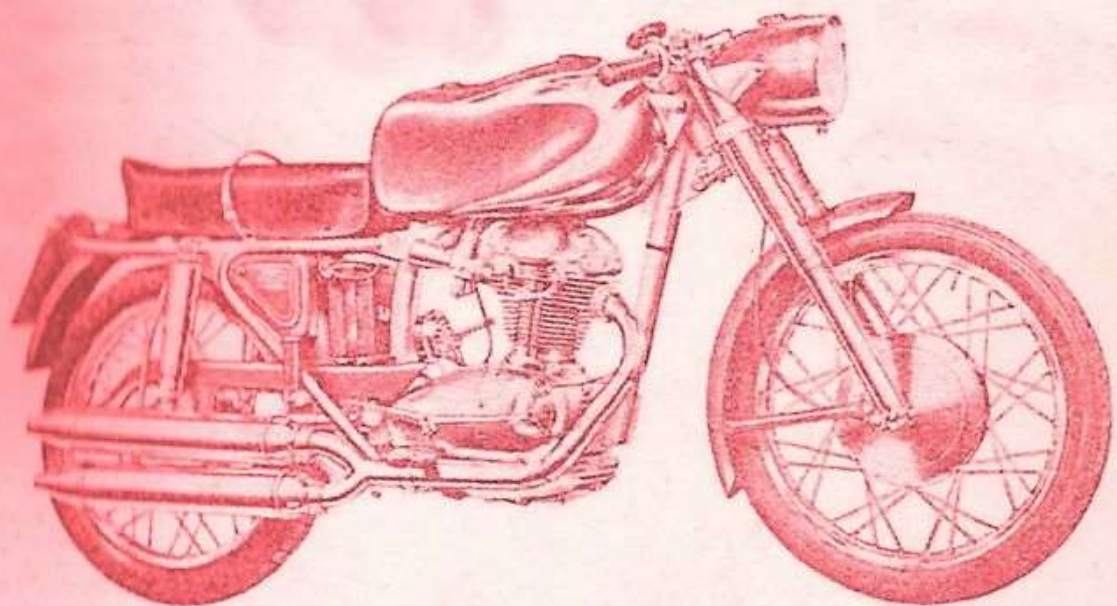


DUCATI

Motoleggera
Monoalbero



**istruzioni
per l'uso
e la manutenzione**

MOTOLEGGERE MONOALBERO

DUCATI

125 TS

125 Sport

175 TS

200 élite

CARATTERISTICHE - USO - MANUTENZIONE



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 delle motoleggere DUCATI

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.

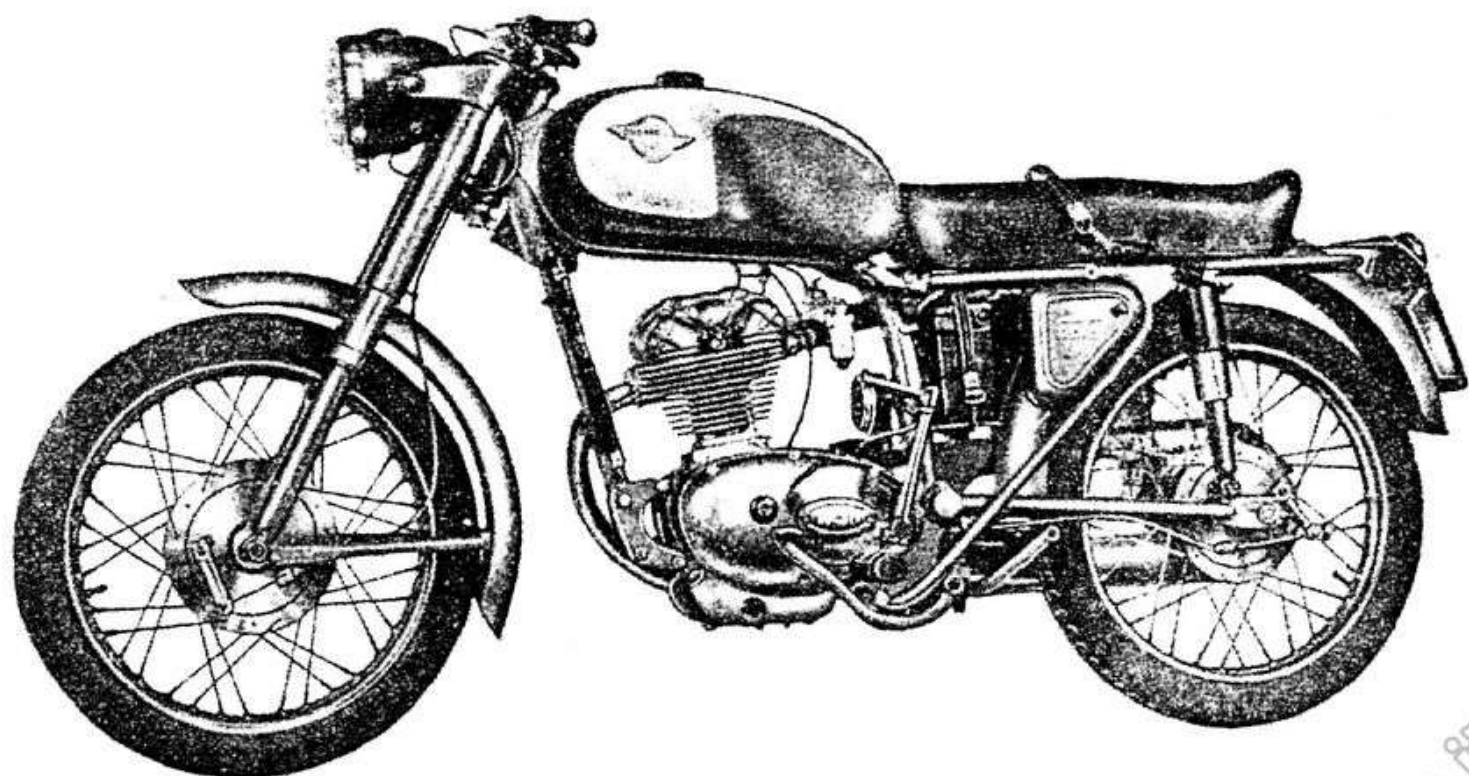
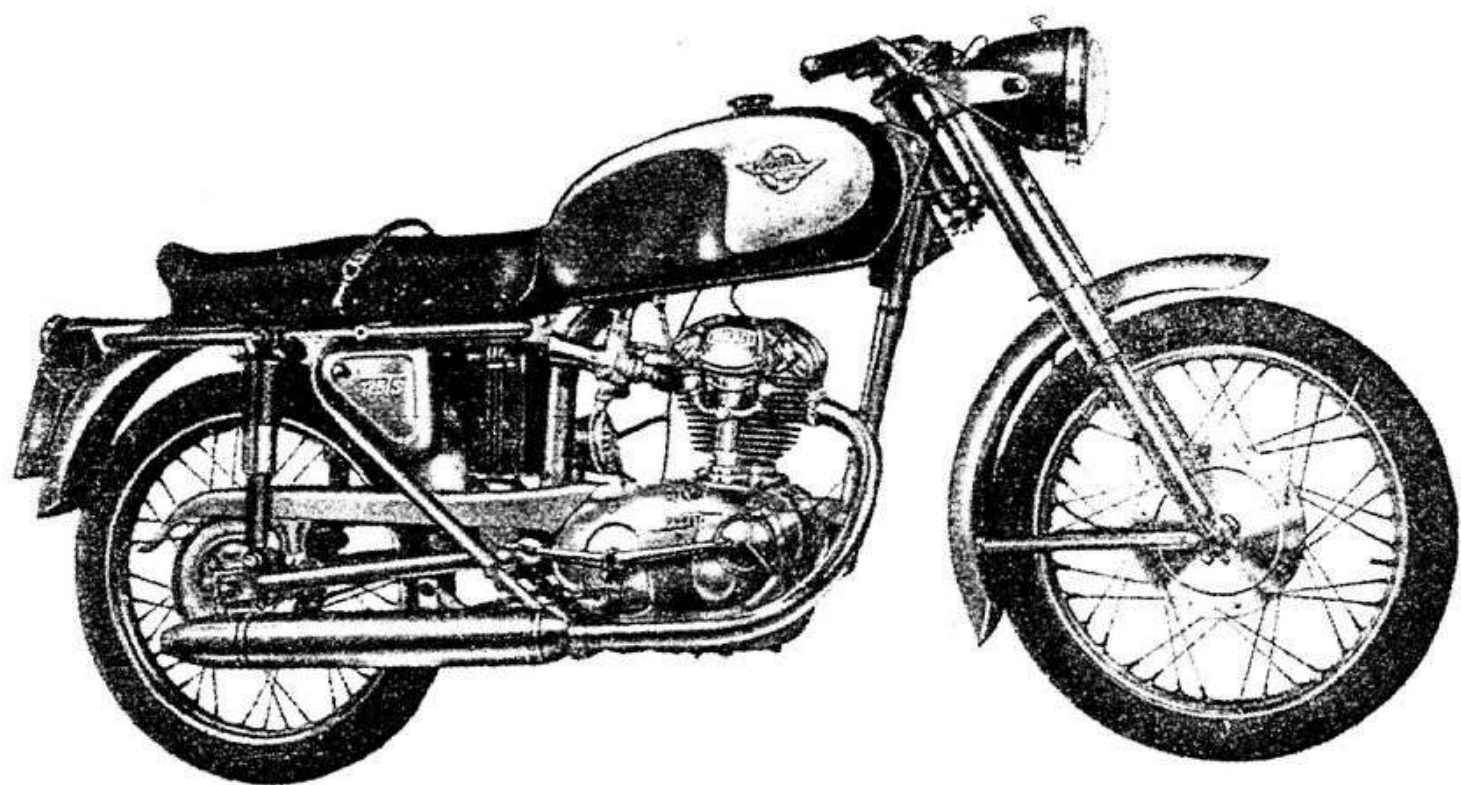
Ci permettiamo però di farLe presente che per proteggere a lungo il capitale da Lei investito acquistando una DUCATI MONOALBERO, è necessario che Ella si attenga alle norme contenute nel presente opuscolo che Le illustrano dettagliatamente le caratteristiche, il funzionamento e la manutenzione della 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 uno di questi modelli, Le auguriamo di essere per molti anni orgoglioso di possedere una DUCATI MONOALBERO.

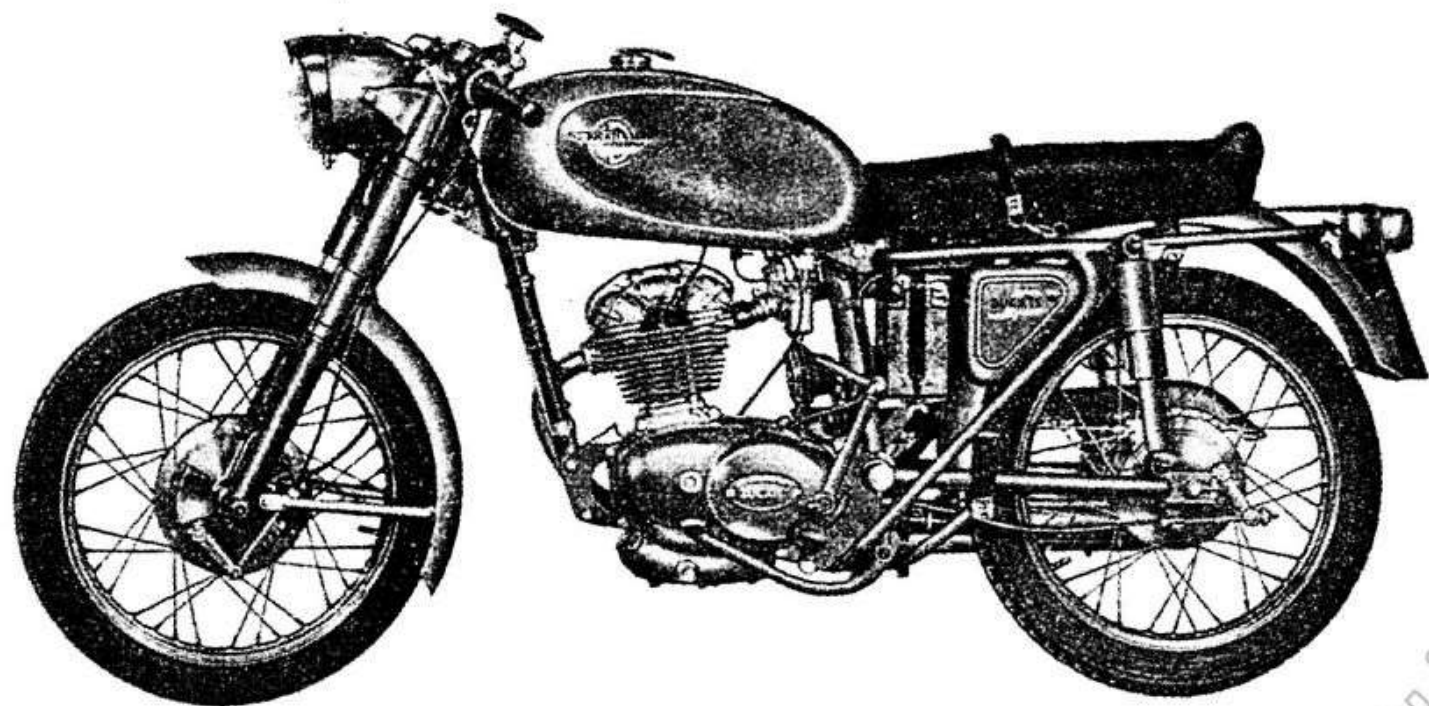
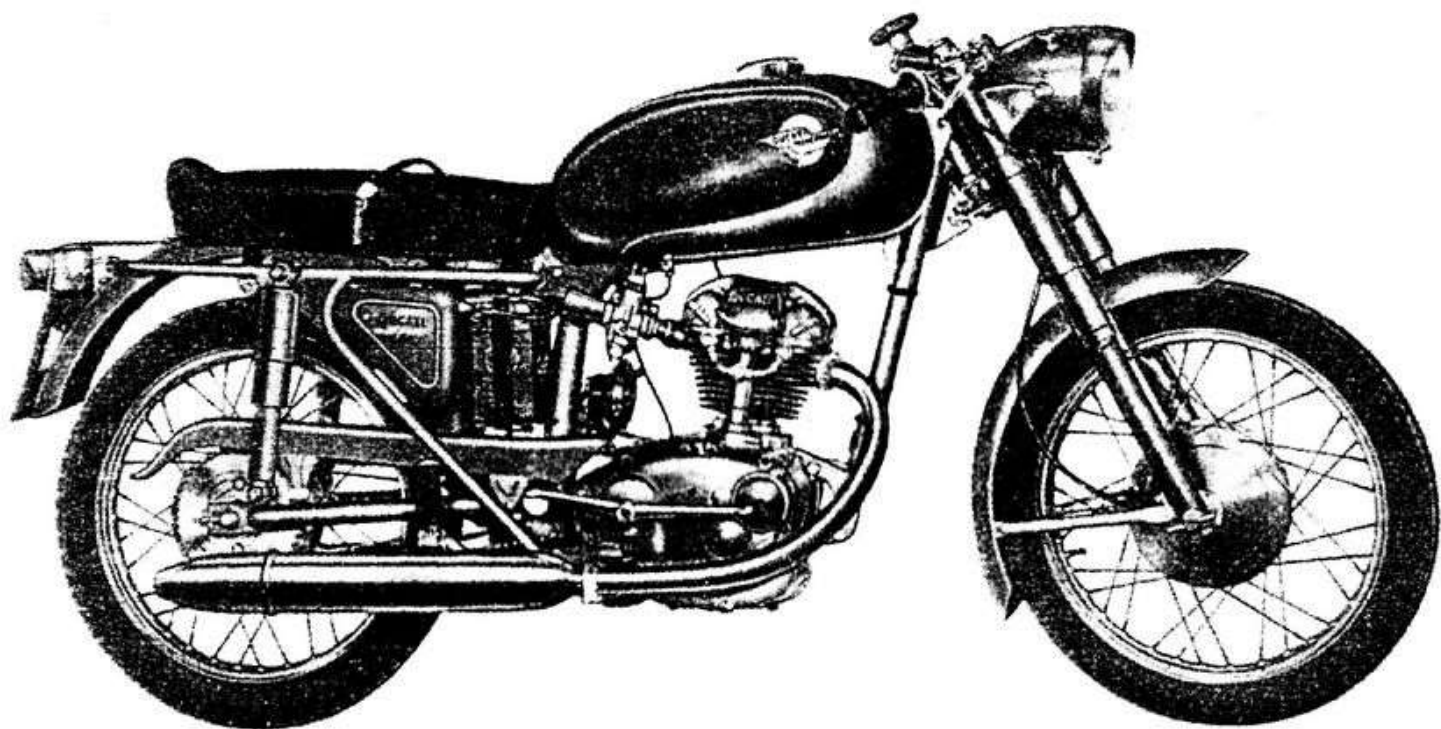
DUCATI MECCANICA S.p.A.

MOTOLEGGERA DUCATI 125 TS

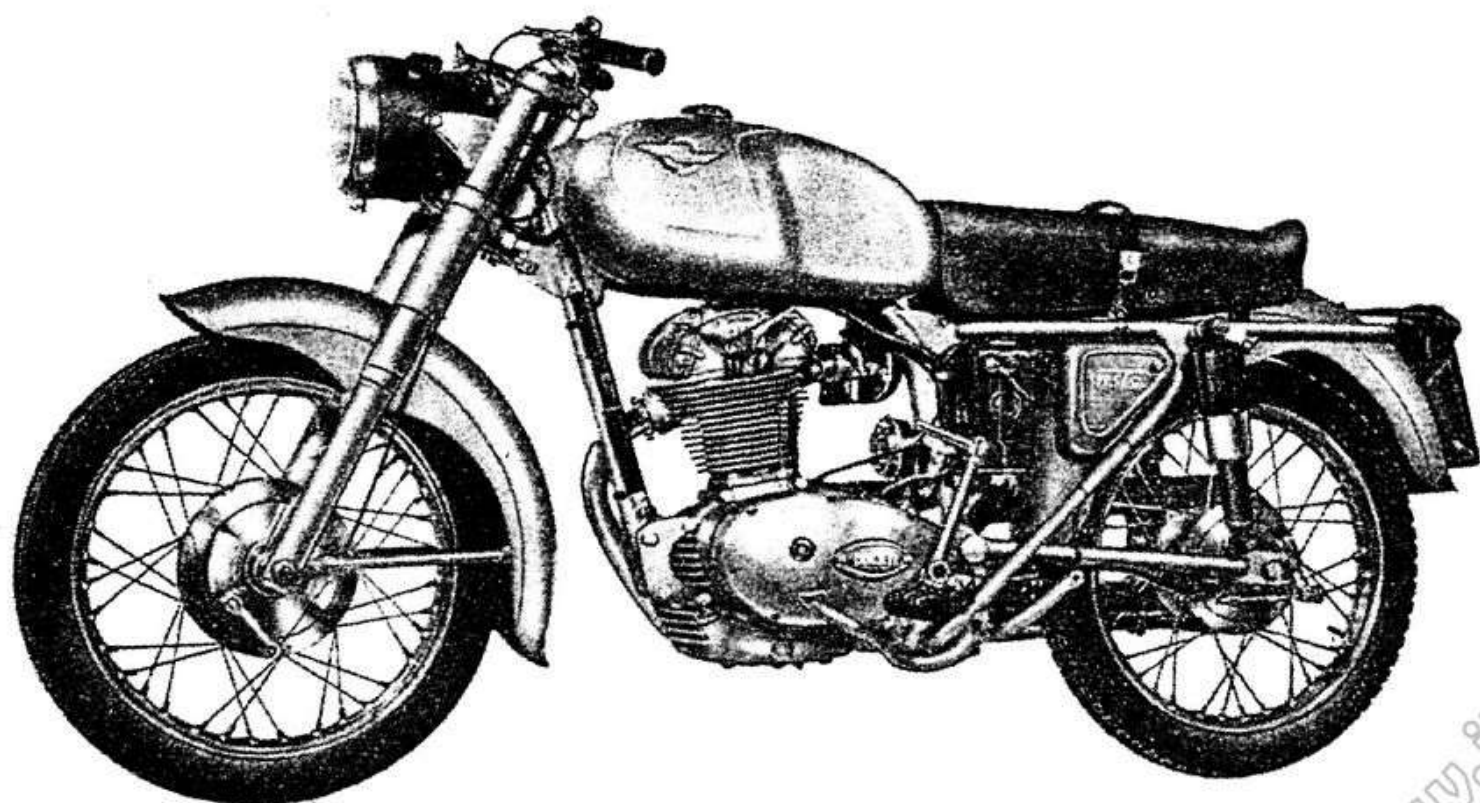
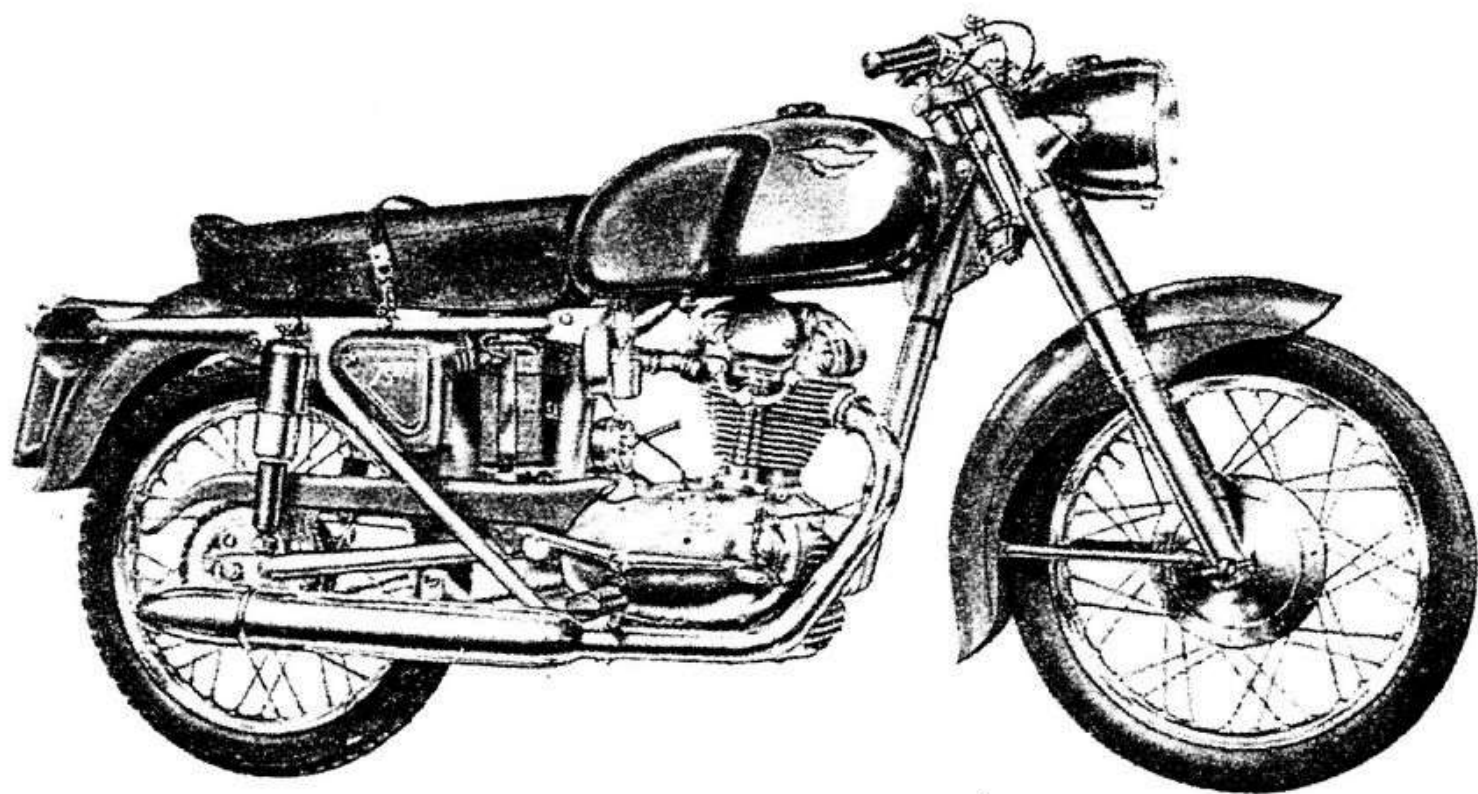


A richiesta viene fornita con sella monoposto, portapacchi e manubrio alto.

MOTOLEGGERA DUCATI 125 Sport

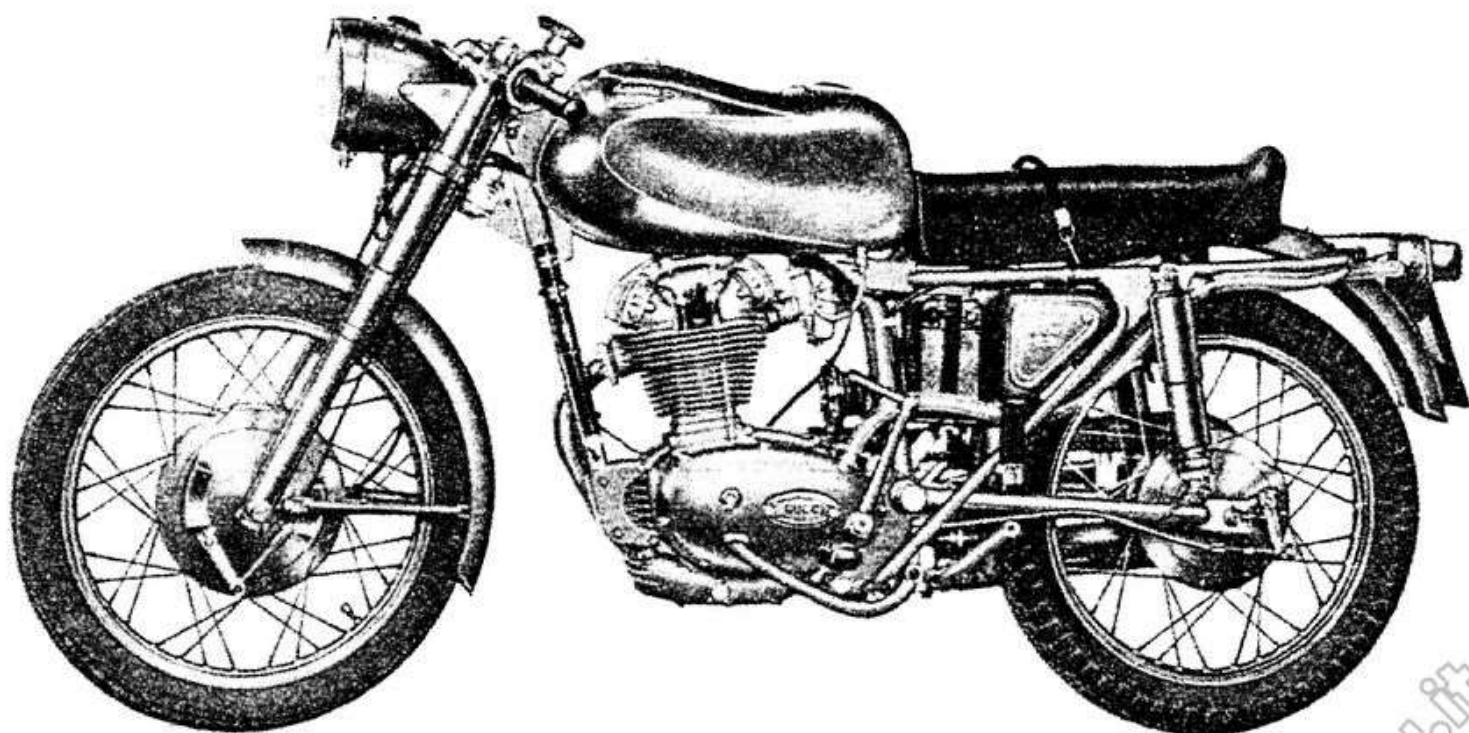
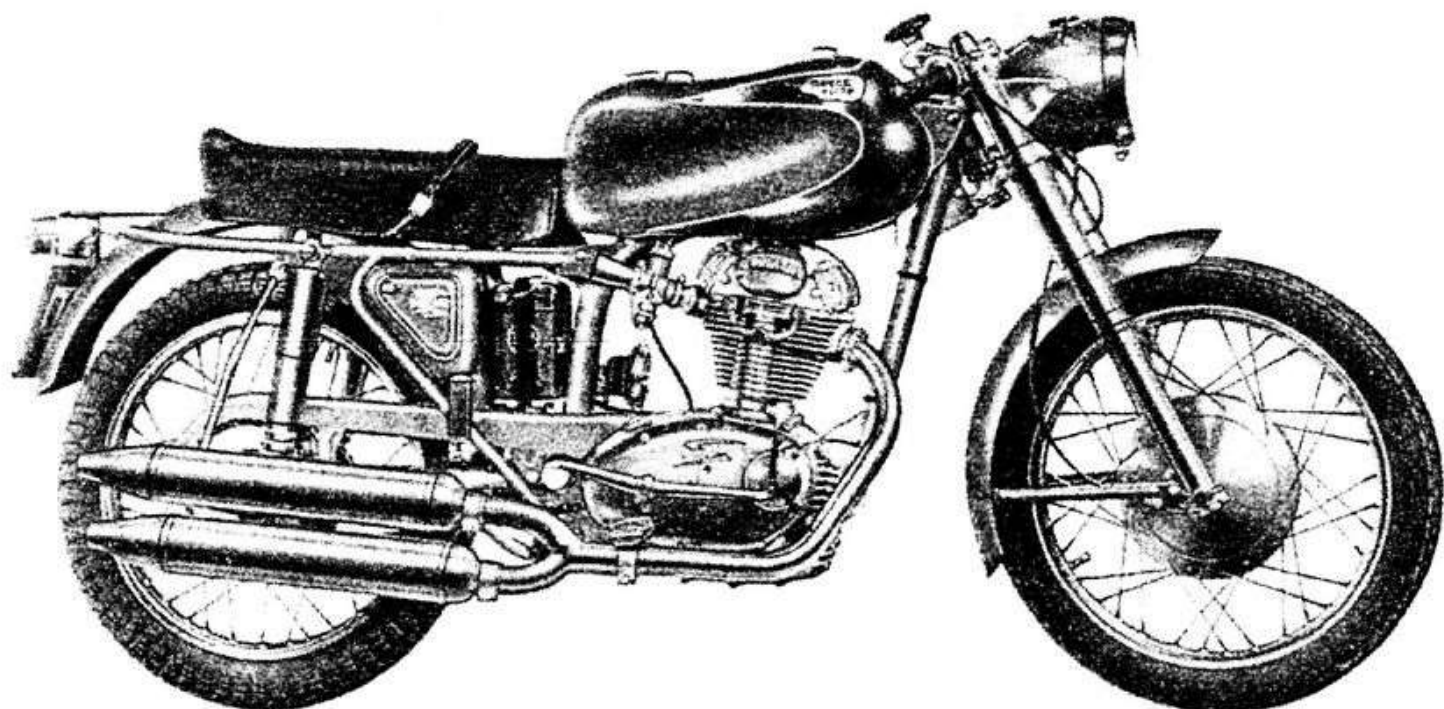


MOTOLEGGERA DUCATI 175 TS



A richiesta viene fornita con sella monoposto, portapacchi e manubrio alto.

MOTOLEGGERA DUCATI 200 élite



PREMESSA

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.

Al fine di avere sottocchio la serie completa della pregiata produzione **DUCATI** nel campo delle « **MONOALBERO** », si è creduto di fare cosa grata all'utente riportando in questo libretto le caratteristiche, modello per modello, delle seguenti motoleggere: 125 TS, 125 Sport, 175 TS, 200 élite, tutte derivate dalla capostipite 175 Turismo.



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. 59 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 :

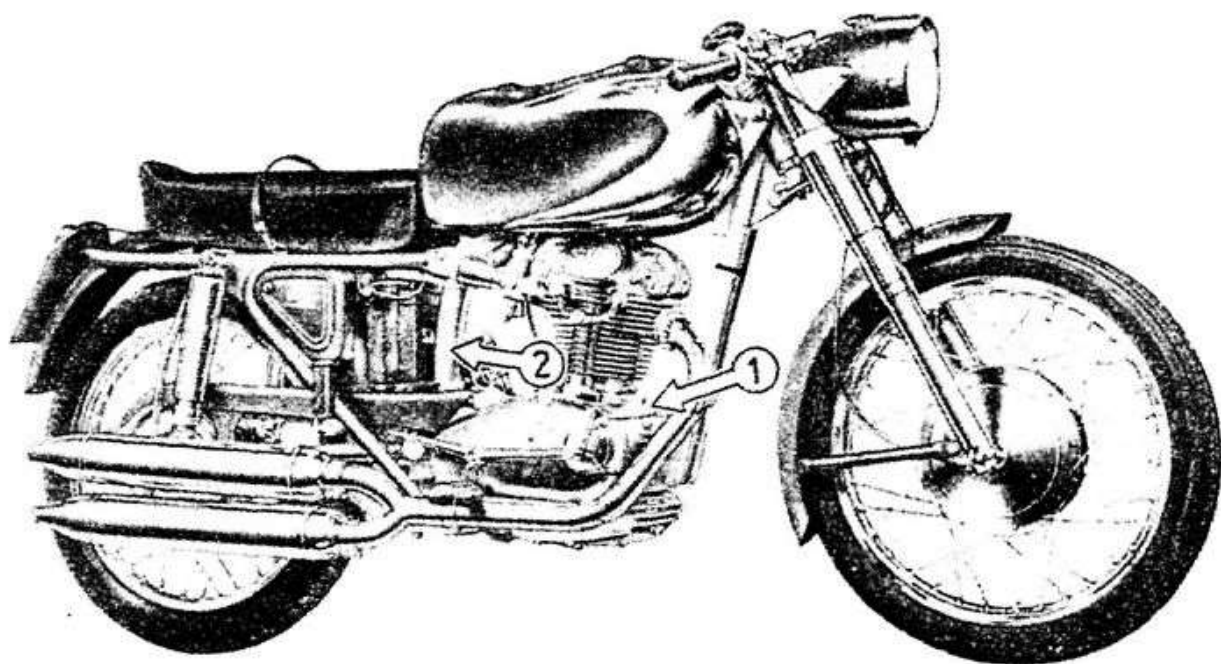
- 1) Numero di classifica del particolare (rilevarlo dal Catalogo delle Parti di Ricambio del modello prescelto).
- 2) Numero di identificazione del motore (se trattasi di un ricambio del motore).
- 3) Numero di identificazione del telaio (se trattasi di un ricambio del telaio).

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.



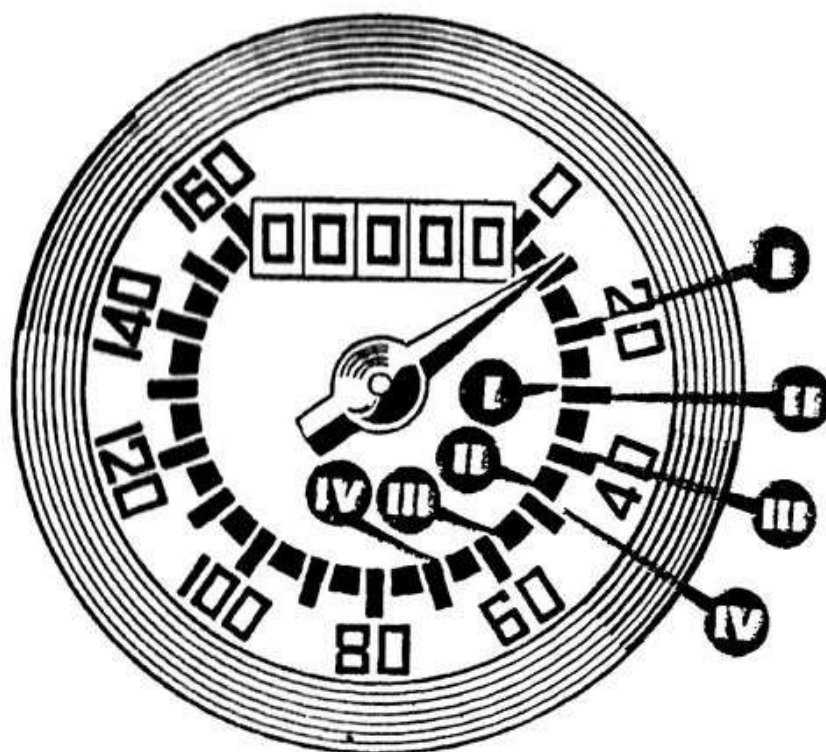
1 - Numero d'identificazione motore

2 - Numero d'identificazione telaio

PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL VEICOLO

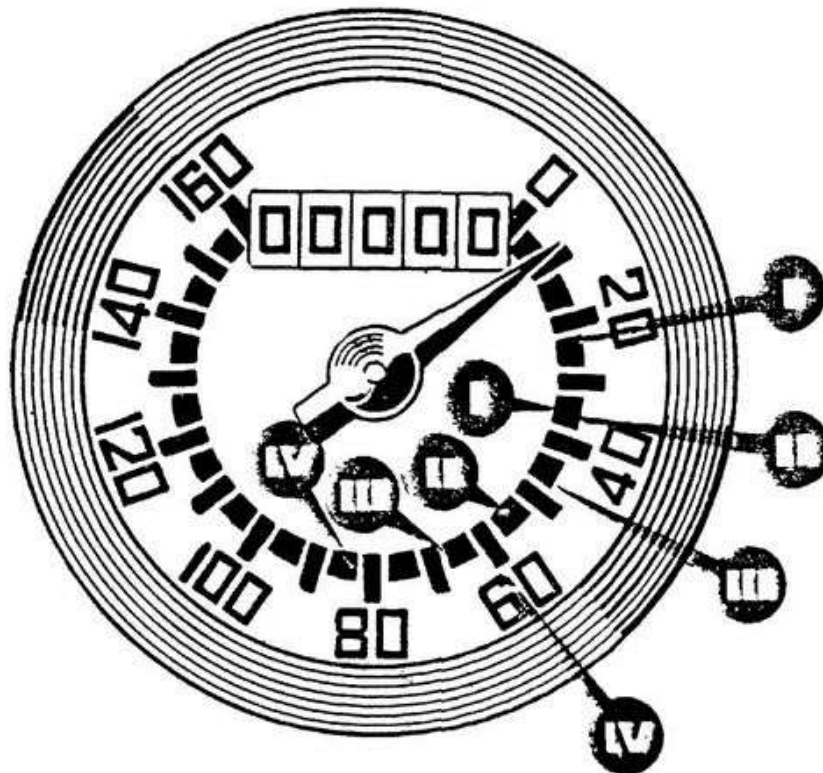
La costruzione dei moderni motori da motocicletta esige tolleranze strettissime tra i vari organi in movimento ed è quindi essenziale che il Cliente completi il rodaggio, cioè l'assestamento tra queste parti, già iniziato dalla Fabbrica che, prima a freddo e poi a caldo, ha fatto girare il motore. Per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

MOTOLEGGERA 125 TS



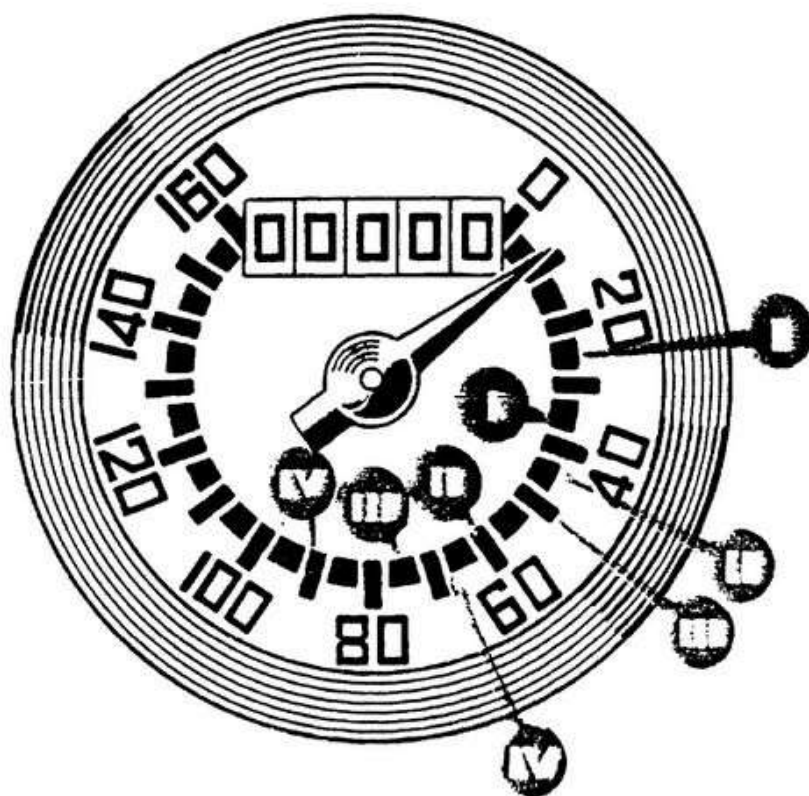
CHILOMETRI PERCORSI	VELOCITA' MASSIME CONSENTITE IN Km/h.			
	in I marcia	in II marcia	in III marcia	in IV marcia
Fino a 500 Km.	17	28	37	45
Da 500 a 1000 Km.	26	42	56	68

MOTOLEGGERE 125 SPORT, 175 TS



CHILOMETRI PERCORSI	VELOCITA' MASSIME CONSENTITE IN Km/h.			
	in I marcia	in II marcia	in III marcia	in IV marcia
Fino a 500 Km.	21	35	46	60
Da 500 a 1000 Km.	32	53	69	82

MOTOLEGGERA 200 élite



CHILOMETRI PERCORSI	VELOCITA' MASSIME CONSENTITE IN Km/h.			
	in I marcia	in II marcia	in III marcia	in IV marcia
Fino a 500 Km.	25	42	50	68
Da 500 a 1000 Km.	36	60	73	90

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; control-

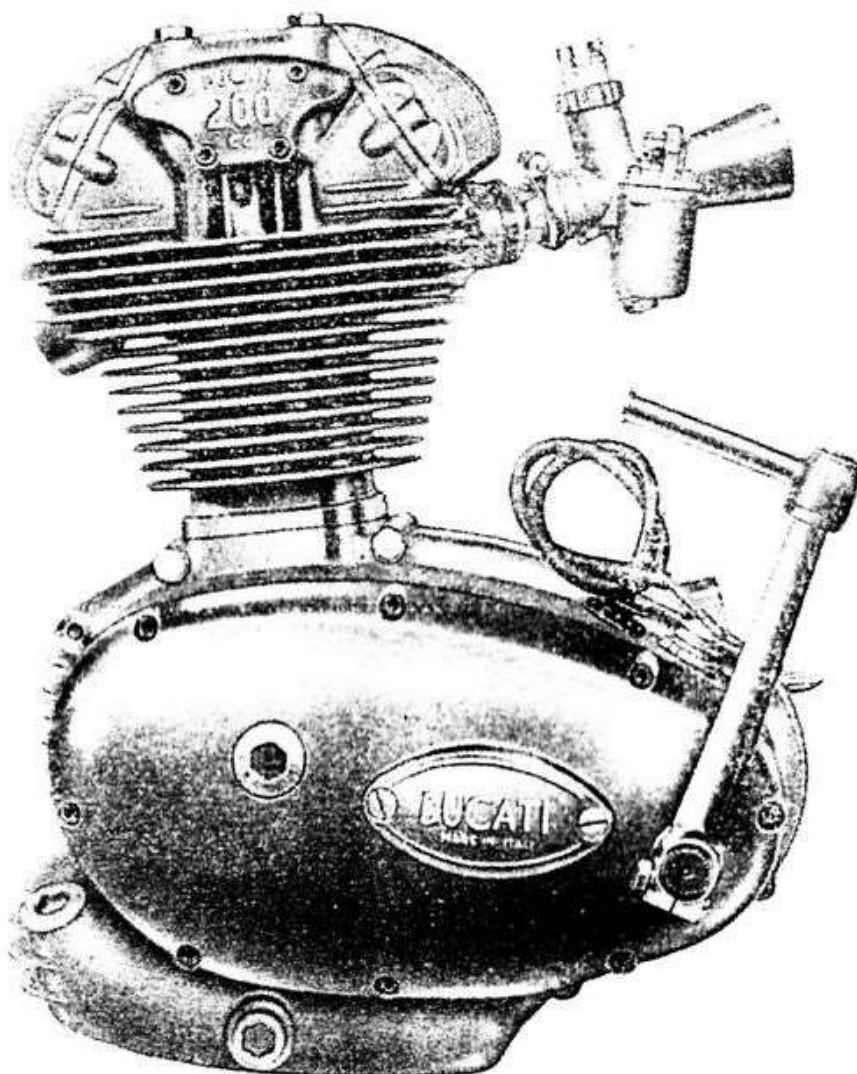
lare il bloccaggio dei tiranti di fissaggio della testa e del cilindro al carter, e la bulloneria in genere; registrare le puntine platiniate.

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 delle moto 125 S, 175 TS, 200 é, 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 ;

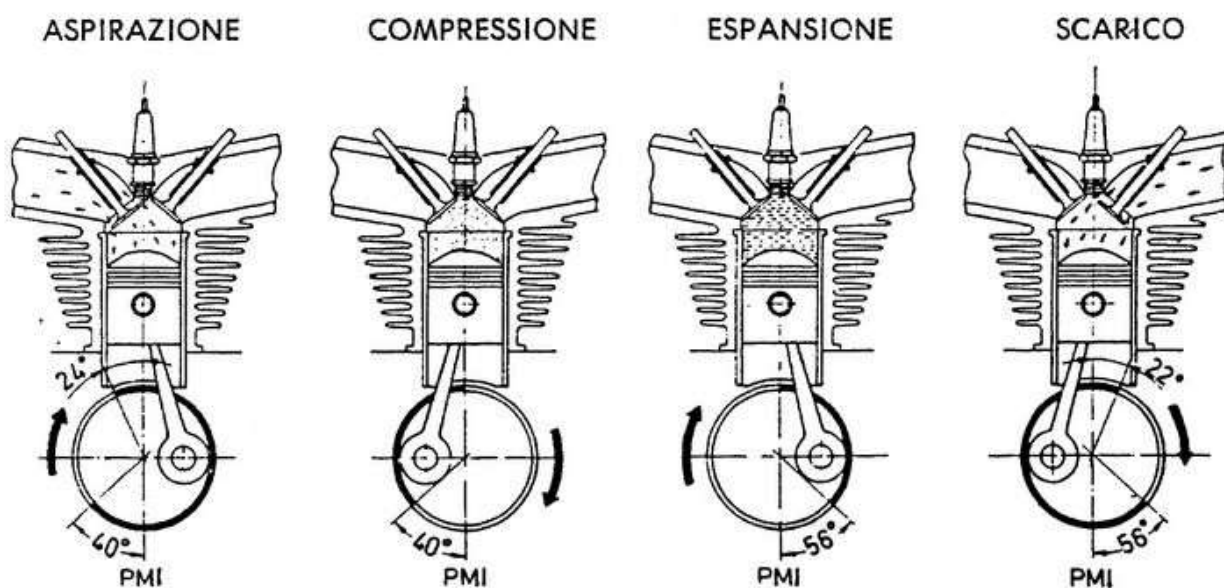
Modello	Alesaggio mm.	Corsa mm.	Cilindrata c. c.	Rapp. di compress.	Pot. eff. CV	Giri al minuto
125 TS	55,2	52	124,443	7 : 1	7	7000
125 S	55,2	52	124,443	8 : 1	10	8500
175 TS	62	57,8	174,500	7 : 1	11	7500
200 é	67	57,8	203,783	7.8 : 1	18	7500

- 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 (spinetto 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°, comandate da un albero a cammes in testa. Le valvole sono in acciaio speciale.

PER LE MOTOLEGGERE 125 TS E 125 Sport



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	56° prima PMI	22° dopo PMS

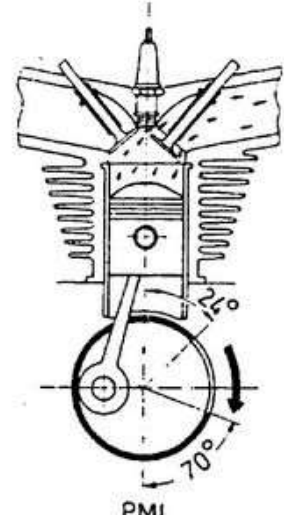
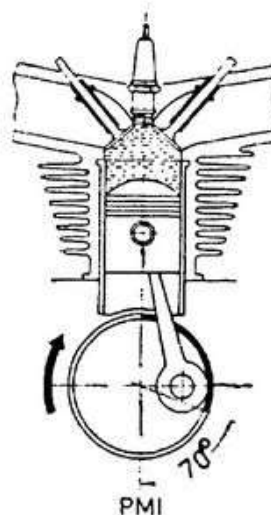
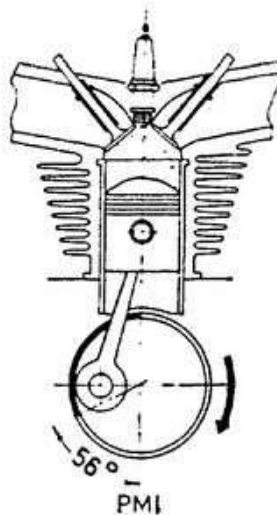
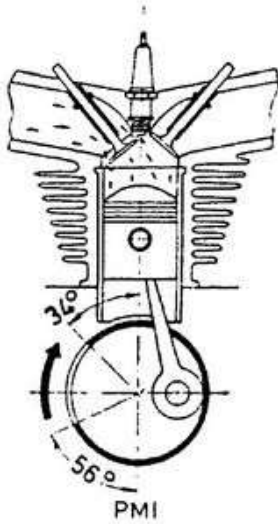
PER LE MOTOLEGGERE 175 TS E 200 élite

ASPIRAZIONE

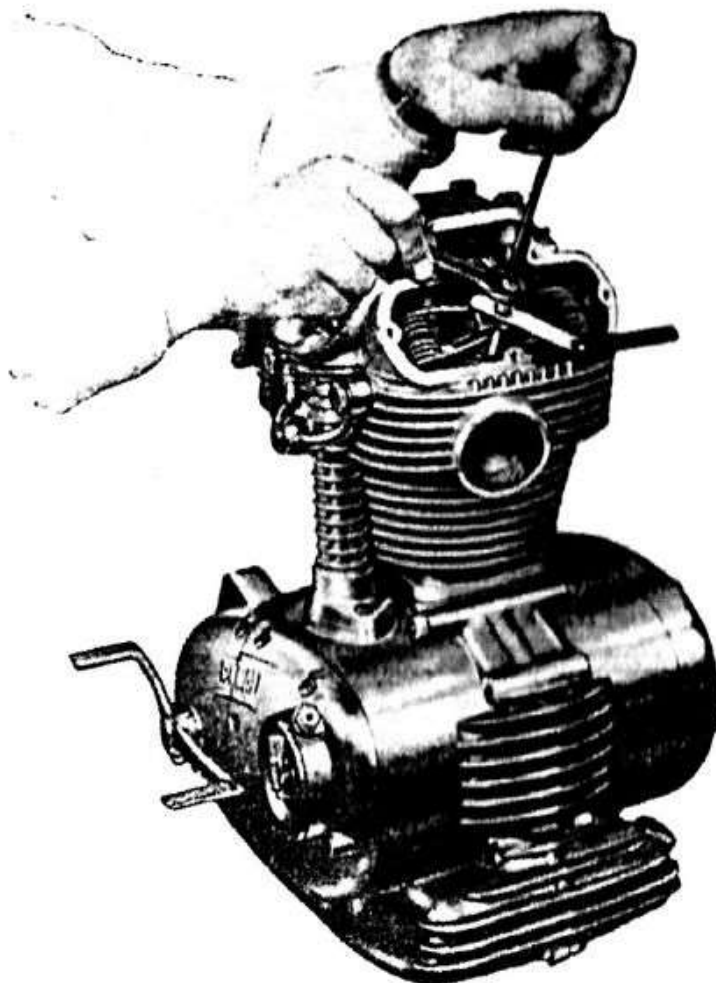
COMPRESSIONE

ESPANSIONE

SCARICO



VALVOLA	APERTURA $\pm 5^\circ$	CHIUSURA $\pm 5^\circ$
Aspirazione	34° prima PMS	56° dopo PMI
Scarico	70° prima PMI	24° dopo PMS



Registrazione

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

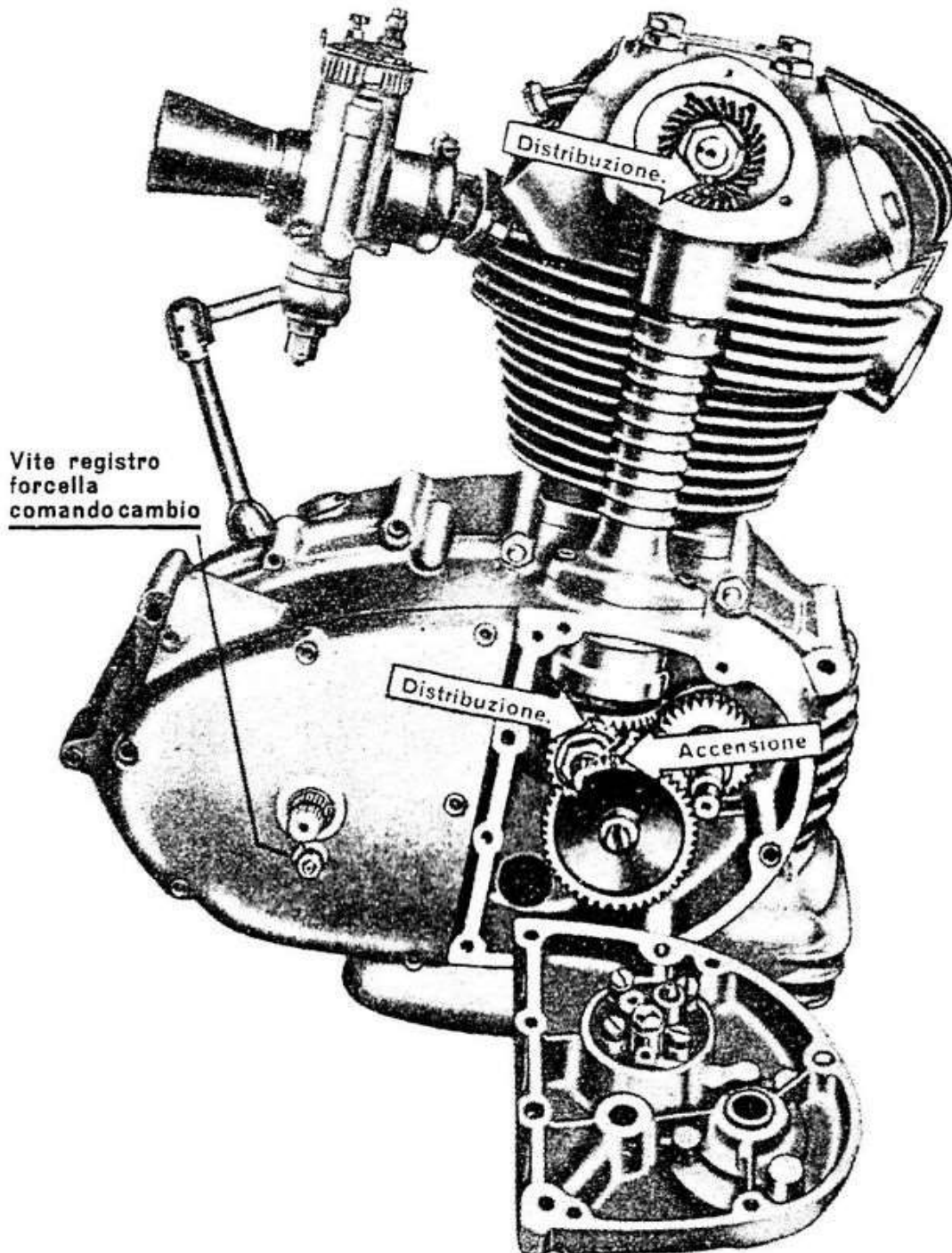
Giuoco

Il giuoco di funzionamento fra 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 giuoco stesso dopo il controllo dei suddetti dati della distribuzione.

Messa in fase

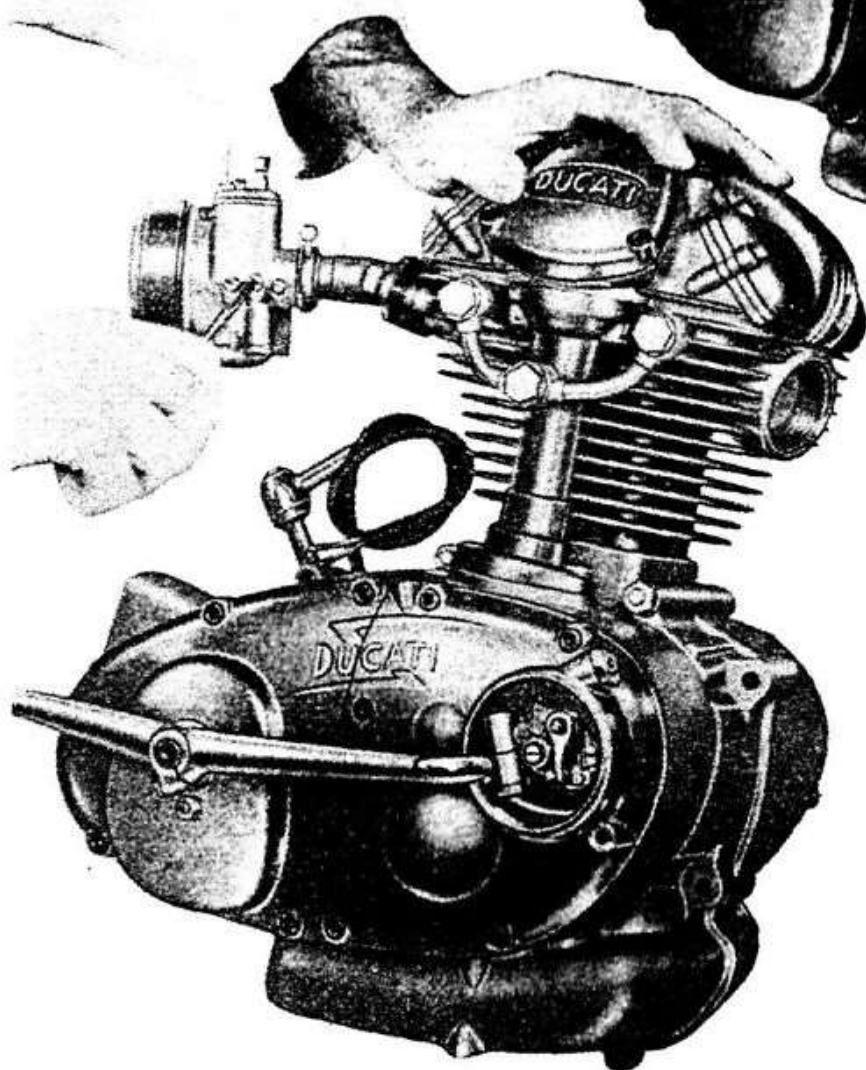
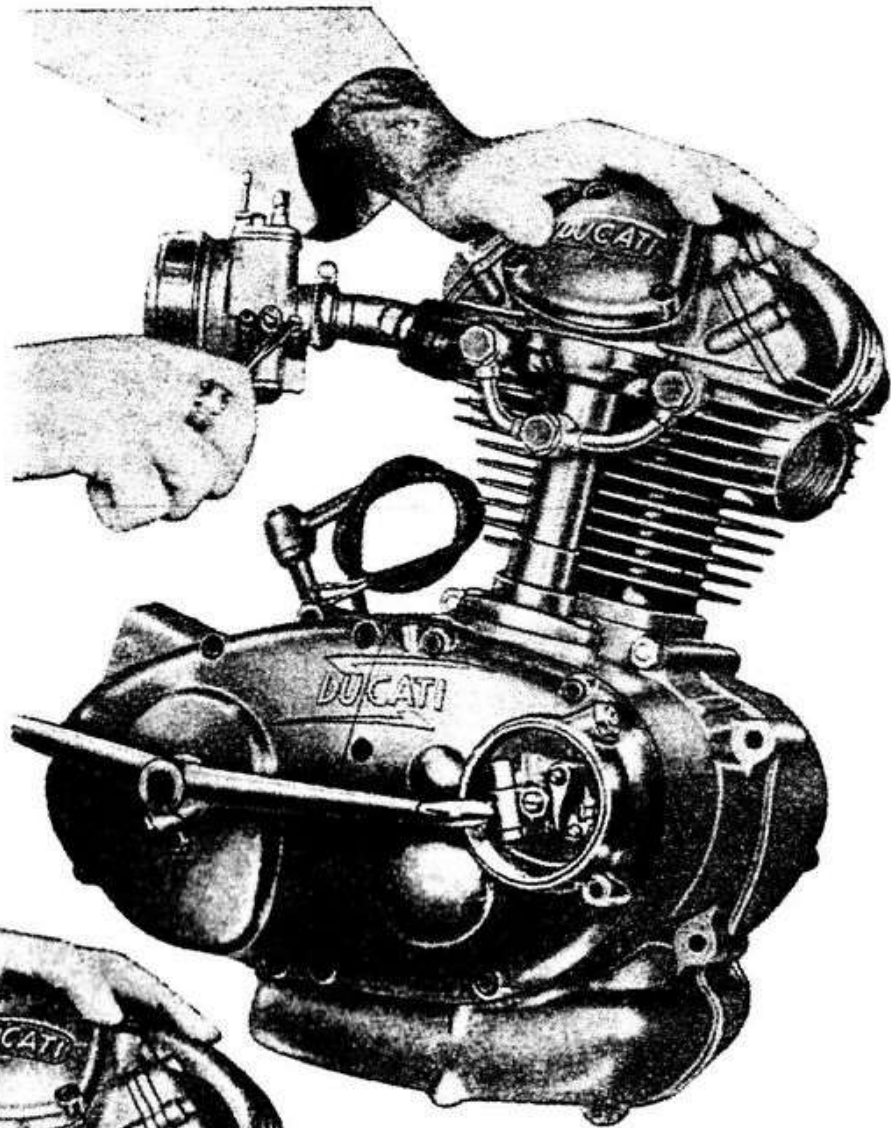
Gli ingranaggi di comando della distribuzione, montati sull'albero motore e sull'albero distribuzione, portano dei segni di riferimento incisi sulla fascia dentata.

La distribuzione è in fase quando questi segni sono disposti come indicato dalle frecce nella figura seguente.



MOTOLEGGERA 125 TS

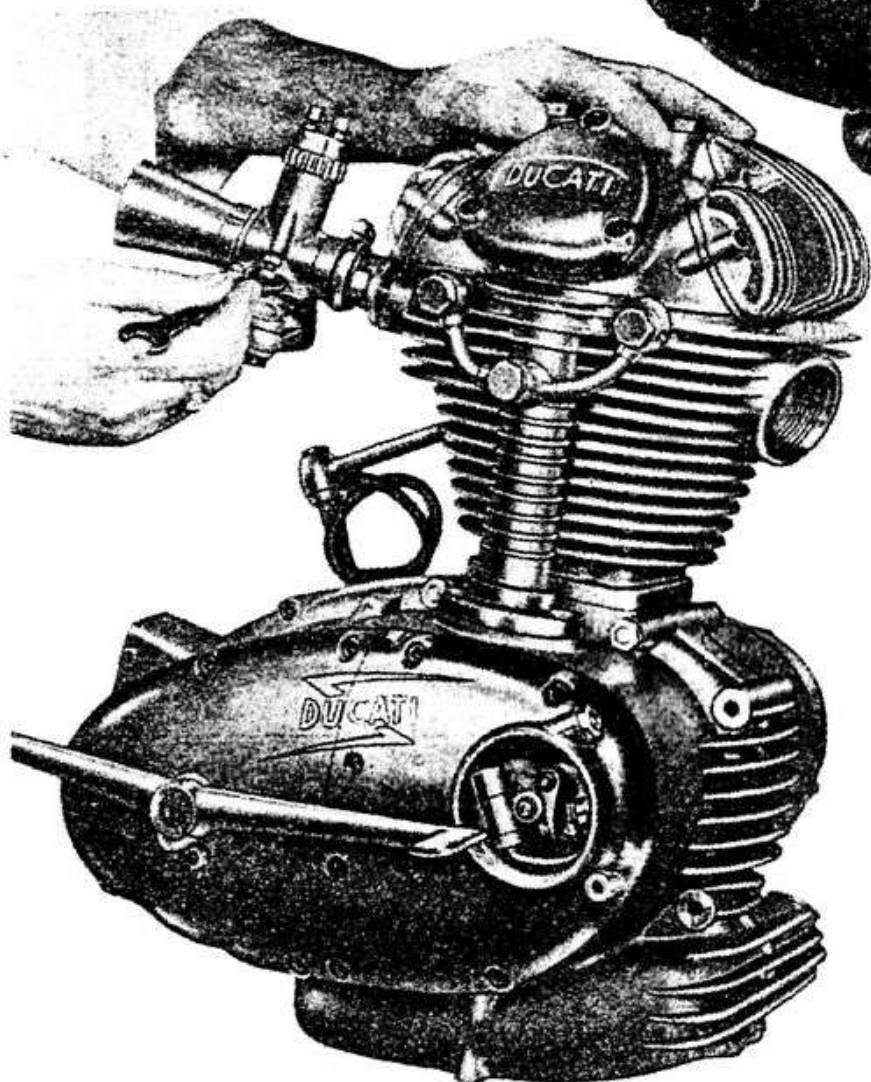
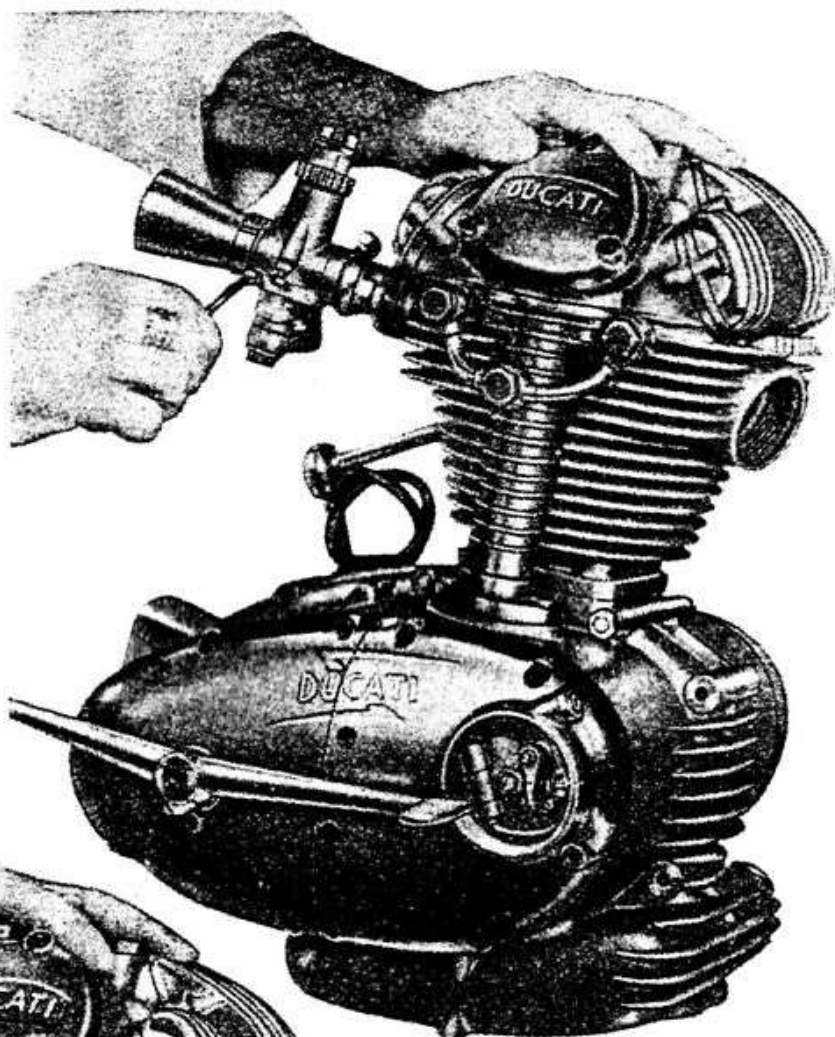
**Regolazione aria
minimo**



**Regolazione
valvola gas**

MOTOLEGGERE 125 Sport, 200 élite

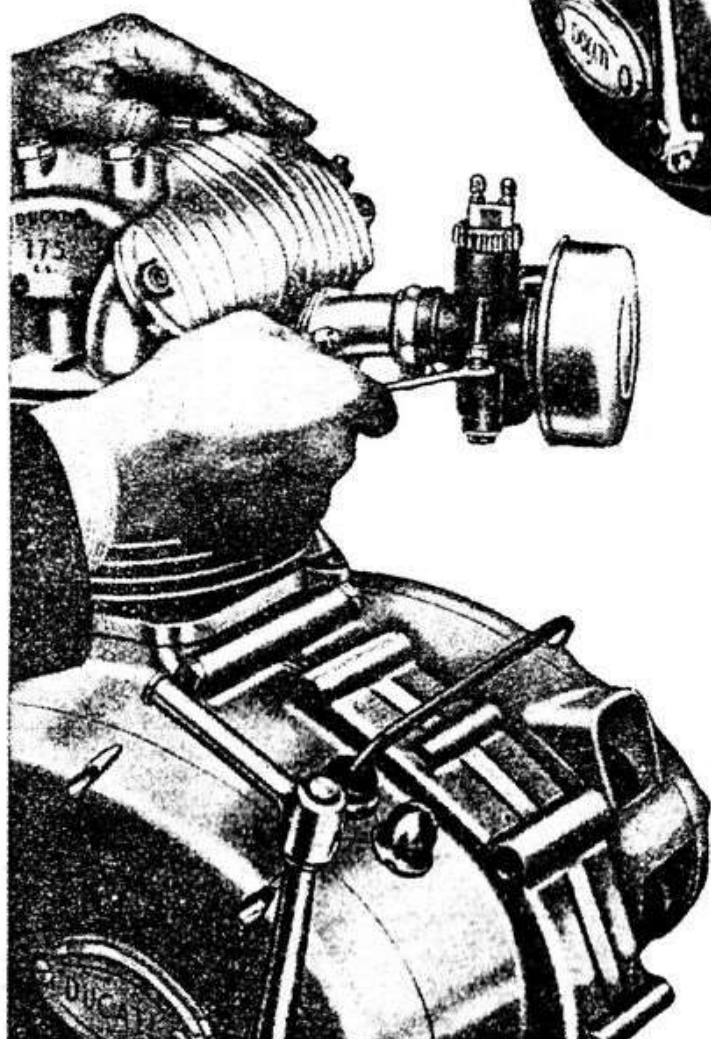
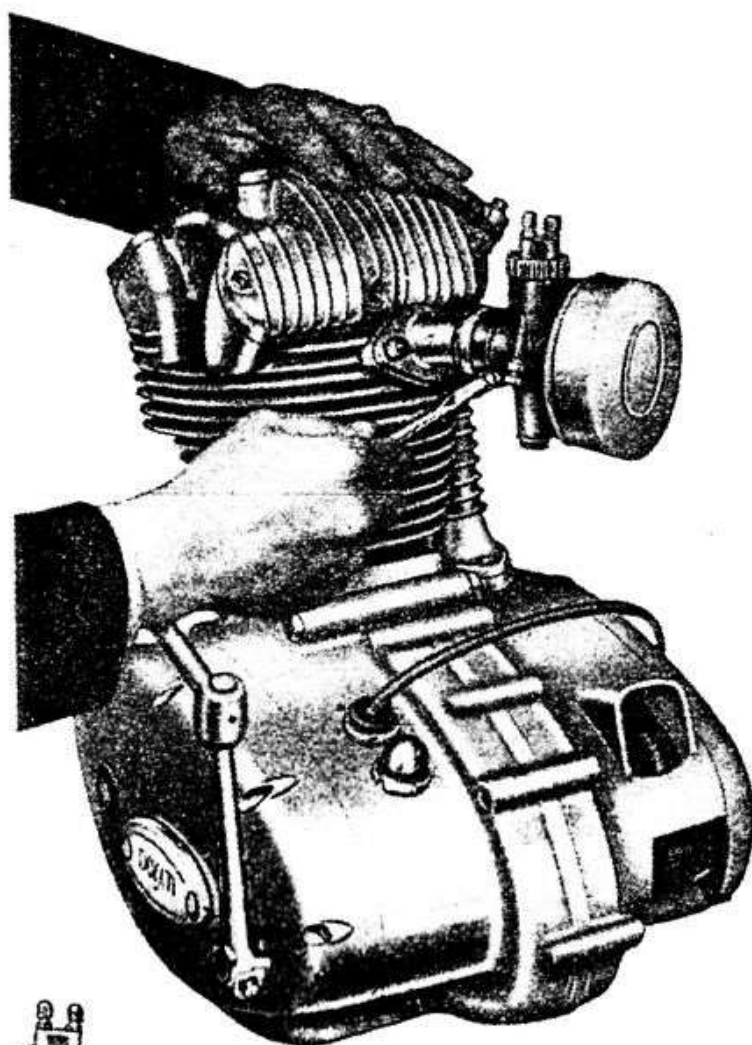
**Regolazione aria
minimo**



**Regolazione
valvola gas**

MOTOLEGGERA 175 TS

**Regolazione aria
minimo**



**Regolazione
valvola gas**

ALIMENTAZIONE

L'alimentazione del motore avviene per gravità.
Carburatori Dell'Orto.

Modello	Carburat.	Presa d'aria	DIAMETRI mm.		
			Diffusore	Ugello max	Ugello min
125 TS	ME 18 BS	diretta 4779	18	0.76	0.38
125 S	UB 20 BS	a cornetto 3100	20	0.85	0.35
175 TS	MB 22 B	filtro F11/1	22	0.92	0.45
200 é	UB 24 BS	a cornetto 3100	24	0.98	0.40

Il serbatoio, della capacità e numero di rubinetti a Tabella, ha il rubinetto a tre posizioni: chiuso - aperto - riserva.

Modello	Capacità serbatoio lt.	N. Rubinetti	Riserva lt.
125 TS	17	1	0.8
125 S	17	2	1.6
175 TS	18	1	0.8
200 é	17	1	0.8

LUBRIFICAZIONE

La lubrificazione è a pressione, ed è ottenuta mediante una pompa ad ingranaggi comandata dall'albero motore; 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 ottenuto per gravità. La capacità della coppa olio è di circa Kg. 2, pari a litri 2,400, per le motoleggere 175TS e 200é, mentre per le motoleggere 125TS e 125S è di circa Kg. 1,750, pari a litri 2,100. Il giusto livello è dato quando l'olio sfiora i primi filetti del bocchettone d'introduzione.

Il procedimento per riempire la coppa olio, quando è completamente vuota, è il seguente:

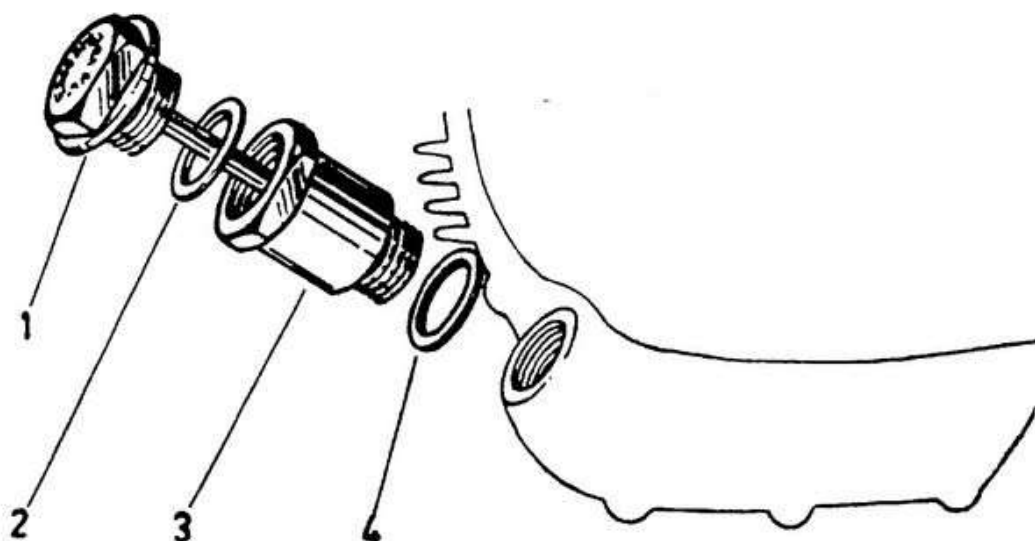
— introdurre olio finchè non sfiora i primi filetti del boc-

- chettone introduzione (Kg. 1,500 circa, pari a litri 1,800, per le moto 175TS e 200é, e Kg. 1,300 circa, pari a litri 1,560, per le moto 125TS e 125S) e avvitare il tappo ;
- avviare il motore per qualche minuto affinché l'olio investa tutti gli organi interni del motore ;
 - svitare il tappo dell'olio, inclinare leggermente la motoleggera dalla parte opposta al bocchettone introduzione, quindi introdurre l'olio rimasto (Kg. 0,500 circa, pari a litri 0.600, per le moto 175TS e 200é, e Kg. 0,450 circa, pari a litri 0,540, per le moto 125TS e 125S) e riavvitare il tappo.

Attenzione !

Per evitare l'operazione della introduzione dell'olio in due tempi come è stato descritto, la DUCATI MECCANICA S.p.A., a richiesta, può fornire il tappo introduzione olio con astina costituito dai seguenti particolari :

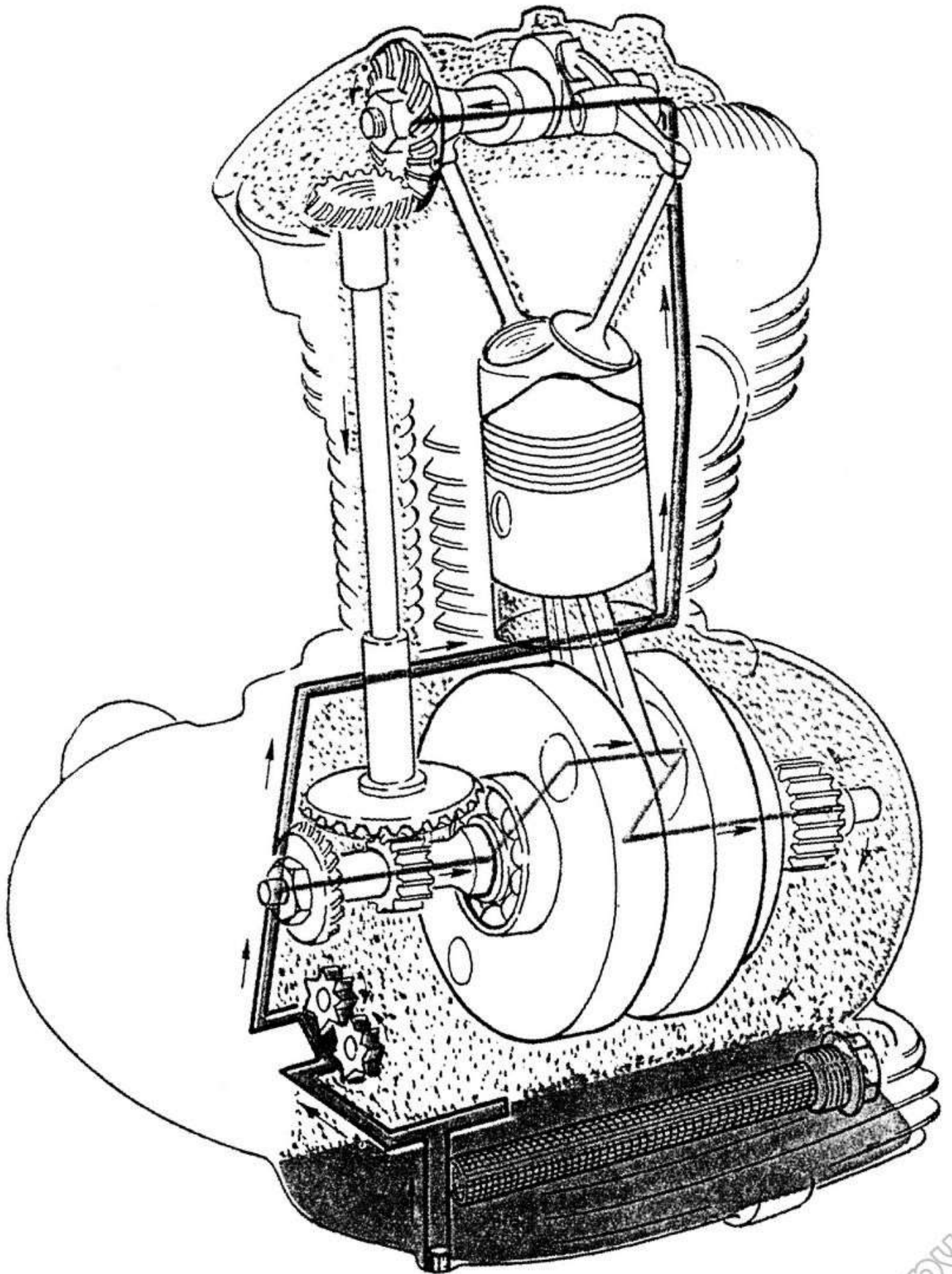
- 1) Tappo introduzione olio con astina.
- 2) Guarnizione di tenuta.
- 3) Bocchettone d'introduzione.
- 4) Guarnizione di tenuta.



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 delle DUCATI MONOALBERO è semplicissimo e non richiede nessuna manutenzione salvo il ripristino del livello dell'olio (Esso) **ESSO EXTRA MOTOR OIL 20W-30-40, o RACER 40**) ogni 500 Km. ed il



ricambio integrale dell'olio e la pulizia del filtro ogni 2000 Km. circa.

RAFFREDDAMENTO

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

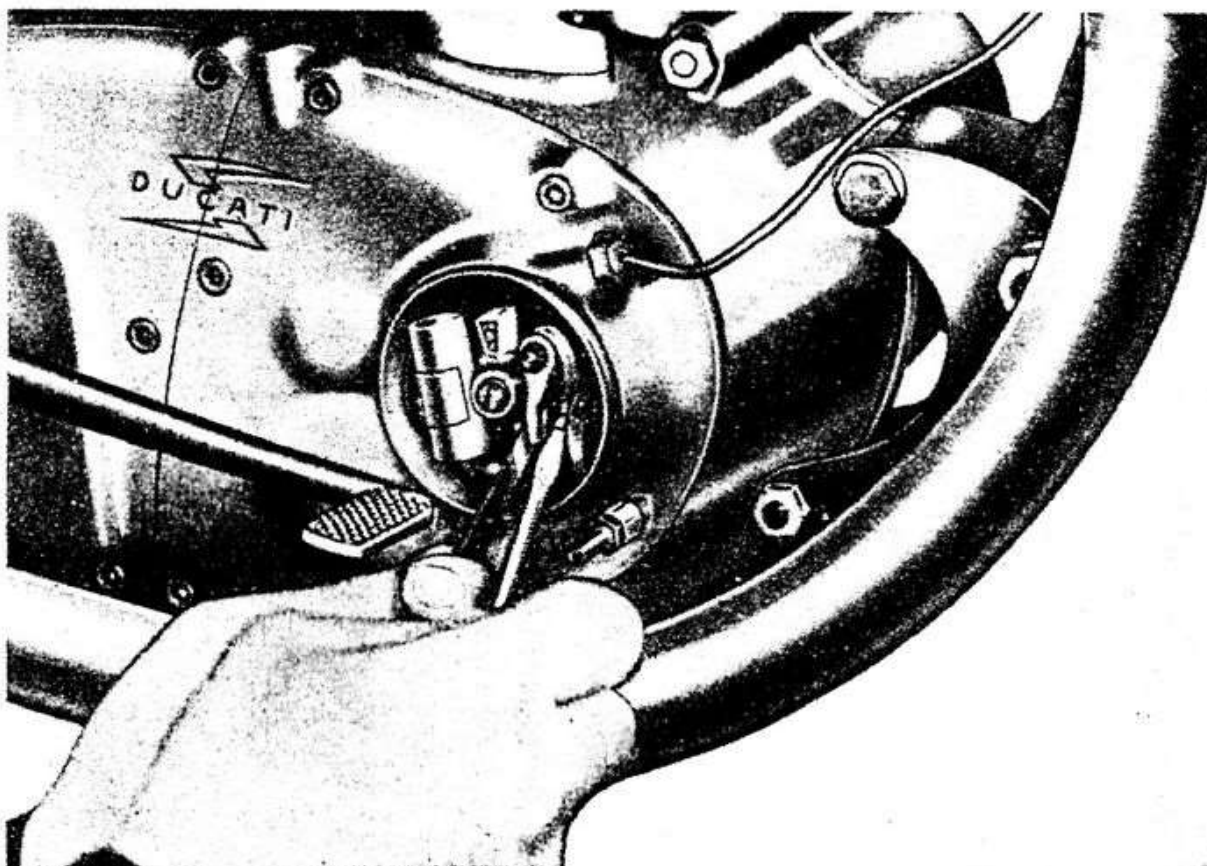
ACCENSIONE

L'accensione è a spinterogeno.

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

Motoleggera	Anticipo a motore fermo	Ampiezza anticipo automat.	Totale anticipo motore in moto a 3000 giri/m'
125 TS	13° ÷ 16°	28°	41° ÷ 44°
125 S	18° ÷ 20°	28°	46° ÷ 48°
175 TS	12° ÷ 15°	28°	40° ÷ 43°
200 é	18° ÷ 21°	28°	46° ÷ 49°

Per la messa in fase dell'accensione vedi figura a pagina 19.



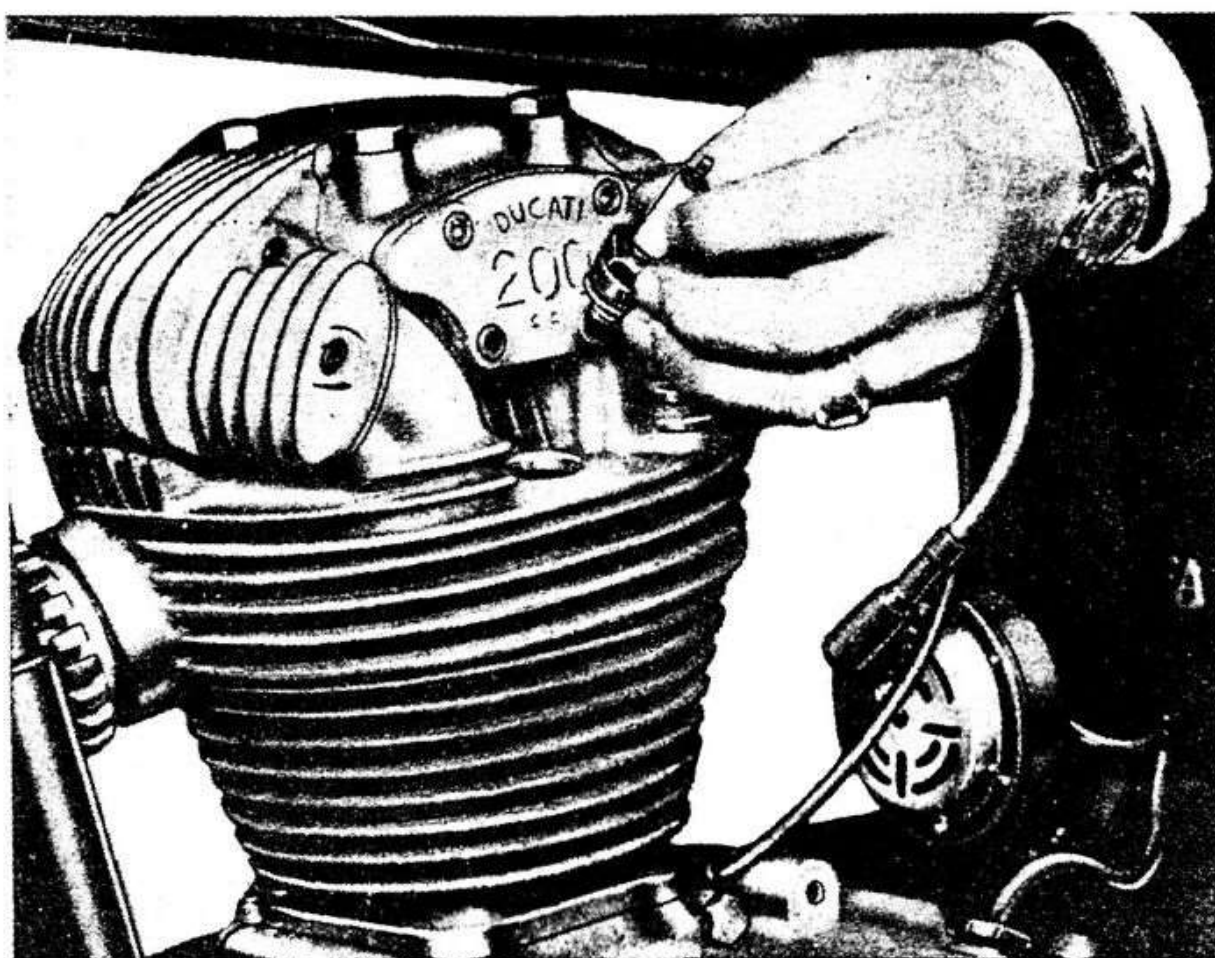
Il giuoco fra le puntine platinatate è di 0.3÷0.4 mm. e viene controllato mediante lo spessimetro come è indicato in figura a pag. 26.

La candela è una Marelli o tipo analogo ed è montata a sinistra sul cielo della testa :

125TS e 175TS : CW225N ;

125S e 200é : CW260N

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.

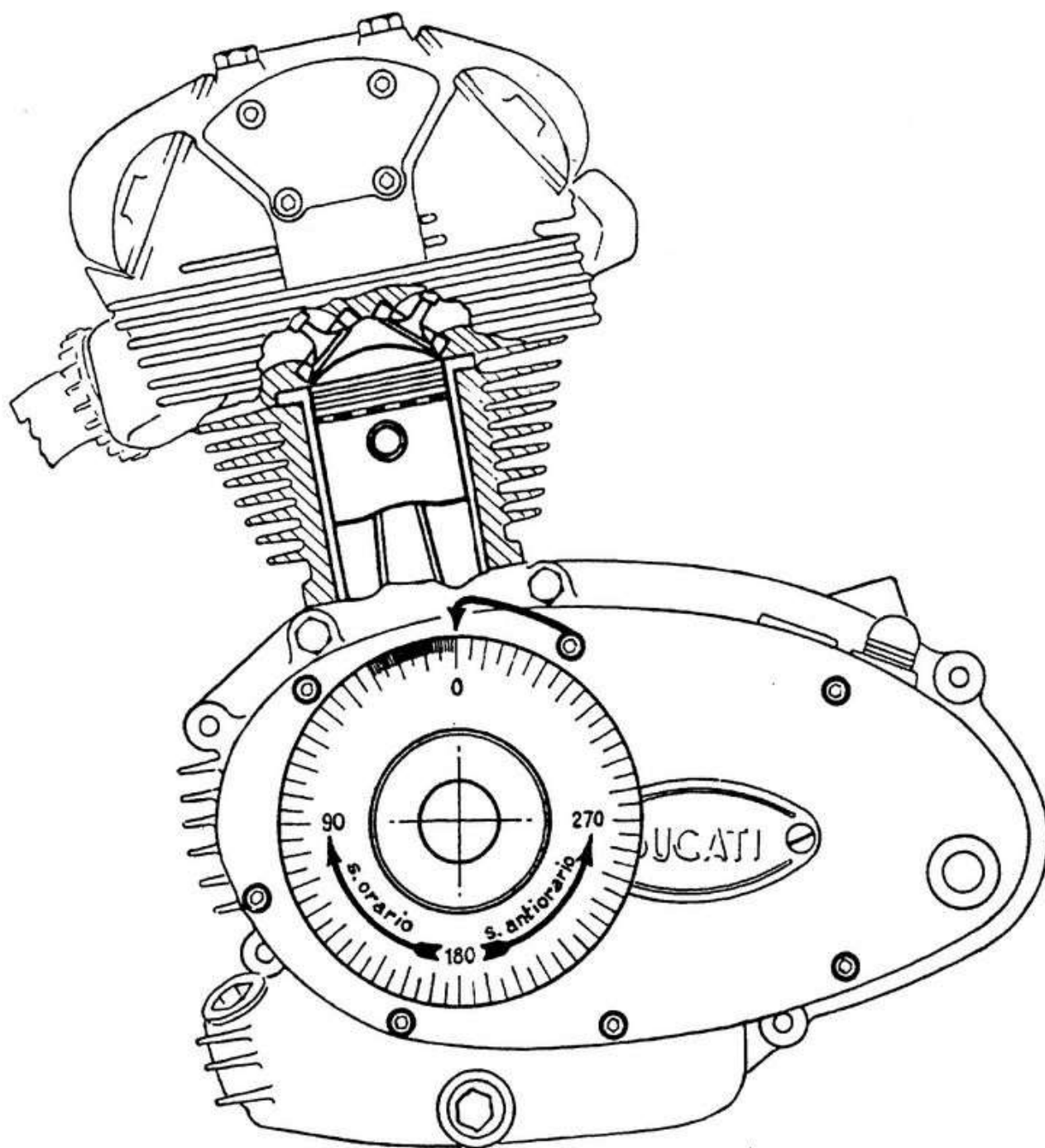


NORME PER LA VERIFICA DELL'ANTICIPO

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.

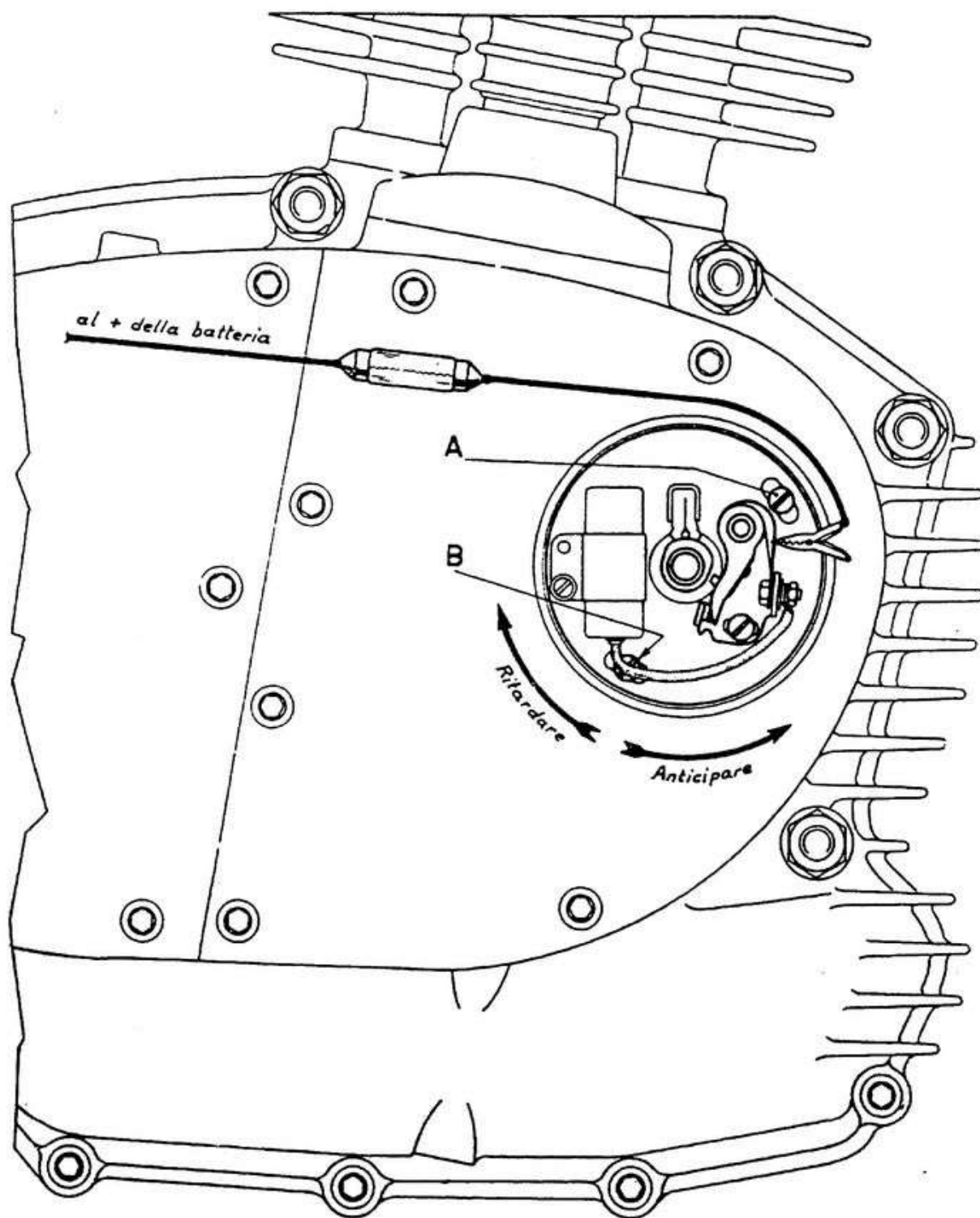
L'ampiezza d'escursione dell'anticipo automatico sarà uguale a 14° pari a 28° sull'albero motore. Se vi sono dubbi fare controllare da una officina specializzata, mentre per la verifica si proceda nel modo seguente :

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



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



(Fig. 2)

- 6) Ruotare lentamente l'albero motore nel senso antiorario fintanto che si spenga la lampadina.
In quell'attimo l'indice dovrà indicare sul goniometro i gradi di anticipo riportati nella tabella corrispondente (fig. 3 e tabella a pag. 26).

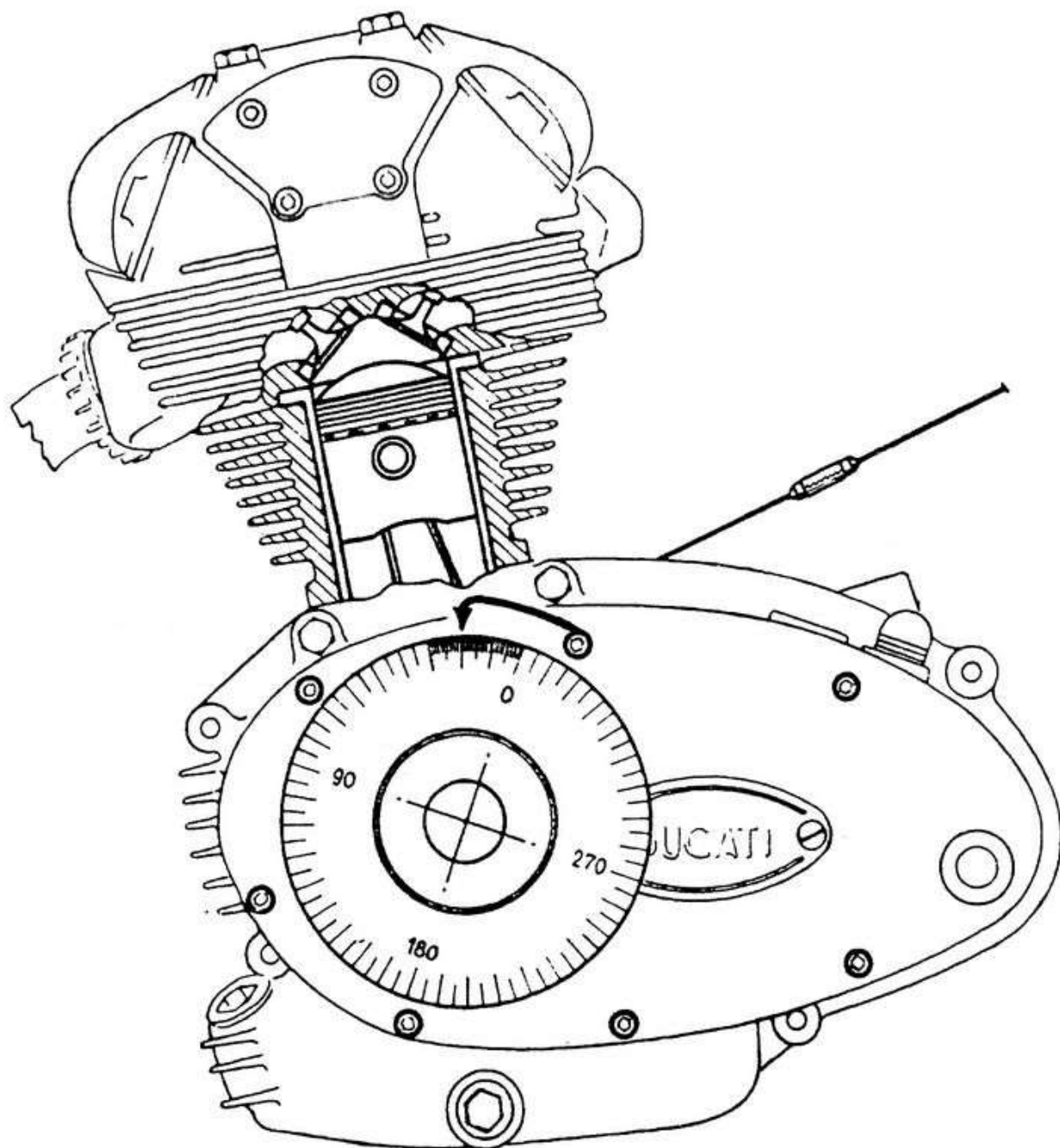


Fig. 3

- 7) Si consiglia di ripetere la prova per la certezza del rilievo.
- 8) Qualora i dati rilevati non corrispondano ai dati della tabella, allentare le due viti A e B fissaggio piastrina, e ruotare la piastrina stessa anticipando o ritardando

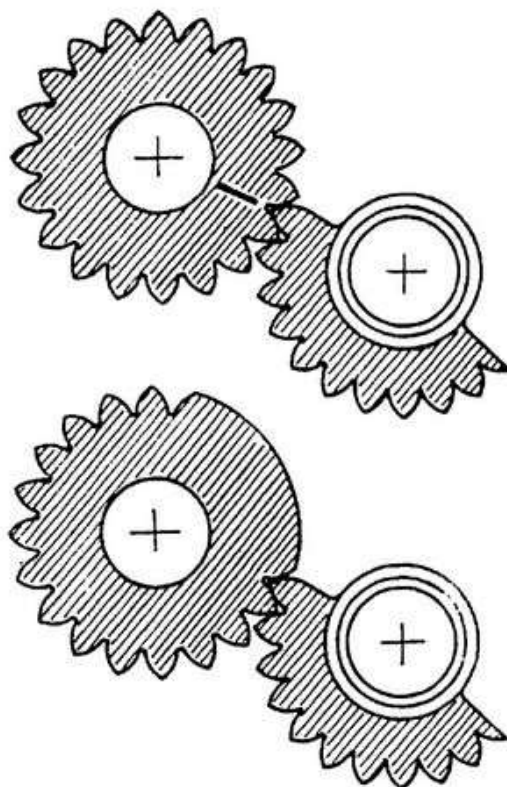
l'accensione fintanto che non si ottengano i valori indicati nella tabella.

- 9) E' bene tenere presente che se il feltro che lubrifica la camma rimane secco, il pattino di materiale fibroso che aziona l'apertura della parte mobile del martelletto tende a consumarsi diminuendo il valore d'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 tener presente che il primo dente del perno avviamento deve coincidere col segno di riferimento riportato su di un vano dell'ingranaggio avviamento (caso premodifica ingranaggio interamente dentato). Nel caso post-modifica, con ingranaggio parzialmente dentato, il rimontaggio si effettua come indicato nella figura a fianco.



TRASMISSIONE

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

La 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 per :

125TS e 125S - 3,000 : 1 ;

175TS e 200é - 2,500 : 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 per :

125 TS	2,875 : 1
125 S	2,750 : 1
175 TS	3,066 : 1
200 é	2,812 : 1

TELAIO

Il telaio delle DUCATI MONOALBERO è del tipo monotrave tubolare di acciaio ad alta resistenza e di linea molto elegante.

SOSPENSIONI

La sospensione anteriore è a forcella teleidraulica a lunga corsa.

Ciascun gambo contiene :

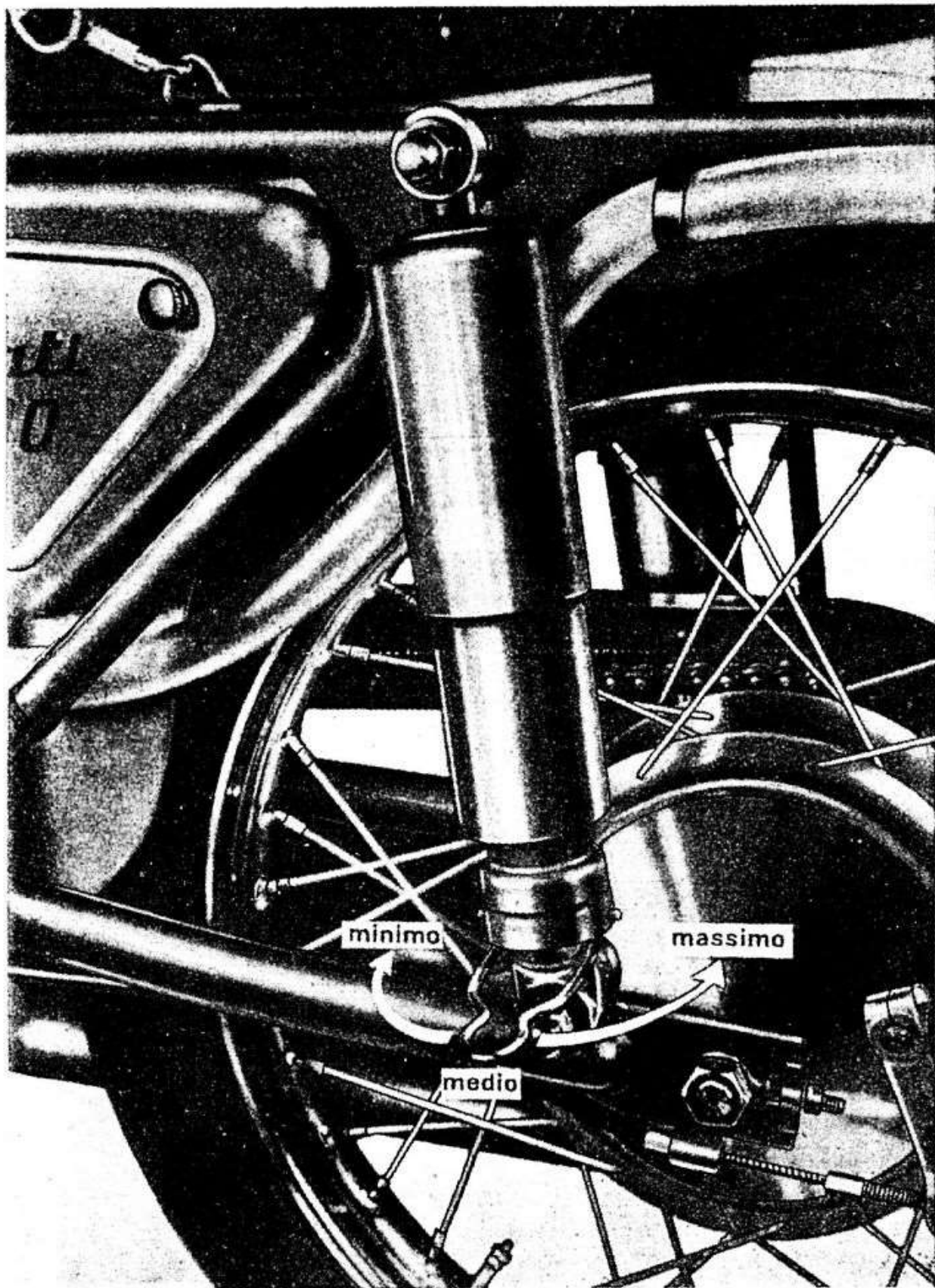
Motoleggera	Forcella	OLIO Esso PER OGNI GAMBO	
		Qualità	Quantità cm ³
125 TS	Marzocchi	ESSO EXTRA MOTOR OIL 10W - 20 - 30	150
125 S 175 TS 200 é	Ducati	ESSO COUPLING FLUID 5420	100 ÷ 110

La sospensione posteriore è a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici a doppio effetto. Registrabili a tre valori di carico: Minimo - Medio - Massimo (solo nella motoleggera 200é, vedi foto a pag. 33).

RUOTE

Le ruote sono a raggi con cerchi :

Modello	Materiale	Profilo	MISURA CERCHIO	
			Anteriore	Posteriore
125 TS	Acciaio	Normale	17 x 2¼	17 x 2¼
125 S	Acciaio	Sport	17 x 2¼	17 x 2¼
175 TS	Acciaio	Normale	18 x 2	18 x 2¼
200 é	Acciaio	Sport	18 x 2¼	18 x 2¼



La ruota anteriore è con perno sfilabile.
 La ruota posteriore, è con speciale parastrappi.
 I pneumatici e le pressioni di gonfiaggio sono :

Modello	RUOTA ANTERIORE		RUOTA POSTERIORE	
	Pneumatico	Press. gonf. Kg/cm ²	Pneumatico	Press. gonf. Kg/cm ²
125 TS	2.50-17 ancor.	1.75	2.75-17R. scolp.	2.25
125 S	2.50-17 ancor.	1.75	2.75-17R. scolp.	2.25
175 TS	2.50-18 ancor.	2.25	2.75-18R. scolp.	2.50
200 é	2.75-18 ancor.	2.25	3.00-18 scolp.	2.25

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 :

Modello	DIAMETRO TAMBURO mm.	
	Anteriore	Posteriore
125 TS - 125 S 175 TS	158	136
200 é	180	160

NUOVO IMPIANTO ELETTRICO

L'illuminazione è a batteria con ricarica a mezzo di volano alternatore e gruppo regolatore statico di corrente-rad-drizzatore DUCATI.

Il faro anteriore APRILIA, di grande diametro, è a 3 luci e porta incorporato il contachilometri VEGLIA, fondo scala 160, ad eccezione delle moto 125TS e 175TS che ne sono sprovviste.

Il commutatore a tre posizioni per il comando delle luci è situato sul faro anteriore. 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

il deviatore per le luci di profondità e anabbagliante ed il pulsante per l'avvisatore acustico.

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.

Una batteria SAFA mod. 3L3 ad acido libero (6V-13.5 Ah), tenuta carica a mezzo del volano alternatore e regolatore statico di corrente-raddrizzatore, alimenta, a motore fermo, le luci di posizione (luce città e fanalino posteriore).

E' sconsigliabile marciare senza batteria per non compromettere l'efficienza del regolatore (vedi rimedio per batteria scarica a pagina 55).

VANTAGGI DEL NUOVO IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico con regolatore statico di corrente presenta concreti vantaggi rispetto all'impianto sin qui adottato.

In sintesi possono essere così riassunti :

- 1) Regolazione di carica automatica.
- 2) Mancanza di contatti elettrici al regolatore e quindi maggior sicurezza del funzionamento.
- 3) Semplificazione del commutatore proiettore che si riduce alla sola sezione luci.
- 4) Possibilità del controllo di carica tramite la spia rossa.
- 5) Protezione dell'impianto elettrico su 3 fusibili e quindi possibilità di localizzare rapidamente l'eventuale guasto e lasciare operante il rimanente tratto dell'impianto : il fusibile (7) protegge l'impianto luce di posizione anteriore e posteriore; il fusibile (13) protegge l'impianto luce del proiettore (abbagliante e anabbagliante); il fusibile (14) protegge l'avvisatore acustico e l'indicatore di arresto (vedere lo schema elettrico).
- 6) Maggiore razionalità e semplificazione dell'impianto.

FUNZIONAMENTO

1) **chiave inserita** : è possibile la messa in moto.

La spia rossa è accesa sino a che la carica sia equilibrata all'assorbimento impianto.

La batteria viene convenientemente ricaricata.

commutatore :

posizione 0 - luci spente

posizione 1 - luci di posiz. posteriore e anteriore accese, spia verde accesa

posizione 2 - luce proiettore accesa commutabile in abb. e anabb.

} carica batteria equilibrata in tutte le condizioni

L'avvisatore acustico funziona.

L'indicatore di arresto funziona.

2) **chiave disinserita** : è impossibile la messa in moto.

La spia rossa è spenta.

commutatore :

posizione 0 - luce spenta

posizione 1 - luce di posiz. posteriore e anteriore accese, spia verde accesa

posizione 2 - luce proiettore non si accende

} non avviene la carica della batteria

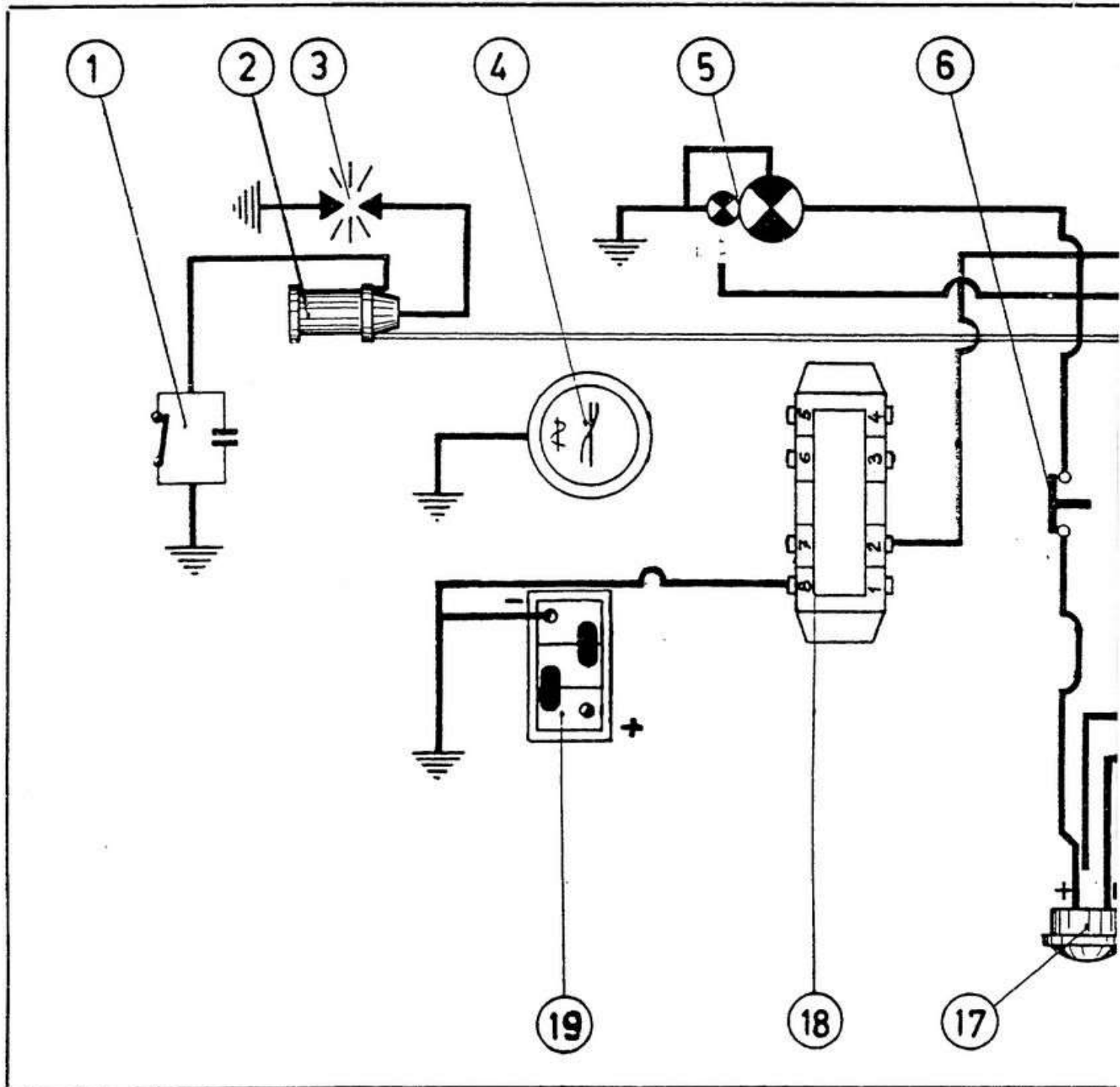
La connessione regolatore statico di corrente e raddrizzatore-batteria è interrotta.

L'avvisatore acustico non funziona.

L'indicatore luce di arresto non funziona.

SCHEMA

(REGOLATORE 1° TIPO)

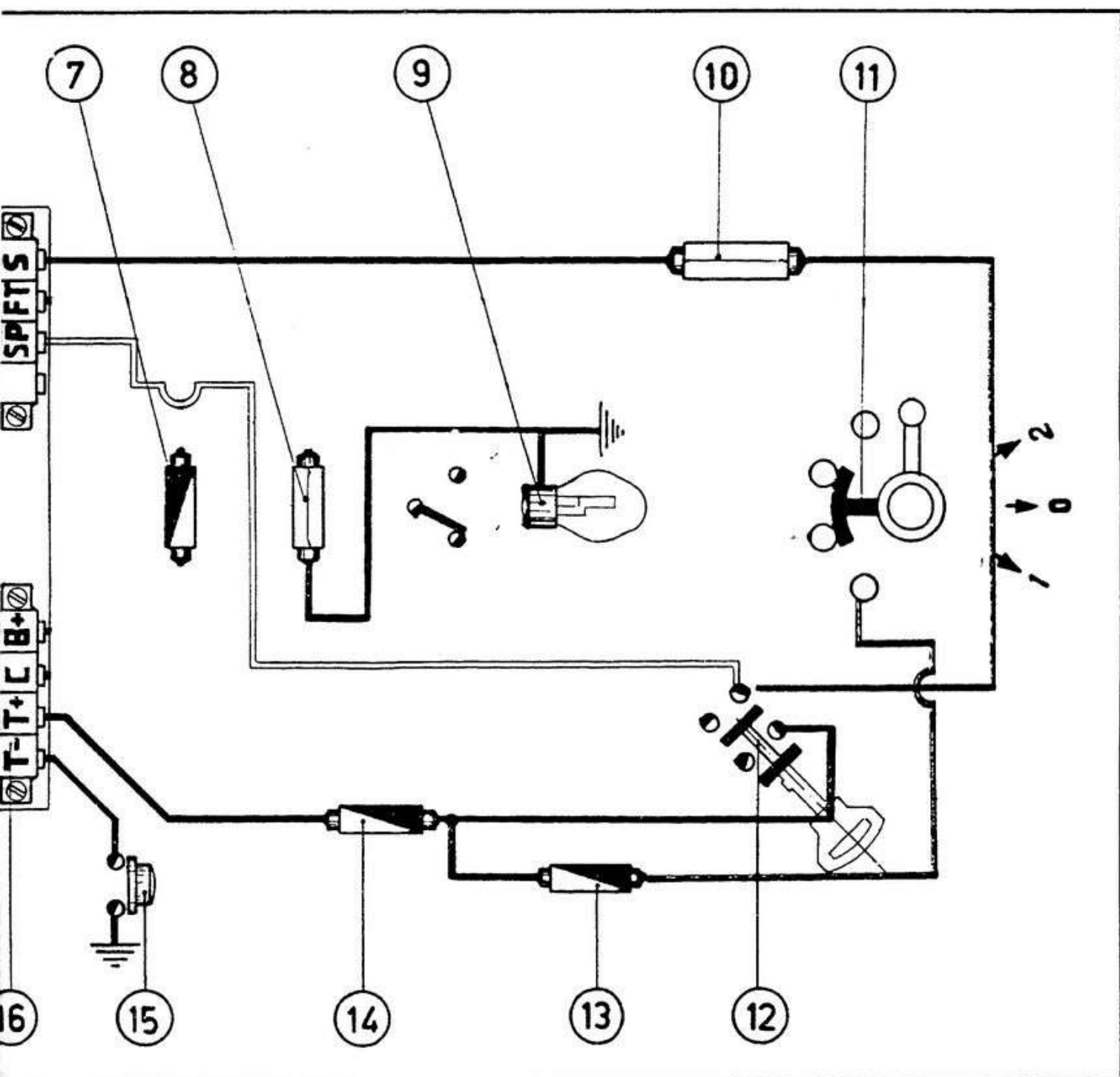


LEGGENDA SC

- | | |
|---|---|
| 1 - Ruttore - condensatore | 8 - Lampada posiz
spia verde |
| 2 - Bobina accensione in cc. 6V | 9 - Lampada faro |
| 3 - Candela accensione | 10 - Lampada spia |
| 4 - Generatore 6V - 40W | 11 - Commutatore a |
| 5 - Targa e luce stop 6V - 3/15W | 12 - Chiave estraibi |
| 6 - Interruttore stop | 13 - Fusibile protezi
(abbagliante e |
| 7 - Fusibile protezione impianto luce posizione
anteriore e posteriore | |

LETTRICO

(I MORSETTI AI DUE LATI)



MA ELETTRICO

anteriore 6V - 3.V

ore 6V - 25/25W

di carica 6V - 1,5W

posizioni

4 contatti

mpianto luce proiettore

bagliante)

14 - Fusibile protezione avvisatore acustico e indicatore di arresto

15 - Pulsante claxon

16 - Morsettiera faro

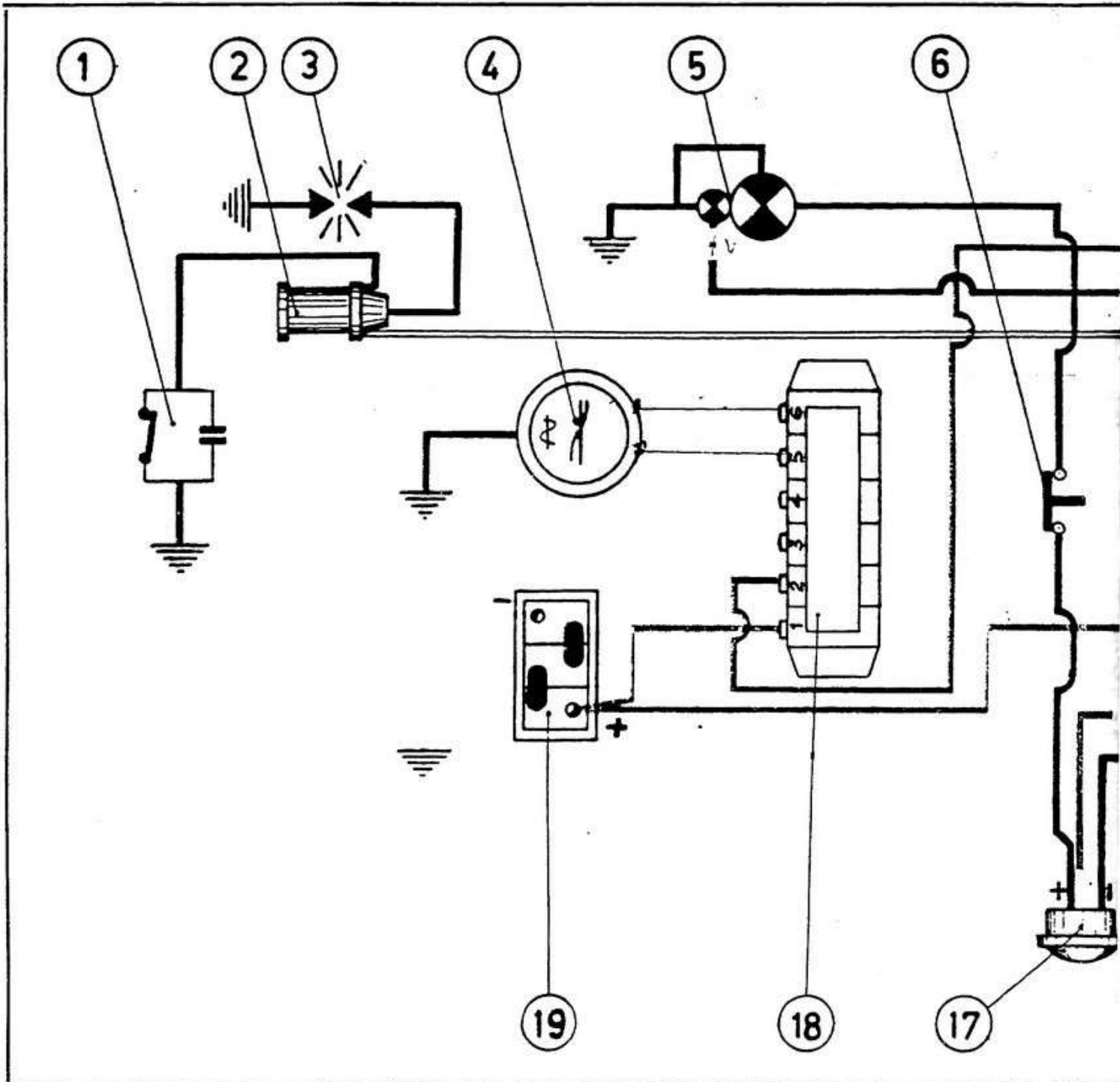
17 - Avvisatore acustico (claxon) 6V cc.

18 - Regolatore statico di corrente e raddrizzatore 6V - 7A

19 - Batteria SAFA 3L3 - 13,5Ah - 6V.

S C H E M A

(REGOLATORE 2° TIPO CO)

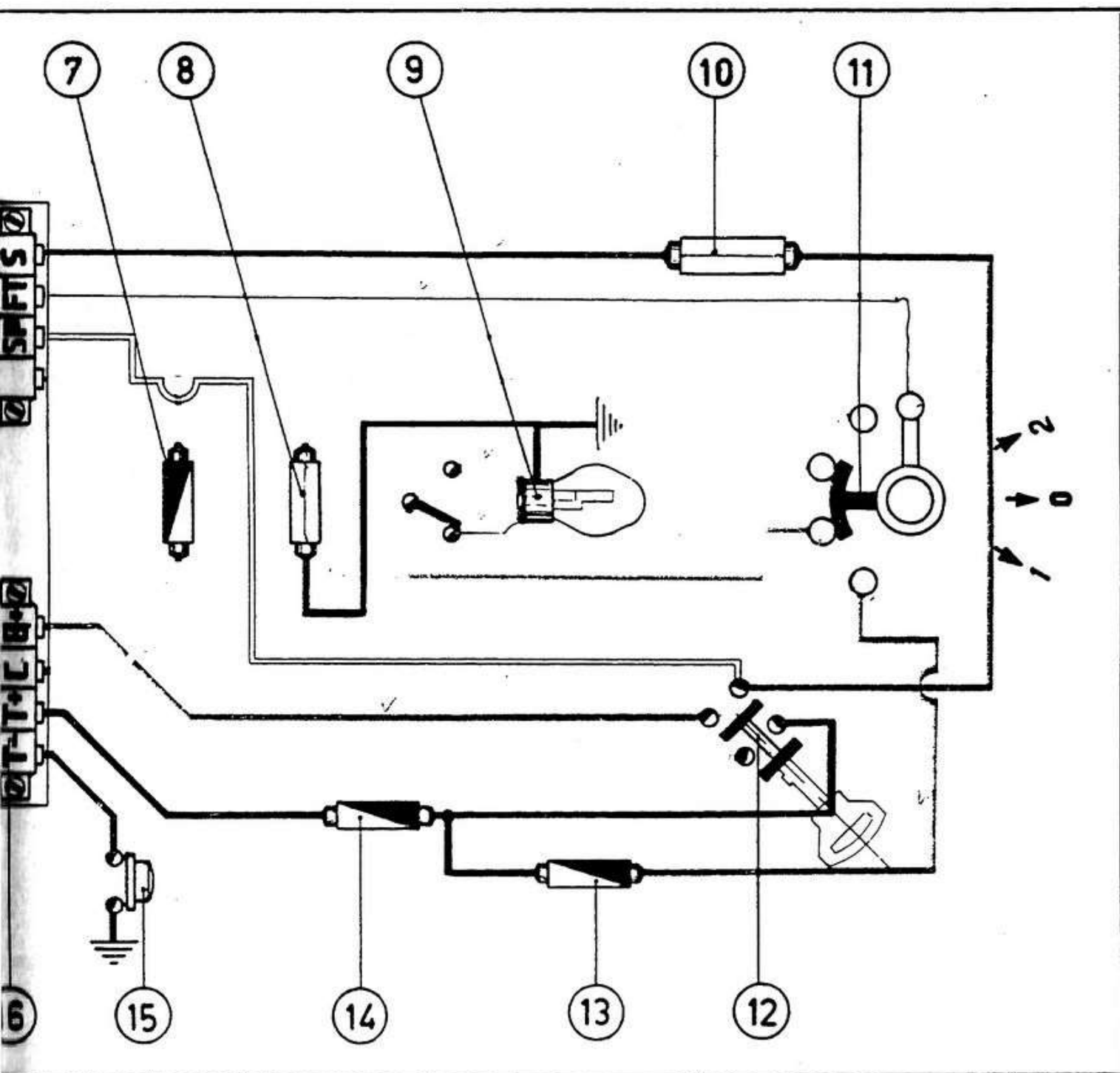


L E G G E N D A S C

- | | |
|---|---|
| 1 - Ruttore - condensatore | 8 - Lampada posizi
spia verde |
| 2 - Bobina accensione in cc. 6V | 9 - Lampada faro a |
| 3 - Candela accensione | 10 - Lampada spia r |
| 4 - Generatore 6V - 40W | 11 - Commutatore a |
| 5 - Targa e luce stop 6V - 3/15W | 12 - Chiave estraibil |
| 6 - Interruttore stop | 13 - Fusibile protezi
(abbagliante e |
| 7 - Fusibile protezione impianto luce posizione
anteriore e posteriore | |

LETTRICO

(MORSETTI DA UN SOLO LATO)



MA ELETTRICO

anteriore 6V - 3W -

re 6V - 25/25W

il carica 6V - 1,5W

posizioni

contatti

impianto luce proiettore

regolante)

14 - Fusibile protezione avvisatore acustico e indicatore di arresto

15 - Pulsante claxon

16 - Morsettiera faro

17 - Avvisatore acustico (claxon) 6V cc.

18 - Regolatore statico di corrente e raddrizzatore 6V - 7A

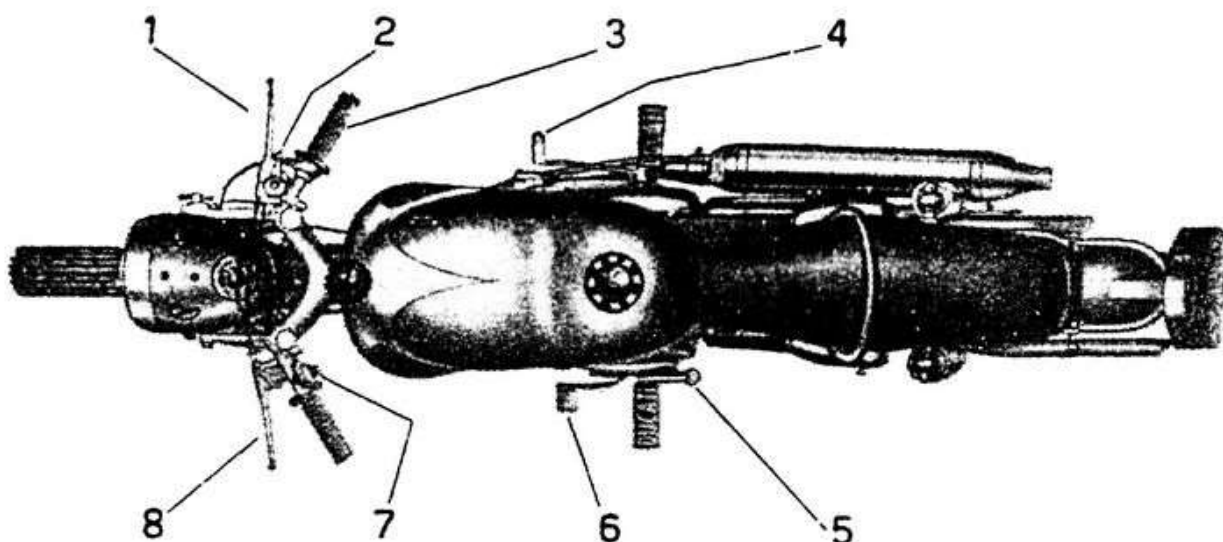
19 - Batteria SAFA 3L3 - 13,5Ah - 6V.

COMANDI

Sul manubrio, come si è visto nel paragrafo precedente accanto alla manopola sinistra fissa, è sistemato 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 (nella 125TS il comando aria non è sul manubrio ma è a tegolo diretto).

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

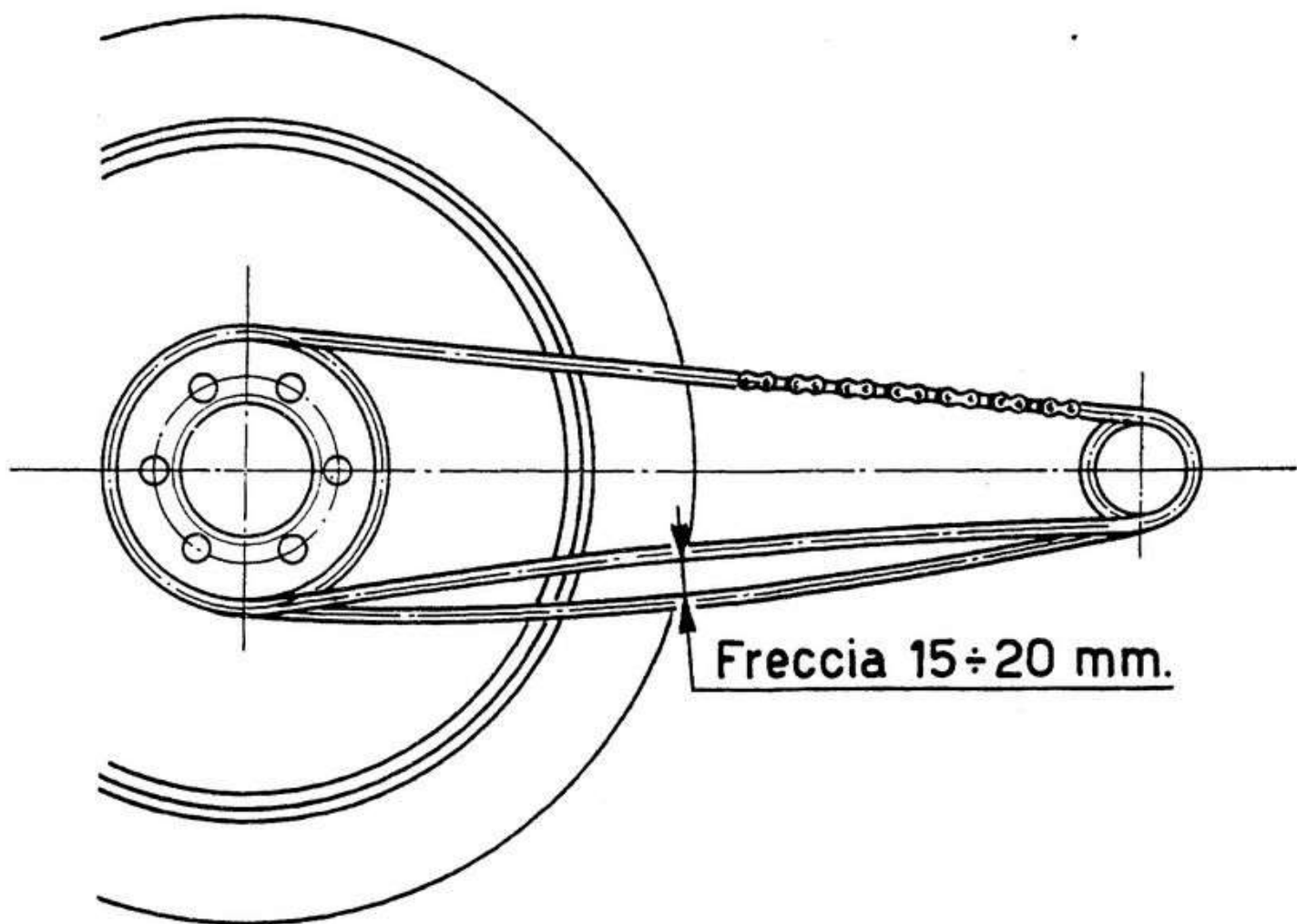
- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1 - Leva comando freno anteriore | 6 - Leva comando freno posteriore |
| 2 - Levetta comando regolazione aria | 7 - Deviatore per le luci di profondità ed anabbagliante e pulsante per avvisatore acustico |
| 3 - Manopola comando acceleratore | 8 - Leva comando frizione |
| 4 - Doppia leva del cambio | |
| 5 - Leva snodata della messa in moto | |

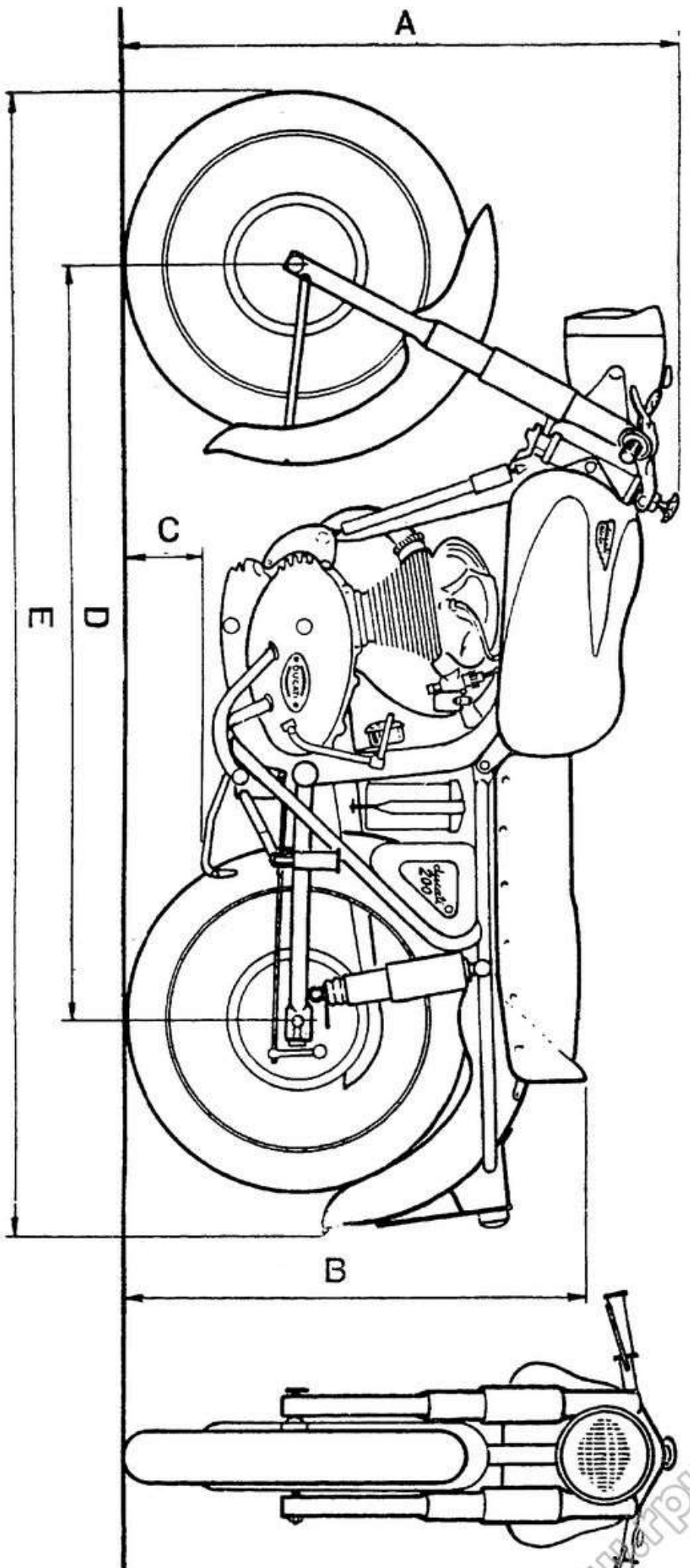
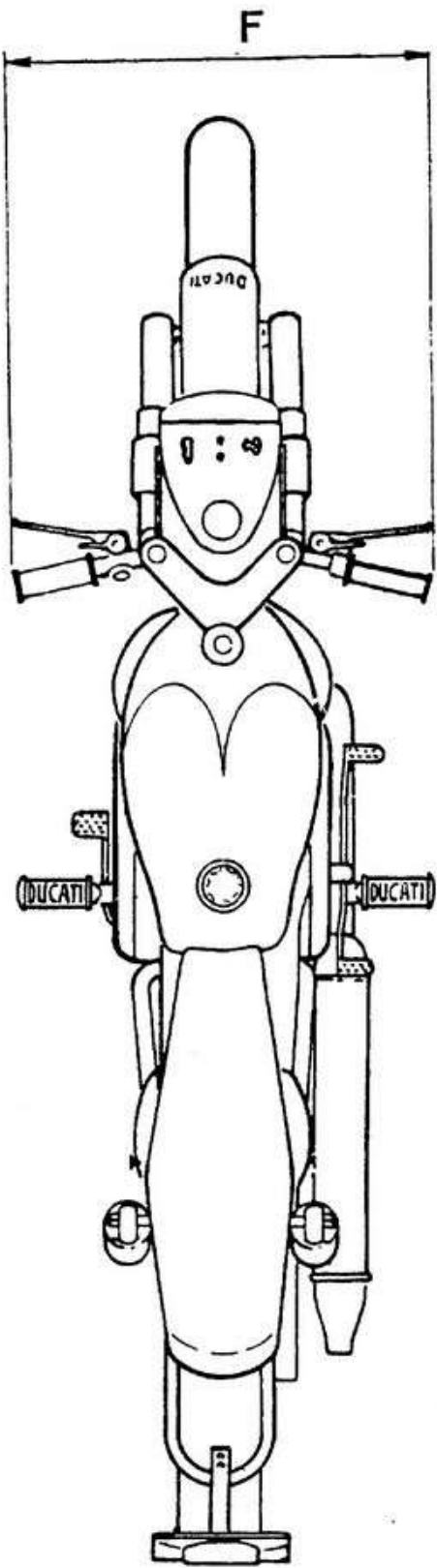
SELLA

Sella biposto, maniglia e pedanine per il secondo passeggero. La 125TS e la 175TS sono senza le pedanine.

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.





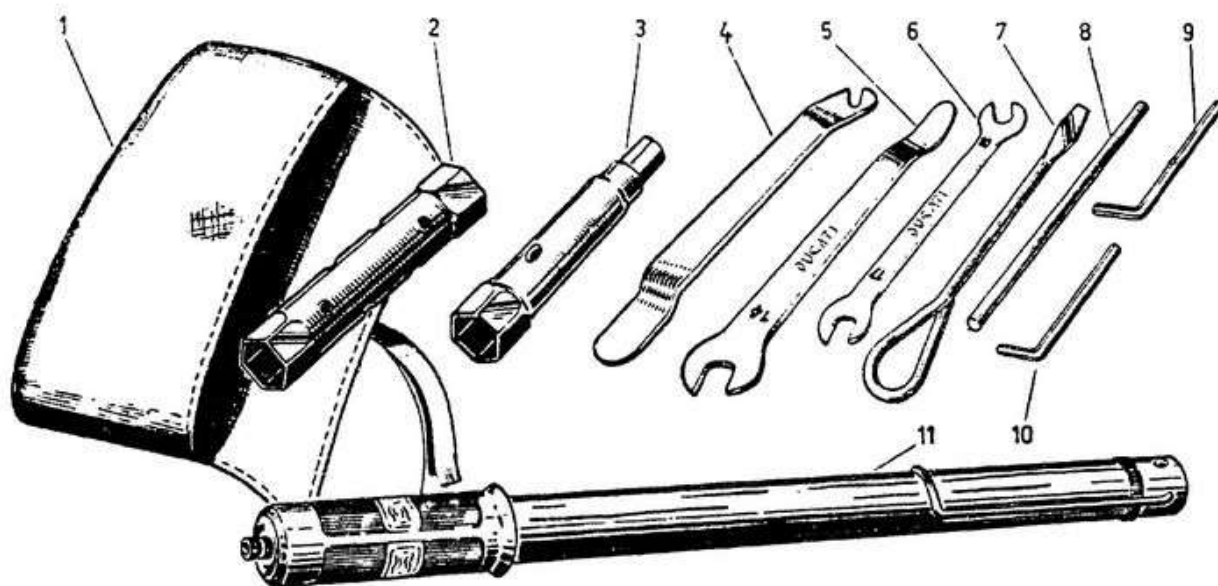
DATI DI INGOMBRO E PESO

www.motoworld.it

Modello	A mm	B mm	C mm	D mm	E mm	F mm	Peso Kg.
125 TS	940	760	120	1310	1890	680	101
125 S	920	750	140	1320	1910	580	100,5
175 TS	940	750	130	1310	1950	680	108
200 é	965	800	130	1320	1990	580	111

ATTREZZI IN DOTAZIONE

La dotazione di chiavi ed utensili, fornita per le normali operazioni di verifica che può eseguire l'Utente, è contenuta in una capace scatola doppia porta attrezzi sistemata sotto la sella.



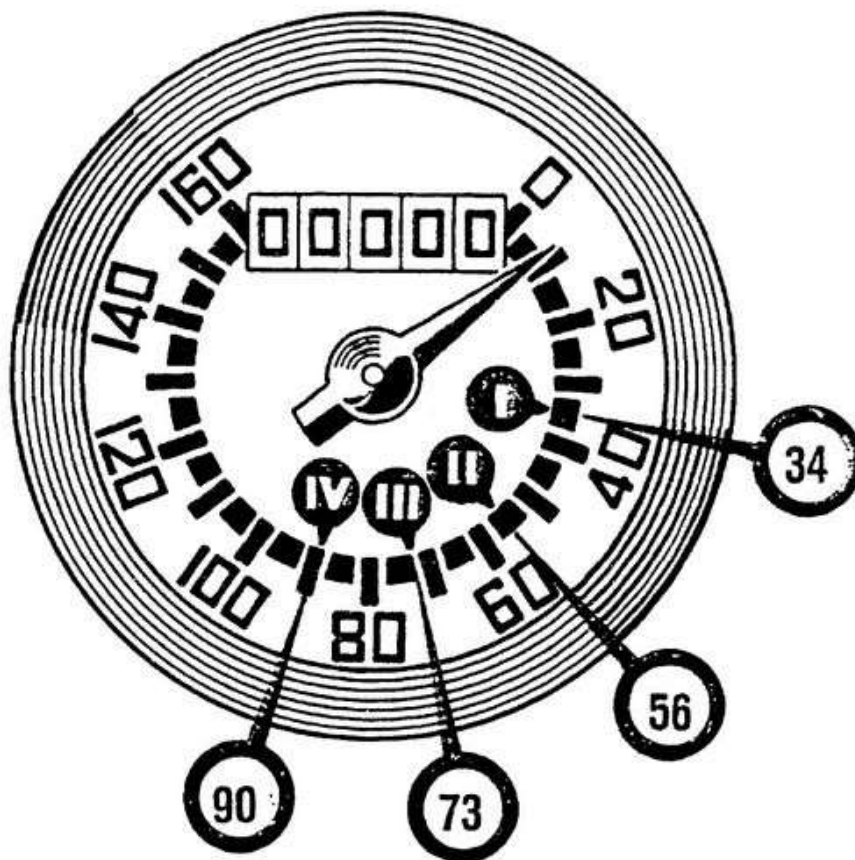
- 1 - Borsa attrezzi
- 2 - Chiave a tubo doppia ch. 19-22
- 3 - Chiave a tubo ch. 21 e per esagono interno ch. 14
- 4 - Levacopertone
- 5 - Chiave fissa 14 con levacopertoni
- 6 - Chiave fissa 10 - 11

- 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

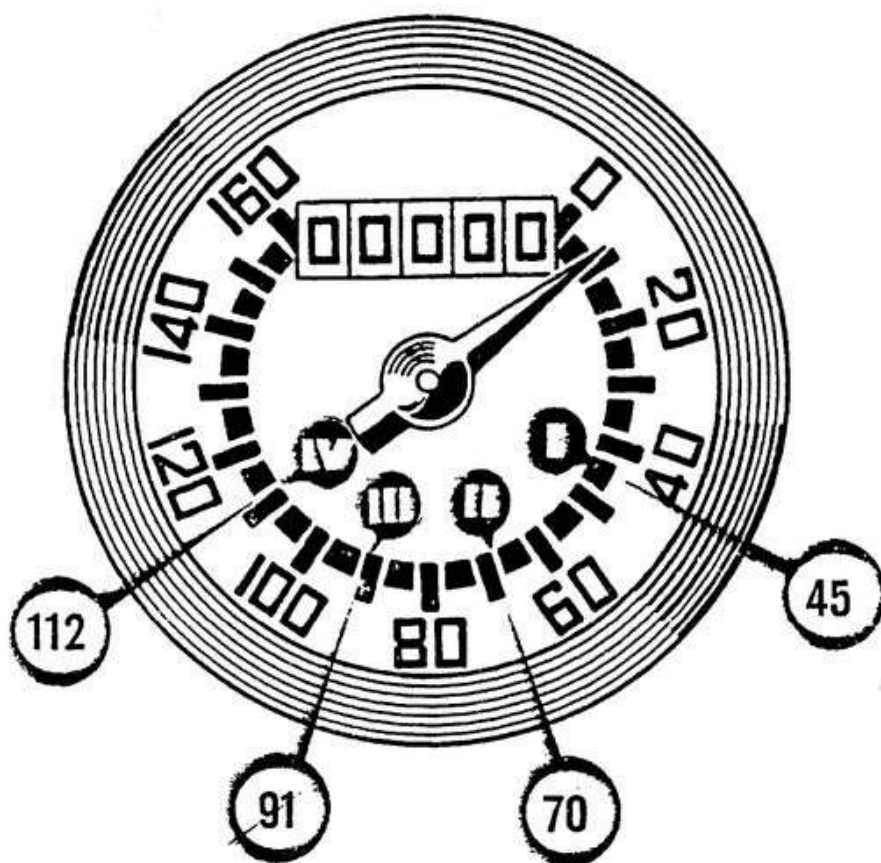
PRESTAZIONI

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

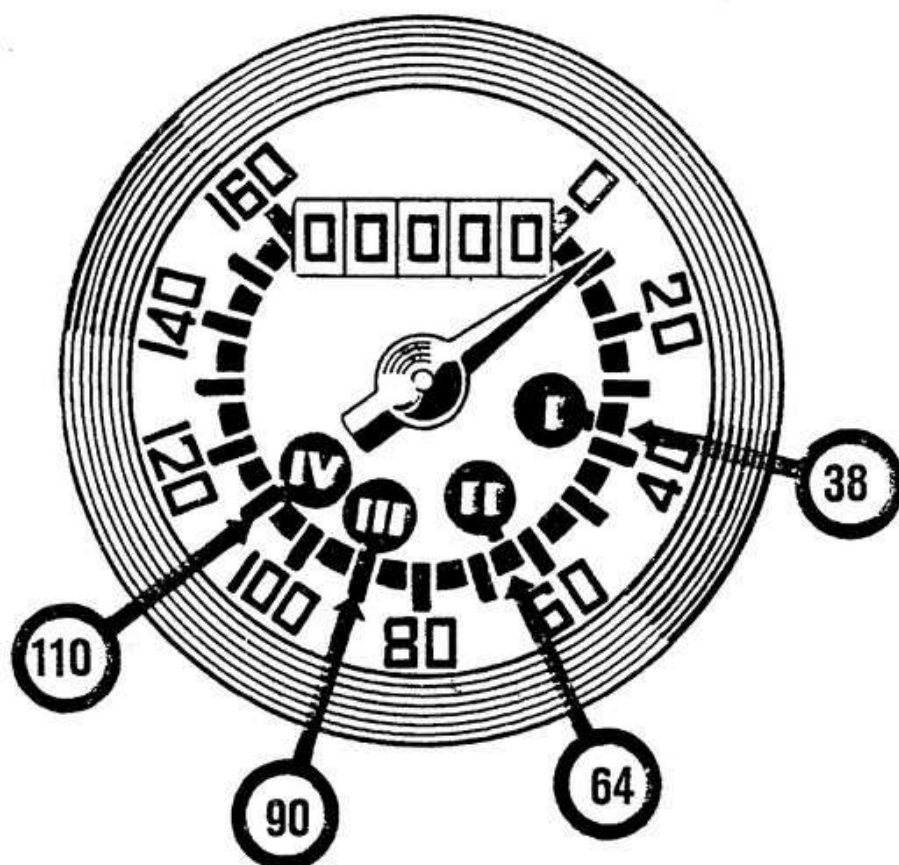
125 TS



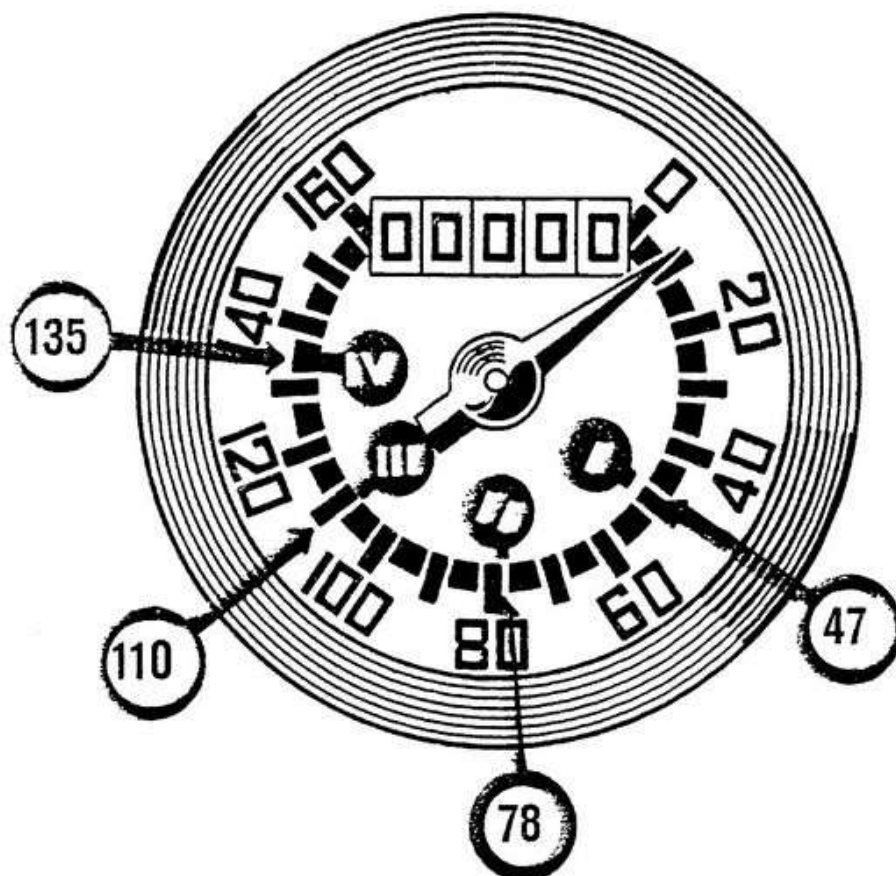
125 Sport (in posizione abbassata e senza silenziatore)



175 TS

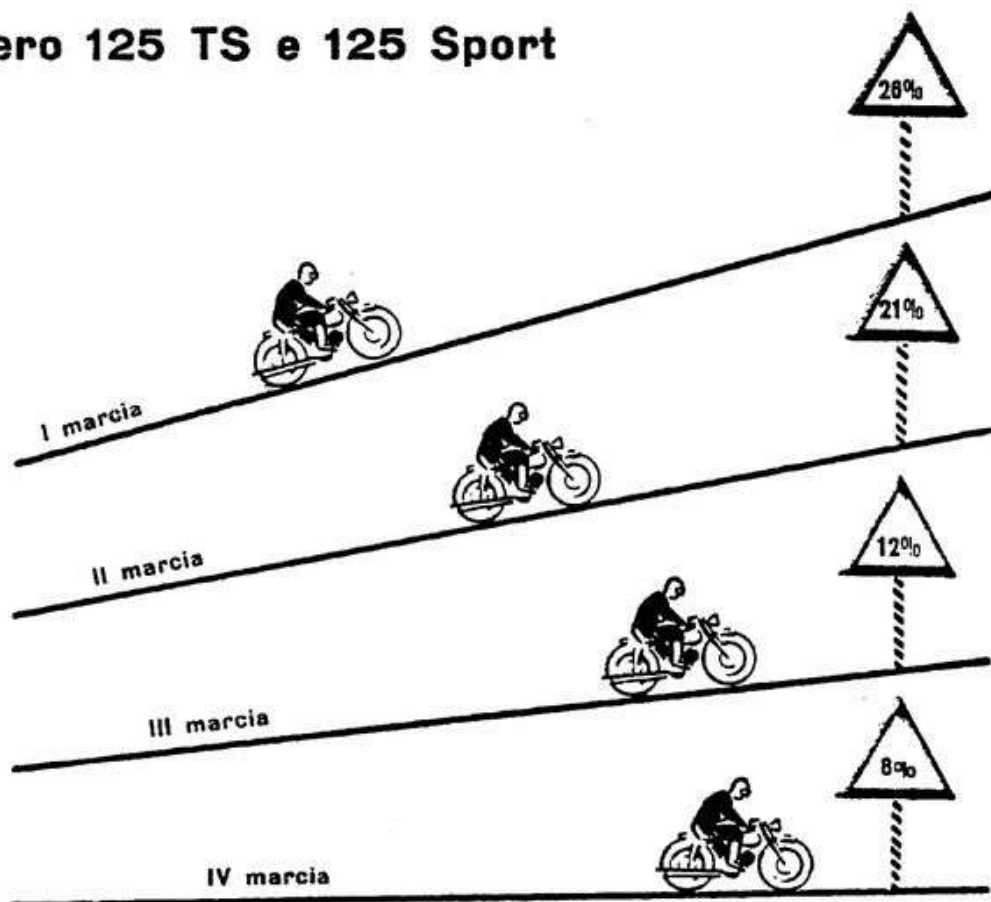


200 élite (in posizione abbassata e senza silenziatore)

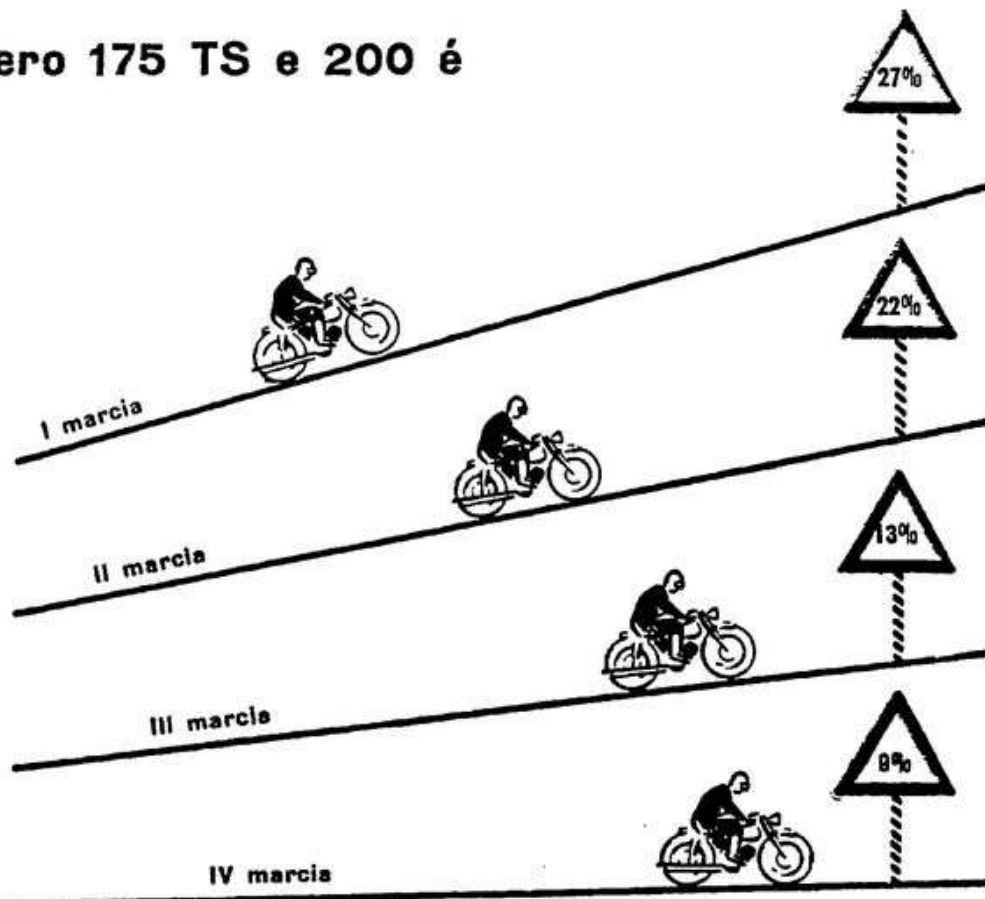


Pendenze massime superabili con una persona nelle varie marce.

Monoalbero 125 TS e 125 Sport




Monoalbero 175 TS e 200 é




CONSUMO E AUTONOMIA


125 TS

Consumo alla velocità economica di 65 ÷ 70 Km/h.:
— 1 litro di benzina  ESSO NORMALE ogni 40 Km.
Autonomia: circa 680 Km.


125 Sport

Consumo alla velocità economica di 70 ÷ 75 Km/h.:
— 1 litro di benzina  ESSO EXTRA ogni 36 Km.
Autonomia: circa 612 Km.

175 TS

Consumo alla velocità economica di 70 ÷ 75 Km/h.:
— 1 litro di benzina  ESSO NORMALE ogni 33 Km.
Autonomia: circa 594 Km.


200 élite

Consumo alla velocità economica di 85 ÷ 90 Km/h.:
— 1 litro di benzina  ESSO EXTRA ogni 29 Km.
Autonomia: circa 493 Km.

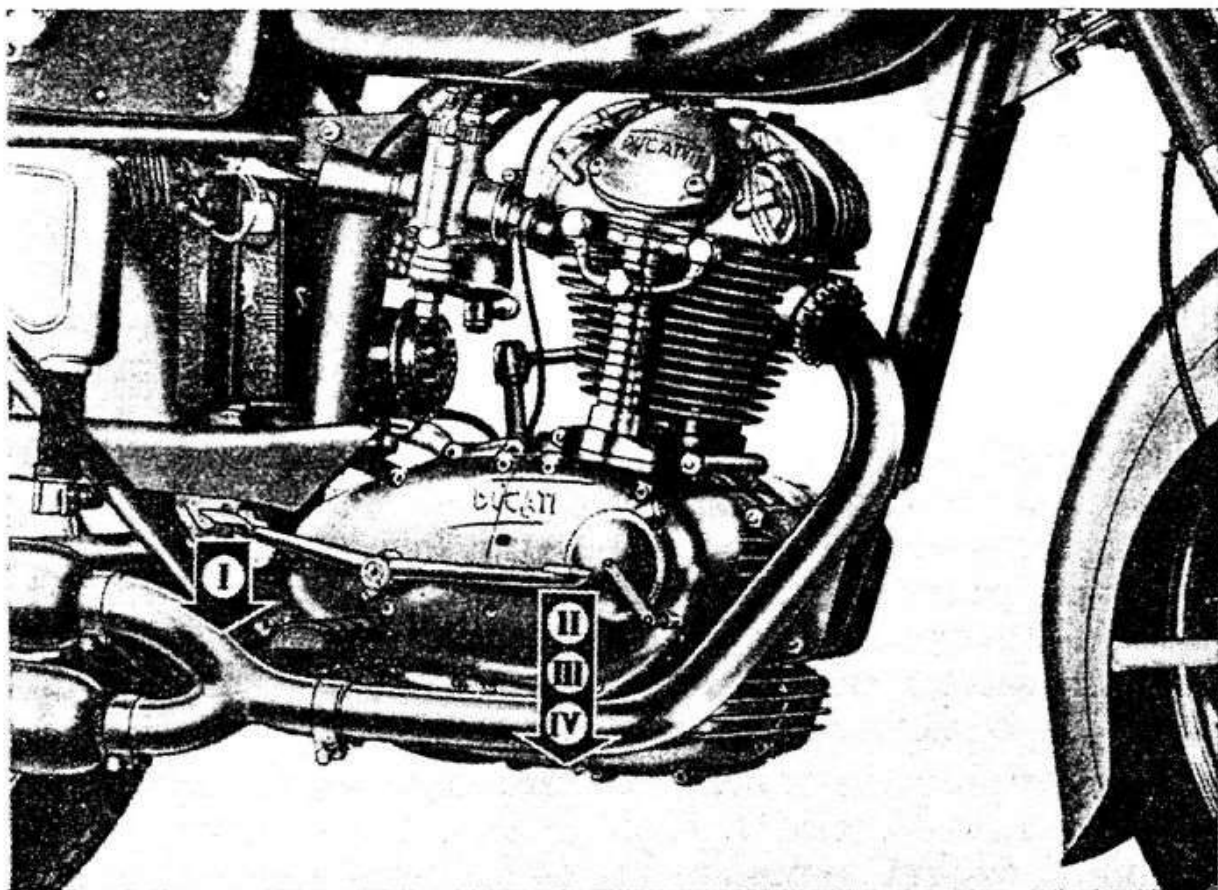
USO DELLE MONOALBERO

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  **ESSO EXTRA MOTOR OIL 20W-30-40** o **RACER 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 sè 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 e 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.

Per non provocare un eccessivo riscaldamento della frizione e di conseguenza un troppo rapido logorio del materiale di attrito, non si mantenga per troppo tempo disinnestata la frizione con una marcia innestata.

Salvo casi impreveduti 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 giuoco 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  **ESSO MULTIPURPOSE GREASE H.**

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 (125TS e 175TS);
- 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 10000 Km.

- Si smontino i dischetti di chiusura dell'albero a gomito e si pulisca la cavità del perno di manovella.

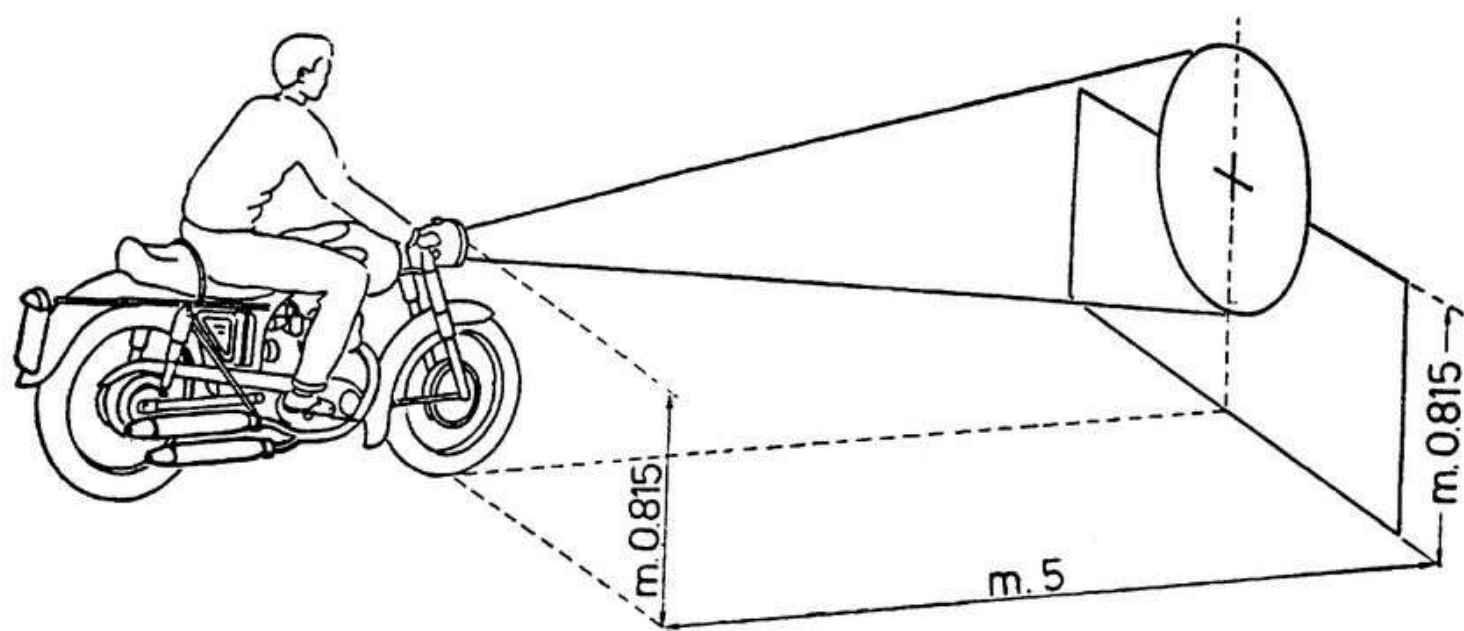
OGNI 20000 Km.

- 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. 0,815 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 asciughi 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 istruzione a pag. 57;
- 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, L'USO E LA MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

Tipo

Batteria SAFA 3L3, ad acido libero, **secca da caricare.**

- Tensione : V 6
- Capacità in 20 ore: Ah 13,5
- Capacità in 10 ore: Ah 12
- Corrente di ricarica normale: Amp. 1,2
- Corrente di ricarica max: Amp. 2
- Dimensioni esterne: mm. 120 x 90 x 165.

Avvertenza

Conservare sempre le batterie, secche o cariche che siano, in luogo fresco ed asciutto. Verificare frequentemente il livello e la densità dell'elettrolito.

Non lasciare mai gli accumulatori completamente scarichi. Tenere i tappi sfogatoi ben chiusi ed avvitati. Pulire terminali e connessioni dagli ossidi e proteggerli con un leggero strato di vaselina pura: non usare grasso. Le batterie vanno tenute pulite ed asciutte in ogni loro parte e principalmente nella parte superiore.

Elettrolito

Deve essere acido solforico della purezza prescritta per accumulatori, diluito con acqua distillata in modo da portare la densità, riferita alla temperatura di 15° C., ai valori sotto specificati :

CONDIZIONI AMBIENTALI	DENSITA' Elettrolito PER BATTERIE		Temperat. mass. dell'elettrolito durante la carica
	secche	cariche	
Climi temperati	1,28 ÷ 1,29	1,27 ÷ 1,28	50° C.
Climi tropicali	1,21 ÷ 1,22	1,20 ÷ 1,21	60° C.

Il livello dell'elettrolito negli elementi dovrà essere di 1 cm. sopra il bordo superiore dei separatori.

Dopo aver riempito con elettrolito tutti gli elementi, lasciare riposare le batterie per circa 6 ore, al fine di permettere che le placche si raffreddino.

Una parte di elettrolito verrà assorbita dai separatori e dalle placche: si dovrà quindi ristabilire il livello aggiungendo altro acido solforico.

Per misurare il livello dell'elettrolito usare solamente bastoncini di vetro o ebanite.

Prima carica

Togliere i tappi sfogatoi e mettere le batterie in carica con corrente continua ad intensità pari ad 1/10 della capacità nominale in 10 ore, per un periodo di almeno 50 ore consecutive.

Durante la carica badare a che la temperatura dell'elettrolito non superi i 50° C.

La carica deve cessare quando :

- a) sia trascorso il numero effettivo di ore di carica sopra indicato, tenendo conto delle eventuali interruzioni;
- b) si abbia una intensa ebollizione in tutti gli elementi;
- c) la densità dell'elettrolito e la tensione di ogni elemento delle batterie rimangano invariati per almeno 3 letture consecutive distanziate di un'ora.

A fine carica la densità dell'elettrolito dovrà aver riacquisito il valore iniziale e la tensione di ogni elemento aver raggiunto un minimo di 2,7 Volt sotto carica, ossia 8,1 Volt

per una batteria di 3 elementi e 16,2 Volt per una batteria di 6 elementi.

Le batterie sono così pronte ad entrare in servizio.

Cariche successive

La ricarica si esegue preferibilmente ad una intensità in Amp. pari e non superiore al 1/10 della capacità nominale in 10 ore. 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 di sotto dei 40° C.

La carica deve continuare sino a che la densità dell'elettrolito non risulti costante per 3 letture consecutive distanziate di un'ora o sino a che la tensione non abbia raggiunto il valore di 2,7 Volt per elemento.

Non effettuare mai rabboccamenti con acido solforico di qualsiasi densità per nessun motivo; il rabboccamento deve essere fatto solo con acqua distillata chimicamente pura, prestando attenzione a che il recipiente da usare sia sempre scrupolosamente pulito per evitare che sostanze nocive possano inquinare il liquido e irreparabilmente compromettere l'efficienza della batteria.

Se gli accumulatori rimangono temporaneamente inattivi, è necessario sottoporli ad un breve periodo di carica almeno una volta al mese od ogni qualvolta li si debba porre in servizio.

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 appropriato: regolatore 1° tipo con morsetti ai due lati, pag. 37; oppure regolatore 2° tipo con morsetti da un solo lato, pag. 39. 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.

Per non compromettere il buon funzionamento del rego-

latore statico di corrente-raddrizzatore, non si deve marciare senza batteria.

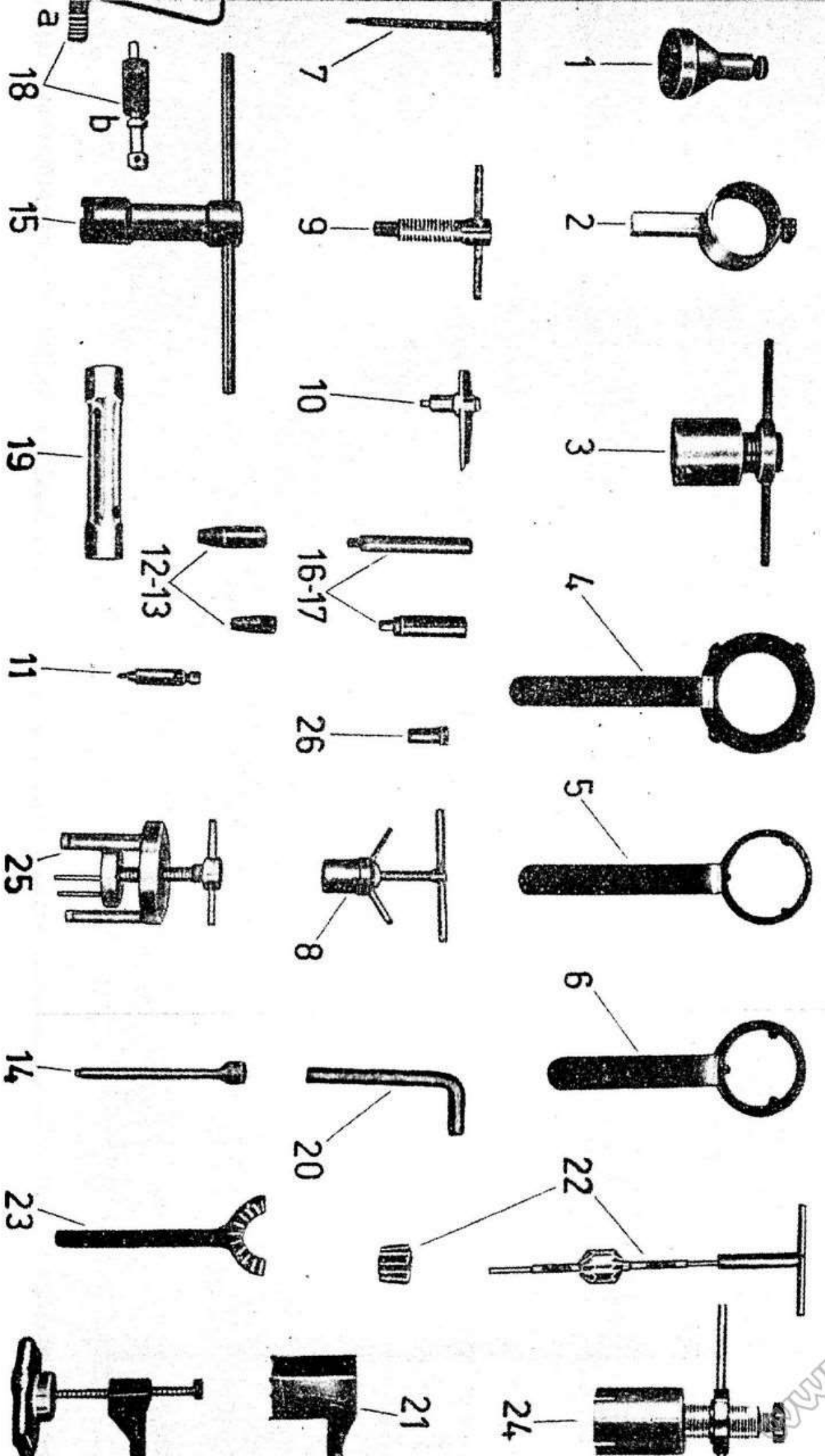
In caso di mancato funzionamento del regolatore statico di corrente-raddrizzatore, non manometterlo per nessuna ragione, ma inviarlo alla DUCATI MECCANICA S.p.A. per la sostituzione.

STAZIONE DI SERVIZIO

LEGGENDA

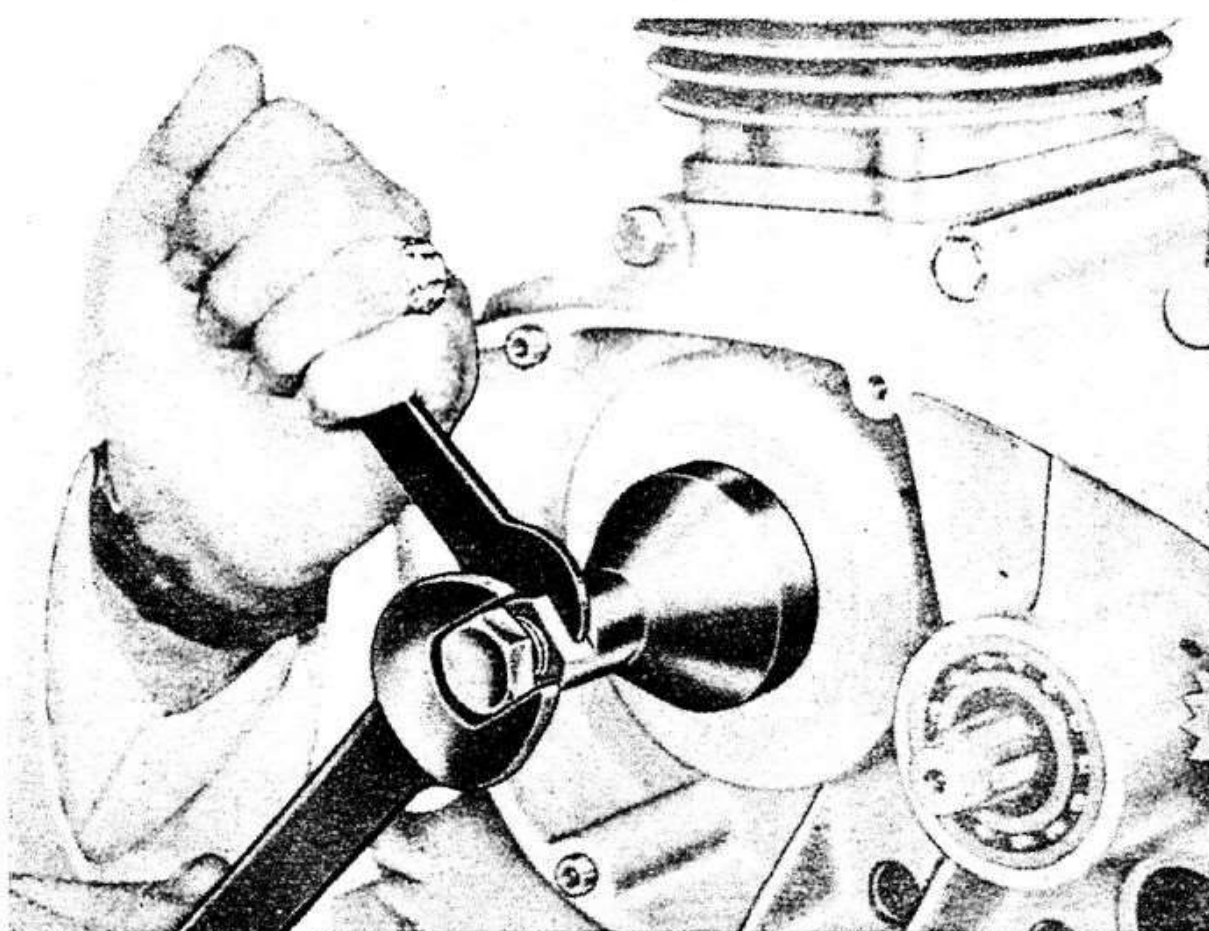
- 1) Estrattore per volano
- 2) Attrezzo per immerzare pistone (un tipo per 125, uno per 175, uno per 200)
- 4) Chiave fissa-campana per bloccare ingranaggio albero motore
- 5) Chiave fissa-tamburo frizione per bloccaggio dado del tamburo
- 6) Chiave fissa-pignone per bloccaggio dado (un tipo per $Z=15$, uno per $Z=16$)
- 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 (un tipo per 125, uno per 175-200)
- 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 (un tipo per 125TS ed uno per 125S - 175TS - 200é)
- 22) Frese per sedi valvole (per aspirazione, per scarico e per ogni modello)
- 23) Chiave per montaggio e smontaggio ghiera tubo scarico
- 24) Estrattore per cuscinetti (n. 3 tipi)
- 26) Boccola per montaggio coperchio anticipipo

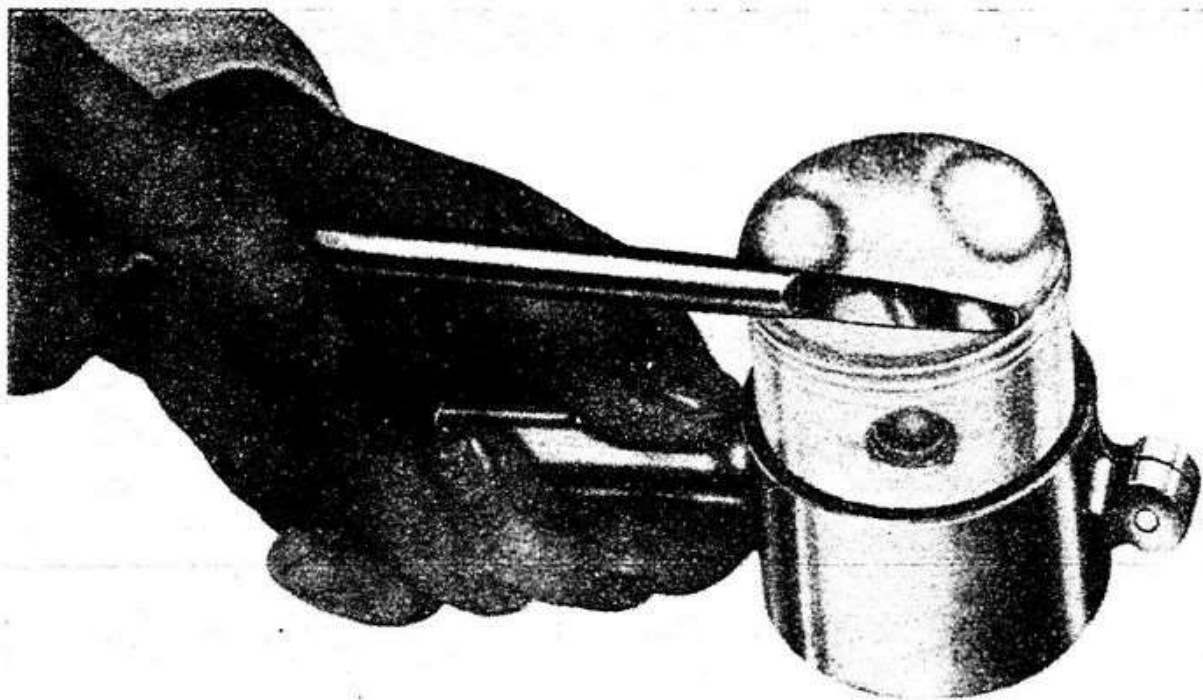
ATTREZZI IN DOTAZIONE



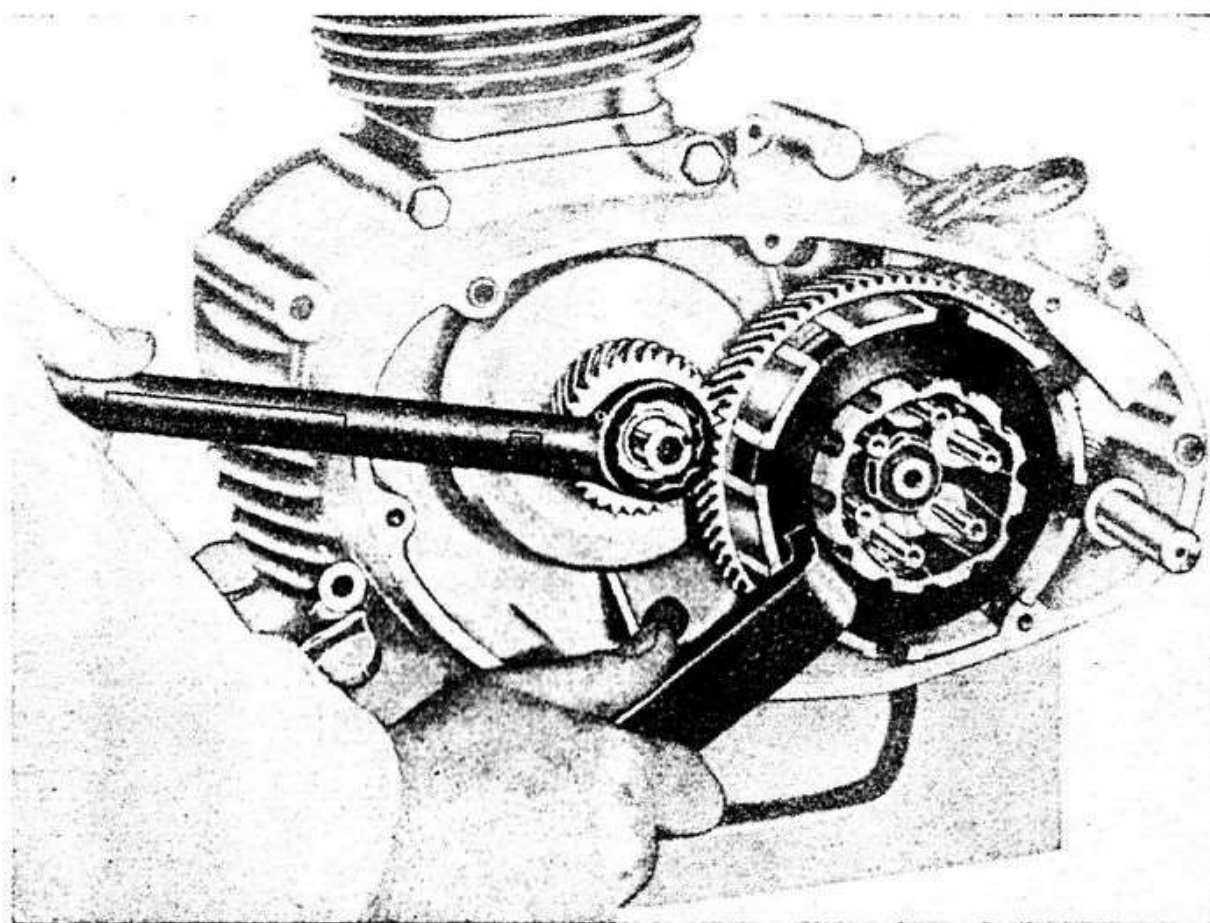
STAZIONE DI SERVIZIO

ATTREZZI IN DOTAZIONE IMPIEGO

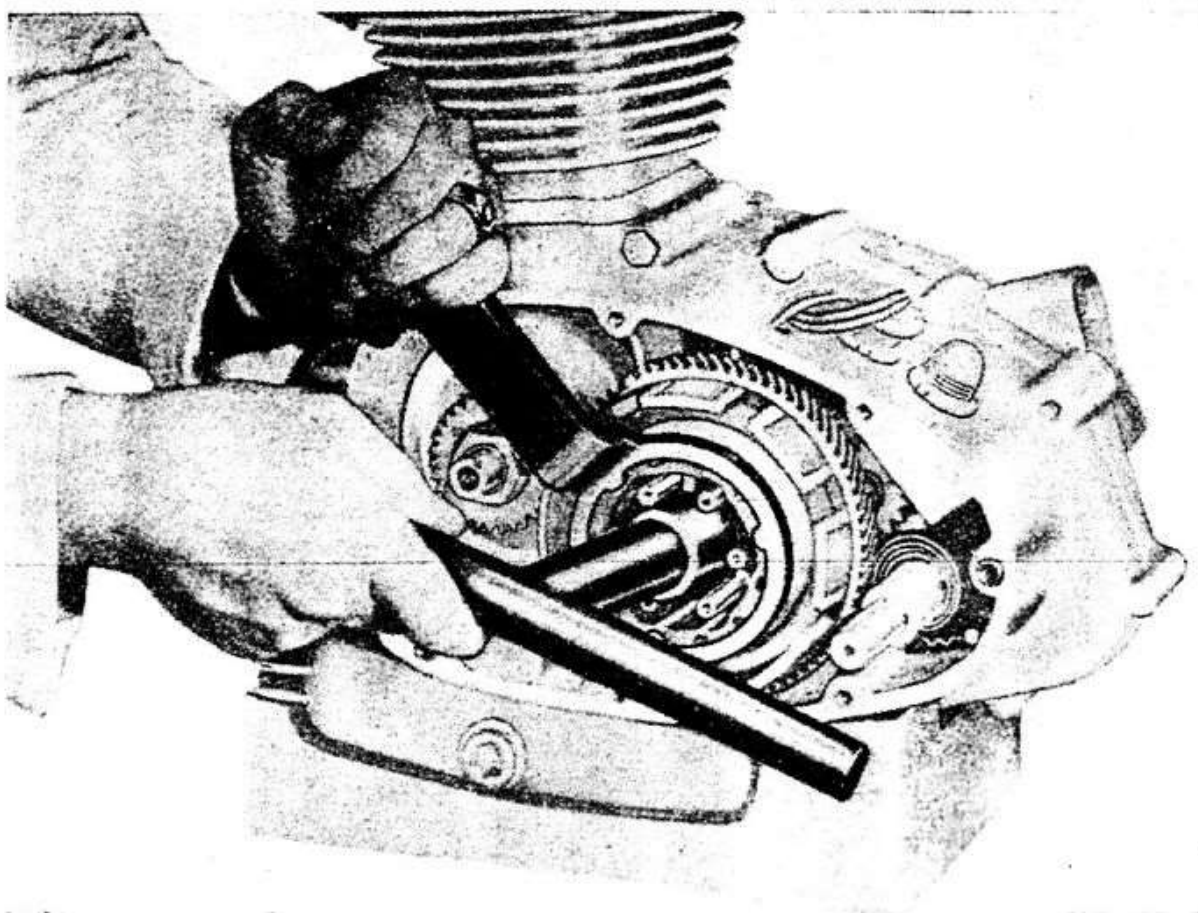




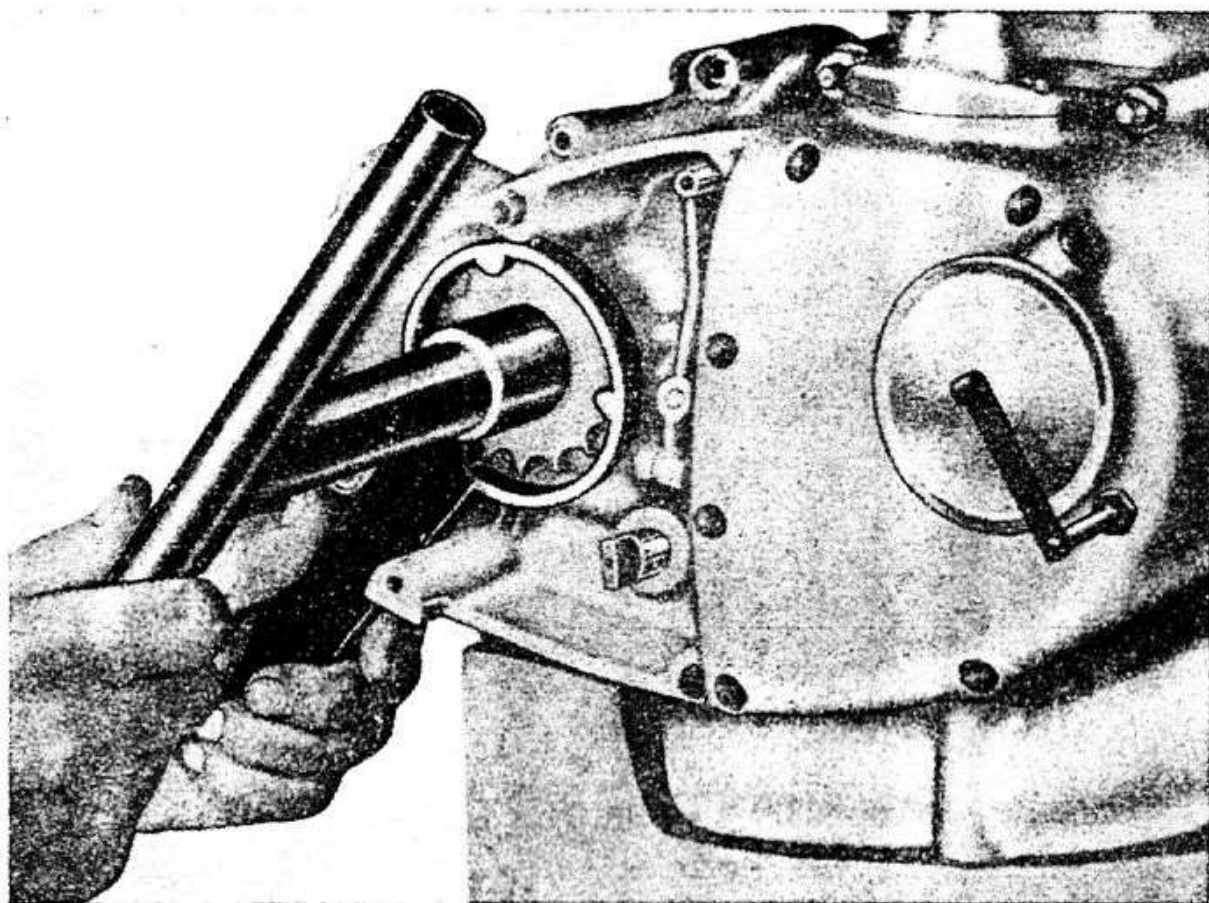
2 - Attrezzo per immergere pistone



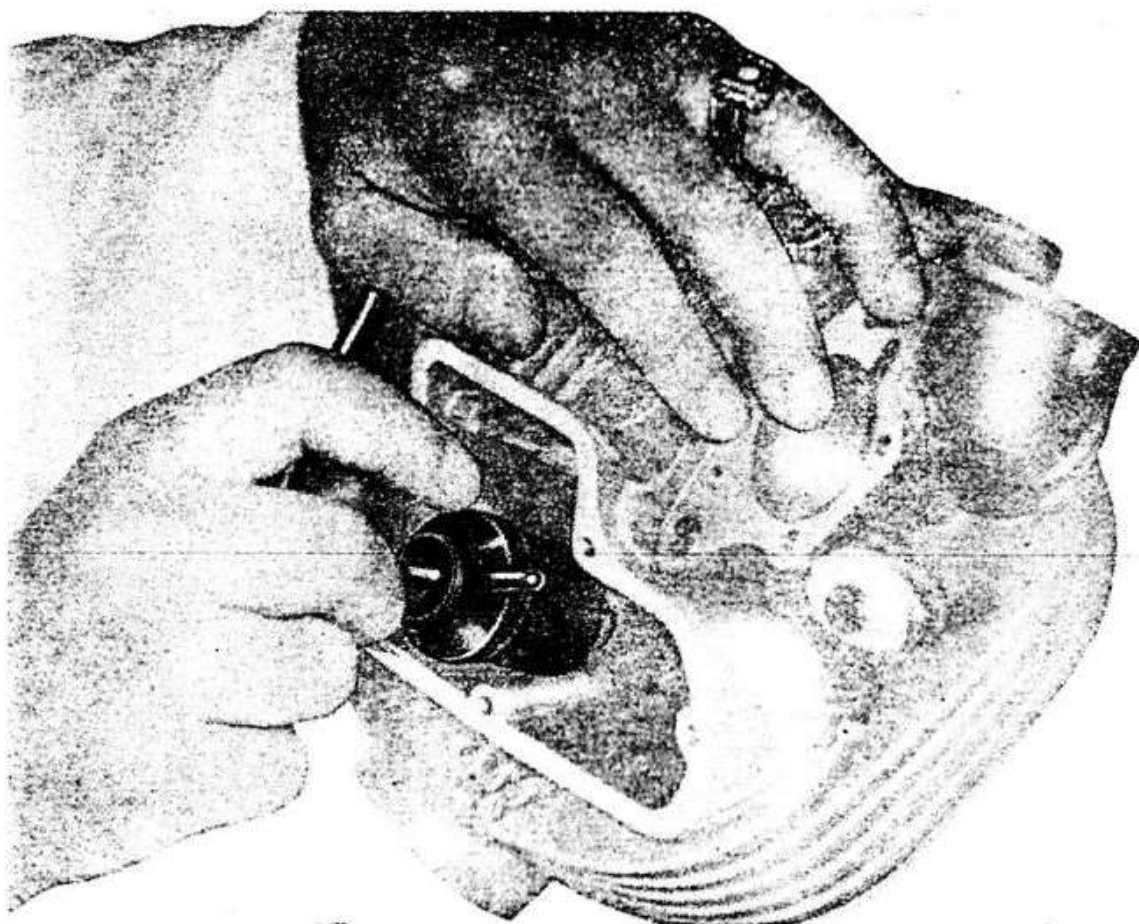
4 - Chiave fissa - campana per bloccare ingranaggio albero motore



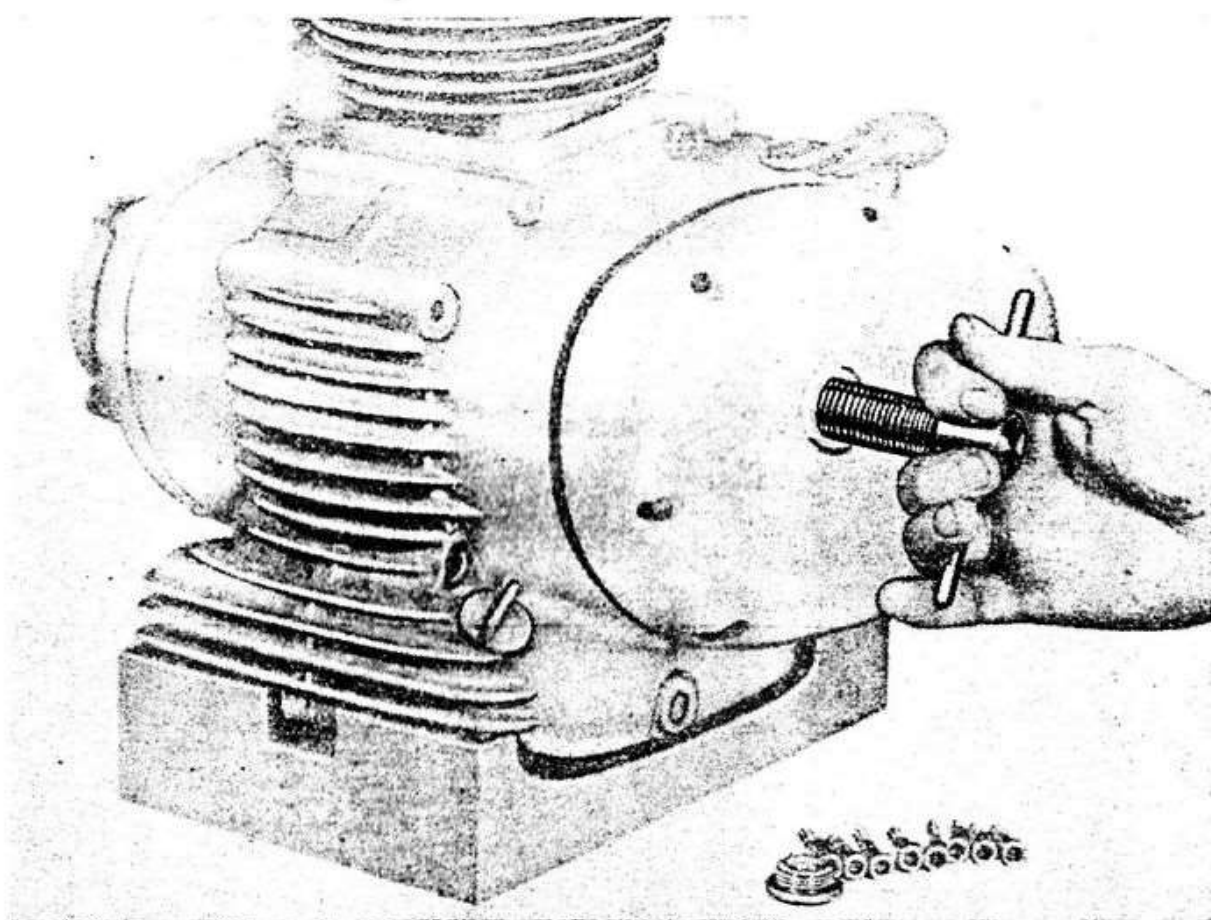
5 - Chiave fissa - tamburo frizione per bloccaggio dado del tamburo



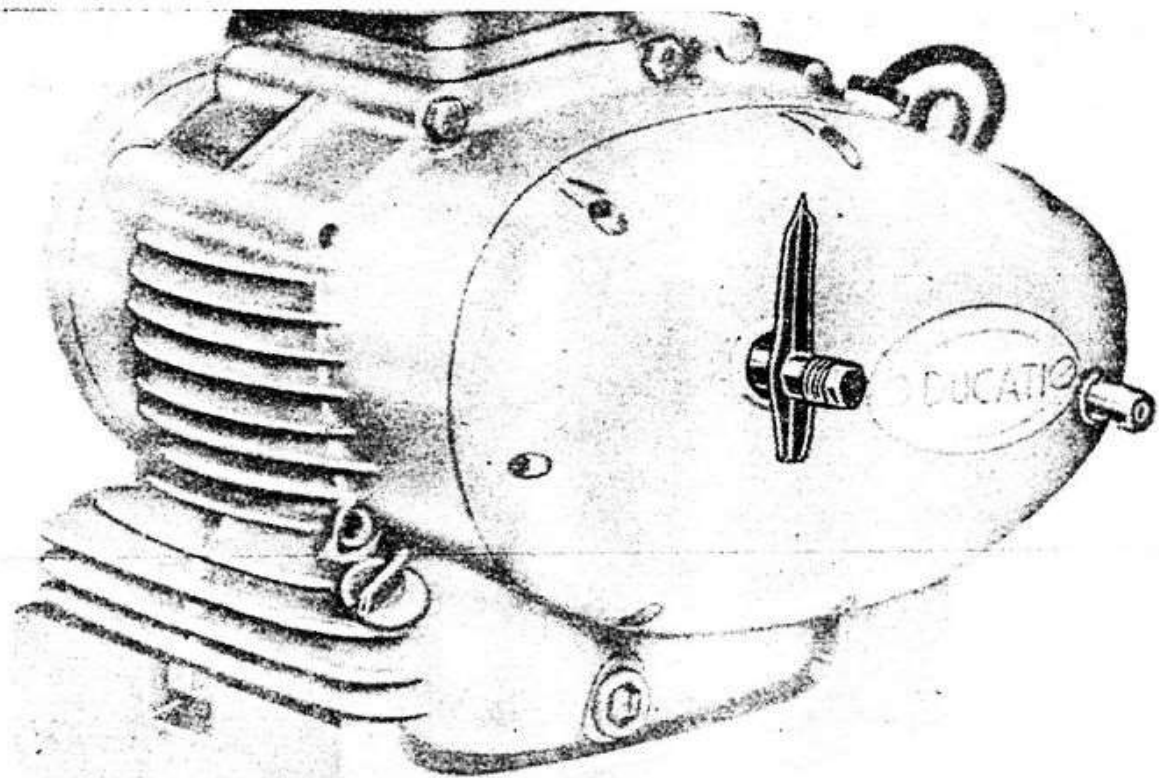
6 - Chiave fissa pignone per bloccaggio dado



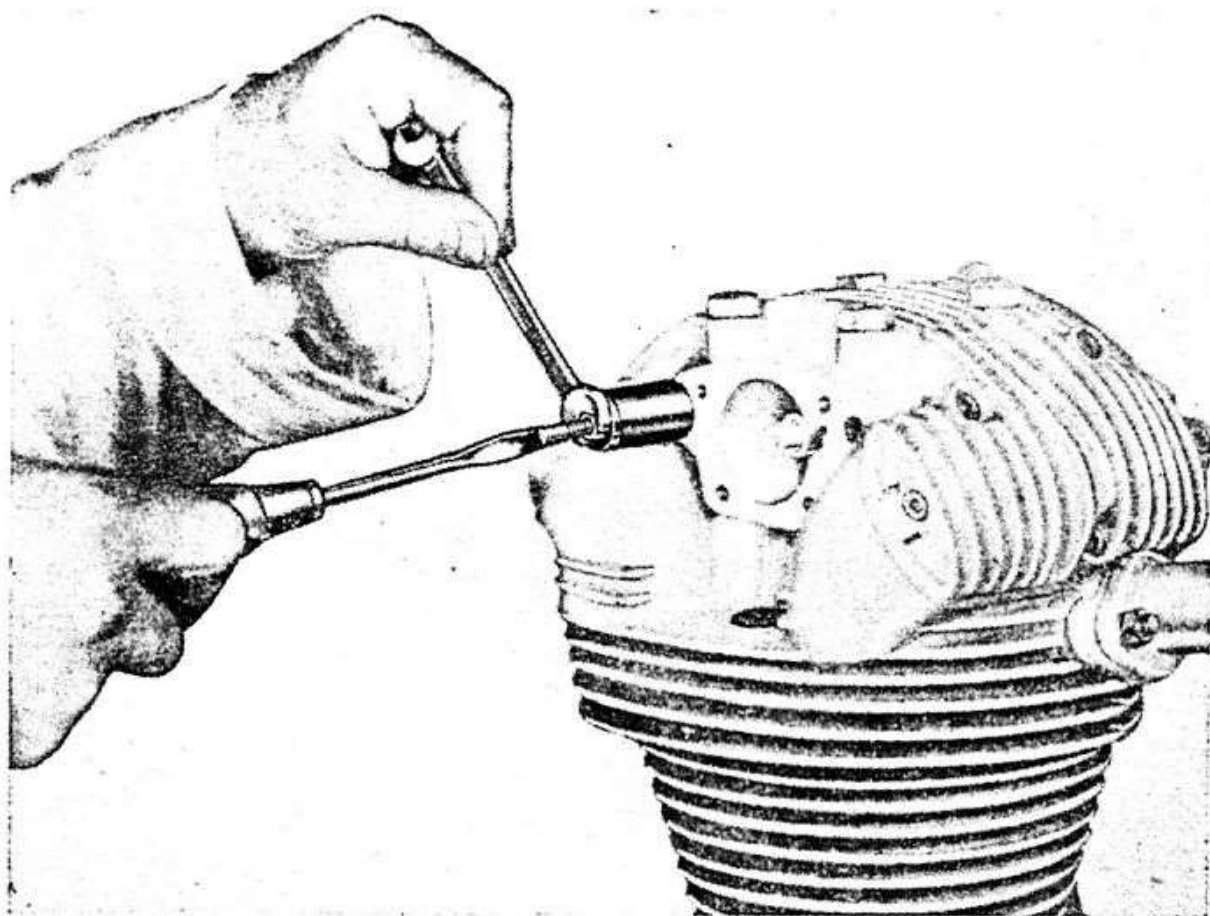
8 - Pinza per smerigliare sedi valvole



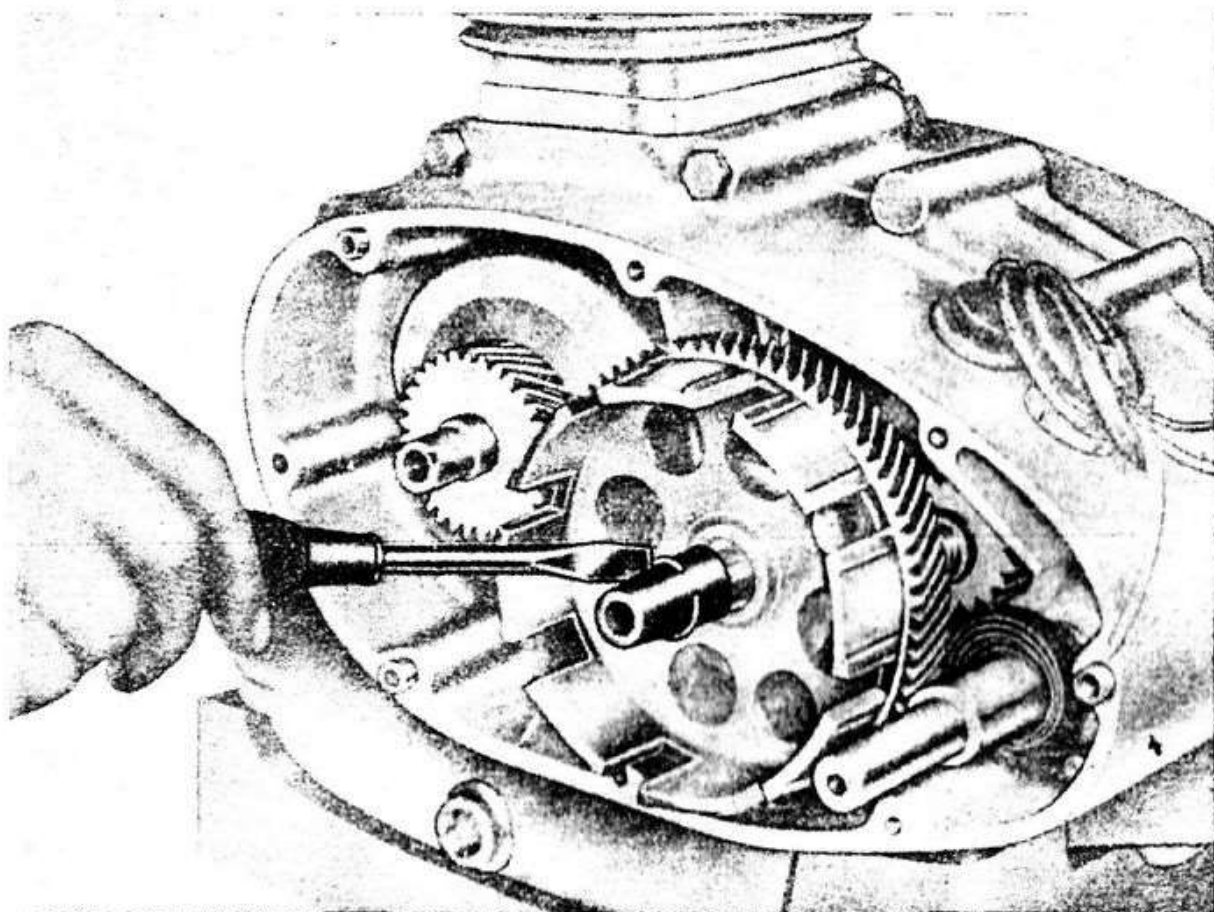
9 - Estrattore per coperchio lato frizione



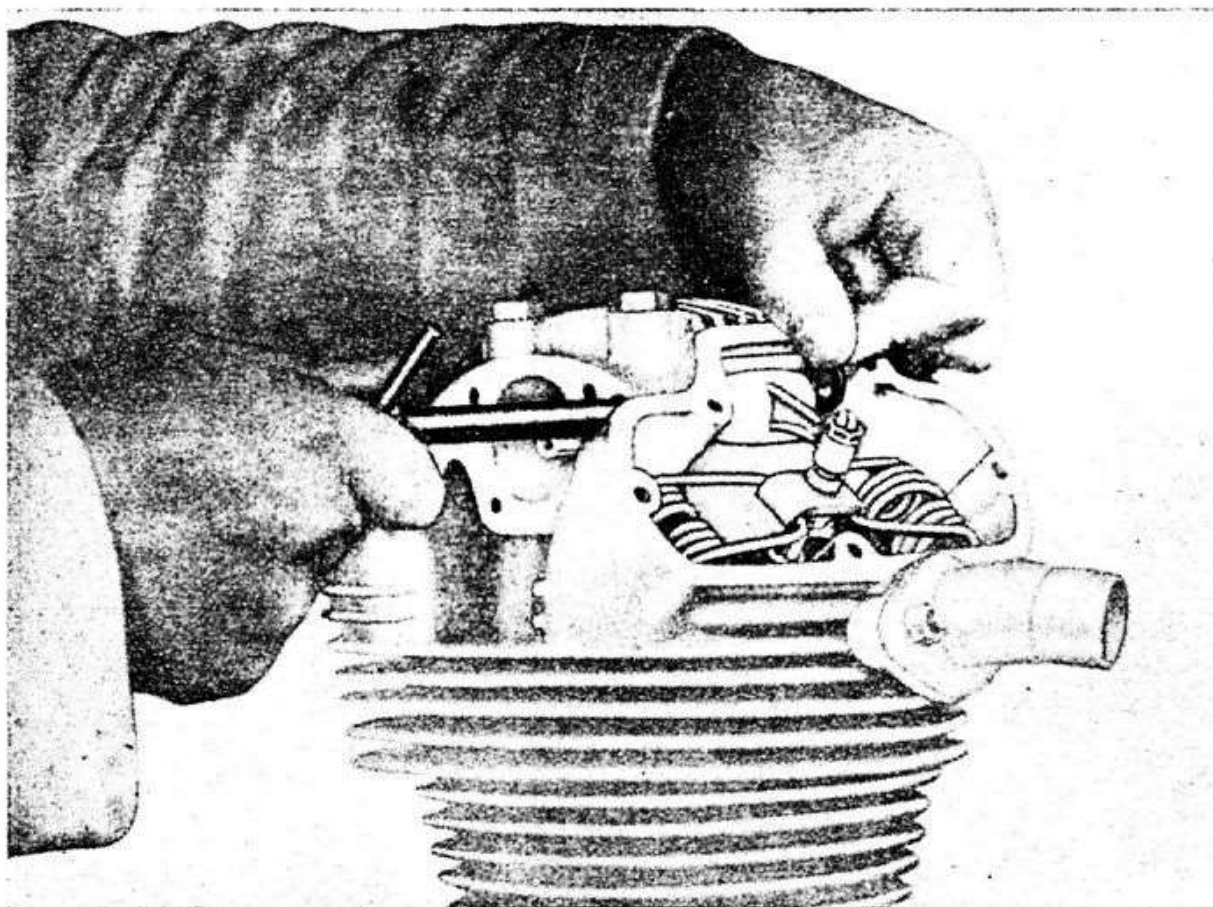
10 - Indicatore posizione pistone



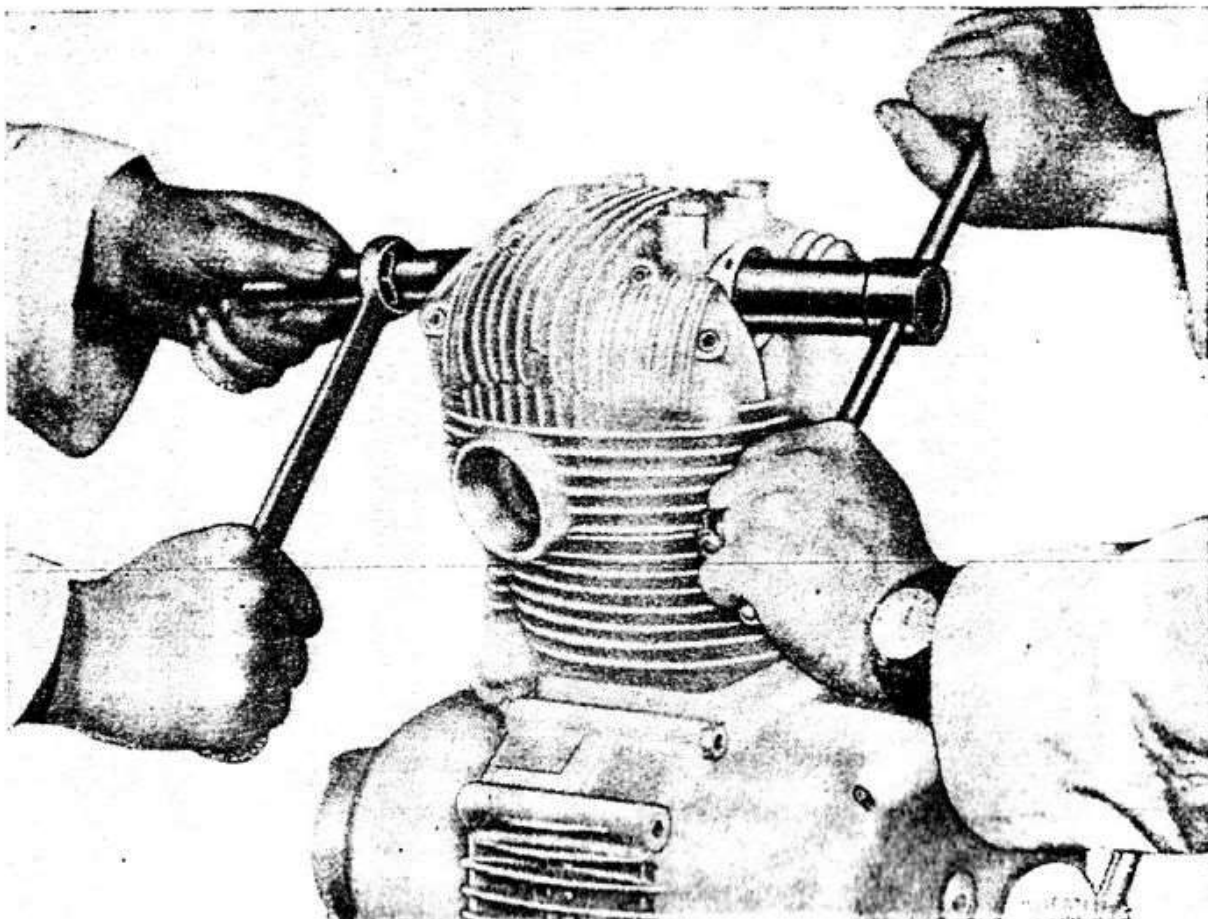
11 - Estrattore per perno bilancieri



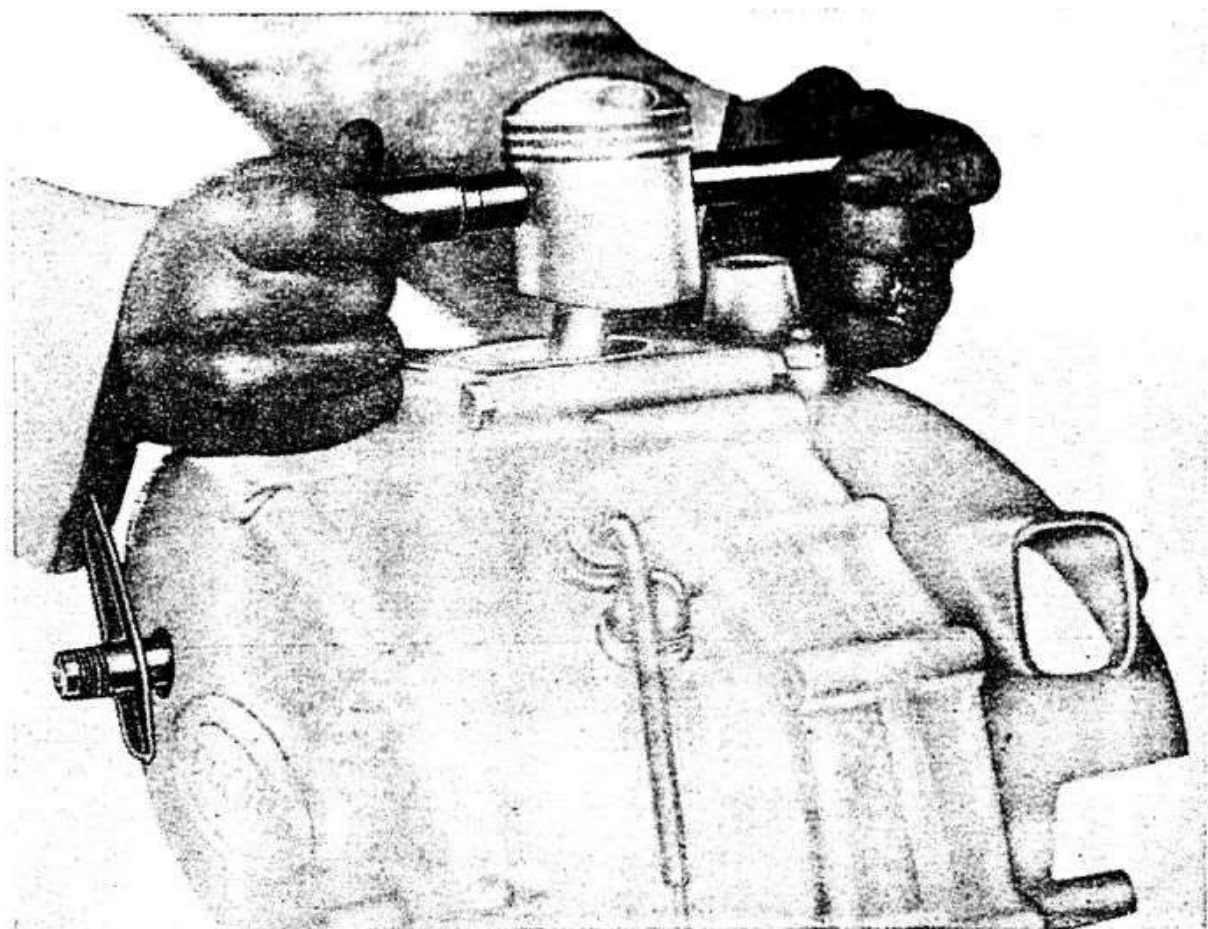
12-13 - Coni montaggio anelli elastici a sezione tonda e quadrata



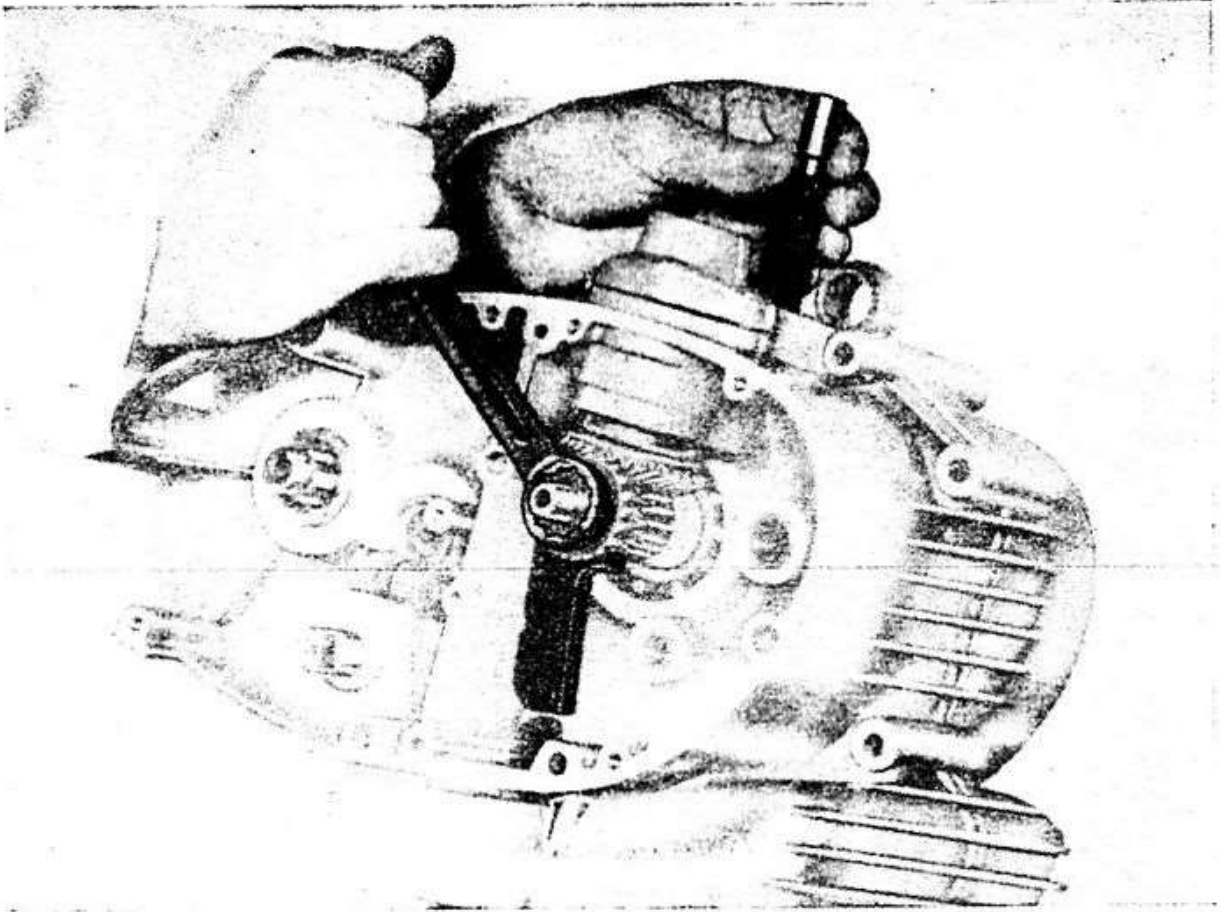
14 - Spina orientamento rondelle e boccole per montaggio perni bilancieri



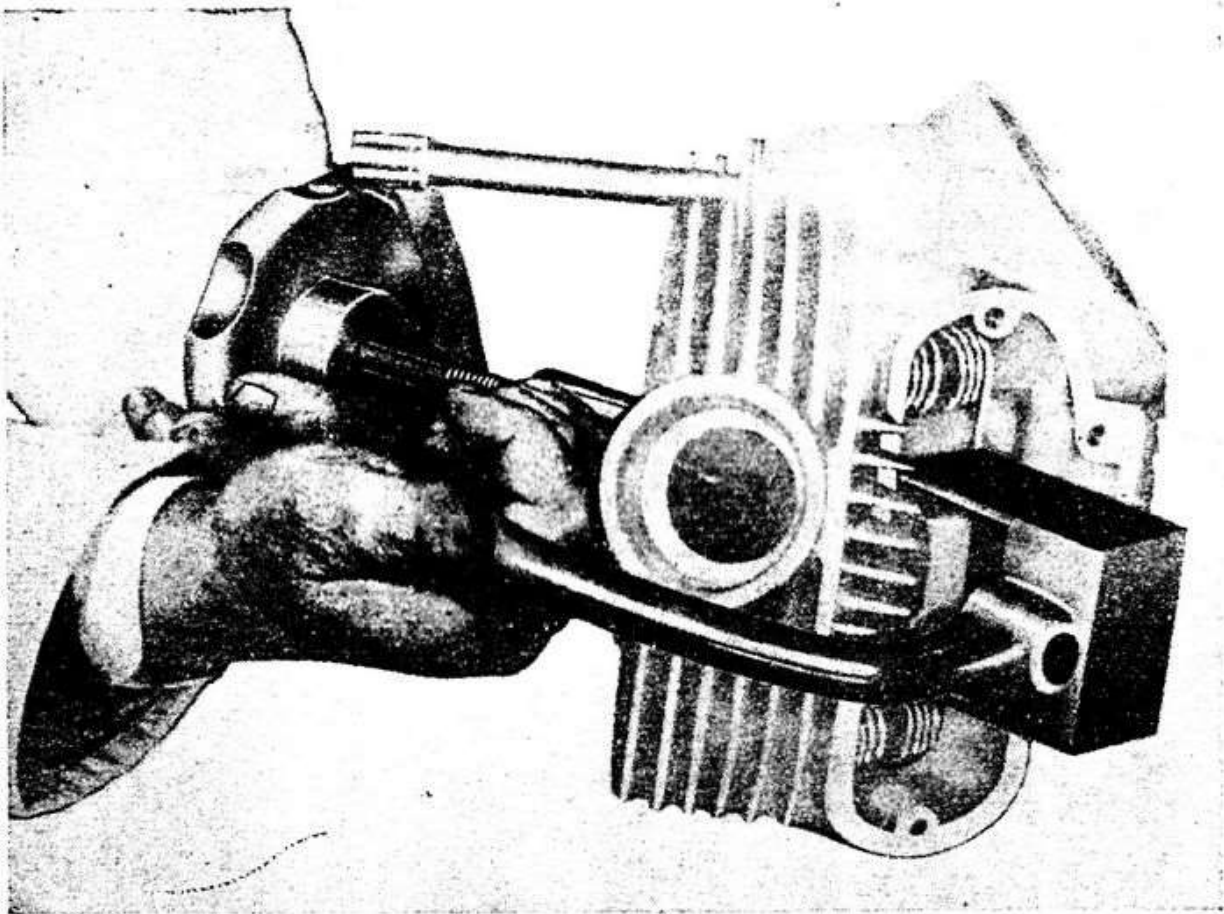
15 - Chiave fissa-albero distribuzione, per bloccare ingranaggio conico $Z = 23$



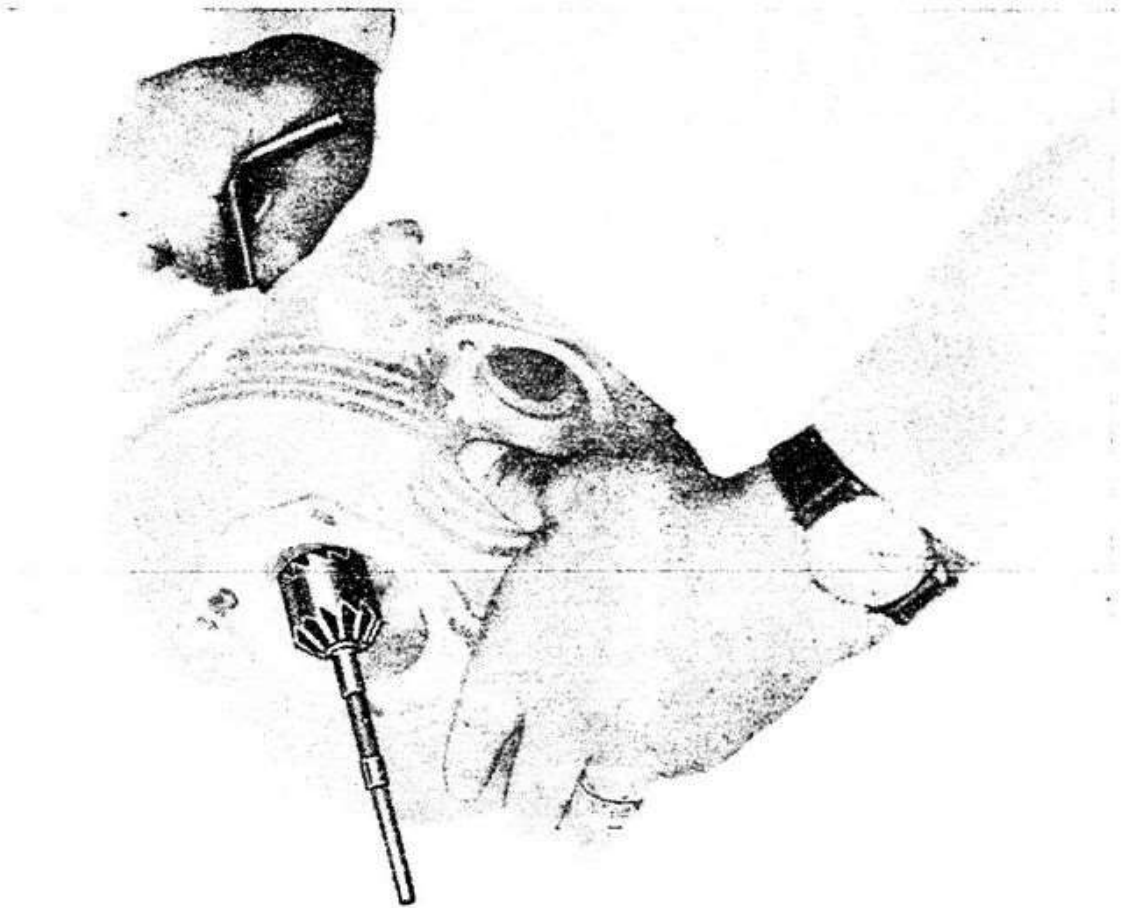
16-17 - Spine per montaggio e smontaggio spinotto pistone



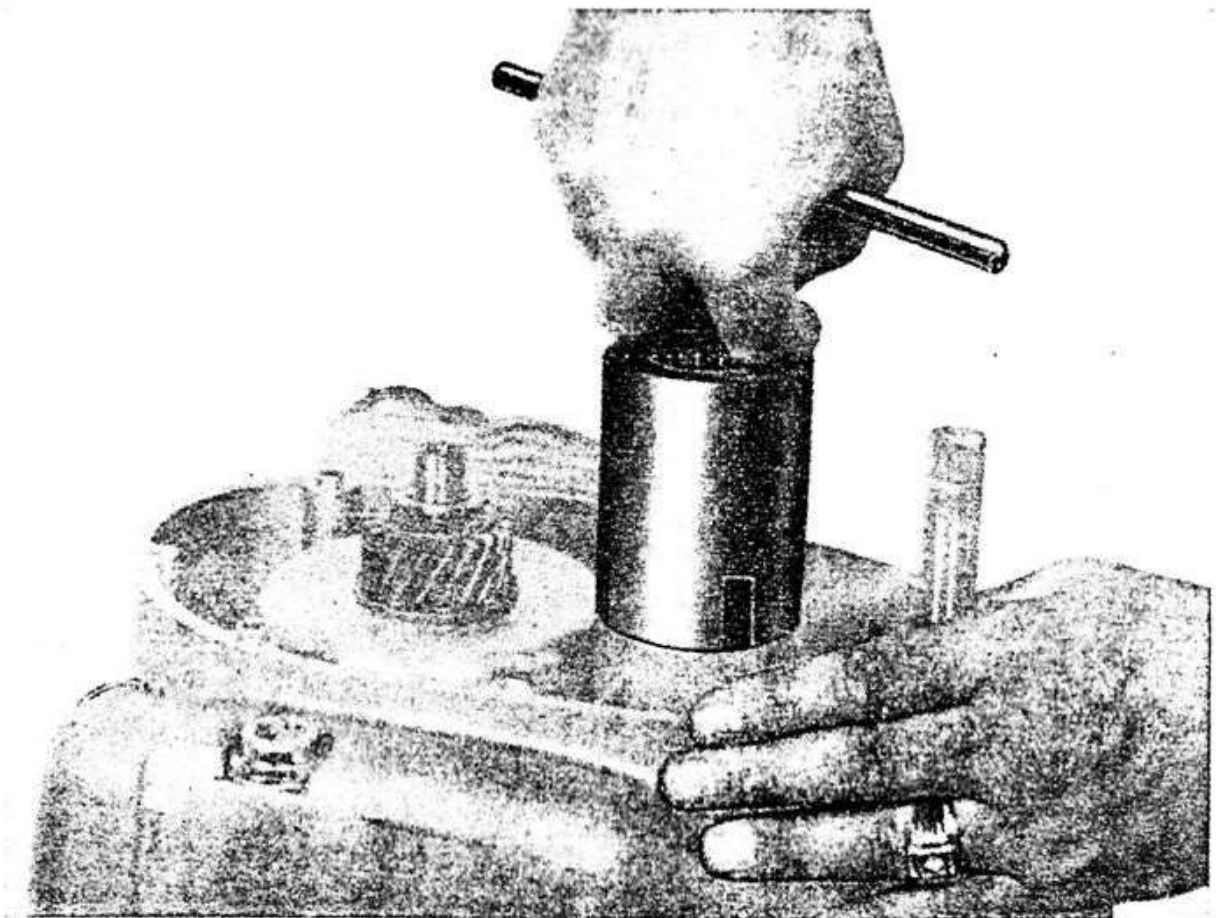
18 - Attrezzi fissa albero-motore per bloccare ingranaggio conico $Z = 21$



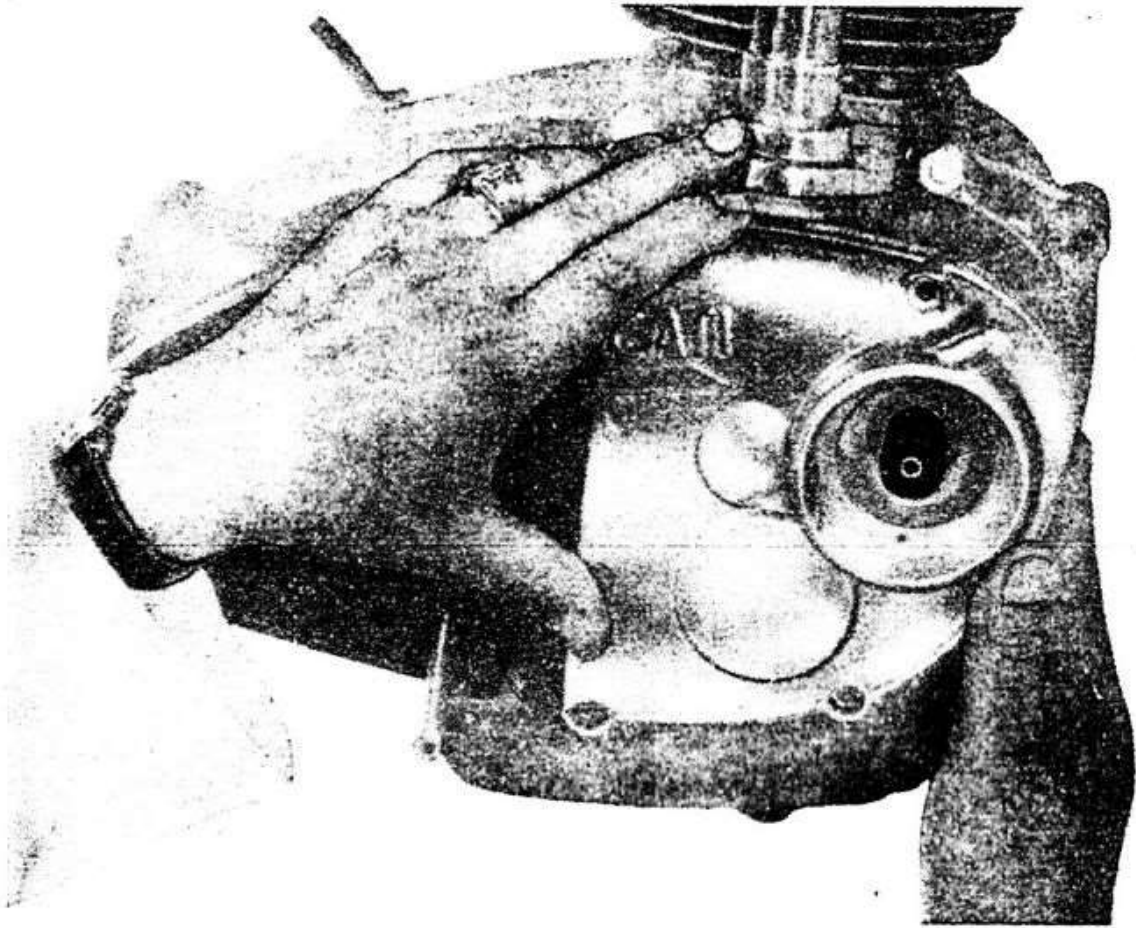
21 - Attrezzo per montaggio e smontaggio valvole (tipo 125S-175TS-2006)



22 - Frese per sedi valvole



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

CAUSA	RIMEDIO
La candela è difettosa.	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.
I contatti del ruttore non si aprono.	Si verifichi la posizione del contatto fisso.
Il martelletto del ruttore è bloccato sul perno.	Si verifichi la scorrevolezza del martelletto e si proceda alla lubrificazione del perno.
I contatti del ruttore sono sporchi.	Si proceda alla pulizia dei contatti con uno straccio imbevuto di benzina.
Il condensatore è interrotto o in corto circuito.	Si proceda alla sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).
Non c'è compressione.	Si controlli l'avvitamento a fondo della candela, la perfetta chiusura delle valvole, e la perfetta tenuta dei segmenti elastici del pistone (presso Stazione di Servizio Ducati).
Una molla valvola si è rotta.	La si sostituisca (presso Stazione di Servizio Ducati).
Una valvola si è inceppata.	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 Stazione di Servizio Ducati).
La vite di registro del giuoco della distribuzione si è allentata.	Si proceda ad una nuova registrazione del giuoco ed al bloccaggio, con l'apposito controdado, della vite stessa.

CAUSA	RIMEDIO
<p>La batteria è scarica.</p>	<p>Si provveda a ricaricarla seguendo le istruzioni a pag. 57 (presso Stazione di Servizio Ducati).</p>
<p>La batteria si scarica rapidamente per un guasto od una interruzione nel circuito di ricarica.</p>	<p>Si stacchi il filo dal morsetto + della batteria.</p> <p>Si inserisca fra morsetto e filo un amperometro in corrente continua.</p> <p>Si inserisca la chiave accensione e si metta in moto il motore.</p> <p>Si controlli che nei regimi di 0÷5.000 giri/min., l'amperometro segni 0÷2 Amp. circa e la spia rossa del fanale si spenga gradatamente con l'aumentare del numero dei giri.</p> <p>Questo valore deve avere una variazione in meno di circa 0,5 Amp. accendendo il faro (lampada 6V-25/25W). In caso negativo, si verifichino i fusibili e si controlli che tutti i collegamenti siano al loro posto e in ottime condizioni di contatto e di isolamento, compreso l'interruttore chiave a 4 contatti. Per un ulteriore controllo del generatore, accertarsi che tra i due cavi dello stesso deve leggersi, con un voltmetro in corrente alternata, un numero di Volts circa uguale alla centesima parte del numero dei giri dell'albero motore; esempio: numero giri del motore 4.000, lettura 40V circa.</p> <p>Mentre tra i singoli cavi del generatore e la massa deve leggersi la metà del valore precedente, cioè 20V circa.</p>

IL MOTORE NON RENDE

CAUSA	RIMEDIO
<p>L'afflusso di benzina al carburatore non è costante.</p>	<p>Si pulisca il filtro del carburatore, il filtro del rubinetto, il tubo benzina.</p>
<p>Il getto del massimo si è parzialmente ostruito.</p>	<p>Si proceda alla pulizia con un getto d'aria.</p>
<p>Non si apre completamente la valvola del carburatore.</p>	<p>Si regoli l'apertura della valvola agendo sulla vite di registro del bowden del carburatore (presso Stazione di Servizio Ducati).</p>
<p>Lo spillo del galleggiante non chiude bene.</p>	<p>Si ripulisca il carburatore ed in particolare la sede spillo (presso Stazione di Servizio Ducati).</p>
<p>La benzina è di cattiva qualità.</p>	<p>Si cambi la benzina nel serbatoio e ci si rivolga preferibilmente ad una Stazione di Rifornamento di fiducia.</p>
<p>La candela è di tipo inadatto.</p>	<p>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 225 per la 125TS e 175TS e 260 per le rimanenti, della scala internazionale Bosch.</p>
<p>La candela si allenta nella sua sede.</p>	<p>Si provveda a stringere la candela a fondo; fra la candela e la testa deve essere sempre interposta la guarnizione di rame.</p>

CAUSA	RIMEDIO
Il cavo della candela scarica esternamente.	Si proceda alla sua sostituzione o lo si isoli maggiormente (presso Stazione di Servizio Ducati).
La distanza fra gli elettrodi della candela è troppo grande.	Si ripristini la distanza prescritta, che è di circa mm. 0,5.
Gli elettrodi della candela sono sporchi.	Si proceda alla loro pulizia.
I contatti del ruttore si aprono troppo.	Si ripristini la giusta apertura dei contatti, che è di mm. 0,3÷0,4.
La bobina ha l'avvolgimento secondario in corto circuito o interrotto.	Si proceda alla sua sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).
La marmitta di scarico è quasi completamente ostruita.	Si proceda a ripristinare il libero passaggio in essa del gas di scarico.

INDICE

TESSERA DI GARANZIA	pag. 2
PREMESSA	» 9
Stazioni di Servizio Ducati	» 10
Parti di ricambio	» 10
DATI PER L' IDENTIFICAZIONE	» 11
PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL VEICOLO	» 12
CARATTERISTICHE PRINCIPALI :	
Motore	» 16
Distribuzione	» 17
Alimentazione	» 23
Lubrificazione	» 23
Raffreddamento	» 26
Accensione	» 26
Norme per la verifica dell'anticipo	» 27
Avviamento	» 31
Trasmissione	» 31
Telaio	» 32
Sospensioni	» 32
Ruote	» 32
Freni	» 34
Nuovo impianto elettrico	» 34
Comandi	» 40
Sella	» 40
Registrazione della catena	» 41
Dati di ingombro e peso	» 42
Attrezzi in dotazione	» 43
Prestazioni	» 44
USO DELLE MONOALBERO	
Rifornimenti e avviamento del motore	» 49
Avviamento e marcia del veicolo	» 50
Arresto del veicolo	» 51
MANUTENZIONE :	
Ogni 500 Km.	» 52
Ogni 1000 Km.	» 52
Ogni 1500 Km.	» 53
Ogni 2000 Km.	» 53
Ogni 10000 Km.	» 53
Ogni 20000 Km.	» 53
Orientamento del proiettore	» 53
Pulizia generale	» 54
Lunghe inattività	» 55
Istruzioni per la prima carica, l'uso e la manuten- zione della batteria	» 55
Istruzioni per la manutenzione dell'imp. elettrico	» 57
STAZIONI DI SERVIZIO DUCATI	» 59
INCONVENIENTI E RIMEDI :	
Difficile o mancato avviamento	» 72
Il motore non rende	» 75

Per
la
vostra

DUCATI

usate
**carburanti
e lubrificanti**



Servizio completo ed efficiente
presso le Organizzazioni ESSO
in tutta Italia



www.essop.it



DUCATI

MECCANICA S.p.A. - BOLOGNA
(BORGO PANIGALE) CASELLA POSTALE 313

TELEFONO N. 491601 (quattro linee) TELEGRAMMI: "DUCATIMEC., - BOLOGNA