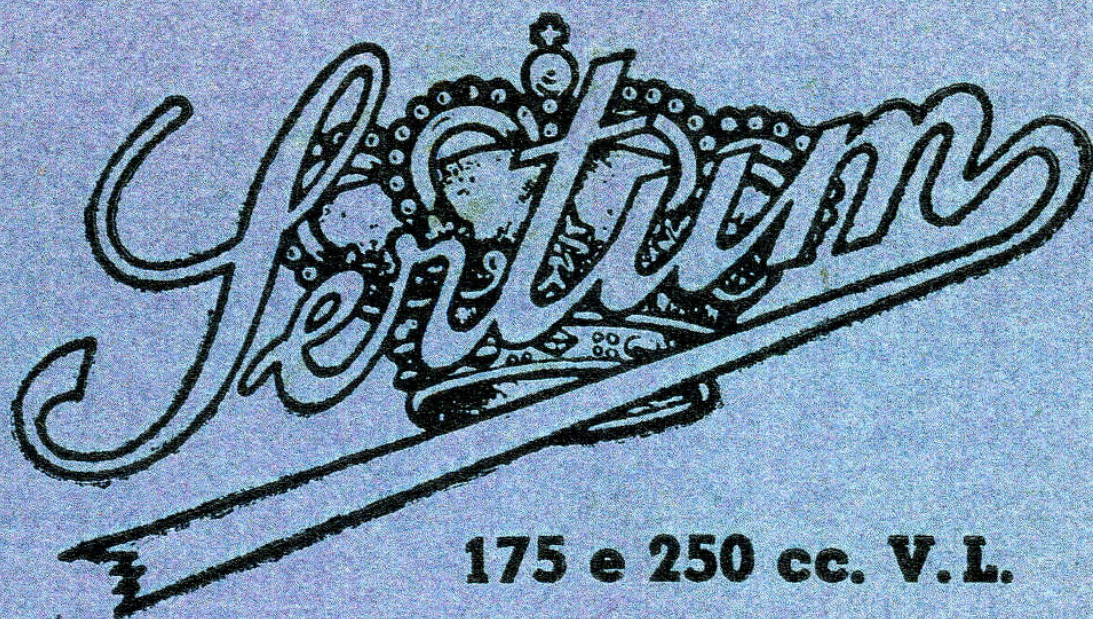


Moto



175 e 250 cc. V.L.

SOCIETÀ ANONIMA

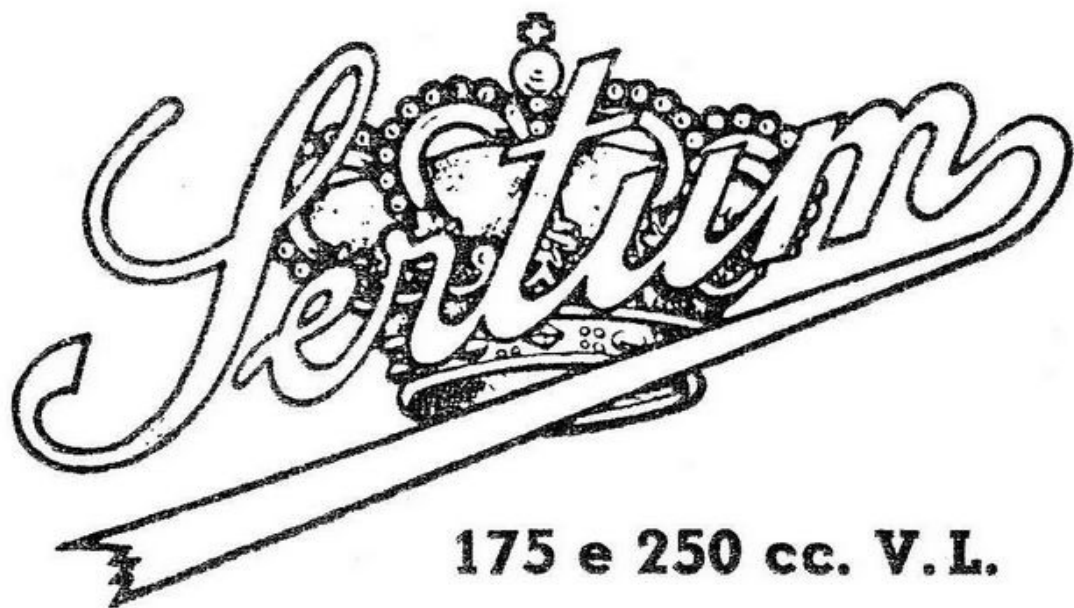
OFFICINE MECCANICHE

**FAUSTO ALBERTI**

VIALE CERTOSA, 226 / MILANO (130)



Moto



175 e 250 cc. V.L.

SOCIETÀ ANONIMA

OFFICINE MECCANICHE

**FAUSTO ALBERTI**

VIALE CERTOSA, 226 / MILANO (130)



# ISTRUZIONI PER L'USO DELLE MOTO

***"Sertum"***

**175 e 250 cc. VL.**

**Norme da osservare prima di mettere in marcia la macchina, quando questa è rimasta in viaggio diversi giorni.**

Quando la macchina è stata spedita dalla Fabbrica ed è rimasta imballata per diverso tempo, al momento dell'arrivo è necessario osservare quanto segue:

## **Esame della batteria.**

1° Allentare la staffa, togliere il coperchio ed osservare che non vi siano dispersioni di acido provocate da capovolgimento della macchina durante il viaggio. In questo caso è necessario asciugare accuratamente in modo che le esalazioni dell'acido non vadano ad intaccare le parti lucide della macchina. Se il livello della batteria si presentasse molto basso aggiungere

nuovo acido di densità 1,210 fino a coprire le piastre. Se invece la batteria avesse un livello molto basso senza che all'esterno si verificasse dispersione di acido, allora è necessario aggiungere acqua distillata fino al livello voluto. Fatta questa operazione, osservare che la batteria sia perfettamente carica, misurando la tensione con un apposito voltmetro, elemento per elemento. La tensione di questi elementi, se la batteria è carica, deve essere di volta 2,3. Se il voltaggio di ciascun elemento fosse al disotto di 2 volta è necessario ricaricare la batteria. Rimettere poi la batteria nella staffa osservando che il positivo sia rivolto verso la parte posteriore della macchina ed eseguire i collegamenti in modo che il filo che va al faro sia unito al positivo della batteria, mentre il negativo sia unito alla massa.

### **Livello dell' olio.**

2° Le macchine vengono spedite senza olio, per cui è necessario fare il pieno con un olio di qualità superiore quale il Gargoyle Mobiloil D, in estate; ed il Gargoyle Mobiloil DM in inverno fino al livello voluto, il quale è controllabile togliendo l'astina posta nella parte centrale inferiore del motore (lato catena). Questa astina porta due tacche: la superiore indica il massimo livello da raggiungere, *che non deve asso-*

*lutamente essere sorpassato; quella inferiore il minimo livello raggiungibile, al di sotto del quale è bene fare rifornimento d'olio.*

### **Comandi.**

3° Osservare che i comandi del carburatore e dell'anticipo funzionino perfettamente. Per assicurarsi che l'anticipo agisca regolarmente, togliere il coperchio del ruttore ed osservare che il medesimo si muova attorno al suo asse muovendo il manettino posto sul manubrio a sinistra.

### **Freni.**

4° Verificare che i medesimi siano ben registrati e agiscano sufficientemente.

### **Registrazione del ruttore dello spinterogeno.**

Se il motore marciando al massimo perdesse dei colpi, e manifestasse delle irregolarità, è necessario osservare il distacco delle puntine platinato del ruttore. Queste quando sono aperte, devono avere una distanza massima da 0,4 a 0,45 mm. di gioco. Una apertura maggiore provocherebbe una perdita di colpi ad alta velocità. Queste puntine devono essere sempre ben pulite e basta ogni tanto far passare sotto di esse un panno pulito per togliere l'eventuale strato di olio che vi si fosse depositato.

## **Impianto elettrico.**

Per la marcia inserire la chiavetta facendola girare finchè si accende la lampadina rossa. In queste condizioni la macchina è pronta a partire. Quando il motore è in marcia, la lampadina rossa deve rimanere spenta. Se rimane accesa significa che la dinamo non carica.

Il motore e i fari potranno ugualmente funzionare anche senza batteria.

## **Regolazione della frizione.**

Osservare che la leva di comando della frizione posta sul carterino copricatena abbia un lievissimo giuoco in modo che l'astina di comando non sia pressata e quindi i dischi non siano leggermente aperti. Il giuoco dell'astina si può ottenere sia colla regolazione del comando Bowden sia colla regolazione dell'astina a mezzo del bullone e controdado posto nel piattello di comando della frizione stessa dal lato coppia ingranaggi motore frizione. Può darsi che la frizione dopo un certo periodo di funzionamento e quindi in seguito all'usura sia dei dischi sia dei loro tasselli antifrizione, abbia a slittare leggermente. In questo caso è subito registrabile come segue: tolto il coperchio del carter, lato sinistro, e svitato il coperchietto di cui abbiamo parlato sopra, si presenterà un dado nel centro della frizione che comprime la molla della



frizione stessa. Allentare questo dado il quale è bloccato sul fondo da alcune rondelle di diverso spessore; togliendo una di queste rondelle e stringendo a fondo nuovamente il dado si otterrà una maggiore pressione sulla molla tanto da evitare completamente lo slittamento verificato. Queste rondelle sono state predisposte appunto per poter togliere man mano lo slittamento che può essere provocato dalla normale usura della frizione.

### **Messa in marcia della macchina.**

- 1° Verificare se la benzina arriva al carburatore premendo il bottone posto sulla camera del galleggiante, previa apertura dei rubinetti del serbatoio.
- 2° Se il motore è freddo chiudere la leva dell'aria (manettino posto nella parte di destra del manubrio osservando la macchina nel senso della sua marcia) spostandola dal centro nella direzione verso la manopola. Rotare la manopola di destra, corrispondente al comando del gas dall'esterno verso l'interno in modo da aprire il carburatore di una misura non superiore a  $\frac{1}{4}$  di gas. Mettere il manettino comando anticipo (manettino di sinistra guardando la macchina nel senso della marcia) a metà circa della sua corsa. Per anticipare si porta il manettino nella direzione verso la manopola; quindi mettere in marcia il motore.



- 3° Se appena partito, il motore si fermasse, ripetere tale operazione aprendo maggiormente il manettino dell'aria e richiamando benzina al carburatore.
- 4° Se il motore anzichè partire desse dei contraccolpi, togliere un po' di anticipo spostando il manettino di sinistra verso il centro del manubrio.
- 5° A motore caldo non far mai entrare la benzina nella camera del galleggiante e far partire il motore con tutta l'aria aperta.

La leva dell'aria è utile solo per le partenze a freddo e non appena il motore è partito aprirla completamente lasciandola immutabilmente aperta durante la marcia, senza servirsene come regolatore perchè ciò porterebbe ad un consumo esagerato.

### **Regolazione del minimo.**

Quando la manopola del gas è chiusa regolare la trasmissione in modo che il motore giri al minimo, poi registrare la vite regolazione sul carburatore per ottenere un miglior minimo. Questa vite deve essere allentata da  $\frac{1}{4}$  di giro circa a 2 giri. Non bisogna mai forzarla nè stringerla perchè ciò deteriorerebbe il suo cono e quello della sede.

### **Verifica della circolazione d'olio.**

- 1° Osservare scrupolosamente le norme segnate sul serbatoio della benzina di ogni macchina.

2° E' indispensabile, specialmente quando si rimette in marcia la macchina, dopo un lungo periodo di riposo, oppure dopo che si è cambiato completamente l'olio, di osservare se la pompa funziona o meno. Per far ciò, non appena il motore è partito, bisogna togliere la vite di spia che trovasi nella parte anteriore del motore stesso appena sopra la coppa dell'olio. Se la pompa dell'olio funziona, si vedrà uscire un forte getto d'olio. Se ciò non avvenisse è necessario iniettare dell'olio con una siringa attraverso il foro di spia, fin che la pompa si innesca, quindi rimettere la vite e non preoccuparsi oltre della lubrificazione la quale sarà sempre in efficienza.

### **Lubrificazione generale della macchina.**

1° Vuotatura del carter e cambio completo dell'olio. Usare il Gargoyle Mobiloil D o DM a seconda della stagione, da noi adottato nel rodaggio e nel collaudo dei nostri tipi 175 e 250 c.c. Pulizia del filtro da eseguirsi a motore caldo ogni 1000/1500 Km.

Per ottenere ciò basta svitare il tappo che trovasi nella parte sottostante al carter il quale porta anche il relativo filtro.

*Settimanalmente:*

2° Cuscinetti delle ruote: Gargoyle Mobilgrease N. 5.



- 3° Raccordi della forcella elastica: Gargoyle Mobilgrease N. 2.
- 4° Raccordi dello terzo: Gargoyle Mobilgrease N. 2.
- 5° Raccordo del freno, Comando del carburatore e raccordi sussidiari: Gargoyle Mobiloil Arctic.

*Ogni 800 Km.:*

- 6° Catena (con tempo umido lubrificazione più sovente): Gargoyle Mobilgrease N. 2.

*Ogni 1500 Km.:*

- 7° Dinamo (due o tre gocce soltanto): Gargoyle Mobiloil Arctic.

### **Norme di indole generale.**

- 1° Fin che non avete percorso circa 500 Km. è bene non sorpassare la velocità di 50/60 Km. all'ora e ciò per evitare la facilità d'ingranamento prodotto dal preciso aggiustaggio del pistone nel cilindro: una macchina se adoperata in principio con cautela si assesta in modo tale da garantire una lunga durata. Anche la lubrificazione contribuisce a tale durata, per cui raccomandiamo l'uso dell'olio prescritto. In una macchina nuova può succedere che i residui metallici del serbatoio della benzina, anche se questo è ben pulito prima del suo montaggio, si portino nei tubi di presa del carburatore e si fermino nel raccordo sottostante la vaschetta del galleggian-

te. In questo caso si avrà l'impressione che la macchina non renda la sua totale potenza, stenti a fare le salite ed aumentando la quantità di gas si avrà l'impressione che la macchina rallenti. L'inconveniente è subito tolto pulendo bene tutte le tubazioni ed il carburatore stesso.

E' bene far notare che *l'astina di livello dell'olio non tocca il fondo del serbatoio* ma arriva a metà circa della sua altezza.

La quantità di olio esistente ancora nel serbatoio quando l'astina tocca appena la superficie dell'olio è di circa 600 grammi.

Quando il livello dell'olio raggiunge la tacca più bassa dell'astina, la sua quantità è di circa Kg. 1. La differenza perciò di peso d'olio fra la tacca bassa e la tacca alta dell'astina è di soli 300 gr. Non è il caso quindi di allarmarsi se dopo circa 150/200 Km. l'olio pur essendo stato messo a livello alla partenza, sia sceso alla tacca più bassa. Il consumo è così più che regolare ma può far ritenere a prima vista che si sia già consumato metà del pieno quantitativo, mentre non se ne sono consumati che 300 gr. E' stata stabilita la tacca del minimo livello ad un consumo di soli 300 gr. circa di olio, prudenzialmente, perchè sappiamo che spesse volte il motociclista dimentica o trascura questo particolare della massima importanza e rimane facilmente senza olio con le conseguenze che ciascuno può immaginare. E' bene perciò osservare



scrupolosamente le norme che sono segnate nella targhetta posta sul serbatoio della benzina.

Dopo circa un centinaio di chilometri osserverete che la catena si è allentata cioè si è assediata. E' bene provvedere immediatamente alla sua registrazione, spostando leggermente la ruota posteriore.

La manovra dell'anticipo del nostro motore è della massima importanza. *Non marciare mai ad alta velocità senza anticipare il motore.* Togliere l'anticipo soltanto quando camminate a dagio o quando dovete partire. Durante la marcia tenete sempre l'anticipo nella posizione di massimo spostamento. Marciando senza anticipo si provoca un riscaldamento eccessivo del motore ed una resa bassa dello stesso.

2° Dopo aver percorso una strada molto infangata è necessario smontare completamente il carburatore e pulirlo in ogni sua parte. Inoltre pulire accuratamente le alette del cilindro perchè lo strato di fango depositato provoca una diminuzione della superficie di raffreddamento e ciò a danno del motore. Pure accuratamente è necessario pulire le alette del raffreddamento del serbatoio d'olio poste nella parte più bassa del motore stesso perchè l'olio oltre ad avere il compito di lubrificare, ha anche quello molto importante di raffreddare.



