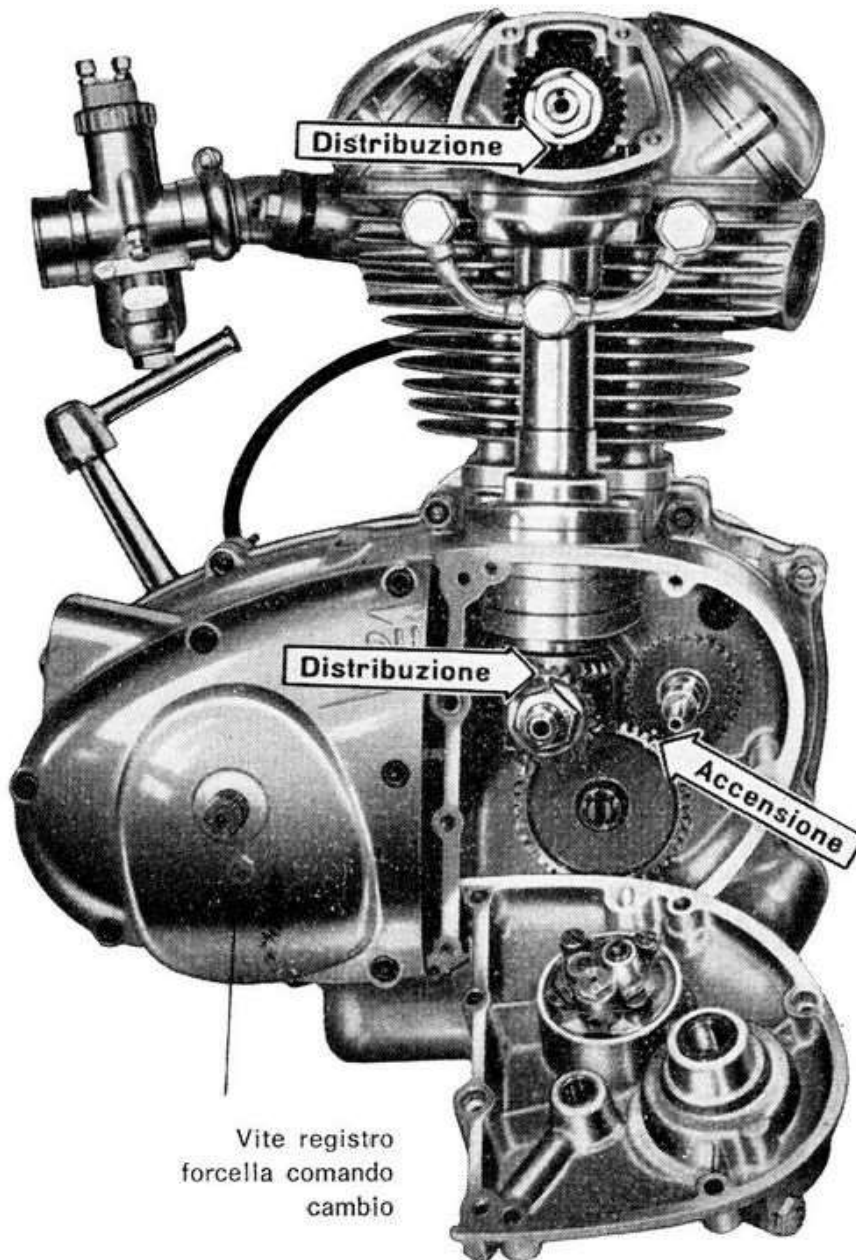
### **Gioco**

Il gioco di funzionamento tra valvole e bilancieri, a motore freddo, è di  $0,05 \div 0,07$  mm.; a tale valore deve essere registrato e verificato con spessimetro il gioco stesso dopo il controllo del suddetto dato della distribuzione.

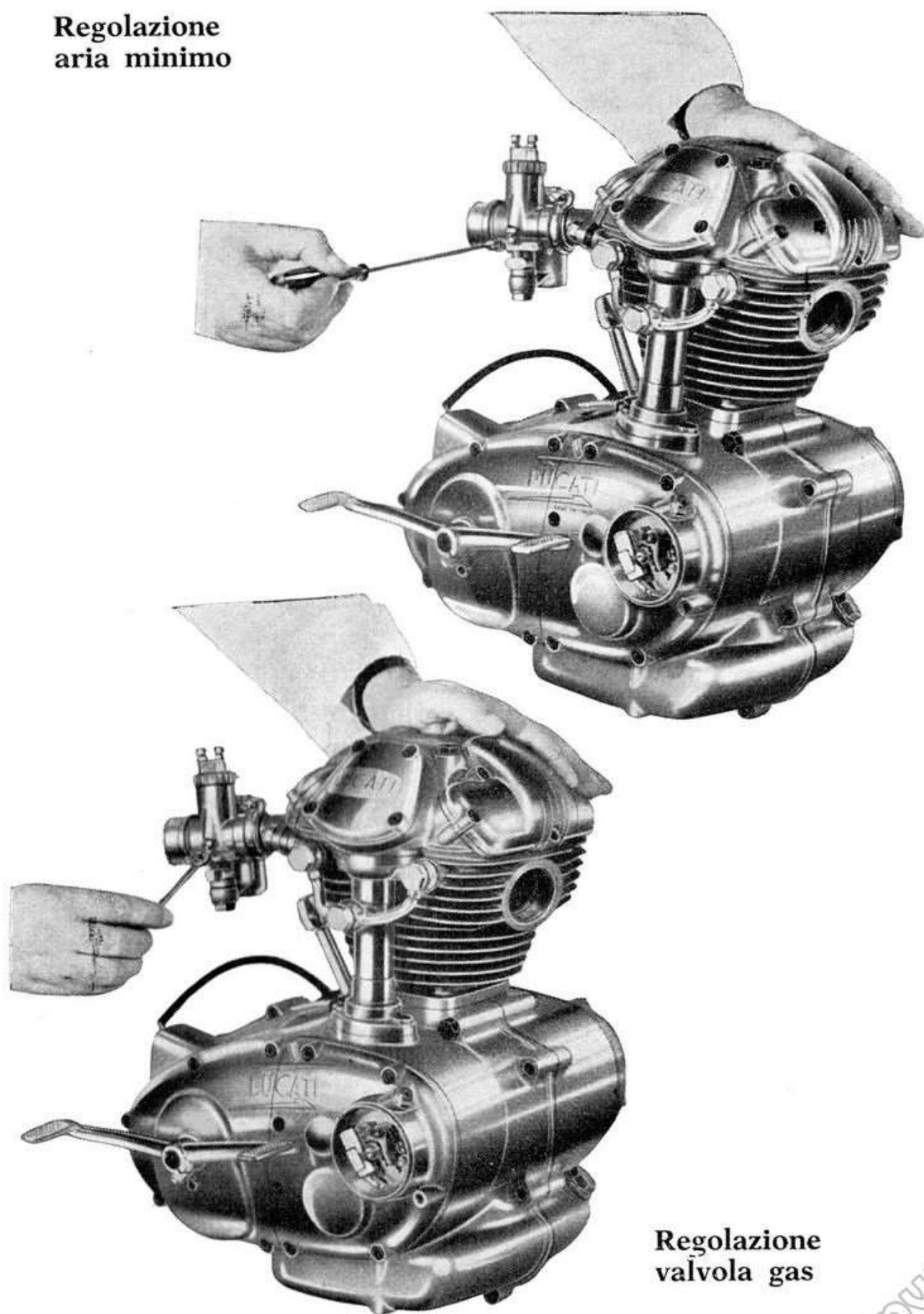


## Messa in fase

Gli ingranaggi di comando della distribuzione, montati sull'albero motore e sull'albero distribuzione, portano dei segni di riferimento incisi sulla fascia dentata. La distribuzione è in fase quando questi segni sono disposti come indicato dalle frecce nella figura seguente.



**Regolazione  
aria minimo**



**Regolazione  
valvola gas**



## ALIMENTAZIONE

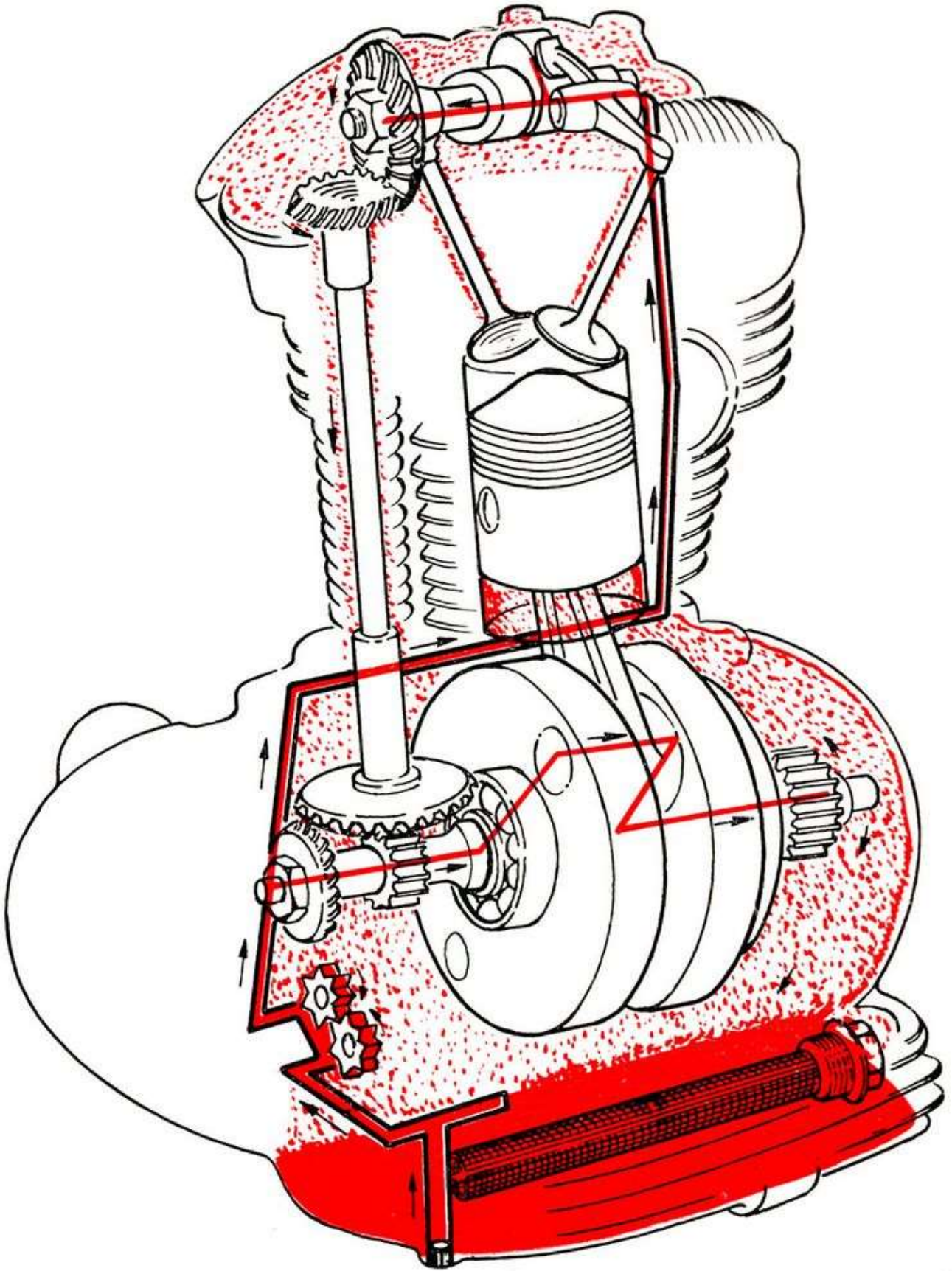
L'alimentazione del motore avviene per gravità.  
Carburatore Dell'Orto UB 22 BS con aspirazione ad aria  
quieta nella scatola porta-attrezzi.

Polverizzatore . . . . .	260 A
Diffusore . . . . .	22
Ugello max. . . . .	95
Ugello min. . . . .	35

Il serbatoio della capacità di litri 13 circa è munito di  
due rubinetti a tre posizioni: chiuso - aperto - riserva.  
La riserva è di litri 1,6.

## LUBRIFICAZIONE

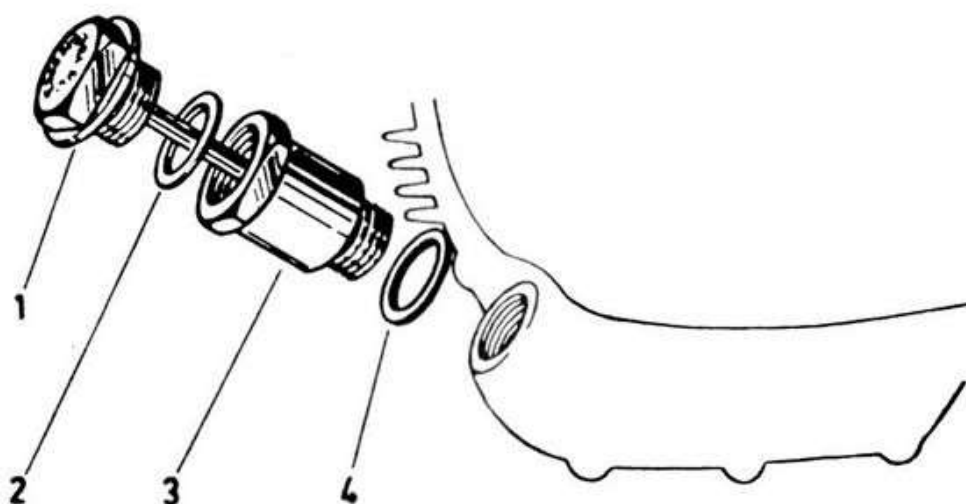
La lubrificazione è a pressione, ed è ottenuta mediante  
una pompa ad ingranaggi comandata dall'albero mo-  
tore; la pompa aspira l'olio, attraverso il filtro dalla  
parte più bassa del carter motore che funge da coppa  
olio, e lo manda attraverso apposite canalizzazioni, in  
tutti i punti nevralgici del motore. Il recupero è otte-  
nuto per gravità. La capacità della coppa olio è di circa  
Kg. 1,750, pari a litri 2,100.



Un tappo introduzione olio con astina costituito dai seguenti particolari:

- 1) Tappo introduzione olio con astina;
- 2) Guarnizione di tenuta;
- 3) Bocchettone d'introduzione;
- 4) Guarnizione di tenuta;

permette la misurazione del livello.



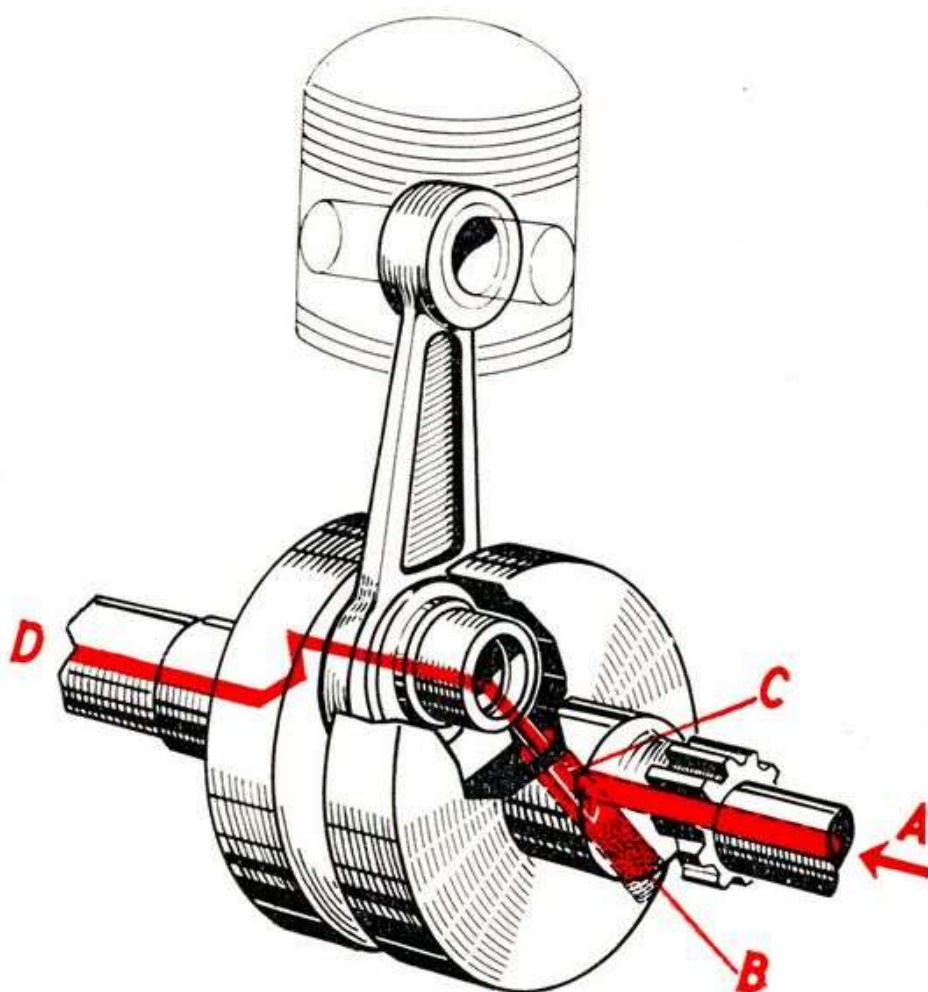
L'astina del tappo porta due incisioni corrispondenti ai livelli minimo e massimo dell'olio.

La misurazione del livello si effettua solamente appoggiando sul bocchettone d'introduzione il tappo dell'olio.

Il sistema di lubrificazione della DUCATI 160 MONZA JUNIOR è semplicissimo e non richiede nessuna manutenzione salvo il ripristino del livello dell'olio

(AGIP F.1 MULTIGRADE o AGIP F.1 RACING SAE 40) ogni 500 Km. ed il ricambio integrale dell'olio e la pulizia del filtro ogni 2000 Km. circa.

## DEPURATORE CENTRIFUGO DELL'OLIO INCORPORATO NELL'ALBERO MOTORE



### Principio di funzionamento

Il lubrificante da filtrare viene addotto al depuratore attraverso la canalizzazione A; da qui, in virtù della forza centrifuga, vengono espulse tutte le impurità (più pesanti dell'olio) che si depositano nella parte periferica, sul tappo filettato B dell'albero motore.

L'olio depurato, attraverso il tubetto C, va a lubrificare la testa di biella e, attraverso il condotto D, la coppia ingranaggio motore-campana frizione.

### RAFFREDDAMENTO

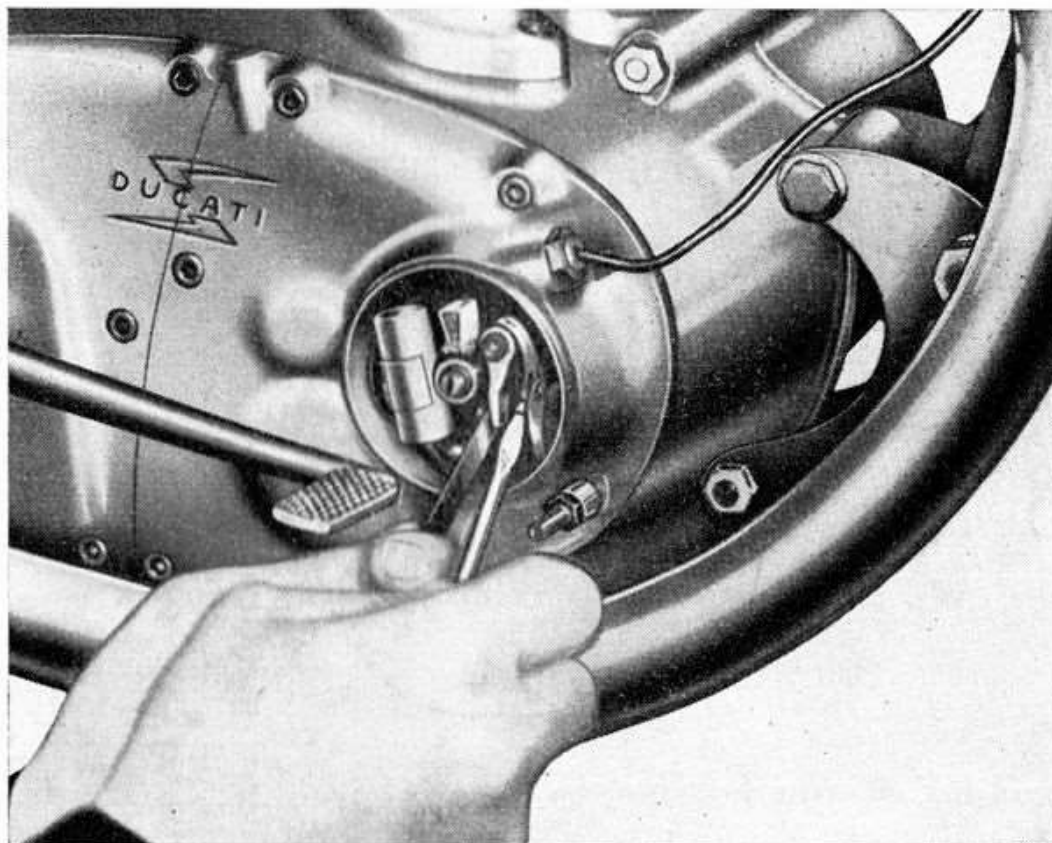
Il particolare sistema di alettatura del cilindro e della testa favorisce la dispersione del calore.

## ACCENSIONE

L'accensione è a spinterogeno.

L'anticipo dell'accensione è parzialmente automatico e vale:

Anticipo a motore fermo . . . . .	21° ÷ 23°
Ampiezza anticipo automatico . . . . .	18°
Totale anticipo a motore in moto a 3000 giri/min. . . . .	39° ÷ 41°



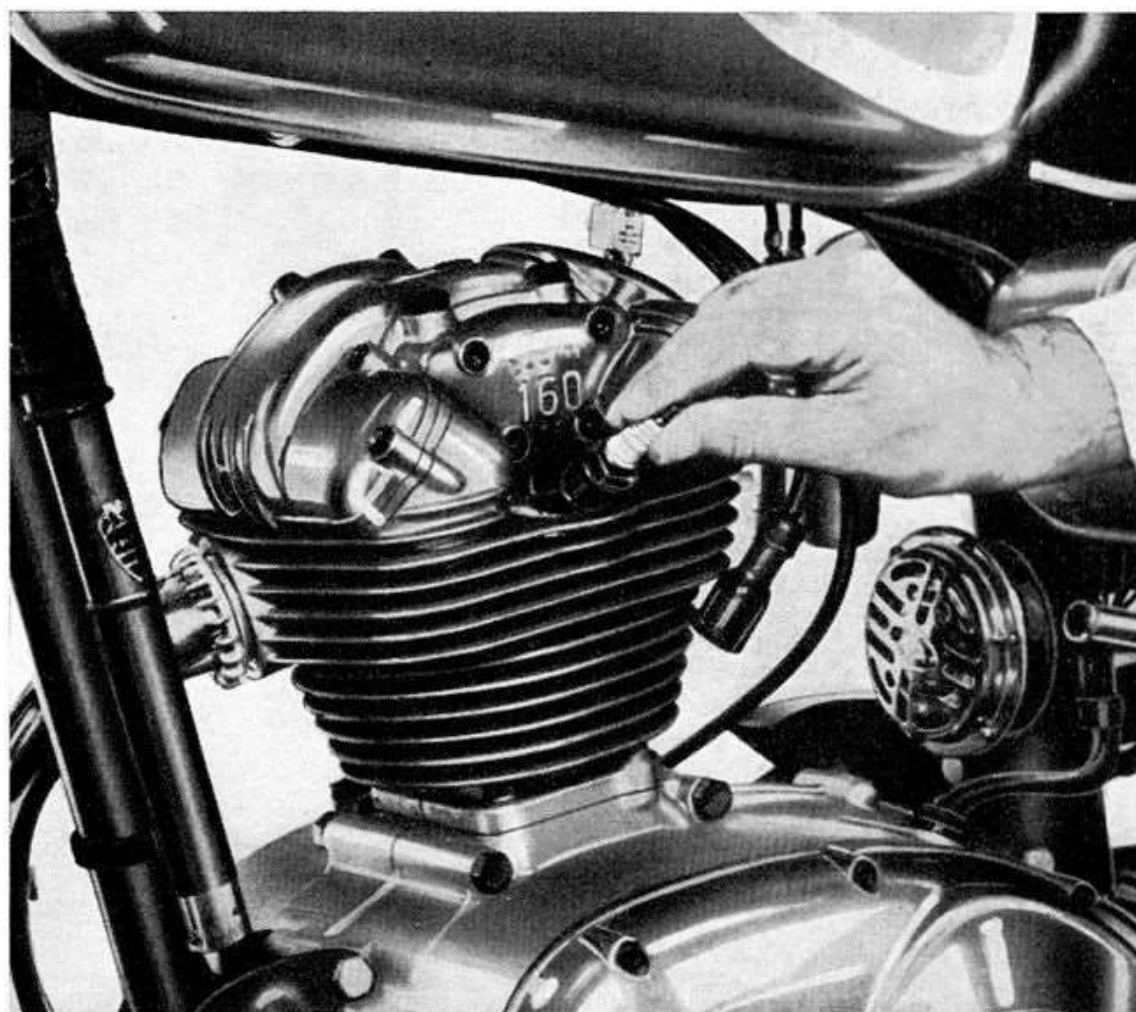
Per la messa in fase dell'accensione vedi figura a pagina 15.

Il gioco fra le puntine platinato è di 0.3 ÷ 0.4 mm. e viene controllato mediante lo spessore come è indicato in figura.

La candela è una Marelli CW 260 N o tipo analogo ed è montata a sinistra sul cielo della testa.

Nel caso di rimontaggio della candela è necessario porre attenzione ad introdurla con la stessa inclinazione dell'attacco della testa, avvitarla leggermente e quindi stringere a fondo. Quanto sopra per evitare eventuali spanature.



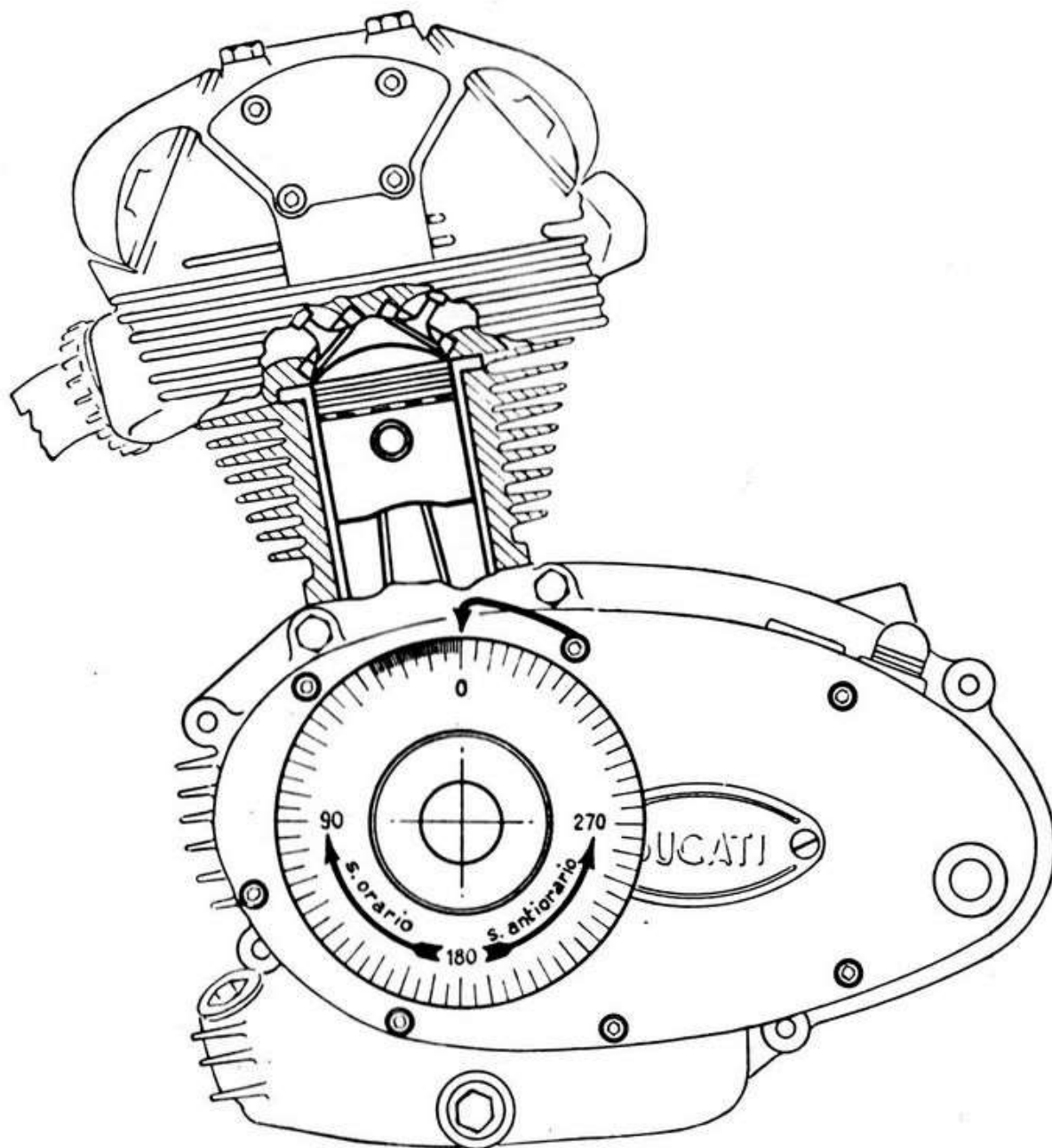


## **NORME PER LA VERIFICA DELL'ANTICIPO**

Per fare il controllo periodico dell'anticipo (dopo i primi 1000 Km. ed in seguito ogni 2000 Km.) è necessario accertarsi che il dispositivo automatico sia regolare in tutti i suoi particolari, che sia ben lubrificato e che le molle non siano **DEFORMATE** e **SPOSTATE** dalla loro sede naturale. L'ampiezza d'escursione dell'anticipo automatico sarà uguale a  $9^\circ$  pari a  $18^\circ$  sull'albero motore. Se vi sono dubbi fare controllare da una officina specializzata, mentre per la verifica si proceda nel modo seguente:

- 1) Togliere il tappo filettato in corrispondenza all'albero motore e montare l'apposito goniometro (figura 1).
- 2) Montare un'indice su di una vite fissaggio coperchio (fig. 1).

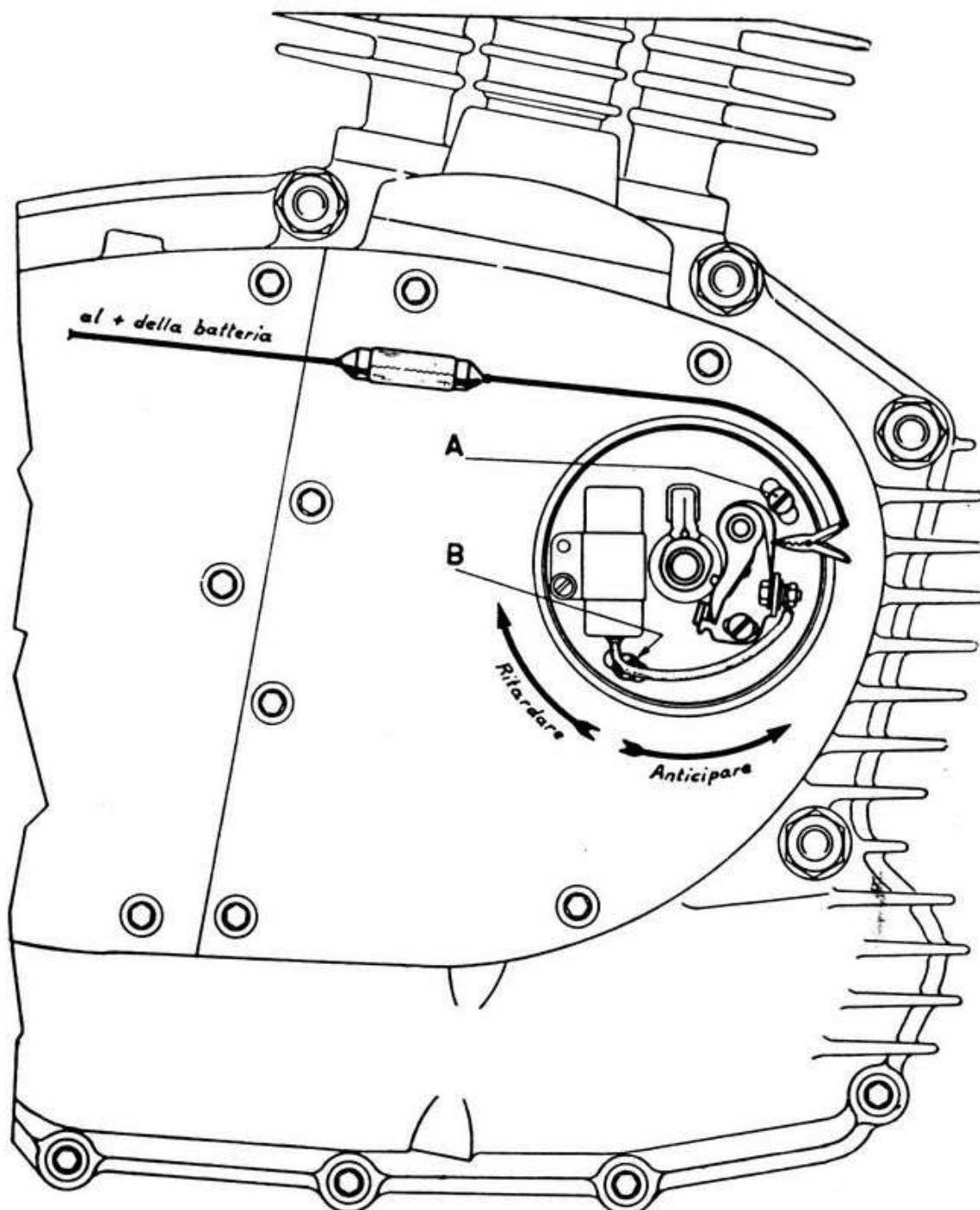
- 3) Portare il motore al PMS in fase di compressione ed azzerare il goniometro con l'indice (fig. 1).
- 4) Ruotare l'albero motore in senso orario di un quarto di giro circa.



(Fig. 1)

- 5) Collegare alla molla della parte mobile del contatto ruttore una lampada 6 V - 3 W in serie con il + della batteria (fig. 2). Detta lampada dovrà accendersi.

- 6) Ruotare lentamente l'albero motore nel senso antiorario fintanto che si spenga la lampadina o diminuisca d'intensità. In quell'attimo l'indice dovrà indicare sul goniometro i gradi di anticipo riportati a pag. 22.



(Fig. 2)

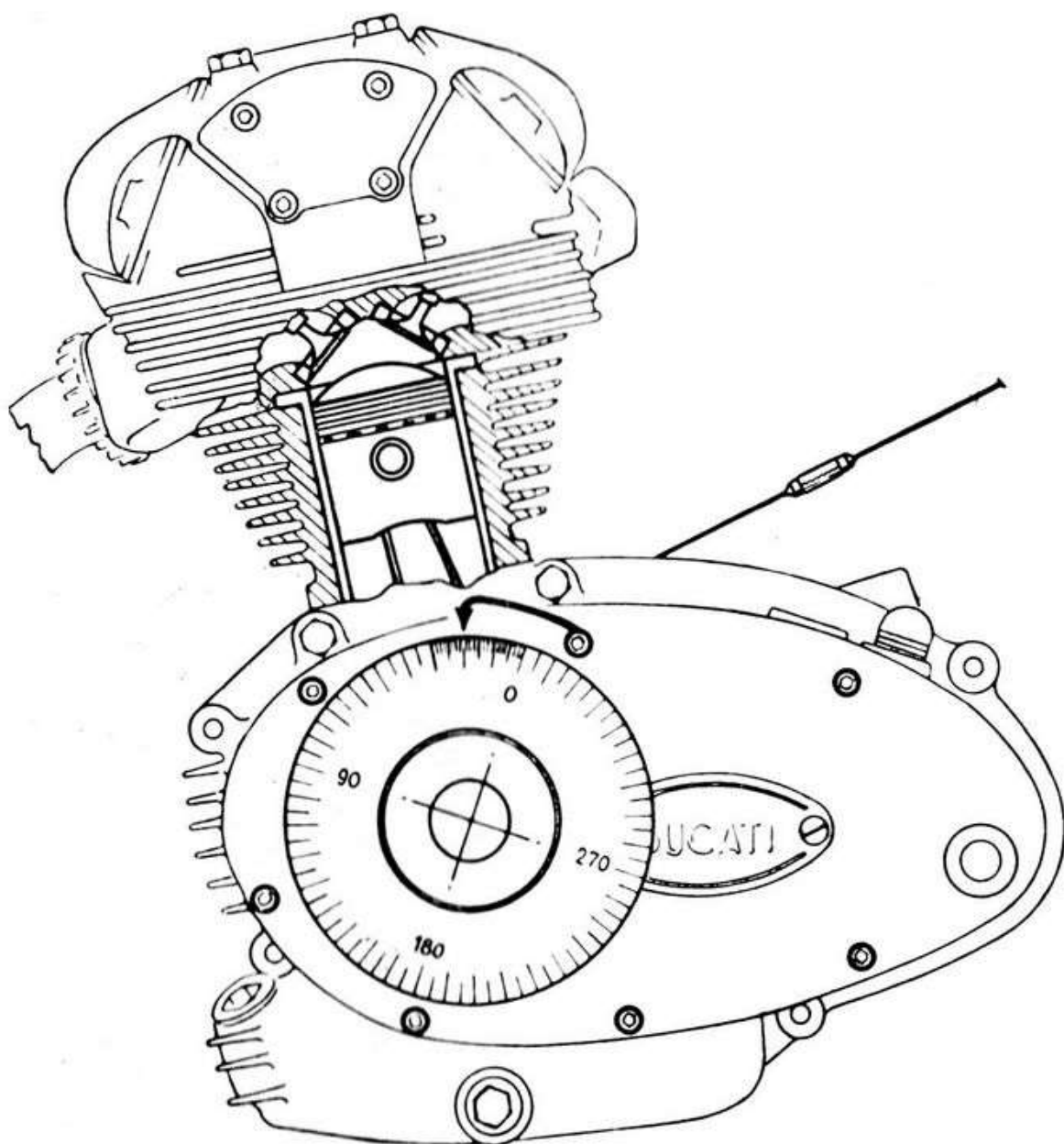


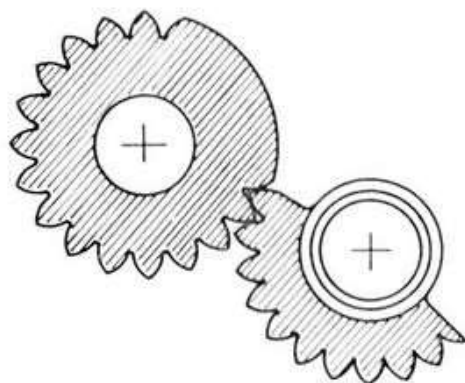
Fig. 3

- 7) Si consiglia di ripetere la prova per la certezza del rilievo.
- 8) Qualora i dati rilevati non corrispondano a quelli richiesti, allentare le due viti A e B fissaggio piastrina, e ruotare la piastrina stessa anticipando o ritardando l'accensione fintanto che non si ottengono i valori indicati a pag. 22.
- 9) E' bene tenere presente che se il feltro che lubrifica la camma rimane secco, il pattino di materiale fibroso che aziona la apertura della parte mobile del martelletto tende a consumarsi diminuendo il valore di apertura fra le puntine.

## AVVIAMENTO

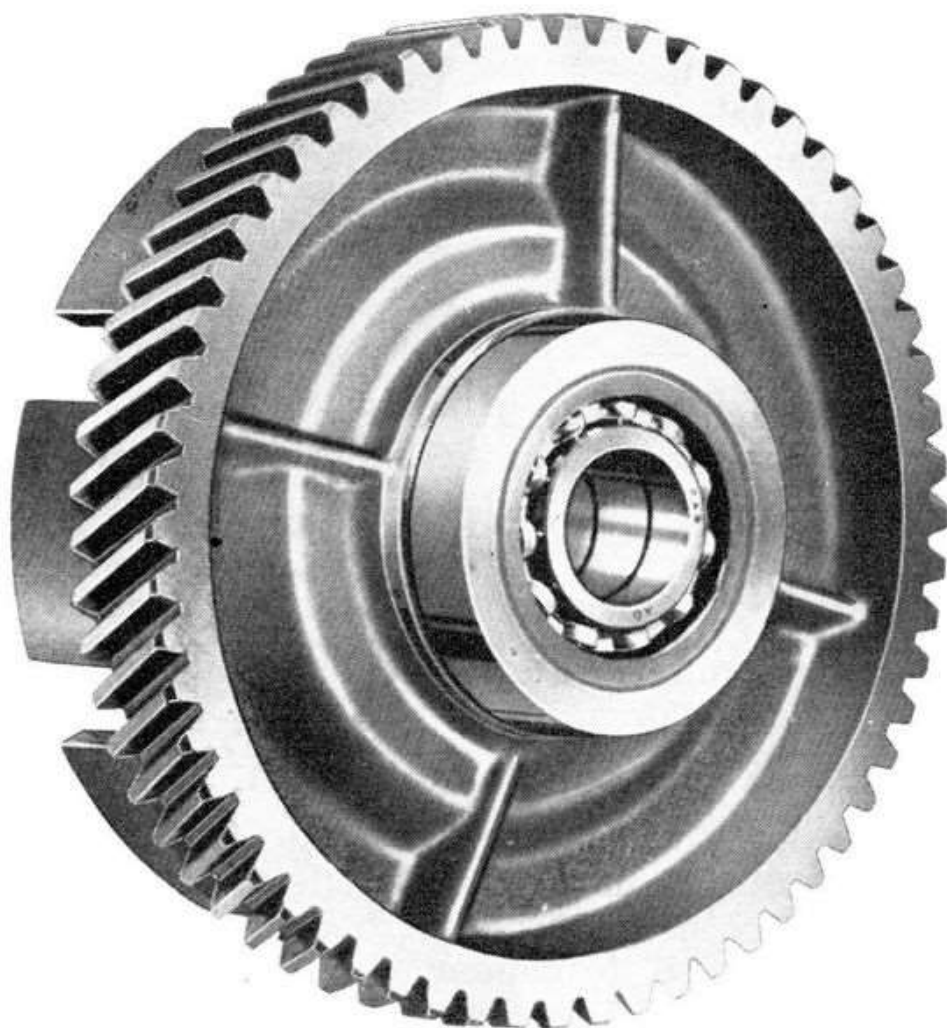
L'avviamento è ottenuto mediante il pedale snodato posto alla sinistra del motore.

In caso di rimontaggio del gruppo avviamento, è indispensabile eseguirlo come indicato nella figura a fianco.



## TRASMISSIONE

La trasmissione comprende la frizione ed il cambio. La frizione a dischi multipli in acciaio e resina fenolica, funziona in bagno d'olio ed è montata sull'albero primario del cambio.



La campana frizione, ricavata in ghisa speciale particolarmente resistente all'usura, ruota su due cuscinetti interni opportunamente distanziati fra loro.

Essa viene convenientemente lubrificata insieme all'ingranaggio motore, come già descritto nel paragrafo del depuratore centrifugo.

Tale sistema assicura una dolcezza di movimento, solidità e durata di funzionamento, ed è stato ampiamente applicato e sperimentato sulle moto 200 cc. edizione 1960. La frizione si comanda azionando la leva sinistra posta sul manubrio.

La trasmissione fra motore ed albero primario del cambio è ad ingranaggi ed il rapporto di riduzione vale 3,000 : 1.

Il cambio, in blocco con il motore, è a 4 rapporti con ingranaggi sempre in presa e con comando a pedale.

I rapporti fra gli ingranaggi del cambio sono:

- in prima velocità            1 : 2,75
- in seconda velocità        1 : 1,65
- in terza velocità         1 : 1,18
- in quarta velocità        1 : 0,97

La trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore è ottenuta a mezzo di catena ed il rapporto da essa realizzato vale : 2,875 : 1.

## **TELAIO**

Il telaio della 160 MONZA JUNIOR è del tipo monotrave tubolare di acciaio ad alta resistenza e di linea molto elegante.

## **SOSPENSIONI**

La sospensione anteriore è a forcella teleidraulica MARZOCCHI a lunga corsa.

Ciascun gambo contiene 150 cm<sup>3</sup> di olio AGIP F.1 MOTOR HD SAE 20.

La sospensione posteriore è a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

In queste macchine il perno-fulcro del forcellone è fisso al telaio mentre il forcellone con boccola in bronzo ruota su di esso.

Questo sistema conferisce alle macchine una maggiore solidità e stabilità.

## **RUOTE**

Le ruote sono a raggi con cerchi in acciaio cromato, profilo normale 16" x 2 1/4" l'anteriore e 16" x 1,85" il posteriore.

La ruota anteriore è con perno sfilabile.

La ruota posteriore è con speciale parastrappi.

Pneumatici: 2,75-16 l'anteriore, 3,25-16 il posteriore, entrambi scolpiti. La pressione di gonfiaggio è di 2,25 Kg./cm<sup>2</sup> per entrambe le ruote.

## **FRENI**

I freni ad espansione a doppia ganaschia con comando a mano per l'anteriore ed a pedale per il posteriore, hanno ceppi di grande diametro e larghezza; guarniture resistenti all'usura e tamburi alettati.

I diametri dei tamburi sono di mm. 158 l'anteriore e di mm. 136 il posteriore.

## **IMPIANTO ELETTRICO**

L'illuminazione è a mezzo di volano alternatore con ricarica parziale fissa.

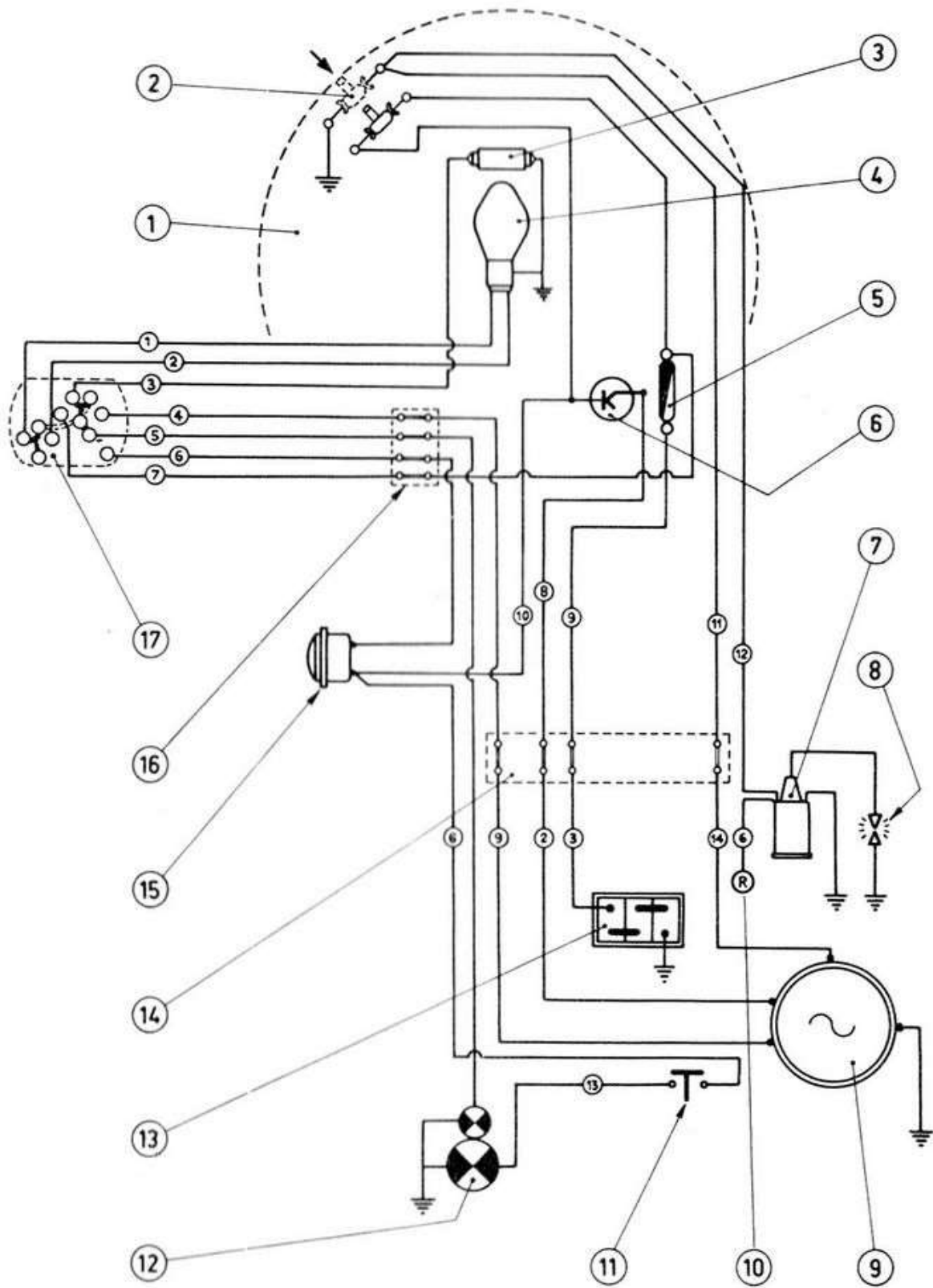
Una batteria SAFA 3IL3 - 6V - 7Ah alimenta le luci di posizione, stop e claxon.

Il faro anteriore APRILIA, è a 3 luci e porta incorporato il contachilometri VEGLIA fondo scala 120, oppure il contamiglia fondo scala 80.

Una chiavetta estraibile serve per l'accensione del motore. Togliendo la chiavetta si ottiene l'arresto del motore. Sul manubrio, accanto alla manopola sinistra, è sistemato l'interruttore luce a tre posizioni con incorporati il deviatore per le luci di profondità e anabbagliante ed il pulsante per l'avvisatore acustico (claxon).

Sul parafango posteriore, nella posizione regolamentare, è sistemato il portatarga ed il fanalino posteriore con la lampada e catadiottro metacrilato per l'illuminazione della targa e luce stop.

# SCHEMA ELETTRICO





## LEGGENDA SCHEMA ELETTRICO

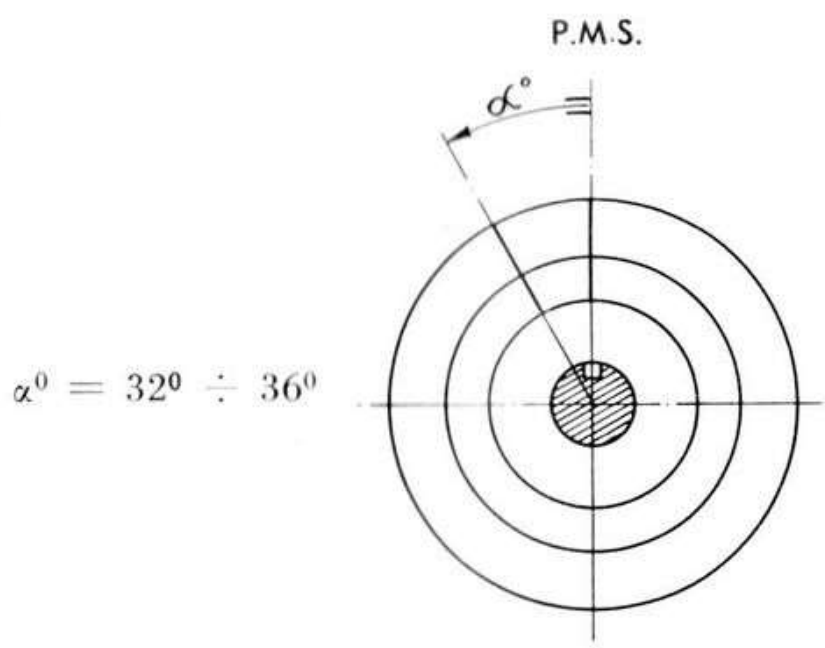
- 1 - Proiettore APRILIA 130 RCGN/t (App. I.G.M. 1408 PMx)
- 2 - Chiavetta a 4 contatti
- 3 - Lampada di posizione 6V-3W
- 4 - Lampada faro anteriore 6V-25/25W
- 5 - Fusibile 15A
- 6 - Diodo
- 7 - Bobina A.T. in c. a. 6V
- 8 - Candela accensione
- 9 - Generatore 6V-28W
- 10 - Ruttore - Condensatore
- 11 - Interruttore stop
- 12 - Lampada targa e luce stop 6V-3/15W
- 13 - Batteria 7Ah - 6V - SAFA 3 IL 3
- 14 - Morsettiera telaio
- 15 - Avvisatore acustico (claxon) 6V
- 16 - Morsettiera derivazione
- 17 - Dispositivo comando luci LD 57/8SM.

## COLORE CABLAGGIO

- 1-2 - Bianco
- 3-8 - Bleu
- 4 - Marrone
- 5 - Nero con collare giallo
- 6-13 - Nero
- 7-11-12 - Verde
- 9 - Rosso
- 10 - Nero con collare bleu
- 14 - Giallo

## Attenzione!

In caso di montaggio del volano sull'albero motore fare attenzione di montarlo in fase precisa; per ottenerla occorre procedere come segue: col pistone al punto morto superiore (PMS) e con la chiavetta dell'albero motore e l'incisione del volano nella posizione indicata in figura, ruotare il volano, in senso antiorario per l'angolo  $\alpha^\circ$  fino a raggiungere la nuova posizione.

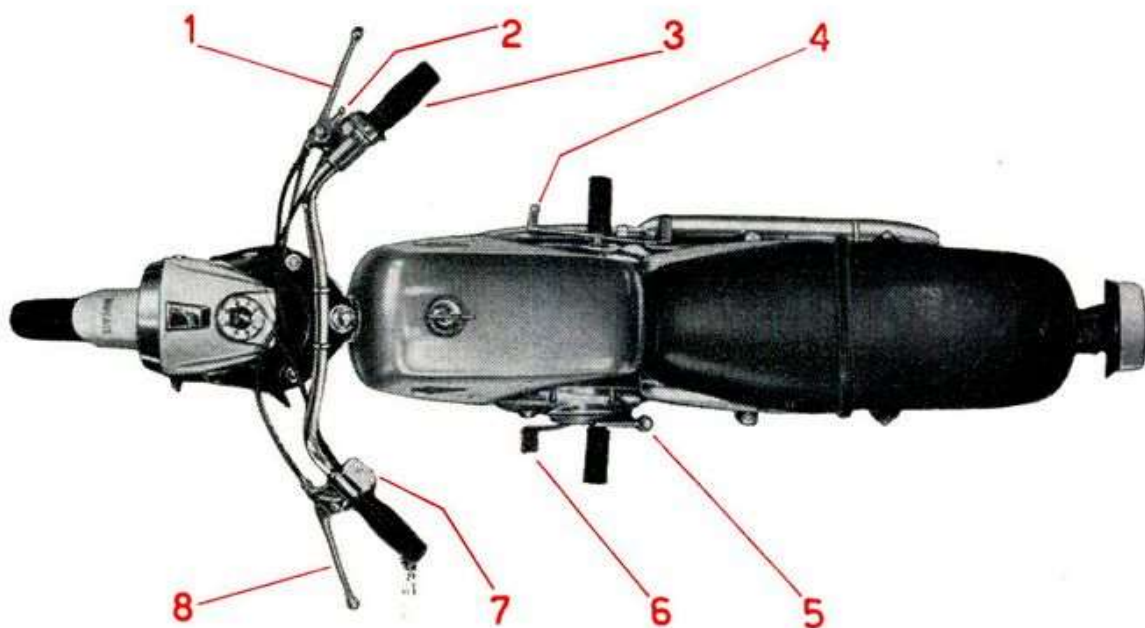


## COMANDI

Sul manubrio, come si è visto nel paragrafo precedente accanto alla manopola sinistra fissa, è sistemato l'interruttore luce, il deviatore per le luci di profondità e anabbagliante, il pulsante per l'avvisatore acustico, la leva per il disinnesto della frizione; la manopola destra è girevole e serve per il comando dell'acceleratore; davanti ad essa è sistemata la leva per il freno anteriore e superiormente a questa la levetta comando regolazione aria.

Accanto alla pedana sinistra è montata la leva del freno posteriore che aziona anche lo stop, e la leva snodata della messa in moto.

Accanto alla pedana destra è sistemata la doppia leva del cambio.



## LEGGENDA

- 1 - Leva comando freno anteriore
- 2 - Levetta comando regolatore aria
- 3 - Manopola comando acceleratore
- 4 - Doppia leva del cambio
- 5 - Leva snodata della messa in moto

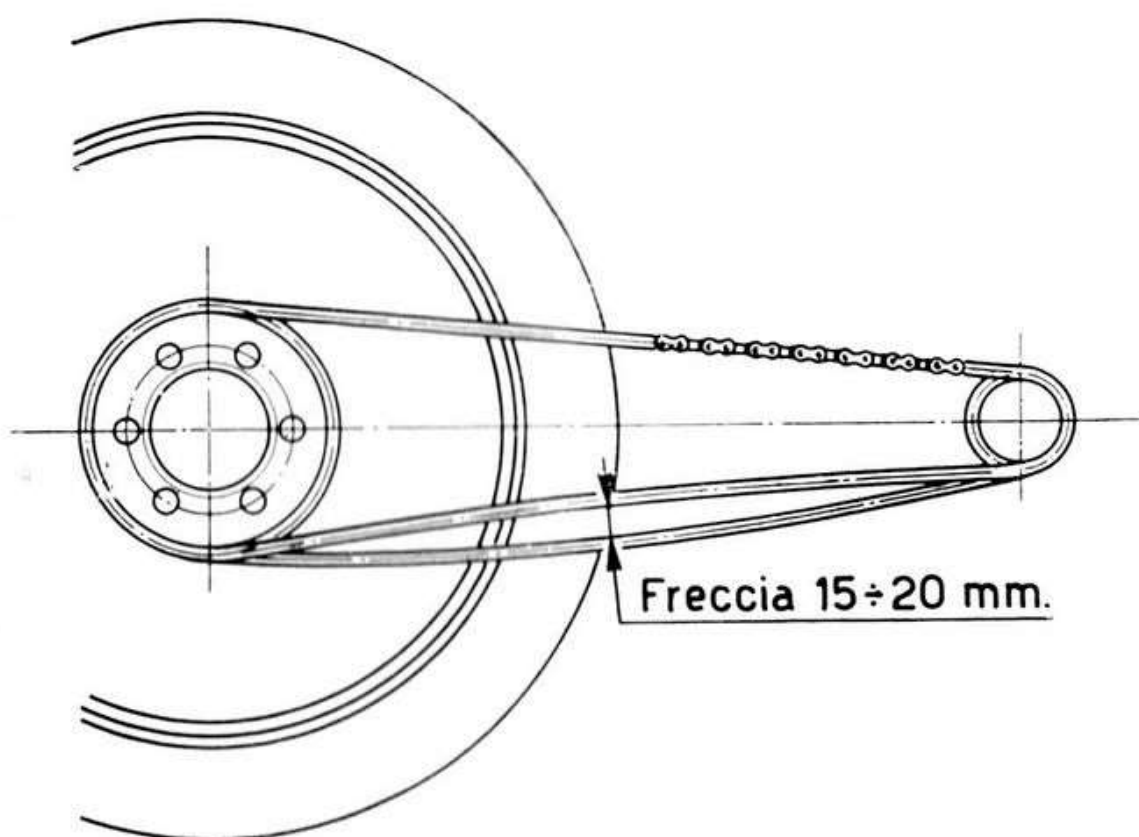
- 6 - Leva comando freno posteriore
- 7 - Interruttore luce - deviatore per le luci di profondità ed anabbagliante e pulsante per avvisatore acustico.
- 8 - Leva comando frizione

## **SELLA**

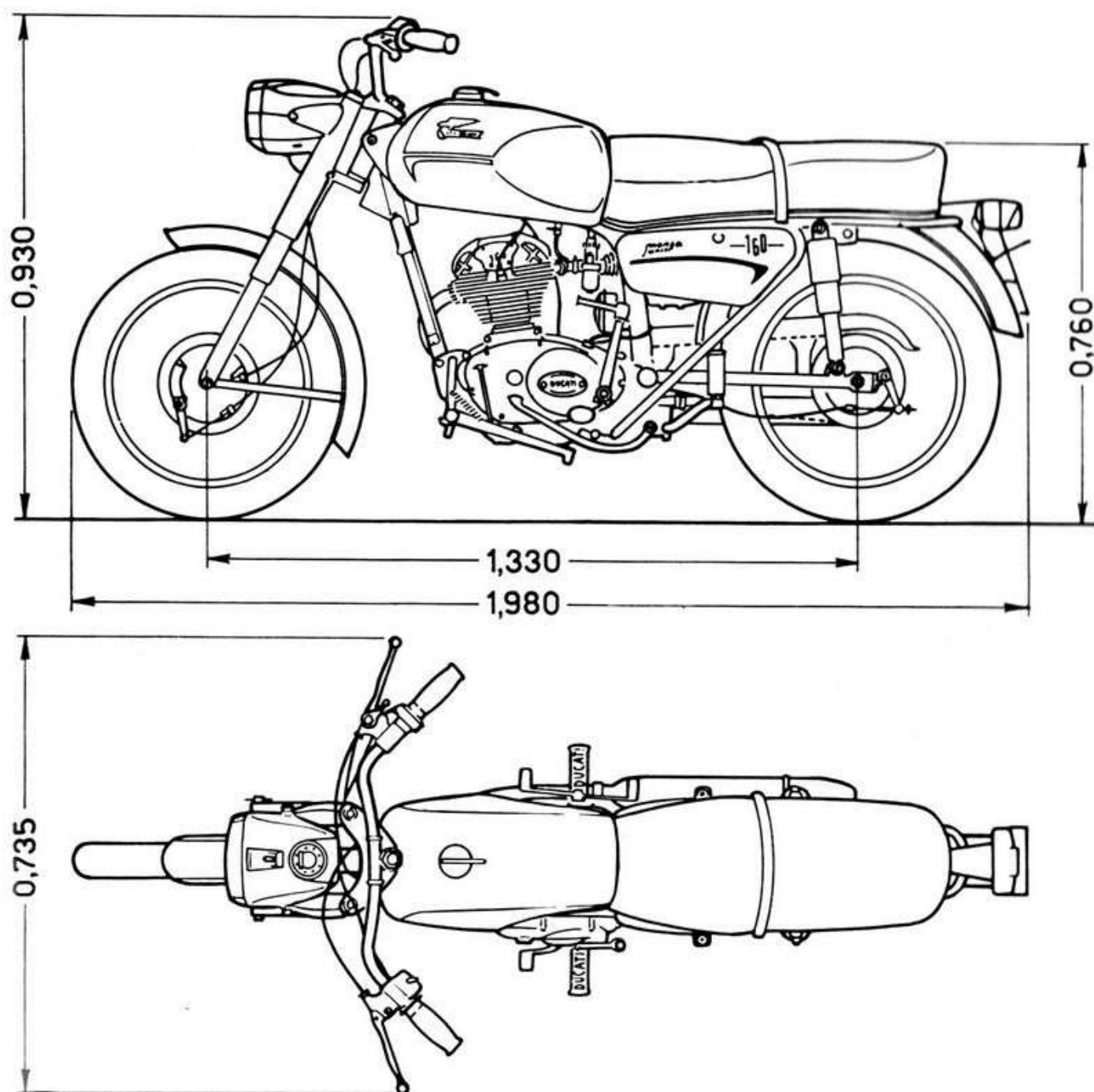
Sella biposto, ampia e confortevole, maniglia e pedanine per il secondo passeggero.

## **REGISTRAZIONE DELLA CATENA**

La catena deve presentare una possibilità di scuotimento pari a  $15 \div 20$  mm. con macchina a terra e con una persona seduta sulla parte posteriore della sella, oppure con le sospensioni posteriori a metà corsa.



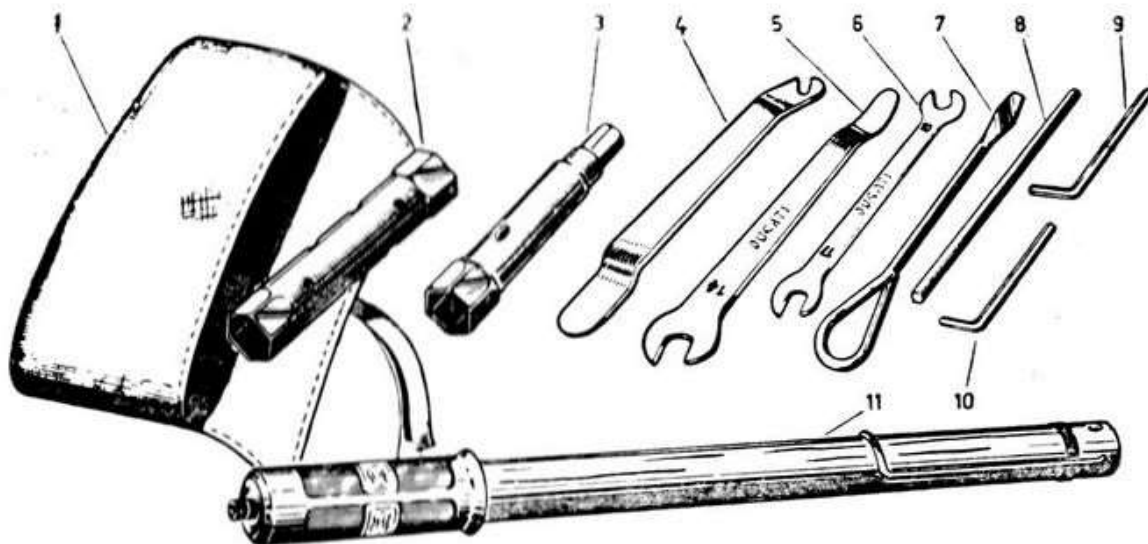
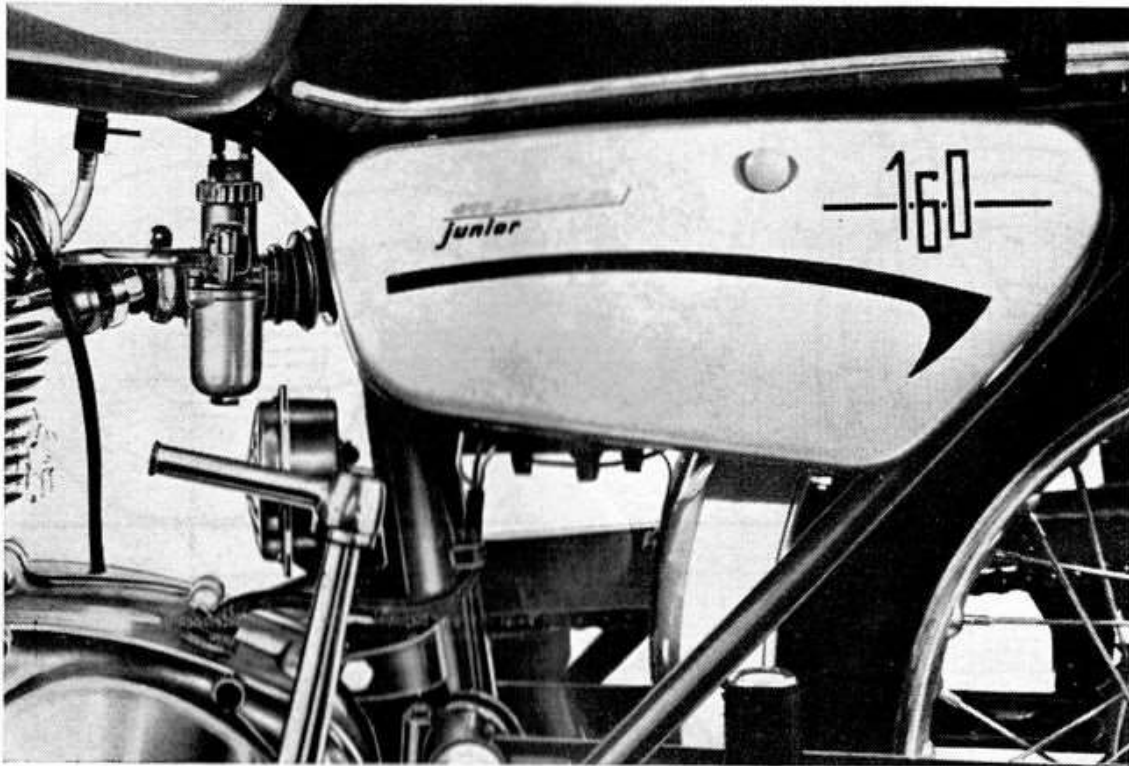
## DATI DI INGOMBRO (IN METRI) E PESO



Peso a vuoto Kg. 108

## SCATOLA PORTA ATTREZZI

La dotazione di chiavi ed utensili, fornita per le normali operazioni di verifica o riparazione che può eseguire l'Utente è contenuta in una capace scatola porta-attrezzi sistemata sotto la sella dal lato sinistro del guidatore.

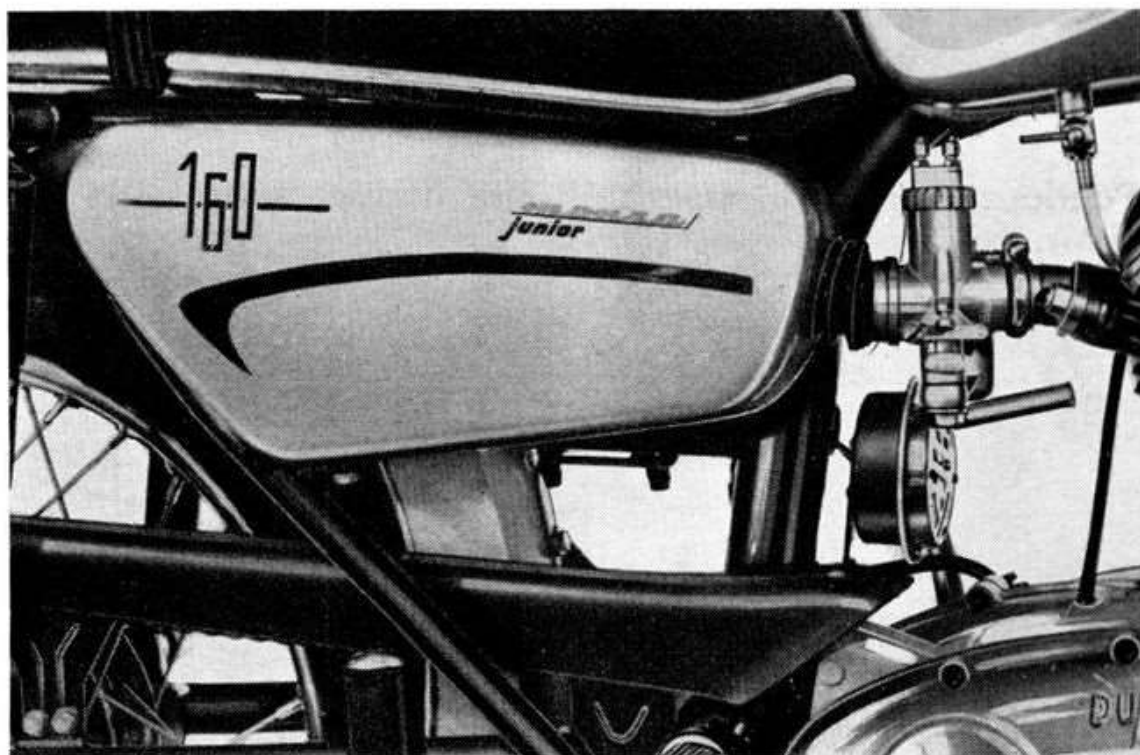


- 1 - Borsa attrezzi
- 2 - Chiave a tubo doppia ch. 19-22

- 3 - Chiave a tubo ch. 21 e per esagono interno ch. 14
- 4 - Levacopertoni
- 5 - Chiave fissa 14 con levacopertoni
- 6 - Chiave fissa 10-11
- 7 - Cacciavite
- 8 - Pernetto per chiavi 21-22
- 9 - Chiave esagonale per interni ch. 6
- 10 - Chiave esagonale per interni ch. 5
- 11 - Pompa per pneumatici

Sul lato destro, invece, una scatola simile alla precedente, porta incorporato il gruppo filtro aria del carburatore per l'aspirazione ad aria quieta.

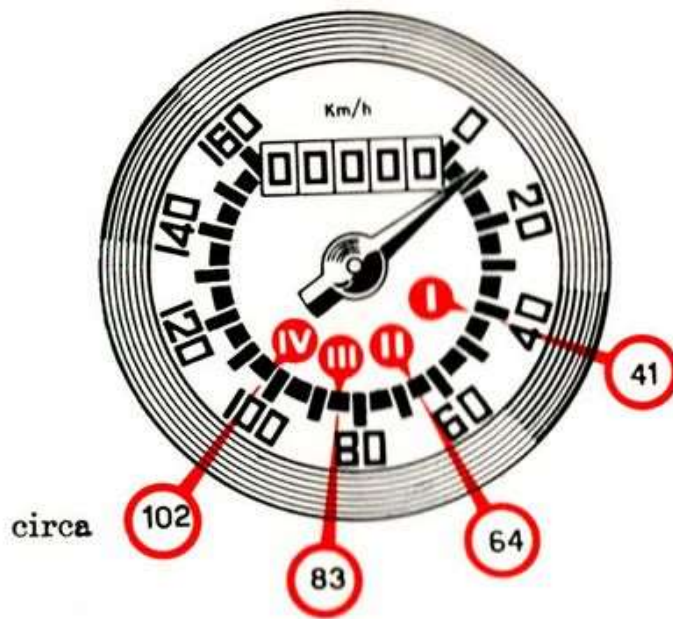
La batteria rimane protetta fra le due scatole.



## PRESTAZIONI

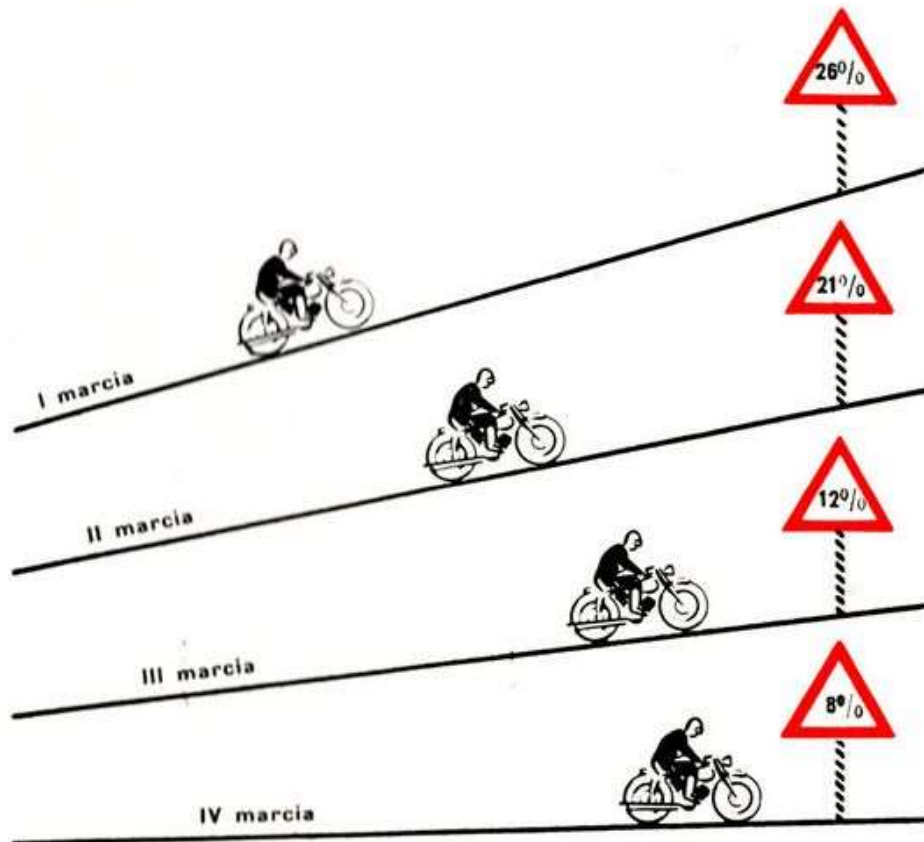
Velocità massime ammissibili nelle varie marce (corrispondenti ai valori riportati nei cerchietti in rosso sul contachilometri).

**Dette velocità sono ottenibili solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio descritte alle pagg. 9 e 10 ed eseguendo periodicamente le manutenzioni elencate alle pagine 43 ÷ 48.**



(in posizione abbassata tipo corsa)

Pendenze massime superabili con una persona nelle varie marce.





## **CONSUMO E AUTONOMIA**

Consumo alla velocità economica di 70÷75 Km/h.:

— 1 litro di benzina AGIP SUPERCORTEMAGGIORE per  
36 Km.

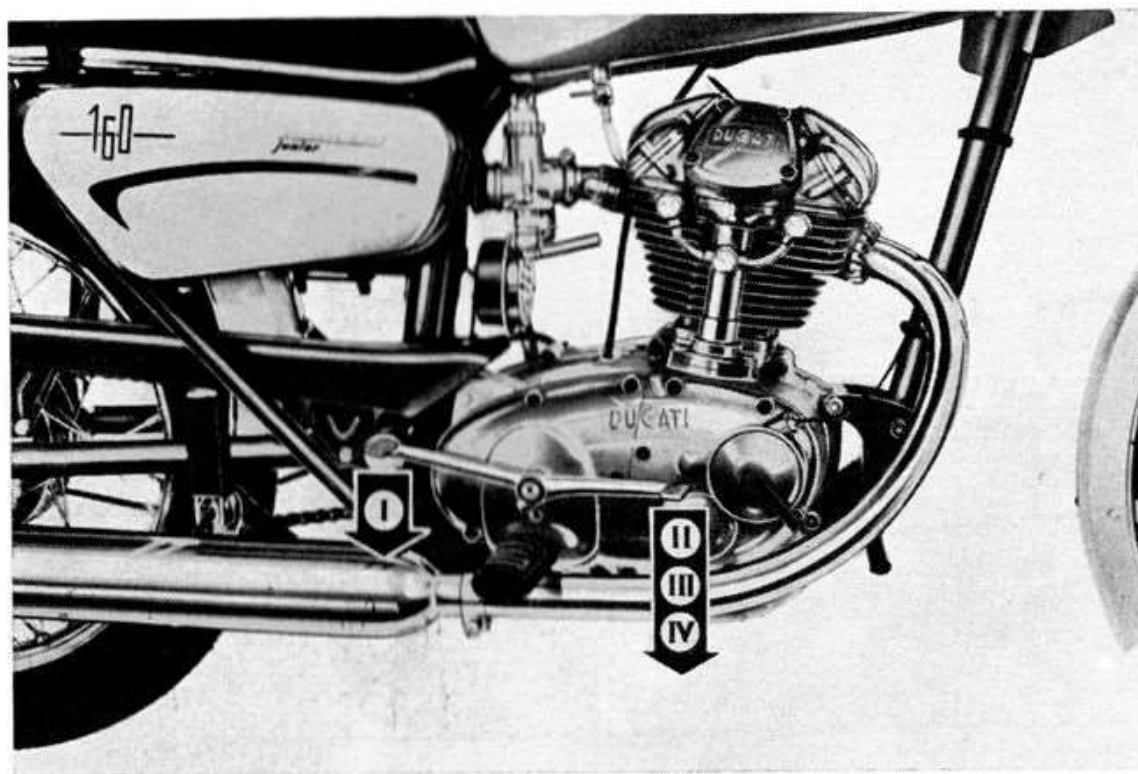
Autonomia: circa 468 Km.

## USO DELLA 160 MONZA JUNIOR

### RIFORNIMENTI E AVVIAMENTO DEL MOTORE

Prima di avviare il motore ci si assicuri che nel serbatoio vi sia carburante in quantità sufficiente per il percorso che si intende compiere, che sia aperto il rubinetto benzina e che l'olio del motore sia al giusto livello. Si consiglia di usare l'olio AGIP F.1 MULTIGRADE o AGIP F.1 RACING SAE 40.

Effettuati e controllati i rifornimenti si verifichi che la leva del cambio sia in posizione di folle e si agisca sul titillatore del carburatore per assicurare l'arrivo in esso della benzina. Ora, aperta circa per un ottavo della sua corsa la manopola del gas, si preme energicamente il pedale d'avviamento (dopo aver inserito la chiavetta nel commutatore situato sul faro).



Se il motore non si avvia si ripeta la manovra aprendo più o meno la manopola del gas. Appena avviato il motore non lo si faccia subito girare a un troppo elevato numero di giri, specie se è freddo, in modo da permettere all'olio riscaldandosi, di circolare facilmente nei condotti e di giungere in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

## **AVVIAMENTO E MARCIA DEL VEICOLO**

Per avviare il veicolo, occorre disinnestare la frizione e col tacco spingere verso il basso il braccio posteriore della leva del cambio. Tale leva abbandonata a se stessa, ritornerà nella primitiva posizione. Effettuata tale manovra risulterà innestata la prima marcia. Si apra ora leggermente la manopola del gas e si abbandoni lentamente la leva della frizione; il veicolo comincerà a spostarsi. Abbandonata completamente la frizione si porti il veicolo a 15-20 Km/h. e poi, per passare in seconda, si chiuda rapidamente il gas tirando immediatamente dopo la leva della frizione e si spinga verso il basso il braccio anteriore della leva del cambio. Si riapra la manopola del gas e si rilasci la frizione. Si ripeta la manovra per passare dalla seconda alla terza velocità e dalla terza alla quarta velocità.

Per passare dalle velocità superiori alle inferiori, si proceda nel modo seguente: si chiuda il gas, si tiri la leva della frizione, si acceleri il motore per un breve istante in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, si innesti la marcia più bassa ed infine si rilasci la leva della frizione.

Un buon motociclista deve far uso dei comandi con intelligenza e tempestività: in salita, quando la macchina accenna a diminuire la propria velocità, si cambi subito la marcia con un rapporto inferiore; non si mantenga innestata una marcia alta quando, per lo sforzo cui è sottoposta la macchina, occorrerebbe una marcia più bassa.

**Non si acceleri di colpo il motore a regime molto basso onde evitare ingolfamenti e strappi troppo bruschi alle trasmissioni.**

Per non provocare un eccessivo riscaldamento della fri-

zione e di conseguenza un troppo rapido logorio del materiale di attrito, non si mantenga per troppo tempo disinserita la frizione con una marcia innestata.

Salvo casi imprevisti non si facciano mai funzionare i freni bruscamente quando si è già troppo sotto l'ostacolo, ma prima si rallenti a motore togliendo il gas e poi si ricorra al freno.

Si tenga presente che i pneumatici insufficientemente gonfiati peggiorano la tenuta di strada, si consumano più presto e diminuiscono l'efficienza della frenata.

## **ARRESTO DEL VEICOLO**

Quando si vuol fermare il veicolo, si chiuda completamente la manopola del gas (si otterrà così una dolce frenata a motore), si disinnesti la frizione e si sposti la leva del cambio sul folle; con ulteriore aiuto dei freni si otterrà l'arresto del veicolo.

Per spegnere il motore si tolga la chiavetta dal commutatore sul faro anteriore.

## MANUTENZIONE

Dalla buona manutenzione dipende la buona conservazione del veicolo.

Con l'osservanza delle seguenti norme fondamentali si possono evitare inconvenienti gravi ed ottenere ottime prestazioni dal veicolo.

Le operazioni da eseguirsi sono state suddivise in modo da tener conto della loro successione in funzione dei percorsi chilometrici effettuati dal veicolo. Naturalmente i dati che seguono sono soltanto indicativi poichè la necessità di lubrificazione, verifica e regolazione dipende dalla conformazione del percorso compiuto, dalla temperatura ambiente, dal trascorrere del tempo, ecc.

### **OGNI 500 Km.**

- Si ripristini il livello dell'olio contenuto nel carter motore;
- si verifichi con un manometro la pressione dei pneumatici;
- si controlli il bloccaggio dei tiranti del cilindro-testa;
- si registrino i freni;
- si verifichi il gioco fra le valvole e bilancieri agendo sull'apposita vite e dado sistemati su questi ultimi e riportando tale giuoco a  $0,05 \div 0,07$  mm.

### **OGNI 1000 Km.**

- Si controlli la distanza fra gli elettrodi della candela che deve essere di circa 0,5 mm. e se ne puliscano le punte con lo spazzolino metallico e benzina.
- si puliscano i contatti platinati del ruttore d'accensione con uno straccio inumidito di benzina e si verifichi la distanza delle puntine controllando che la loro apertura sia di  $0,3 \div 0,4$  mm.;

- si verifichi il giuoco fra le valvole e i bilancieri come detto precedentemente.

### **OGNI 1500 Km.**

- Si lubrifici il rinvio per contachilometri con grasso AGIP F.1 GREASE 30.

### **OGNI 2000 Km.**

- Si sostituisca l'olio nel carter motore lasciando scolare l'olio usato a motore caldo in modo da essere certi che l'olio usato scoli completamente;
- si smonti il filtro aria del carburatore e lo si lavi nella benzina o nel petrolio in modo da eliminare le impurità infiltratesi nella rete metallica.
- si pulisca l'interno della vaschetta del carburatore e i getti del massimo e del minimo;
- si registri la frizione poichè, in seguito ad usura delle guarnizioni, potrebbe tendere a slittare;
- si lubrifici il perno di oscillazione della forcella posteriore;
- si umetti con grasso ad alto punto di rammollimento il feltrino di lubrificazione della camma del ruttore;
- si stringano uniformemente i nipples dei raggi e si controlli il bloccaggio delle viti e dei dadi delle ruote.

### **OGNI 10.000 Km.**

- Si sviti il tappo B dell'albero a gomito (vedere a pag. 21) e si pulisca la cavità;
- si riavviti il tappo nella sua sede, spalmando quindi un po' di vernice per evitare lo svitamento durante il moto. Per eseguire la pulizia basta smontare soltanto il cilindro motore.

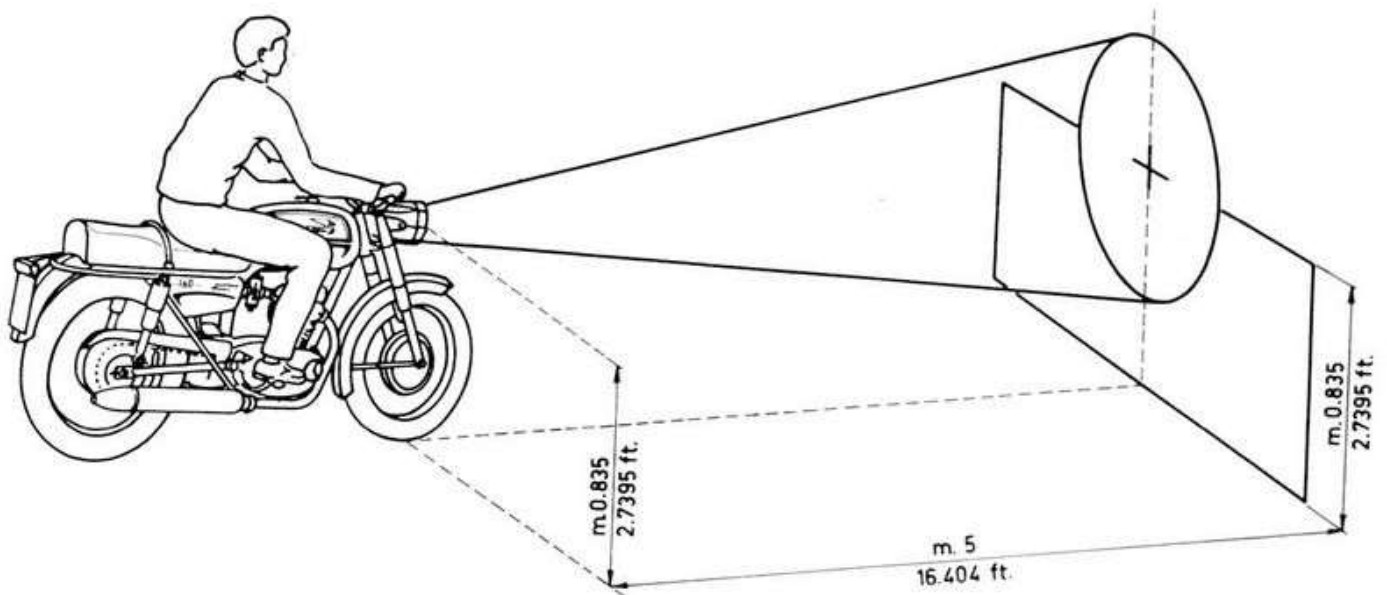
## OGNI 20.000 Km.

- Si smonti il tubo di scarico, la testa e il cilindro per togliere le incrostazioni sulla testa e sul pistone (presso Stazioni di Servizio Ducati).

## ORIENTAMENTO DEL PROIETTORE

E' opportuno verificare periodicamente l'orientamento della luce del proiettore nel modo sottoindicato;

- porre il veicolo a 5 metri di distanza da una parete chiara;
- assicurarsi che il terreno sia piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete;
- il veicolo con una persona a bordo, deve poggiare su ambedue le ruote e non sul cavalletto;



- tracciare sulla parete una crocetta nel punto d'intersezione dell'asse ottico del proiettore con la parete stessa, ad una altezza cioè di mt. 0,835 da terra;
- accendendo la luce di profondità la crocetta deve trovarsi nel centro del cerchio luminoso proiettato sulla parete;
- l'eventuale rettifica dell'orientamento del proiettore si può effettuare allentando le due viti che fissano il faro alla forcella anteriore.

## **PULIZIA GENERALE**

Il veicolo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade.

- Si pulisca il motore con petrolio e lo si asciugui con stracci puliti;
- si lavino le parti verniciate del telaio con acqua usando una spugna per detergere e la pelle scamosciata per asciugare;
- non usare mai solventi, benzina, alcool o petrolio, per evitare di rendere opaca la vernice;
- ungere le parti cromate con vaselina e fregare con pelle scamosciata.

## **LUNGHE INATTIVITA'**

Se il veicolo non viene usato per alcuni mesi è consigliabile, prima di metterlo in riposo:

- provvedere alla pulizia generale;
- vuotare il serbatoio della benzina;
- togliere la batteria e mantenerla in efficienza come da istruzioni a pag. 47;
- introdurre dal foro della candela un po' di olio nel cilindro e far compiere a mano qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
- appoggiare le pedane su due sostegni di legno in modo da sollevare da terra le ruote e sgonfiare le camere d'aria;
- ricoprire il veicolo con un telone.

## **ISTRUZIONI**

### **PER LA PRIMA CARICA DELLA BATTERIA**

Tipo 3IL3 - Capacità Ah 7 in 20 ore.

- 1) Riempire ciascun elemento con acido solforico di 1280 p. sp. livellandolo ad 1 cm. sopra il bordo superiore delle placche.



- 2) Lasciar riposare la batteria per circa 6 ore, al fine di permettere che le placche si impregnino e si raffreddino; ristabilire quindi il livello dell'elettrolito aggiungendo acido solforico.
- 3) Mettere la batteria in carica ad una intensità pari ad 1/10 della sua capacità, per un periodo minimo di almeno 48 ore consecutive *sino a che la densità dell'elettrolito non abbia riacquisito il valore iniziale.* (Durante la carica badare che la temperatura dell'elettrolito non superi i 50°C.).

A questo punto vi sarà un'intensa ebollizione in tutti gli elementi ed il voltaggio di ciascuno di essi dovrà raggiungere un minimo di 2,7 Volts sotto carica, ossia 8,1 Volts per una batteria di 3 elementi e 16,2 Volts per una batteria di 6 elementi. Se fosse necessario, completare il livellamento con acqua distillata.

La batteria è così pronta per entrare in servizio.

## **ISTRUZIONI**

### **PER LA MANUTENZIONE DELLA BATTERIA**

Durante i periodi di riposo e prima dell'uso, accertarsi che il livello dell'elettrolito superi all'incirca di 6 m/m il bordo superiore delle piastre nelle batterie d'auto, e di 2 m/m nelle batterie da moto.

Mantenere sempre detto livello aggiungendo soltanto acqua distillata, mai acido solforico.

Se le batterie non entrano subito in servizio è necessario sottoporle ad un breve periodo di carica almeno una volta al mese od ogni qualvolta si debbano porle in servizio.

**CURARE CHE** particolarmente nella sua parte superiore, la batteria sia tenuta pulita ed asciutta. — I tappi sfogatoi siano ben chiusi ed avvitati, sostituendoli se rotti. — I terminali ed i collegamenti siano difesi da eventuali ossidazioni, spalmandoli con vaselina pura. — Le caratteristiche della batteria corrispondano perfettamente a quelle dell'impianto elettrico del veicolo su cui questa è stata montata.

## **CARICHE SUCCESSIVE**

Prima della ricarica accertarsi che la batteria tolta dal veicolo sia ben pulita. — Inserire nel circuito e ricaricare preferibilmente ad una intensità normale in Amp. pari e non superiore ad 1/10 della capacità nominale della batteria in 10 ore (vedere prospetti e tabelle sul catalogo S.A.F.A.). — Se durante la carica la temperatura misurata con apposito termometro immerso nell'elettrolito, dovesse raggiungere i 50°C, sarà necessario ridurre od interrompere la carica sino a che non sia scesa almeno al disotto di 40°. — La carica deve continuare sino a che la densità dell'elettrolito non risulti costante per 3 letture consecutive e pari a 31° Bè (p. sp. 1275) o sino a che la tensione non abbia raggiunto il valore di 2,7 Volts per elemento.

**NON AGGIUNGERE MAI ACIDO SOLFORICO:** fare i rabboccamenti solo con acqua distillata chimicamente pura.

## **ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE**

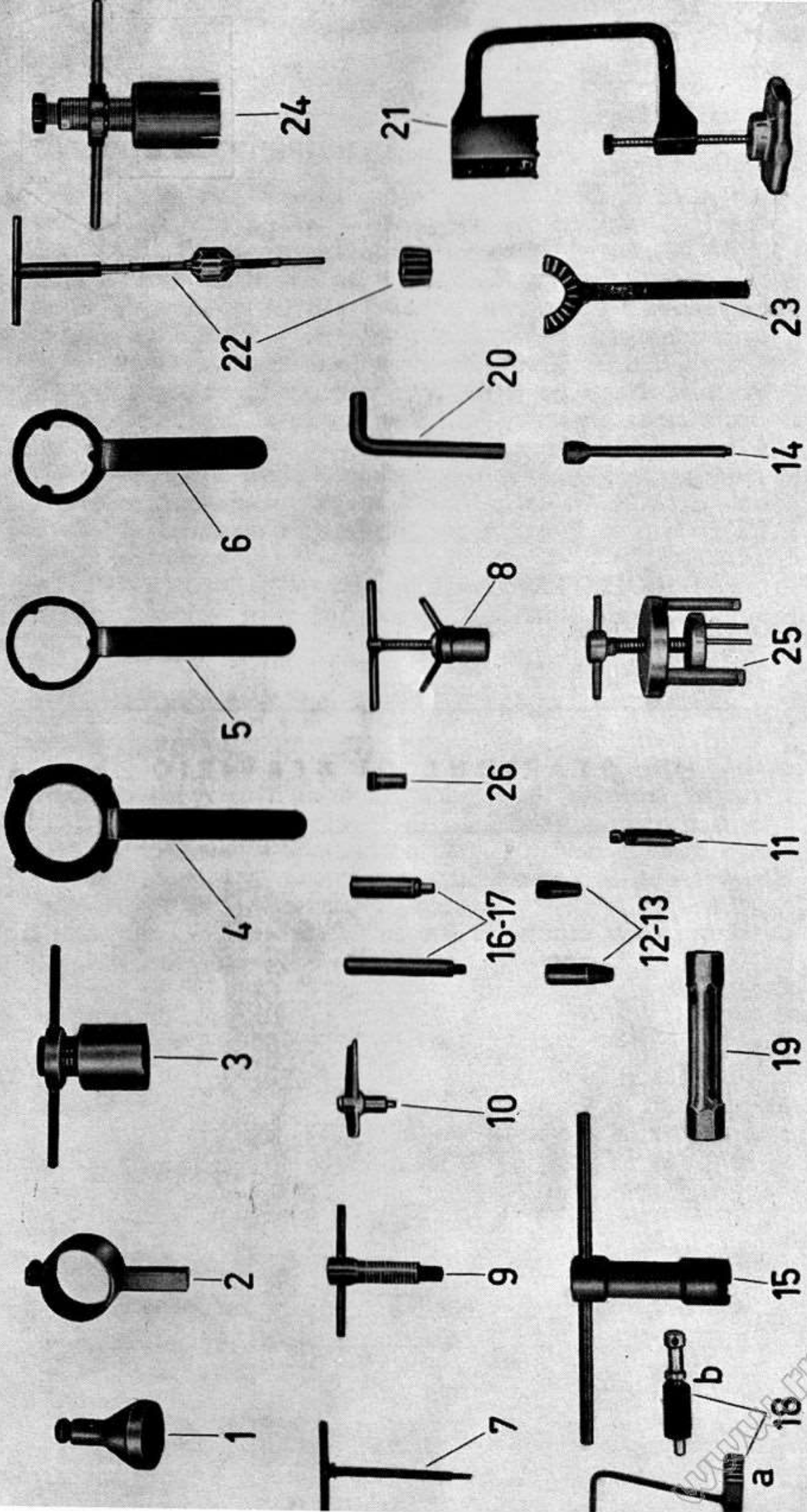
### **DELL'IMPIANTO ELETTRICO**

In caso di verifica o riparazione, è di estrema importanza il rendersi esatto conto del funzionamento e di seguire lo schema elettrico a pag. 30. Non inviare mai correnti contrarie (continue o alternate) al generatore per evitare la smagnetizzazione.

Qualunque verifica dovrà essere effettuata con appositi analizzatori Ohmmetri e Voltmetri.

**STAZIONE DI SERVIZIO**

# ATTREZZI IN DOTAZIONE



Attenzione: l'attrezzo 25 è annullato

## LEGGENDA

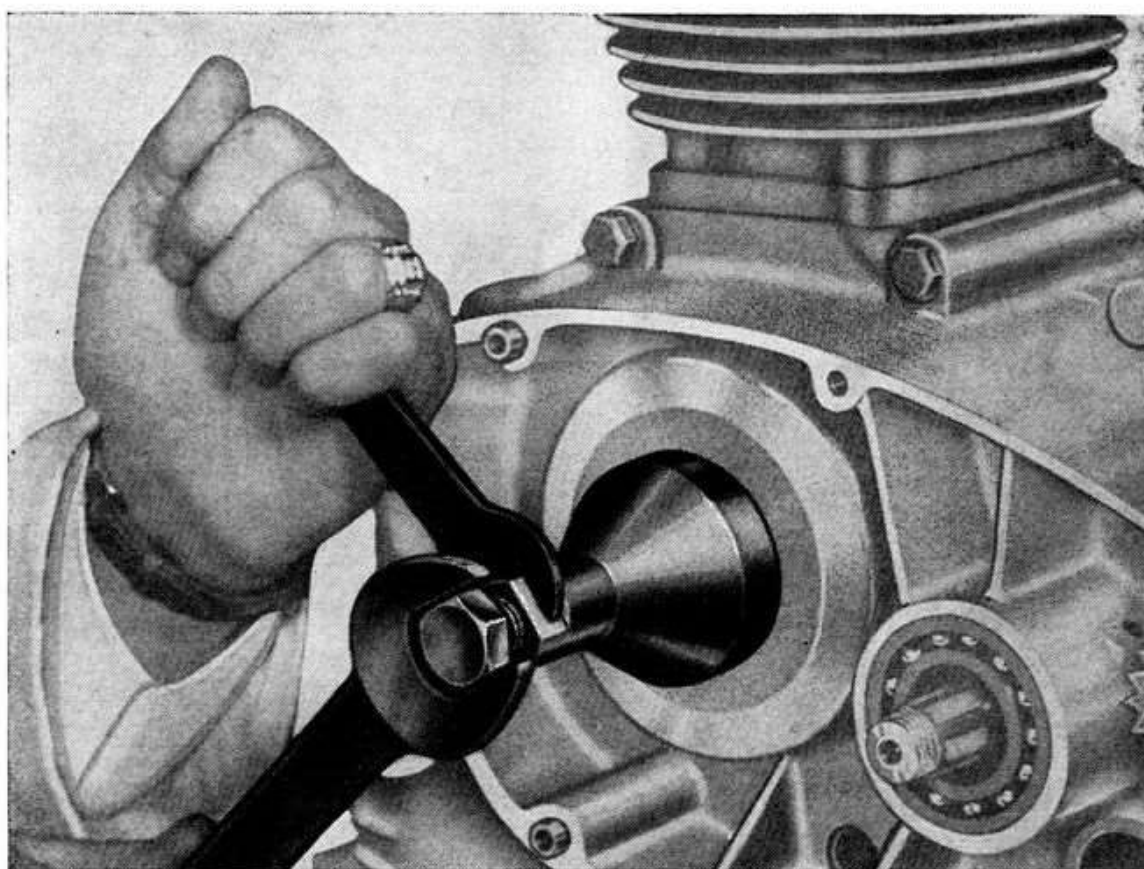
- 1) Estrattore per volano
- 2) Attrezzo per immorsare pistone
- 3) Estrattore per bussola portà cuscinetti
- 4) Chiave fissa-campana per bloccare ingranaggio albero motore
- 5) Chiave fissa-tamburo frizione per bloccaggio dado del tamburo
- 6) Chiave fissa-pignone per bloccaggio dado
- 7) Chiave per bloccaggio vite a testa esagona incassata (ch. 5 oppure ch. 6)
- 8) Pinza per smerigliare sedi valvole
- 9) Estrattore per coperchio lato frizione
- 10) Indicatore posizione pistone
- 11) Estrattore per perno bilancieri
- 12-13) Coni montaggio anelli elastici a sezione tonda e quadrata
- 14) Spina orientamento rondelle e boccole per montaggio perni bilancieri
- 15) Chiave fissa-albero distribuzione per bloccaggio ingranaggio conico  $Z=28$
- 16-17) Spina per montaggio e smontaggio spinotto pistone
- 18) Attrezzi fissa-albero motore per bloccaggio ingranaggio conico  $Z=21$ 
  - a) con cilindro-testa montati, b) con cilindro-testa smontati
- 19) Chiave per bloccaggio ingranaggio conico  $Z=28$  (vedi 15)
- 20) Chiave per montaggio tappi con esagoni interni (ch. 12 oppure ch. 14)
- 21) Attrezzo per montaggio e smontaggio valvole
- 22) Frese per sedi valvole (una per aspirazione e una per scarico)
- 23) Chiave per montaggio e smontaggio ghiera tubo scarico
- 24) Estrattore per cuscinetti (n. 3 tipi)
- 26) Boccola per montaggio coperchio anticipo



## STAZIONE DI SERVIZIO

### ATTREZZI IN DOTAZIONE

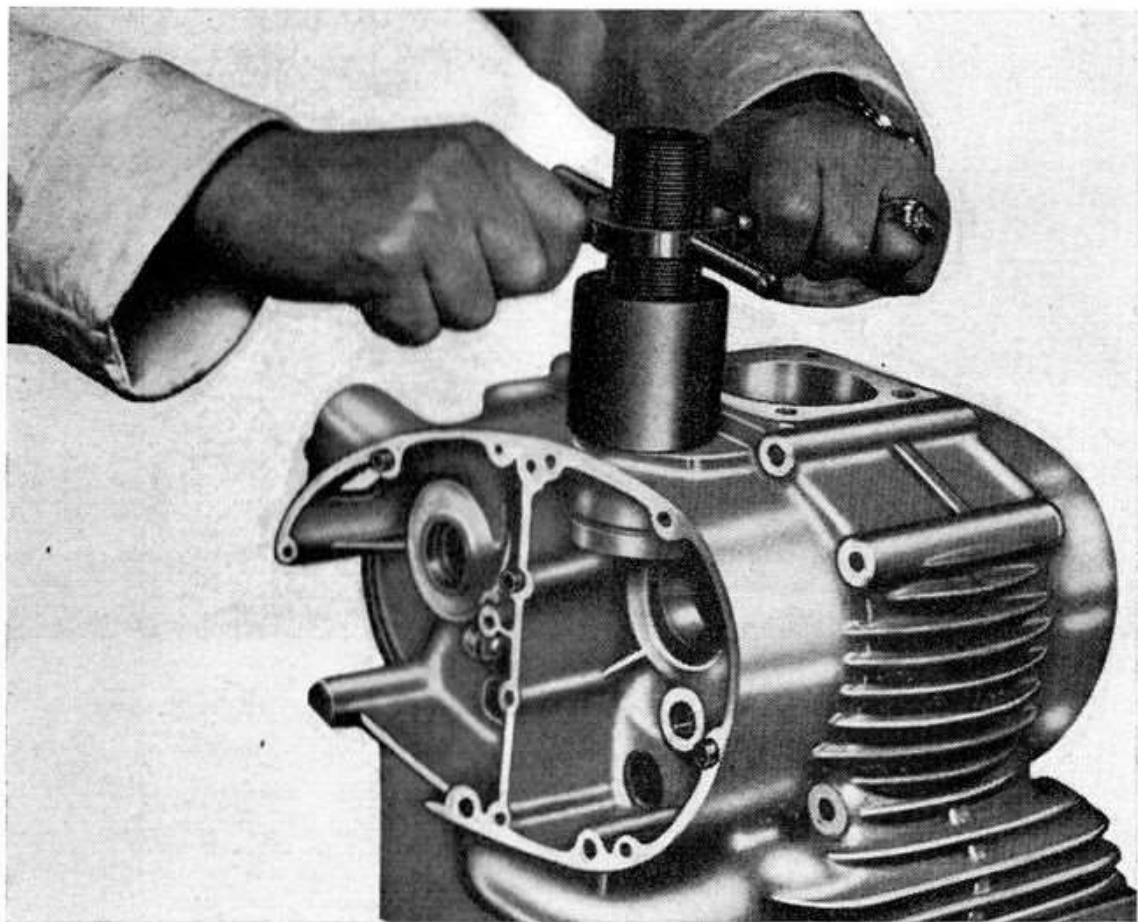
### I M P I E G O



1 - Estrattore per volano

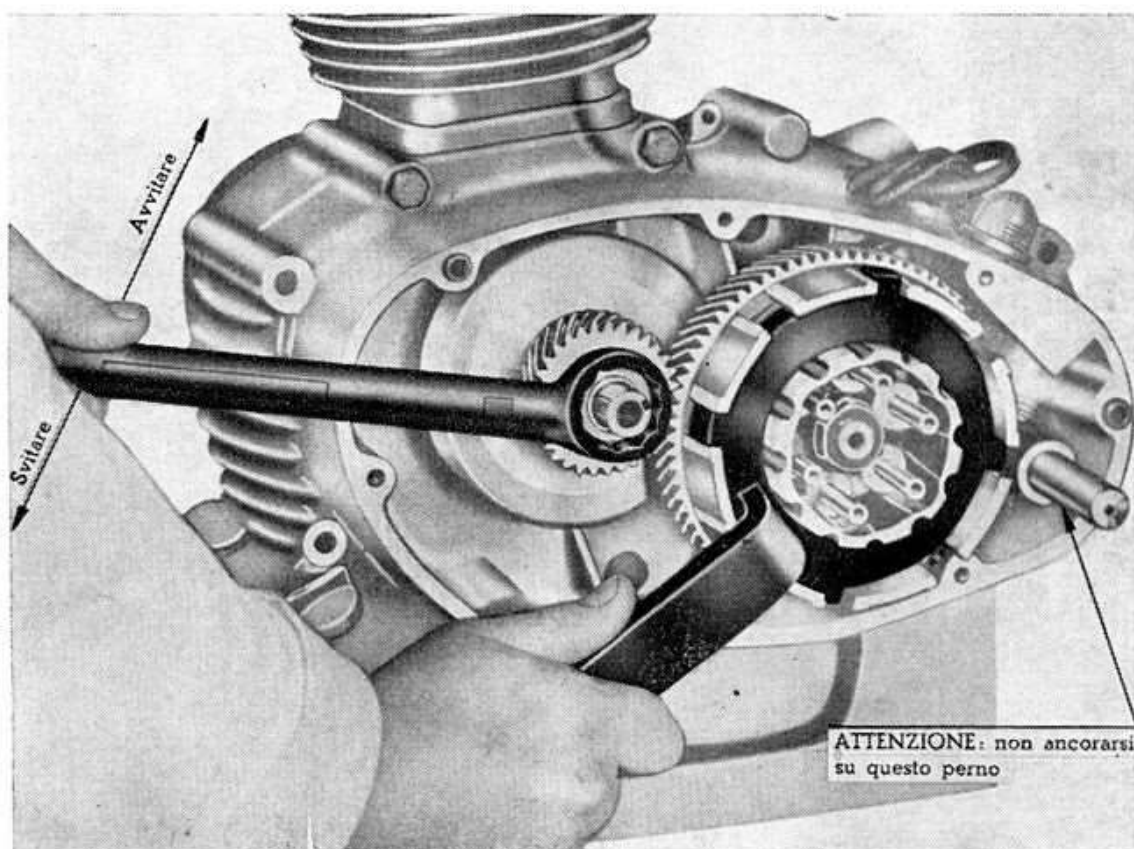


2 - Attrezzo per immorsare pistone

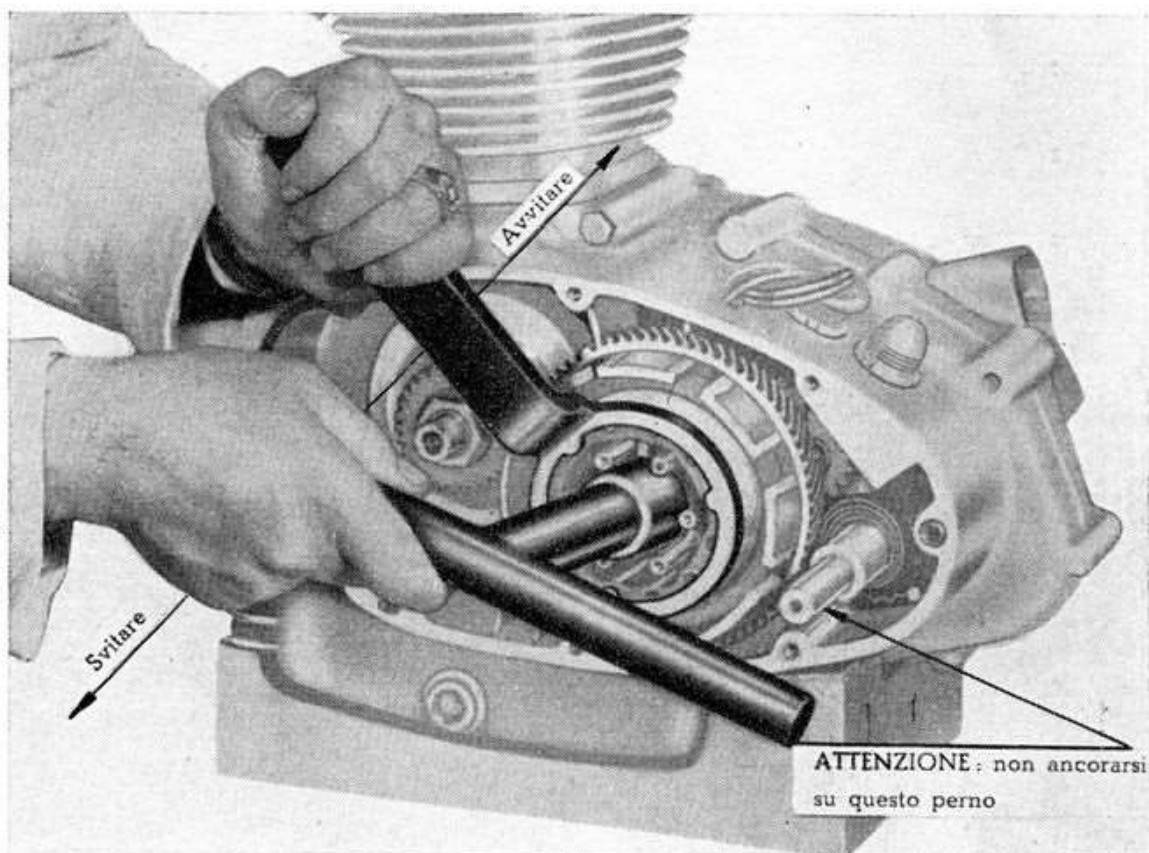


3 - Estrattore per bussola porta cuscinetti

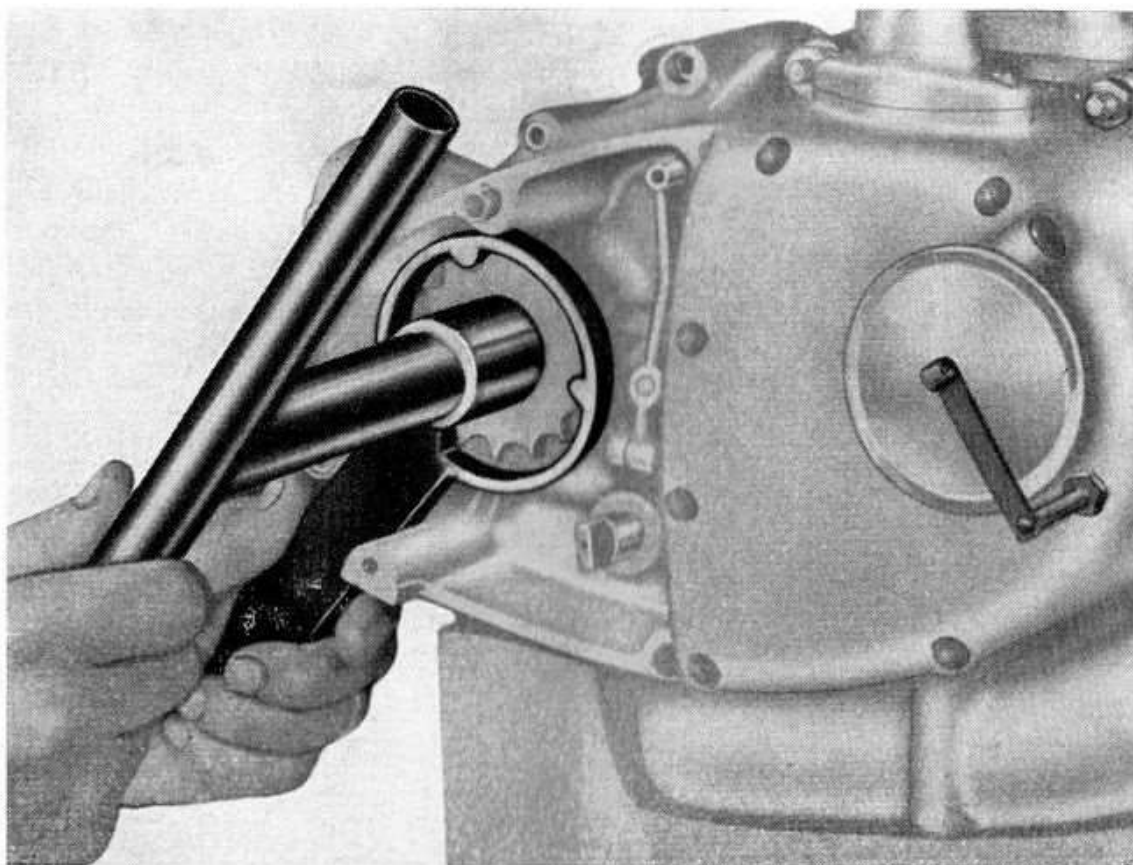




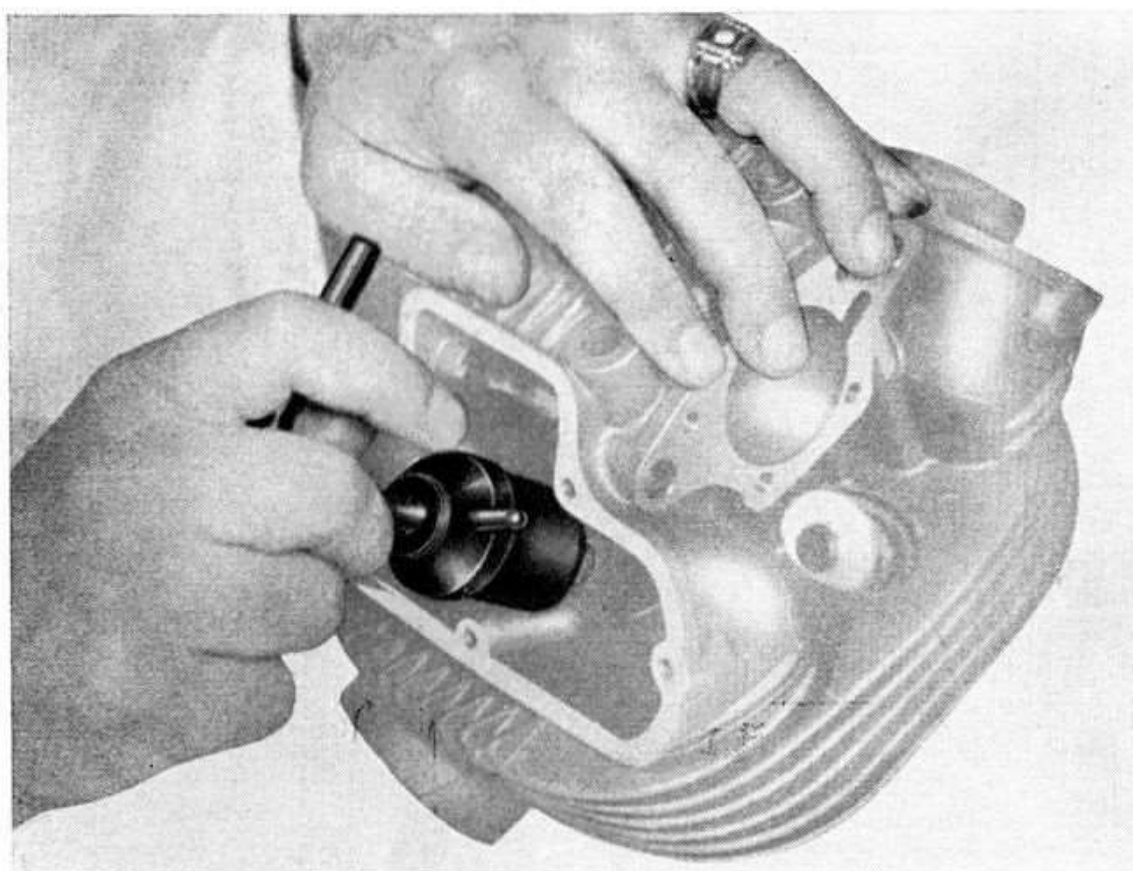
4 - Chiave fissa-campana per bloccare ingranaggio albero motore



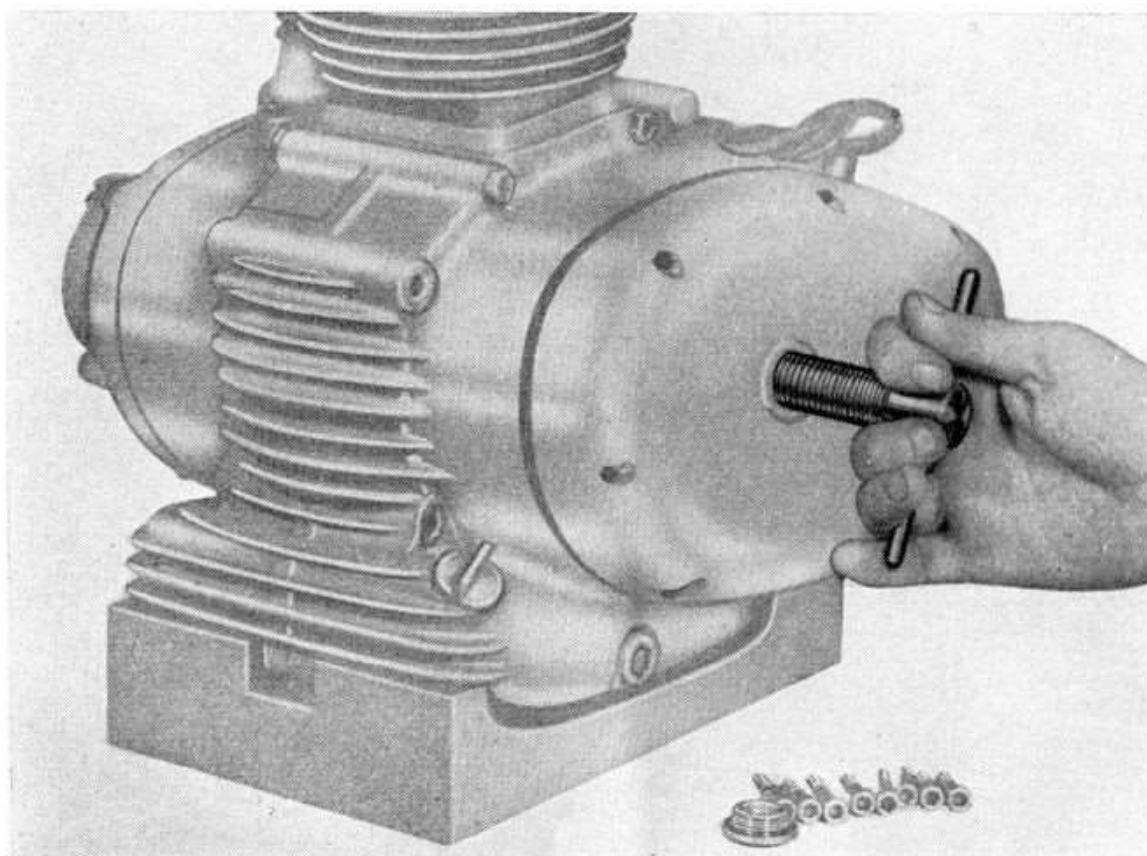
5 - Chiave fissa-tamburo frizione per bloccaggio dado del tamburo



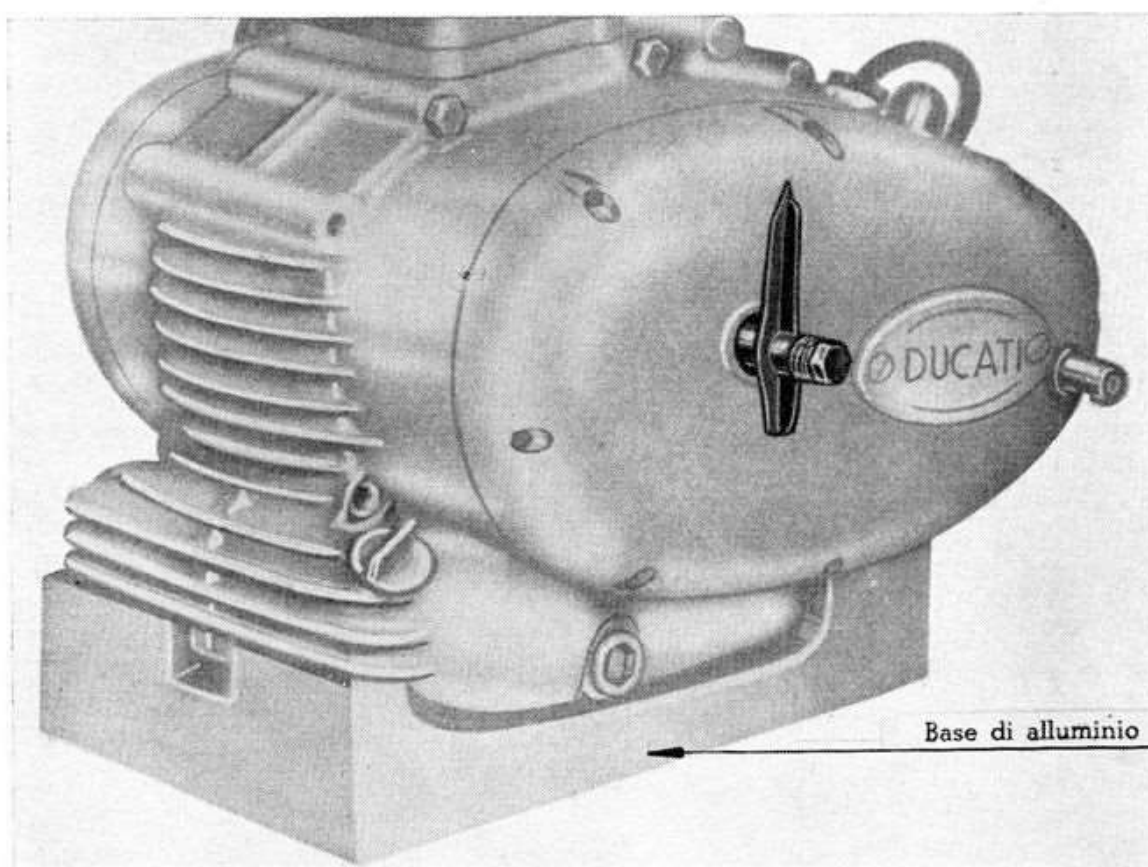
6 - Chiave fissa-pignone per bloccaggio dado



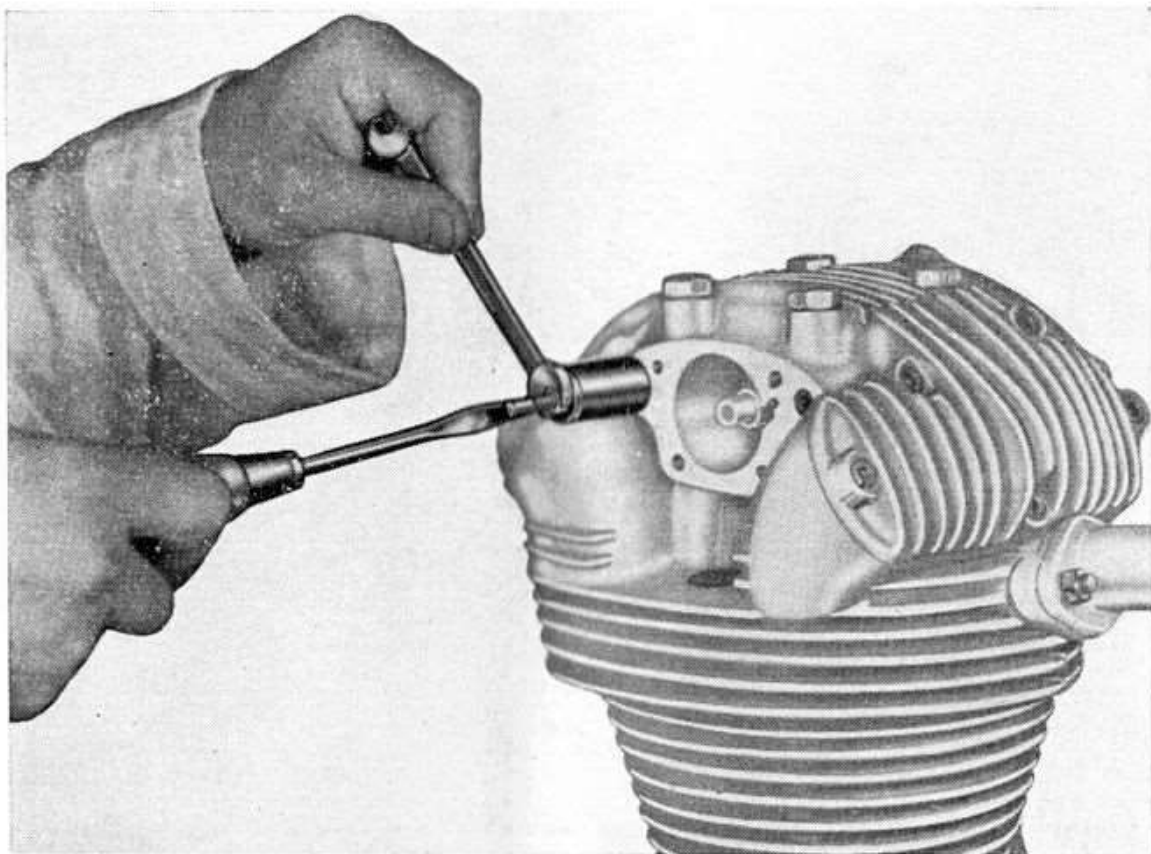
8 - Pinza per smerigliare sedi valvole



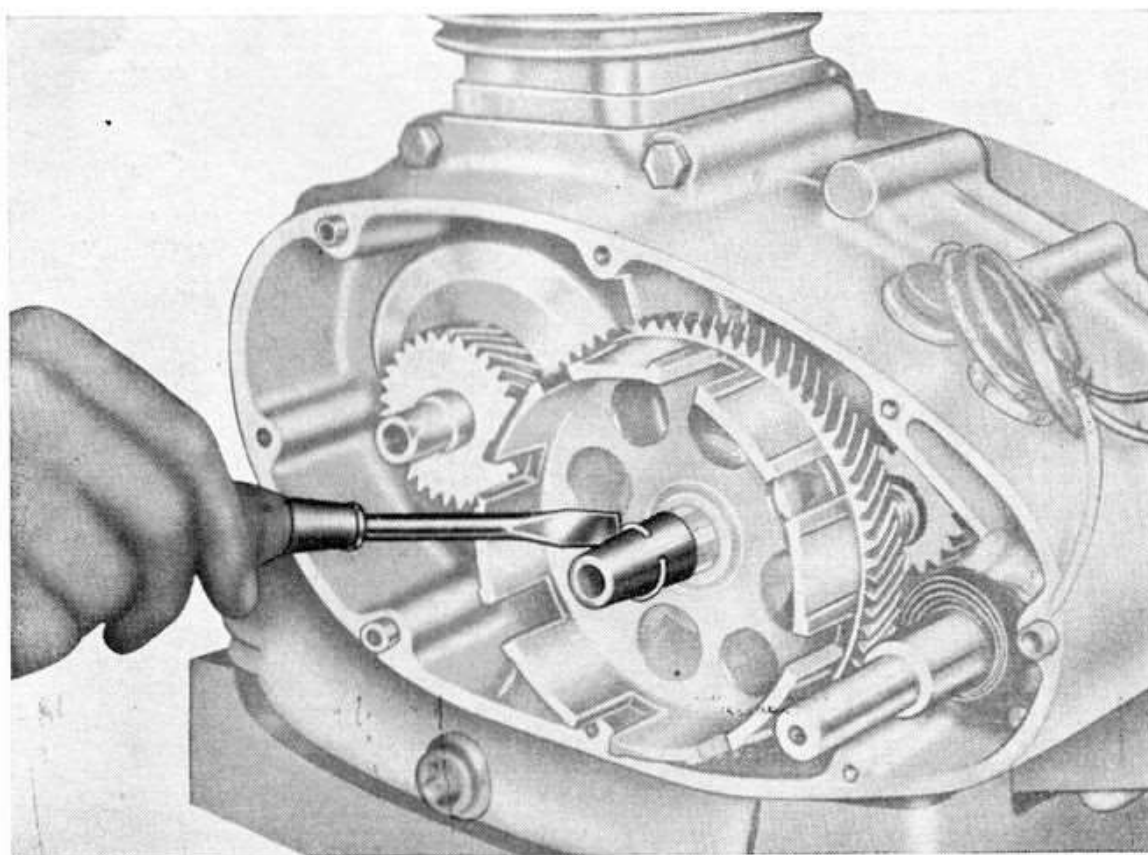
9 - Estrattore per coperchio lato frizione



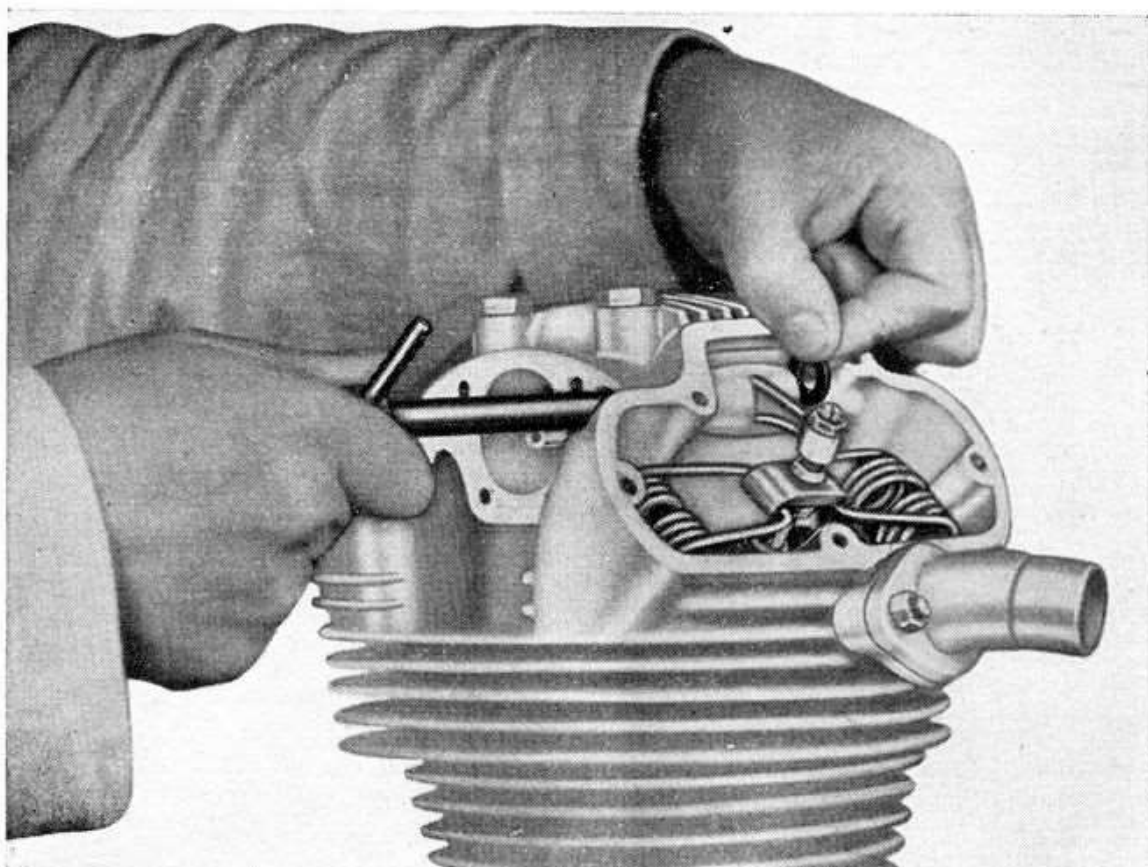
10 - Indicatore posizione pistone



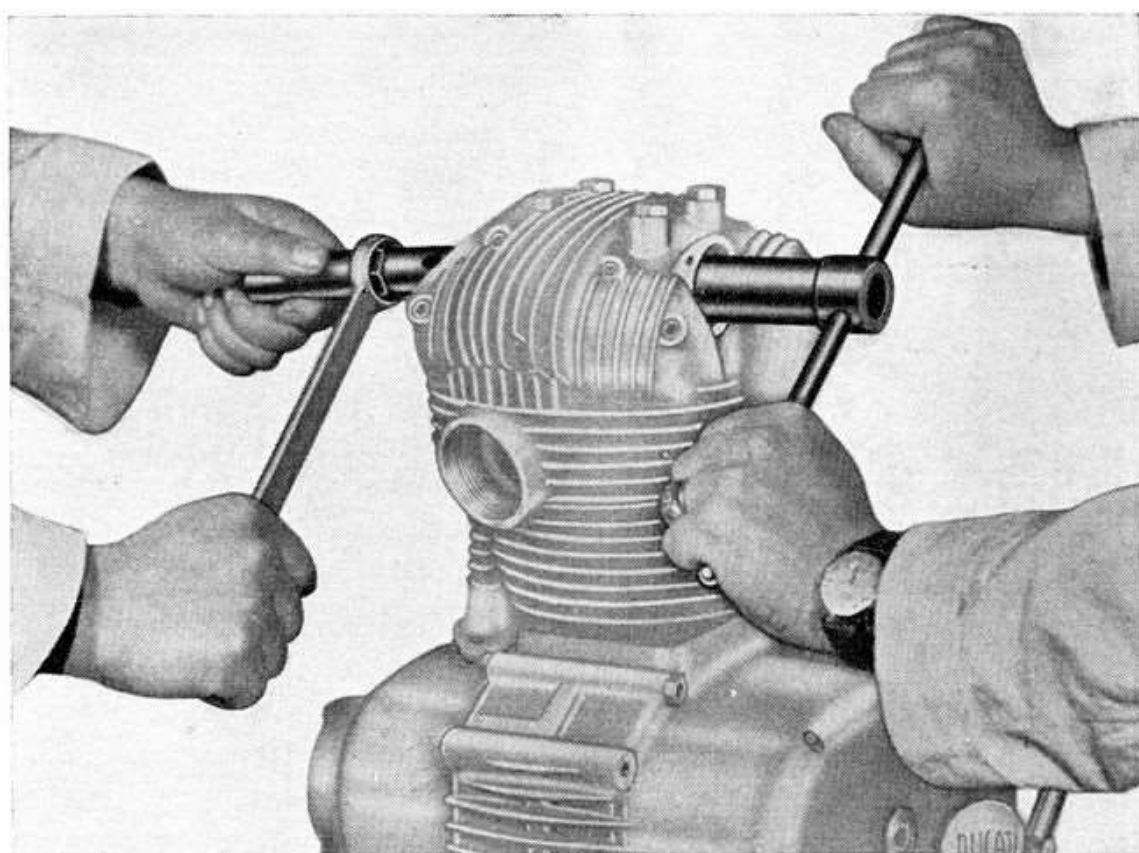
11 - Estrattore per perno bilancieri



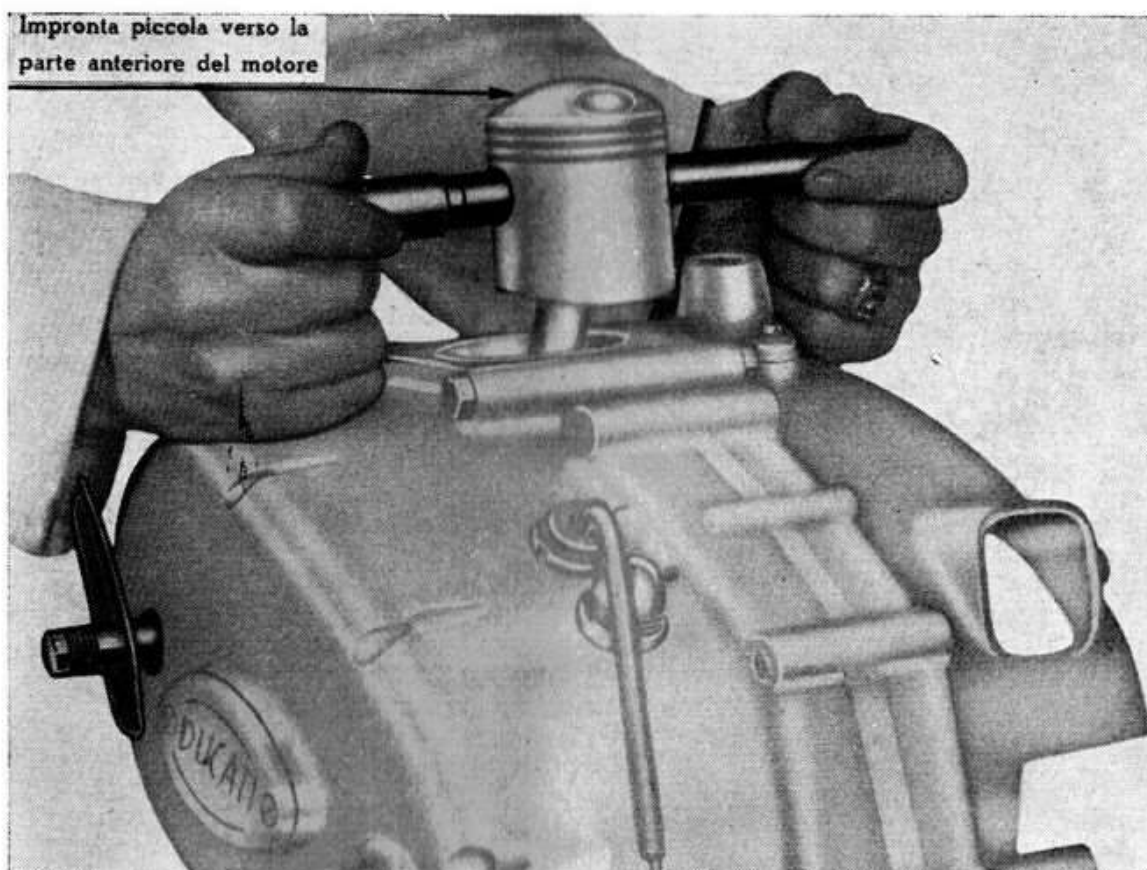
12-13 - Coni montaggio anelli elastici a sezione tonda e quadrata



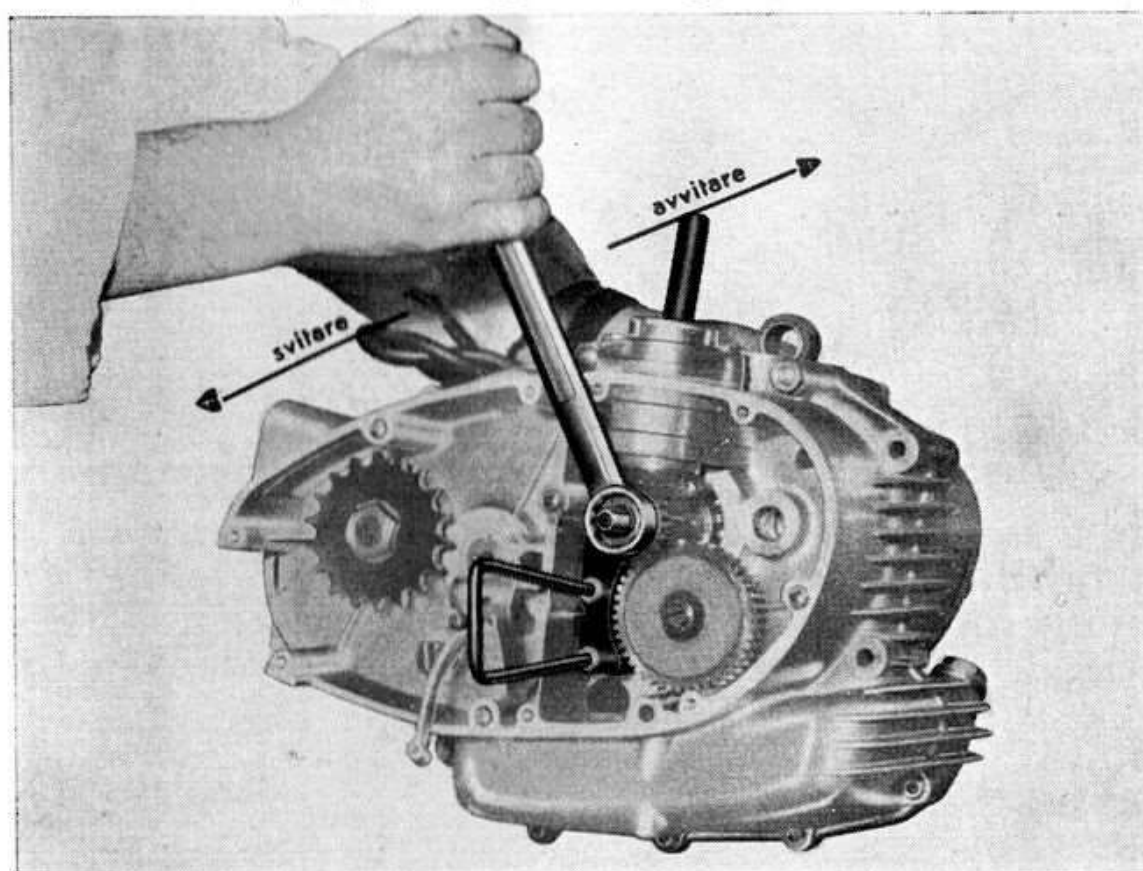
14 - Spina orientamento rondelle e boccole per montaggio perni bilancieri



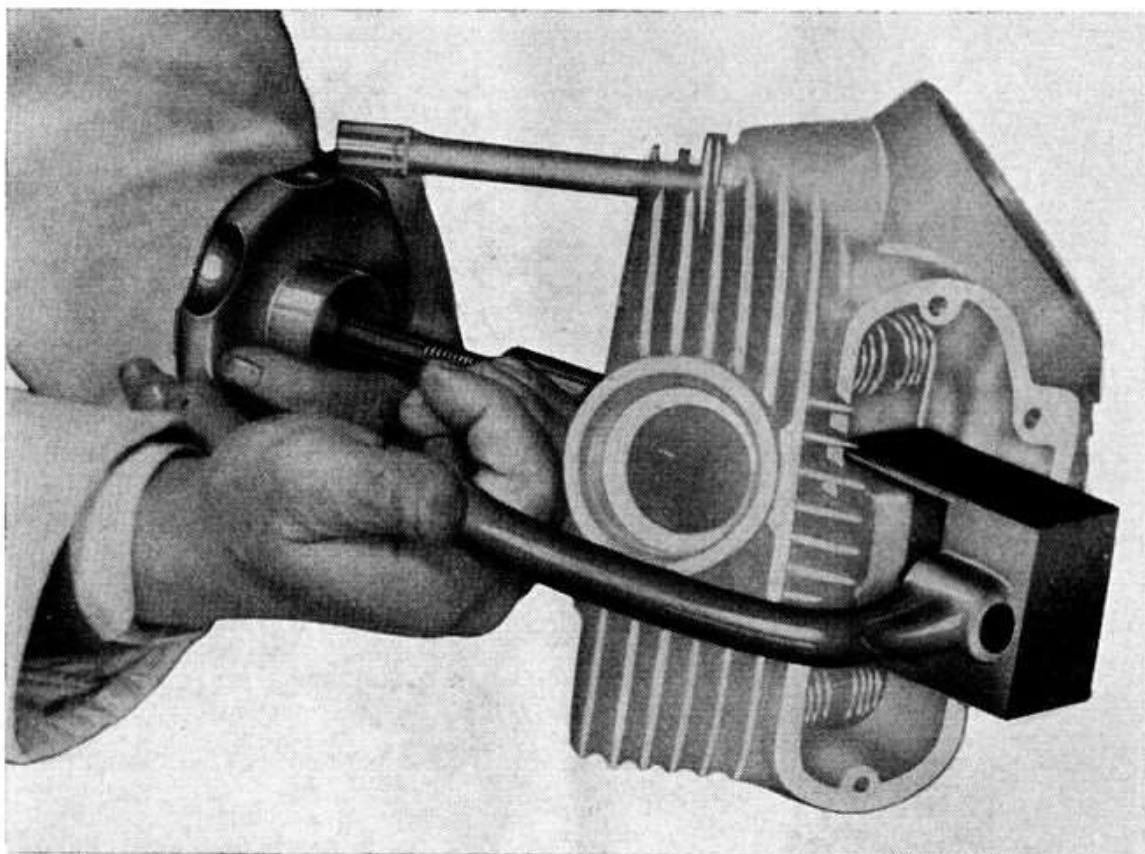
15 - Chiavi fissa-albero distribuzione per bloccare ingranaggio conico Z=28



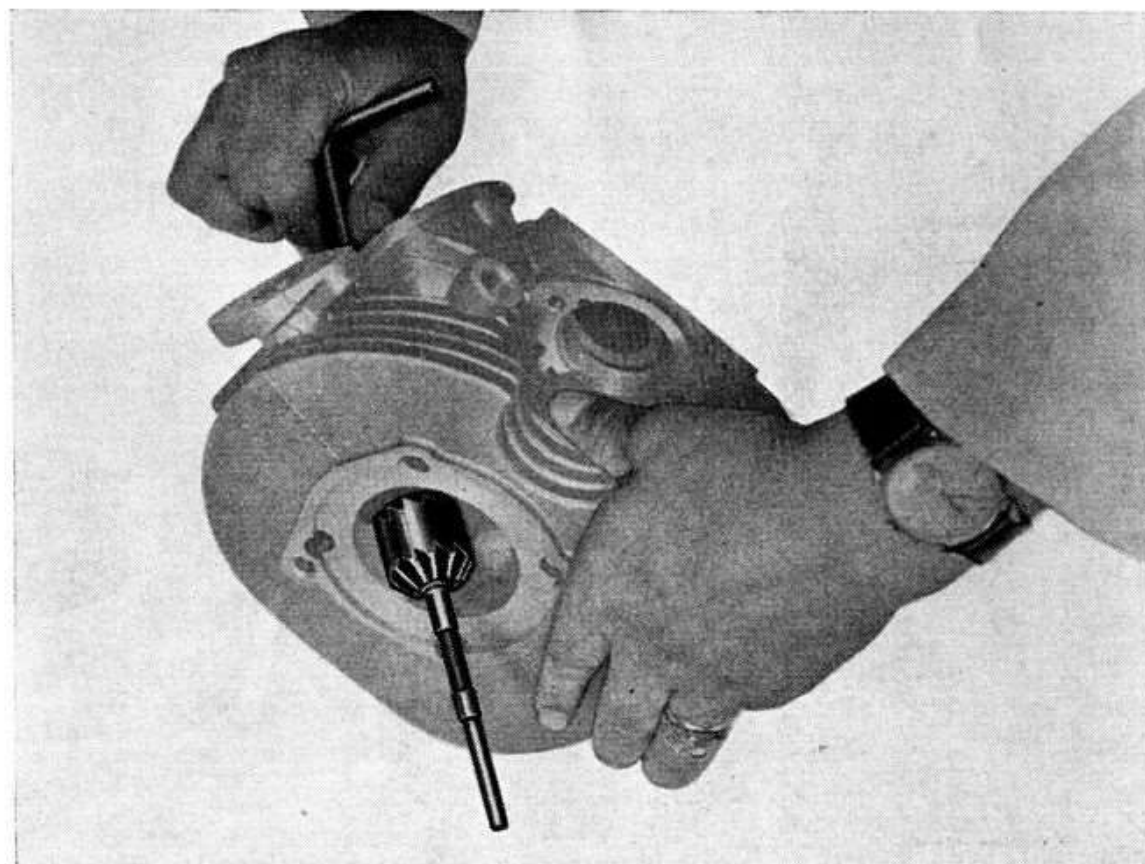
16-17 - Spina per montaggio e smontaggio spinotto pistone



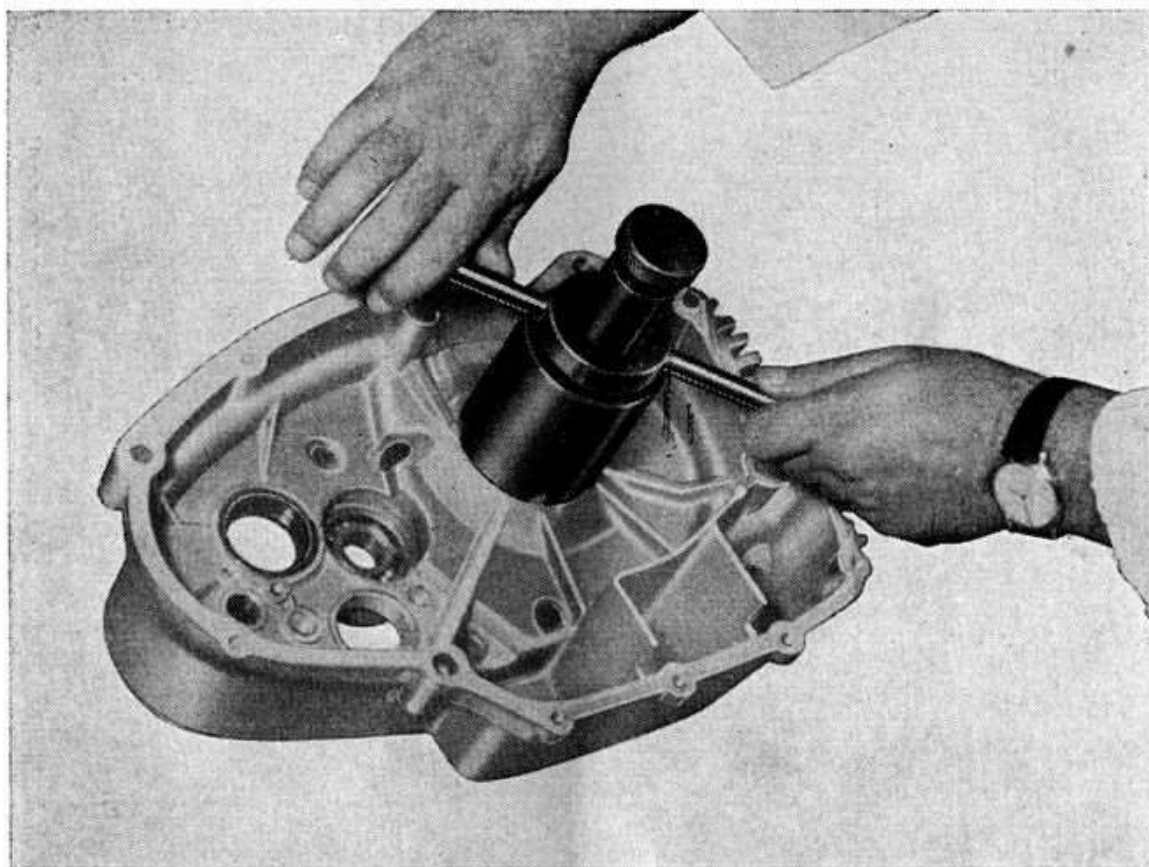
18 - Attrezzi fissa-albero motore per bloccare ingranaggio conico Z=21



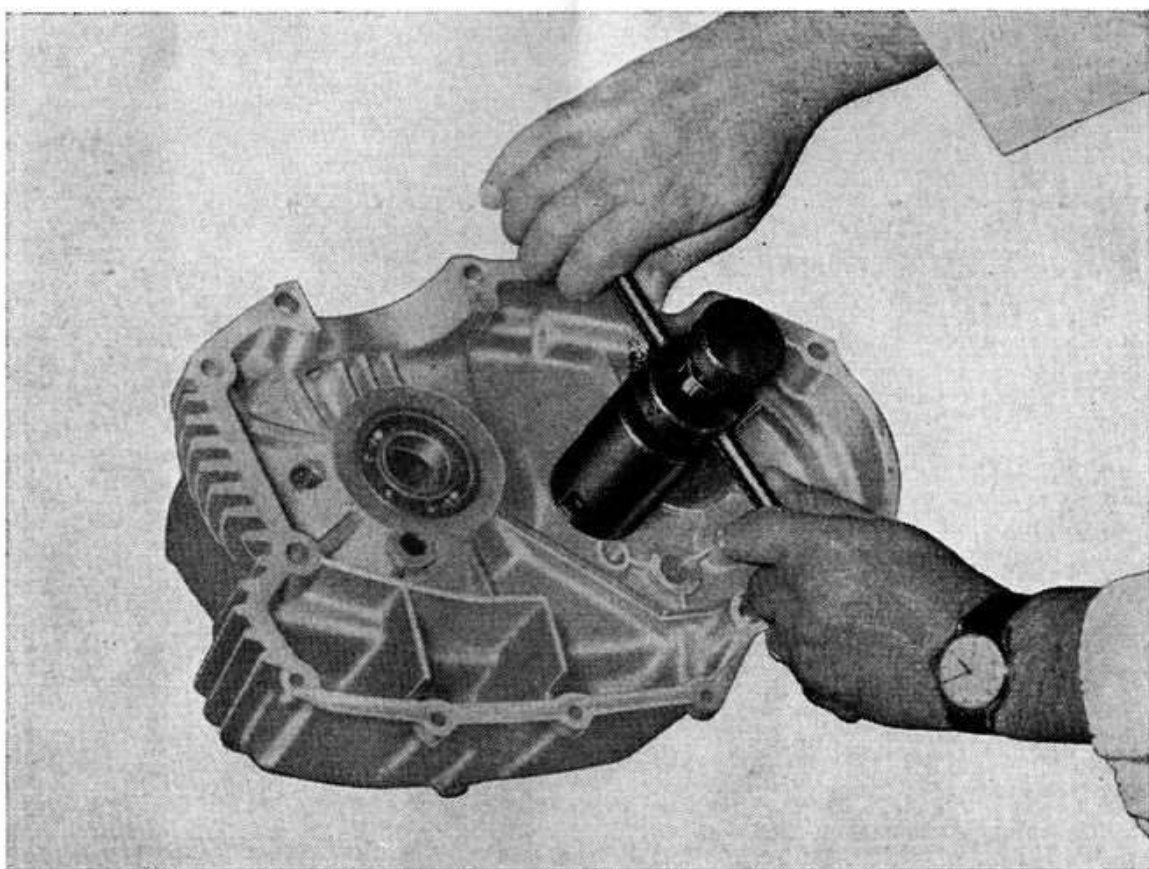
21 - Attrezzo per montaggio e smontaggio valvole



22 - Frese per sedi valvole (una per aspirazione e una per scarico)

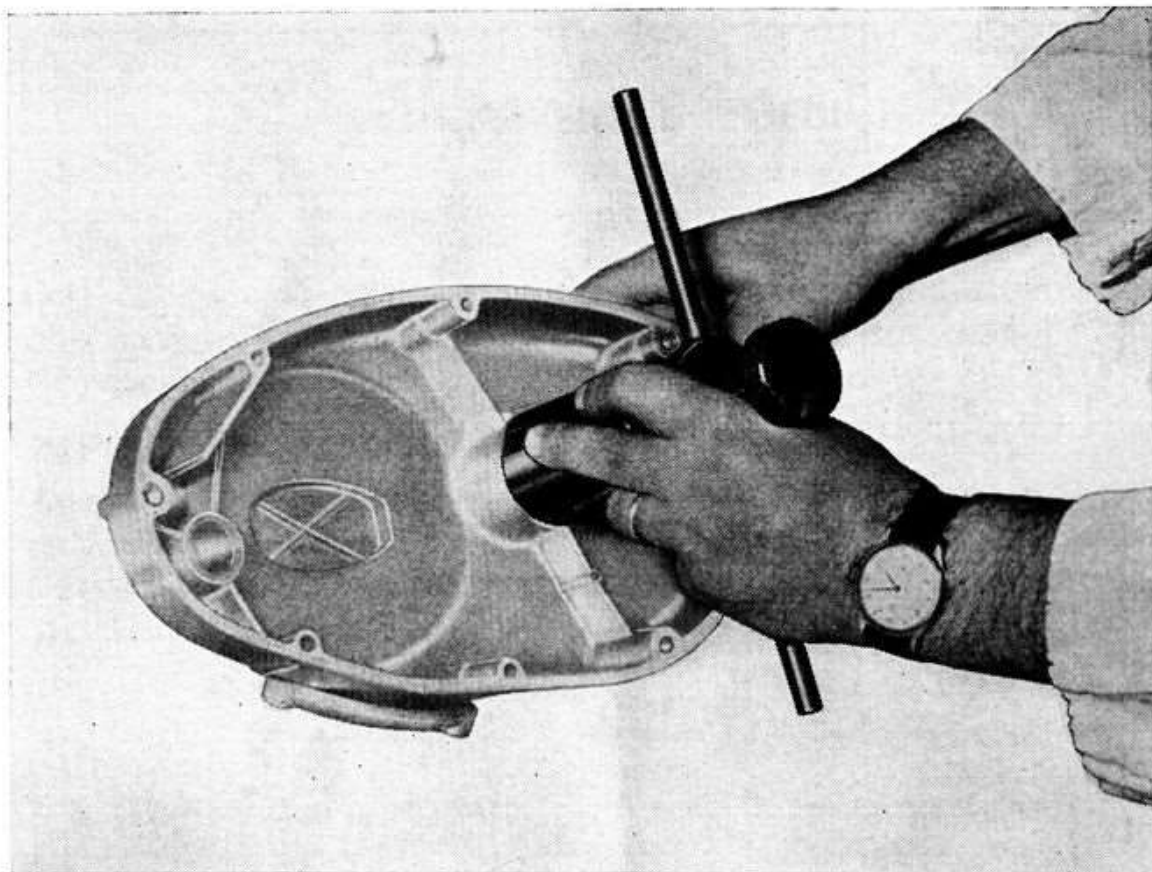


24 - Estrattore per cuscinetti

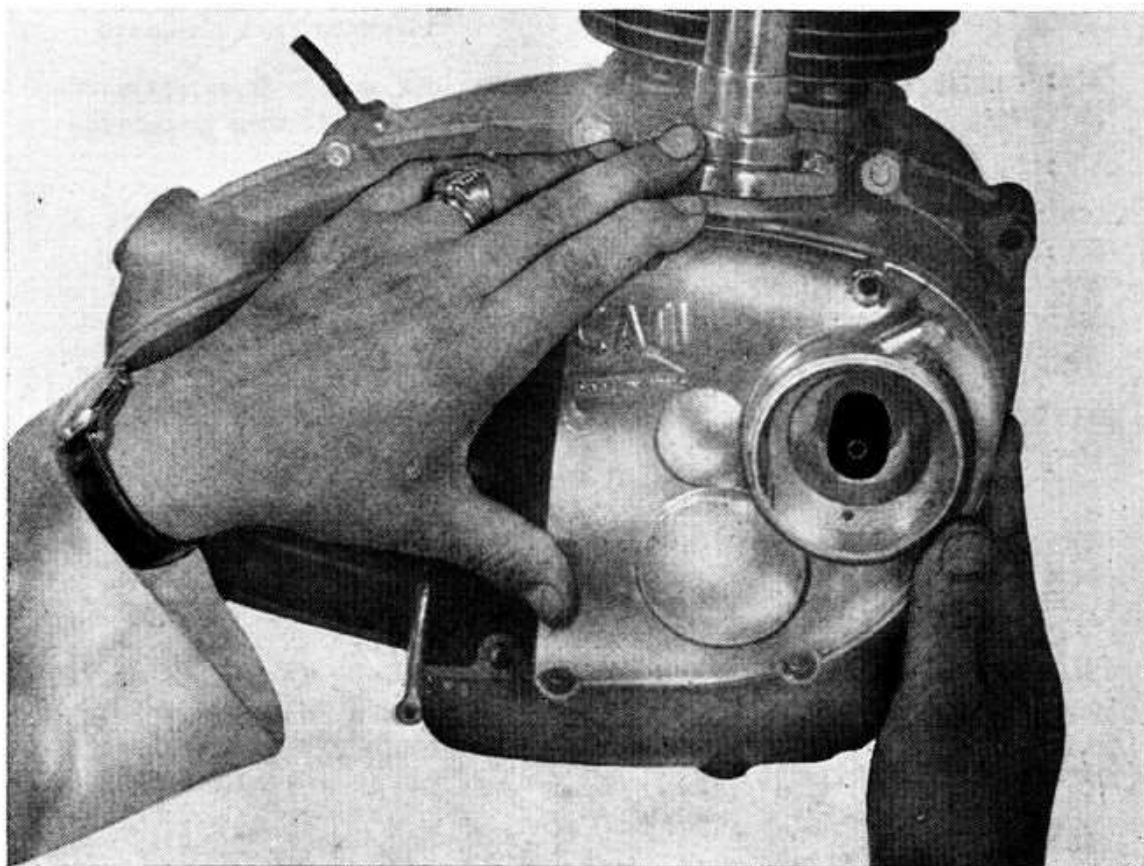


24 - Estrattore per cuscinetti





24 - Estrattore per cuscinetti



26 - Boccola per montaggio coperchio anticipo



## INCONVENIENTI E RIMEDI

Qui di seguito sono elencati alcuni degli inconvenienti che possono verificarsi e le cause che possono averli provocati.

### DIFFICILE O MANCATO AVVIAMENTO

Anzitutto si verifichi il livello benzina e l'apertura del rubinetto benzina (A=aperto R=riserva). Se ciò risulta normale possono essere sopravvenute le seguenti cause:

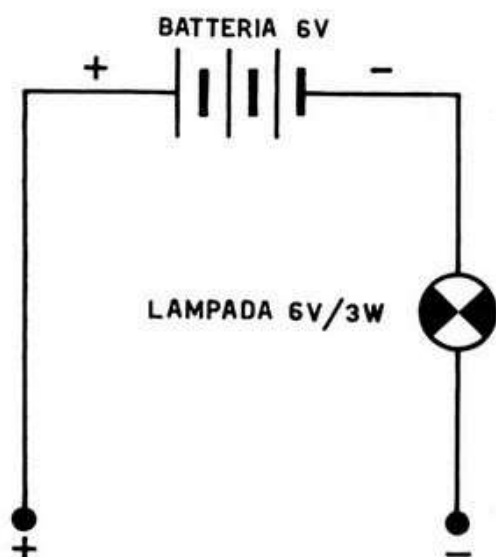
CAUSA	RIMEDIO
<b>Il tubo benzina è otturato.</b>	Si soffi in esso fino a ripristinare il passaggio.
<b>E' sporco il filtro arrivo benzina carburatore.</b>	Si smonti il filtro e si pulisca la reticella con getto d'aria.
<b>E' sporco il filtro del rubinetto benzina.</b>	Si smonti il filtro e si proceda alla pulizia con un getto di aria sulla reticella.
<b>E' inceppato il galleggiante del carburatore.</b>	Si proceda allo smontaggio del galleggiante e si pulisca la vaschetta che lo contiene (presso Stazione di Servizio Ducati).
<b>E' forato il galleggiante.</b>	Si proceda alla sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).
<b>E' otturato il gicleur.</b>	Si invii in esso un forte getto di aria per liberare il passaggio.
<b>Il cavo che va dalla bobina accensione alla candela è interrotto e scarica esternamente.</b>	Si verifichi l'isolamento del cavo e, se necessario si proceda alla sua sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).

CAUSA	RIMEDIO
<b>La candela è difettosa.</b>	Si sostituisca o si ripulisca la candela, assicurandosi che il nucleo isolante sia intatto, che non vi siano depositi carboniosi sugli elettrodi e che la distanza fra le punte degli elettrodi stessi non sia superiore a mm. 0,5.
<b>I contatti del ruttore non si aprono.</b>	Si verifichi la posizione del contatto fisso.
<b>Il martelletto del ruttore è bloccato sul perno.</b>	Si verifichi la scorrevolezza del martelletto e si proceda alla lubrificazione del perno.
<b>I contatti del ruttore sono sporchi.</b>	Si proceda alla pulizia dei contatti con uno straccio imbevuto di benzina.
<b>Il condensatore è interrotto o in corto circuito.</b>	Si proceda alla sostituzione (presso Stazioni di Servizio Ducati).
<b>Non c'è compressione.</b>	Si controlli l'avvitamento a fondo della candela, la perfetta chiusura delle valvole, e la perfetta tenuta dei segmenti elastici del pistone (presso Stazioni di Servizio Ducati).
<b>Una molla valvola si è rotta.</b>	La si sostituisca (presso Stazioni di Servizio Ducati).
<b>Una valvola si è inceppata.</b>	Si smonti la valvola e si proceda alla lisciatura dello stelo della valvola e del foro del guidavalvole assicurandosi che al montaggio il giuoco non risulti superiore a 0,08 mm. (presso Stazioni di servizio Ducati).

CAUSA	RIMEDIO
<p><b>La vite di registro del giuoco della distribuzione si è allentata.</b></p> <p><b>La batteria è scarica.</b></p> <p><b>La batteria si scarica rapidamente per un guasto od una interruzione nel circuito di ricarica.</b></p>	<p>Si proceda ad una nuova registrazione del gioco ed al bloccaggio, con l'apposito controdado della vite stessa.</p> <p>Si provveda a ricaricarla seguendo le istruzioni a pagina 48 (presso Stazioni di Servizio Ducati).</p> <p>Si stacchi il filo dal morsetto + della batteria e si inserisca fra morsetto e filo un amperometro a bobina mobile per c.c. (corrente continua).</p> <p>Si introduca la chiave d'accensione e si metta in moto il motore.</p> <p><b>CONTROLLO EQUILIBRI ELETTRICI</b></p> <p>Assicurarsi che tutte le lampade ed i fusibili siano efficienti.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) A luci spente (marcia diurna) l'amperometro deve segnare il passaggio di corrente ad un regime di circa 1500 giri/minuto.</li> <li>2) Con luci città accese (marcia notturna) l'amperometro deve segnare zero a circa 3.800 giri/minuto.</li> <li>3) Le luci campagna sono alimentate in c.a. direttamente dal volano, quindi non interessano il circuito diodo-raddrizzatore-batteria.</li> </ol> <p>Se tali equilibri si raggiungono a regimi di giri superiori o non si raggiungono e se la luce campagna non si accende, operare nel modo seguente:</p>

## CAUSA

Prova circuiti schema elettrico.



## RIMEDIO

### CONTROLLO ALTERNATORE

- a) Statore: distaccare i cavi dalla morsettiera del telaio e controllare con un ohmmetro o con un provacircuiti (costituito da una batteria 6V/3W alimentata in serie da una batteria 6V) che tra ciascun cavo e massa vi sia continuità (o lampada accesa); caso contrario, smontare lo statore e controllare i collegamenti e le saldature.
- b) Rotore: se l'equilibrio si raggiunge ad un regime di giri superiore, il rotore può essere parzialmente smagnetizzato; procedere quindi alla sostituzione.

### CONTROLLO DIODO-RADDRIZZATORE

Sempre con chiave accensione introdotta, allacciare i puntali di un ohmmetro (o di un provacircuiti) ai cavi Bleu e Rosso del cablaggio che giungono alla morsettiera del telaio, rispettivamente: il positivo dell'ohmmetro (o del provacircuiti) con il Rosso ed il negativo con il Bleu. Si deve avere continuità (o lampada accesa); invertendo i puntali non si deve avere continuità (o lampada spenta).

Se ciò non si verifica, sostituire il diodo-raddrizzatore.

\* leggasi lampada

<b>CAUSA</b>	<b>RIMEDIO</b>
	<p data-bbox="885 342 1232 383"><b>CLAXON A MASSA</b></p> <p data-bbox="802 432 1324 607">Se il claxon non funziona ed è a massa, la batteria viene automaticamente a trovarsi in corto circuito. Provvedere alla sostituzione.</p>

## IL MOTORE NON RENDE

C A U S A	R I M E D I O
<b>L'afflusso di benzina al carburatore non è costante.</b>	Si pulisca il filtro del carburatore, il filtro del rubinetto, il tubo benzina.
<b>Il getto del massimo si è parzialmente ostruito.</b>	Si proceda alla pulizia con un getto d'aria.
<b>Non si apre completamente la valvola del carburatore.</b>	Si regoli l'apertura della valvola agendo sulla vite di registro del bowden del carburatore (presso Stazioni di Servizio Ducati).
<b>Lo spillo del galleggiante non chiude bene.</b>	Si ripulisca il carburatore ed in particolare la sede spillo (presso Stazione di Servizio Ducati).
<b>La benzina è di cattiva qualità.</b>	Si cambi la benzina nel serbatoio e ci si rivolga preferibilmente ad una Stazione di rifornimento di fiducia.
<b>La candela è di tipo inadatto.</b>	Se la candela è troppo calda, si avranno preaccensioni, battiti in testa, perdite di colpi specialmente agli alti regimi; se la candela è troppo fredda si avrà mancanza di accensione per corto circuito degli elettrodi. Si monti la candela del grado termico appropriato; consigliamo la candela di grado termico 260 della scala internazionale Bosch.
<b>La candela si allenta nella sua sede.</b>	Si provveda a stringere la candela a fondo; fra la candela e la testa deve essere sempre interposta la guarnizione.
<b>Il cavo della candela scarica esternamente.</b>	Si proceda alla sua sostituzione o lo si isoli maggiormente (presso Stazioni di Servizio Ducati).



C A U S A	R I M E D I O
<p><b>La distanza fra gli elettrodi della candela è troppo grande.</b></p>	<p>Si ripristini la distanza prescritta, che è di circa mm. 0,5.</p>
<p><b>Gli elettrodi della candela sono sporchi.</b></p>	<p>Si proceda alla loro pulizia.</p>
<p><b>I contatti del ruttore si aprono troppo.</b></p>	<p>Si ripristini la giusta apertura dei contatti, che è di mm. 0,3÷0,4.</p>
<p><b>La bobina ha l'avvolgimento secondario in corto circuito o interrotto.</b></p>	<p>Si proceda alla sua sostituzione (presso Stazioni di Servizio Ducati).</p>
<p><b>La marmitta di scarico è quasi completamente ostruita.</b></p>	<p>Si proceda a ripristinare il libero passaggio in essa del gas di scarico.</p>



# I N D I C E

---



# I N D I C E

TESSERA DI GARANZIA . . . . .	pag. 2
PREMESSA . . . . .	» 6
Stazioni di Servizio Ducati . . . . .	» 7
Parti di ricambio . . . . .	» 7
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE . . . . .	» 8
PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL VEICOLO . . . . .	» 9
 <b>CARATTERISTICHE PRINCIPALI:</b>	
Motore . . . . .	» 11
Distribuzione . . . . .	» 12
Alimentazione . . . . .	» 18
Lubrificazione . . . . .	» 18
Depuratore centrifugo dell'olio . . . . .	» 21
Raffreddamento . . . . .	» 21
Accensione . . . . .	» 22
Norme per la verifica dell'anticipo . . . . .	» 23
Avviamento . . . . .	» 27
Trasmissione . . . . .	» 27
Telaio . . . . .	» 28
Sospensioni . . . . .	» 28
Ruote . . . . .	» 29
Freni . . . . .	» 29
Impianto elettrico . . . . .	» 29
Comandi . . . . .	» 33
Sella . . . . .	» 34
Registrazione della catena . . . . .	» 34
Dati di ingombro e peso . . . . .	» 35
Scatola porta-attrezzi . . . . .	» 36
Prestazioni . . . . .	» 37
 <b>USO DELLA 160 MONZA JUNIOR:</b>	
Rifornimenti e avviamento del motore . . . . .	» 40
Avviamento e marcia del veicolo . . . . .	» 41
Arresto del veicolo . . . . .	» 42
 <b>MANUTENZIONE:</b>	
Ogni 500 Km. . . . .	» 43
Ogni 1000 Km. . . . .	» 43
Ogni 1500 Km. . . . .	» 44
Ogni 2000 Km. . . . .	» 44
Ogni 10000 Km. . . . .	» 44
Ogni 20000 Km. . . . .	» 45
Orientamento del proiettore . . . . .	» 45
Pulizia generale . . . . .	» 46
Lunghe inattività . . . . .	» 46
Istruzioni per la prima carica e la manutenzione della batteria . . . . .	» 46
Istruzioni per la manutenzione dell'imp. elettrico . . . . .	» 48
STAZIONE DI SERVIZIO DUCATI . . . . .	» 49
 <b>INCONVENIENTI E RIMEDI:</b>	
Difficile o mancato avviamento . . . . .	» 65
Il motore non rende . . . . .	» 70

STUDIO LUCY  
TIP. RIGHI BOLOGNA





**DUCATI**

TELEF. 49.16.01 (4 linee)

**MECCANICA S.p.A. - BOLOGNA**

**(BORGO PANIGALE) CASELLA POSTALE 313**

**TELEGRAMMI: "DUCATIMEC," - BOLOGNA**