



Vespa G.S.

USO E MANUTENZIONE

Le descrizioni ed illustrazioni fornite nella presente pubblicazione s'intendono non impegnative; la PIAGGIO perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del tipo qui descritto ed illustrato, di apportare in qualunque momento, senza inpegnarsi ad aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, particolari o forniture di accessori, che essa ritenga convenienti per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo o commerciale

AVVERTENZE

Per conservare la Vostra **Vespa G. S.** in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, rivolgetevi per le riparazioni esclusivamente agli Agenti ed alle Stazioni di Servizio autorizzate. Esigete per le riparazioni soltanto ricambi originali **Piaggio**. Si raccomanda l'uso di miscela carburante composta di benzina normale di 1^a qualità ed olio della marca, della graduazione e nella quantità prescritta su questo opuscolo a pag. 19.

INDICE DEI PRINCIPALI ARGOMENTI

Presentazione	pag. 3	Impianto elettrico	pag. 14
Schema comandi	» 5	Accessori	» 18
Dati d'identificazione	» 6	Norme per l'uso	» 19
Prestazioni e caratt. principali	» 8	Manutenzione	» 26
Motore: descrizione	» 8	Tabella della lubrificazione	» 30
Telaio: descrizione	» 10	Ricerca guasti e irregolarità	» 33

www.piaggio.it

PRESENTAZIONE

La **PIAGGIO**, La ringrazia di avere prescelto questo brillante tipo di Vespa di nuova creazione, sicura che La soddisferà pienamente.

Ella potrà infatti apprezzare della Vespa G. S. le eccezionali qualità sia agli effetti sportivi che turistici (alta velocità, ripresa immediata, ottime sospensioni e tenuta di strada, silenziosità, eleganza, ecc).

Percorsi lunghi e tormentati non La affaticheranno e guidando la Vespa G. S. Ella rileverà subito le sue eccellenti prestazioni e soprattutto la sua elevata velocità media.

La lettura di questa breve pubblicazione nella quale sono riportate le semplici norme per l'uso e la manutenzione del veicolo, Le permetterà di meglio conoscere la Sua Vespa G. S. e di usarla nella maniera più appropriata.

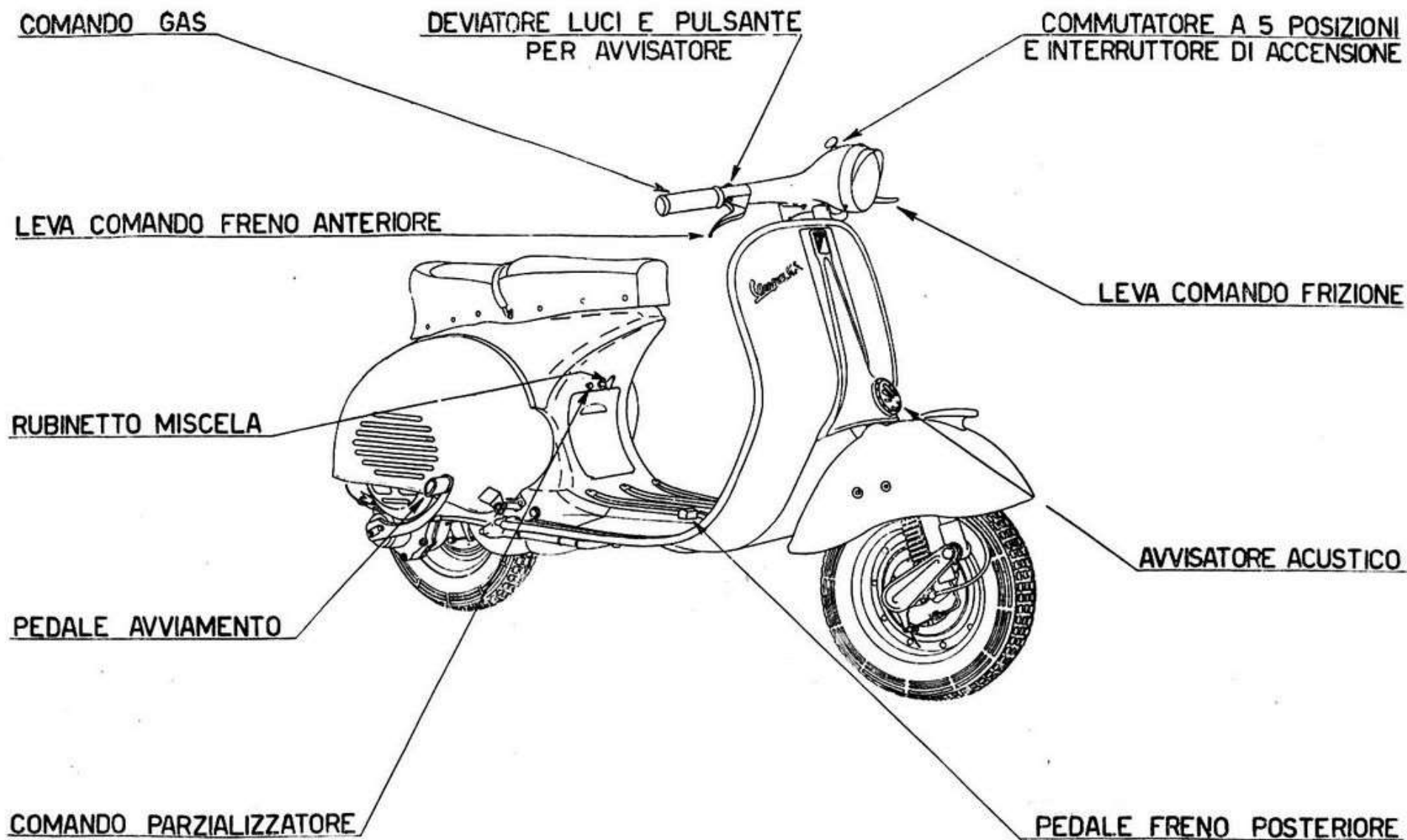


Fig. 2 - Comandi della moto

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Sul motore e sul telaio di ogni Vespa, nelle posizioni indicate nelle fig. 3 e 4, sono stampigliate le rispettive matricole per l'identificazione, costituite da un prefisso e da un numero. I prefissi ed i numeri suddetti servono ad

individuare la Vespa agli effetti di Legge e sono riportati sul certificato di origine, sulla busta di collaudo e sul libretto di circolazione della Vespa stessa. Essi devono essere sempre indicati nelle richieste di parti di ricambio.

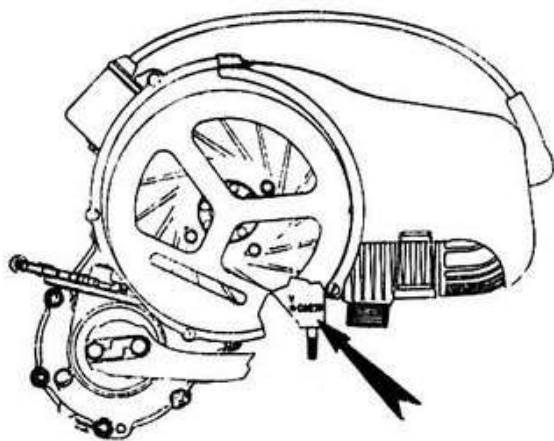


Fig. 3 - Stampigliatura sul motore

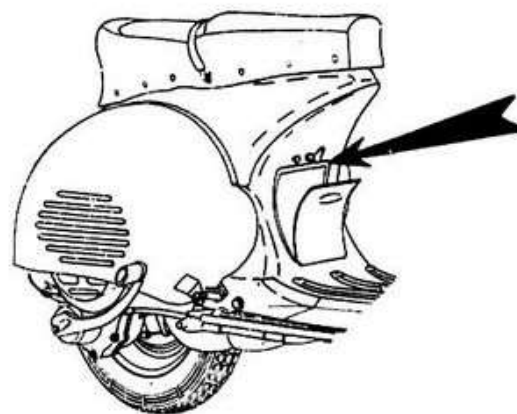
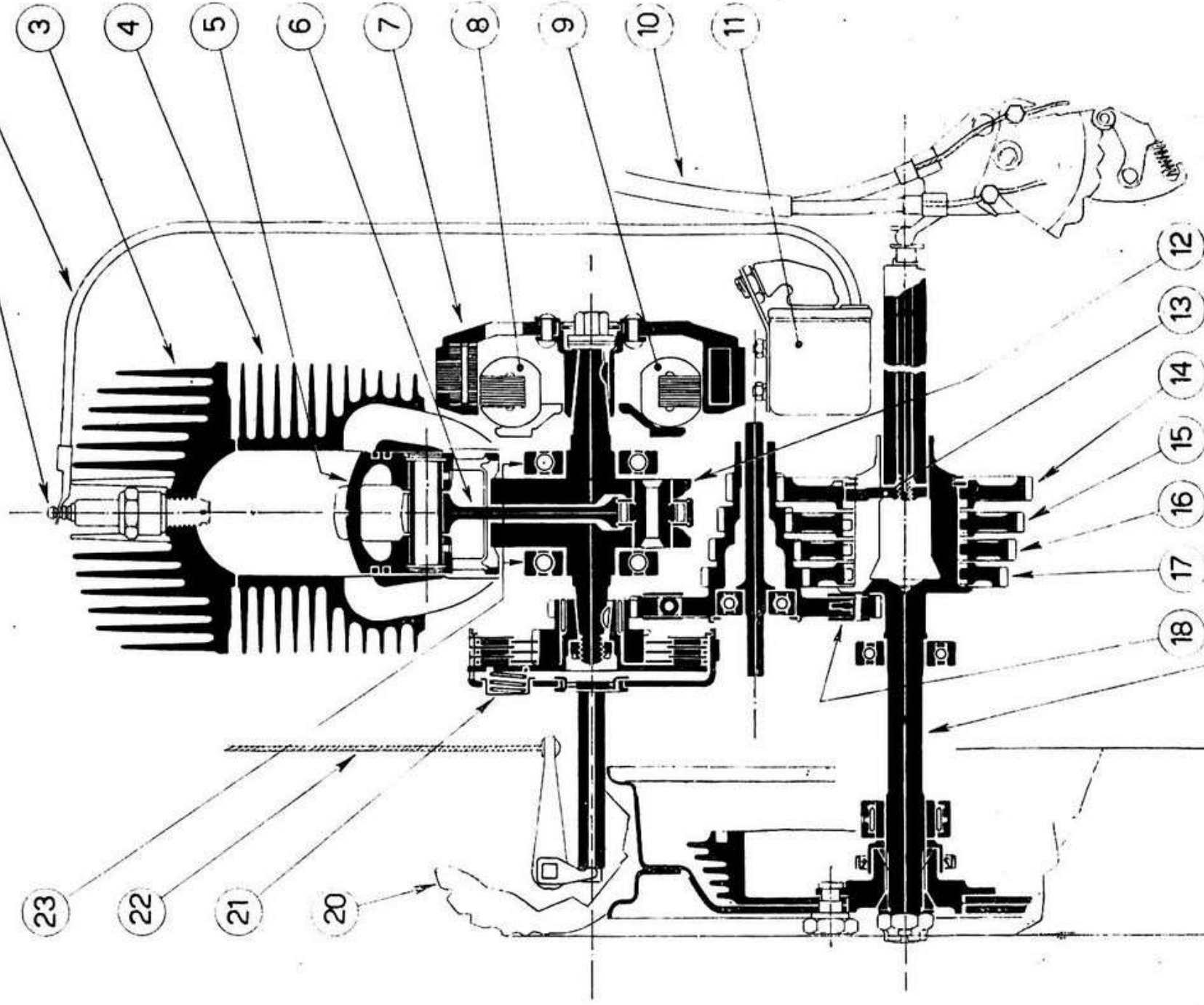


Fig. 4 - Stampigliatura sul telaio

Fig. 5 - Schema del motore

1. Candela - 2. Cavo alta tensione - 3. Testa del cilindro - 4. Cilindro - 5. Pistone - 6. Biella - 7. Volano magnetico - 8. Bobina interna per alimentazione bobina A.T. - 9. Bobina B.T. - 10. Cavi comando cambio



11. Bobina alta tensione - 12. Albero motore - 13. Crociera
14. ingr. 1.a vel. - 15. ingr. 2.a vel. - 16. ingr. 3.a vel. -
17. ingr. 4.a vel. - 18. ingr. elastico - 19. Albero ingr.
cambio - 20. Ruota motrice - 21. Frizione - 22. Cavo
comando frizione - 23. Cuscinetti albero motore.

P R E S T A Z I O N I

Consumo a velocità economica :
lt. 3 ogni 100 Km.

Velocità max (norme CUNA) 100 Km/h

Portata Pilota e passeggero

Autonomia 310 Km.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Interasse ruote 1180 mm.

Larghezza max sul manubrio 700 mm.

Lunghezza max 1700 mm.

Altezza max 1050 mm.

Altezza minima pedana 220 mm.

Raggio di volta 1400 mm.

Peso totale (a vuoto) 104 Kg.

M O T O R E

Ciclo: A due tempi con distribuzione a luci incrociate,

N° . Cilindri : 1, orizzontale

Alesaggio : mm. 57

Corsa : mm. 57

Cilindrata : cm.³ 145,6

Rapporto di compressione 1/6,7

Accensione: a batteria; interruttore d'accensione comandato mediante chiave sul commutatore posto sopra il proiettore.

Candela tipo Marelli CW 240 B.

Anticipo accens.: $31^{\circ} \pm 1^{\circ}$ prima del PMS.

www.rivv.it

Lubrificazione: eseguita dall'olio della miscela per gli accoppiamenti pistone-cilindro e per spinotto - biella - albero motore - cuscinetti di banco.

Frizione e organi del cambio lavorano in bagno d'olio.

Alimentazione: a gravità con miscela benzina - olio.

Carburatore a vaschetta. Serbatoio di capacità 9,5 lt. e dispositivo di riserva. Rubinetto a 3 vie (chiuso, aperto e riserva) e decantatore della miscela.

Raffreddamento: realizzato a qualsiasi velocità da un ventilatore centrifugo.

Trasmissione: il motore è collegato al braccio oscillante della sospensione posteriore e comanda direttamente la ruota attraverso frizione, ingranaggio elastico,

ingranaggi del cambio.

Frizione: a dischi multipli in acciaio con tasselli di sughero.

Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile.

Cambio: a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa.

Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio.

Rapporto di trasmissione motore-ruota

1 ^a velocità	1 : 14,72
2 ^a velocità	1 : 10,28
3 ^a velocità	1 : 7,61
4 ^a velocità	1 : 5,84

Avviamento: a pedale con leva sul

la destra della moto.

Marmitta di scarico: del tipo combinato ad espansione e ad assorbimento.

Presa d'aria: con ampio condotto di aspirazione e polmone di silenziamento. Filtro inumidito dalla miscela.

Avvertenza: si raccomanda di non manomettere o alterare la marmitta di scarico e la presa d'aria ma di mantenerle in perfetta efficienza: ciò allo scopo di evitare una inutile e dannosa rumorosità e per non incorrere nelle sanzioni previste dalla Legge.

T E L A I O

Carrozzeria portante: a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata.

Manubrio: fuso in lega leggera, con proiettore e contachilometri installati in esso. Le trasmissioni dei comandi facenti capo al manubrio e i cavetti dell'impianto d'illuminazione non sono

visibili all'esterno, essendo sistemati entro il corpo del manubrio stesso.

Sterzo, sospensioni e ruote: il manubrio è collegato con sistema a morsetto al tubo sterzo sul quale è fulcrato il mozzetto oscillante porta-ruota anteriore. La sospensione anteriore è realizzata mediante molla conica elicoidale ed

ammortizzatore idraulico a doppio effetto.

La sospensione posteriore, a braccio oscillante porta motore e ruota, è munita di molla biconica elicoidale a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto coassiale.

Le ruote, intercambiabili, hanno cerchi stampati in lamiera di acciaio di $\varnothing 10''$, sui quali sono montati pneumatici 3,50 - 10''.

Sella : di speciale forma allungata, consente al guidatore di assumere la posizione distesa di minore resistenza ed è pure atta ad accogliere comodamente il secondo passeggero. È di grande confortevolezza, essendo imbottita in

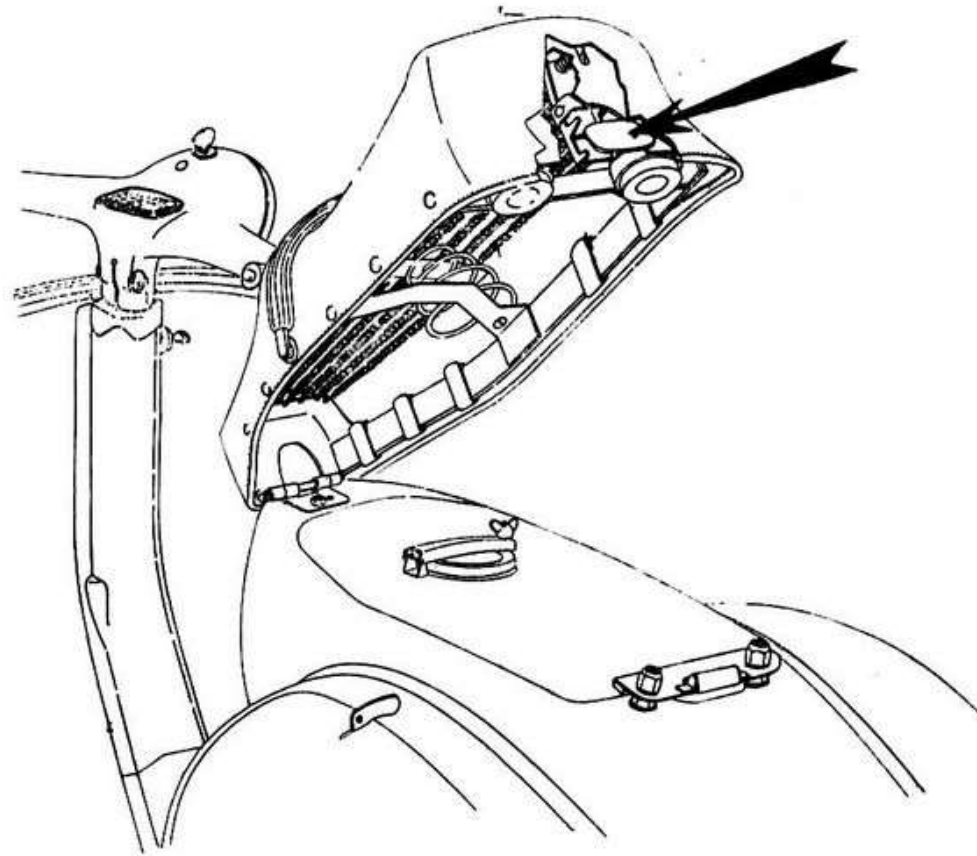


Fig. 6 - Ribaltamento sella per accedere al serbatoio

gomma piuma integrata da speciali molle. Può essere ribaltata in avanti per accedere al tappo del serbatoio miscela (vedi fig. 6).

Freni: ad espansione con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile con pedale disposto sulla pedana destra.

Tamburi alettati in lega leggera.

Cavalletto sostegno moto: a 2 zampe, applicato sotto la pedana. Due molle di richiamo tengono il cavalletto ade-

rente alla pedana durante la marcia, impedendone le vibrazioni.

Antifurto: sul telaio, in prossimità del manubrio, vi è una serratura antifurto. Per bloccare, la moto occorre girare la chiave e far ruotare il manubrio tutto verso sinistra fino allo scatto. Per sbloccare girare la chiave in senso inverso e raddrizzare il manubrio (vedi fig. 7).

Ricordare che la serratura antifurto non deve essere mai lubrificata, neppure in caso di difettoso funzionamento. Inoltre evitare assolutamente di avviare la moto se la chiave non è nella serratura e non vi rimane impegnata.

Tachimetro contachilometri: è applicato al centro del manubrio (ved. fig. 7). La presa del movimento avviene sull'asse della ruota anteriore mediante una trasmissione completamente interna.

Il quadrante del contachilometri durante la marcia nelle ore notturne è illuminato da apposita lampada.

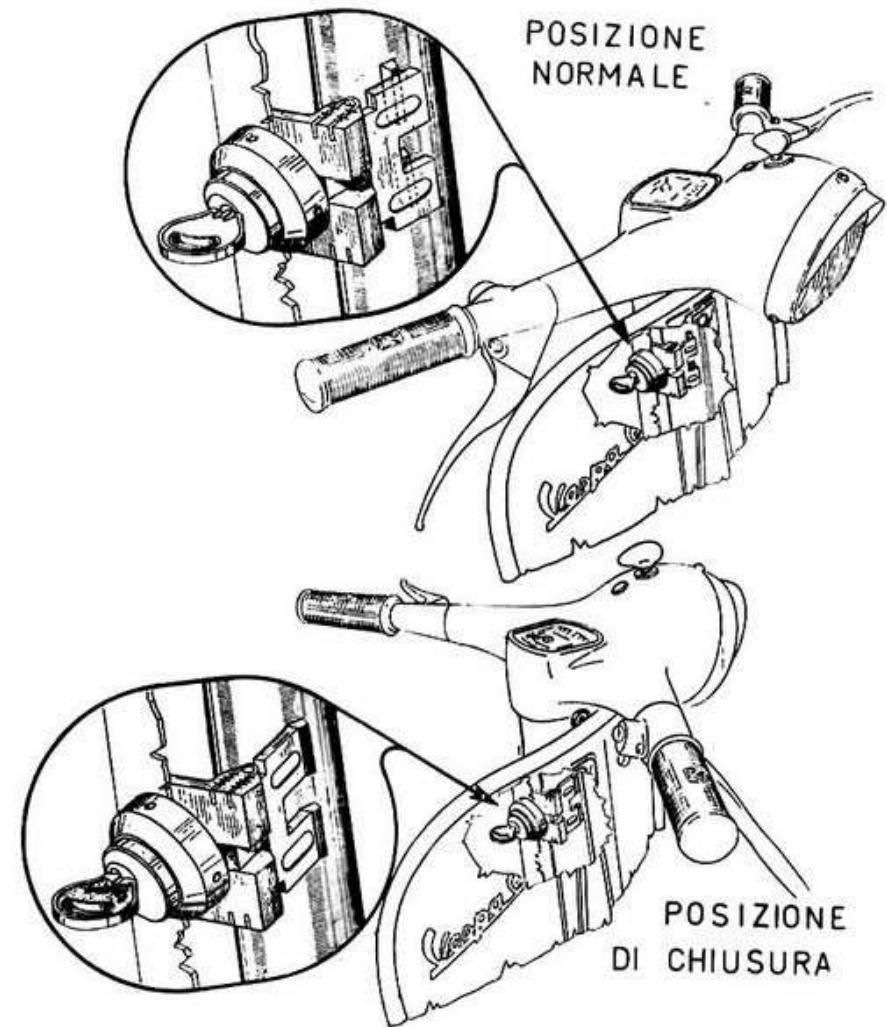


Fig. 7 - Serratura antifurto

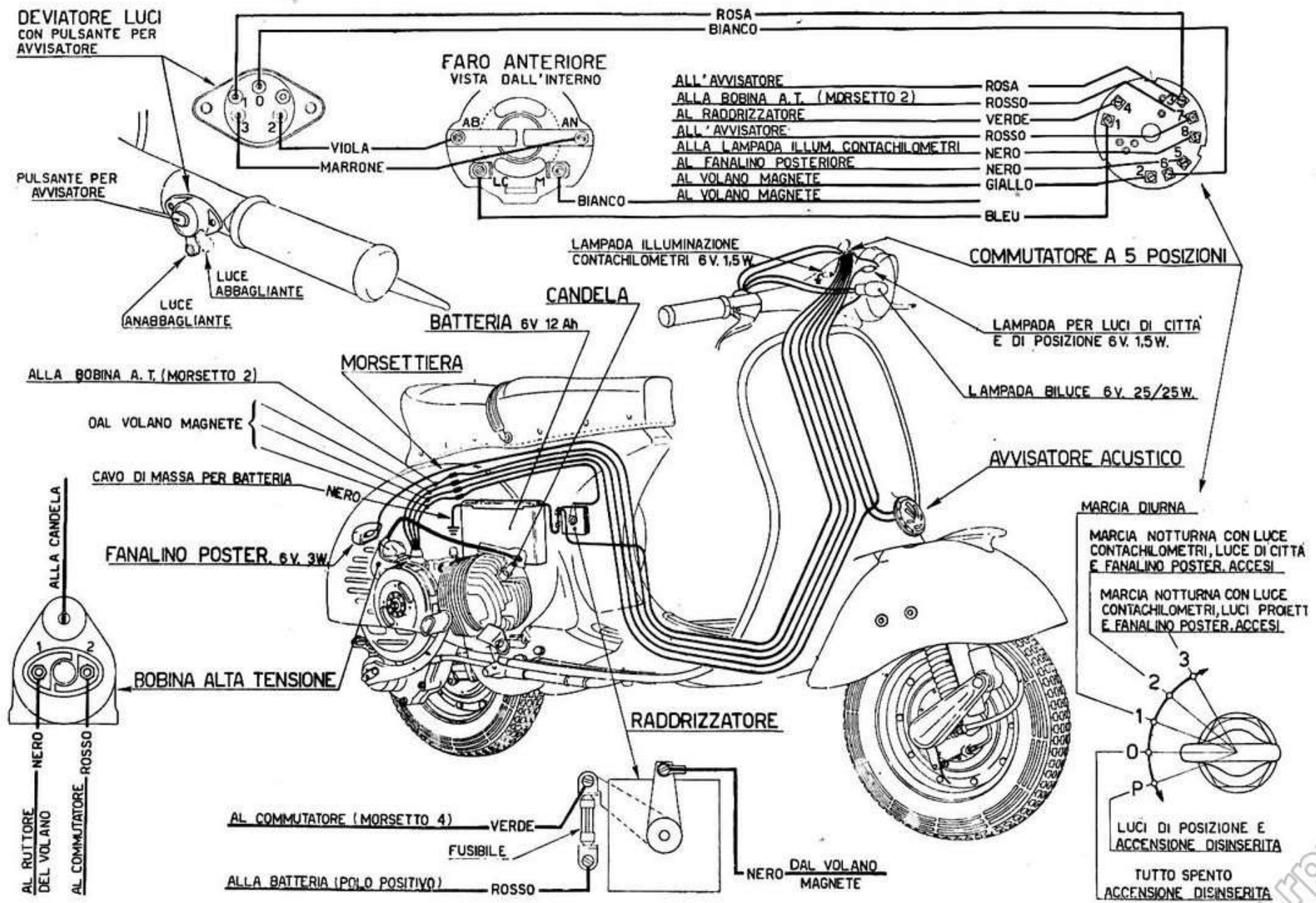


Fig. 8 - Schema impianto elettrico

IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE E SEGNALAZIONE

L'energia elettrica per i dispositivi dell'impianto di illuminazione e segnalazione è fornita in c.a. e in c.c. come segue (fig. 8):

— Sono alimentati in c.a., direttamente dal volano magnete a 6 poli (tensione nominale d'impianto 6 V) le luci abb. e anabb., e la luce rossa posteriore.

— Sono alimentate in c.c., da una batteria 6 V - 12 Ah, caricata dal volano magnete a mezzo di apposito raddrizzatore metallico, le luci di posizione ant. e post. e l'avvisatore acustico.

— Per l'illuminazione del contachilo-

metri è prevista un'apposita lampada 6 V - 1,5 W che può essere alimentata in c.a. e in c.c.

Il proiettore anteriore, \varnothing 115, incorporato nel manubrio, è munito di lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e di lampada da 1,5 W (luce di città e di posizione).

Il fanalino posteriore, munito di trasparente rosso, che funge anche da catarifrangente, è dotato di una lampada da 3 W (per la luce rossa post., luce di posizione e luce targa).

In corrispondenza del proiettore è installato il commutatore principale, sul quale deve essere inserita (nella posizione 0, spingendola a fondo) l'apposita chiave; questa può essere ruotata

nelle posizioni sottoindicate, alle quali corrispondono i comandi seguenti (ved. fig. 8):

- P) - Luci di posizione accese. Accensione disinserita;
- 0) - Tutto spento. Accensione disinserita
- 1) - Marcia diurna.
- 2) - Marcia notturna con luce di città, fanalino posteriore e luce illuminazione contachilometri accesi.
- 3) - Marcia notturna con luci proiettore, fanalino posteriore e luce illuminazione contachilometri accesi.

Sulla destra del manubrio è installato il deviatore di comando luci abbagliante e anabbagliante, che porta anche il pulsante per l'avvisatore acustico.

REGOLAZIONE PROIETTORE

L'orientamento corretto del proiettore può ottenersi eseguendo la regolazione sui piani orizzontale e verticale (agire sulle viti « V » fig. 9 e spostare il proiettore).

Prima di orientare il proiettore, controllare che i pneumatici anter. e poster. siano gonfiati rispettivamente a 1,2 e 2,5 Kg/cm^q; quindi disporre la Vespa in piano, di fronte ad uno schermo bianco come in fig. 9.

Avviato il motore, bloccare la manopola comando gas a circa 1/3 della sua corsa e accendere la luce « abbagliante »: con due persone a bordo, agire sul dispositivo di regolazione e orientare il proiettore fino a far coincidere il centro del fascio luminoso col

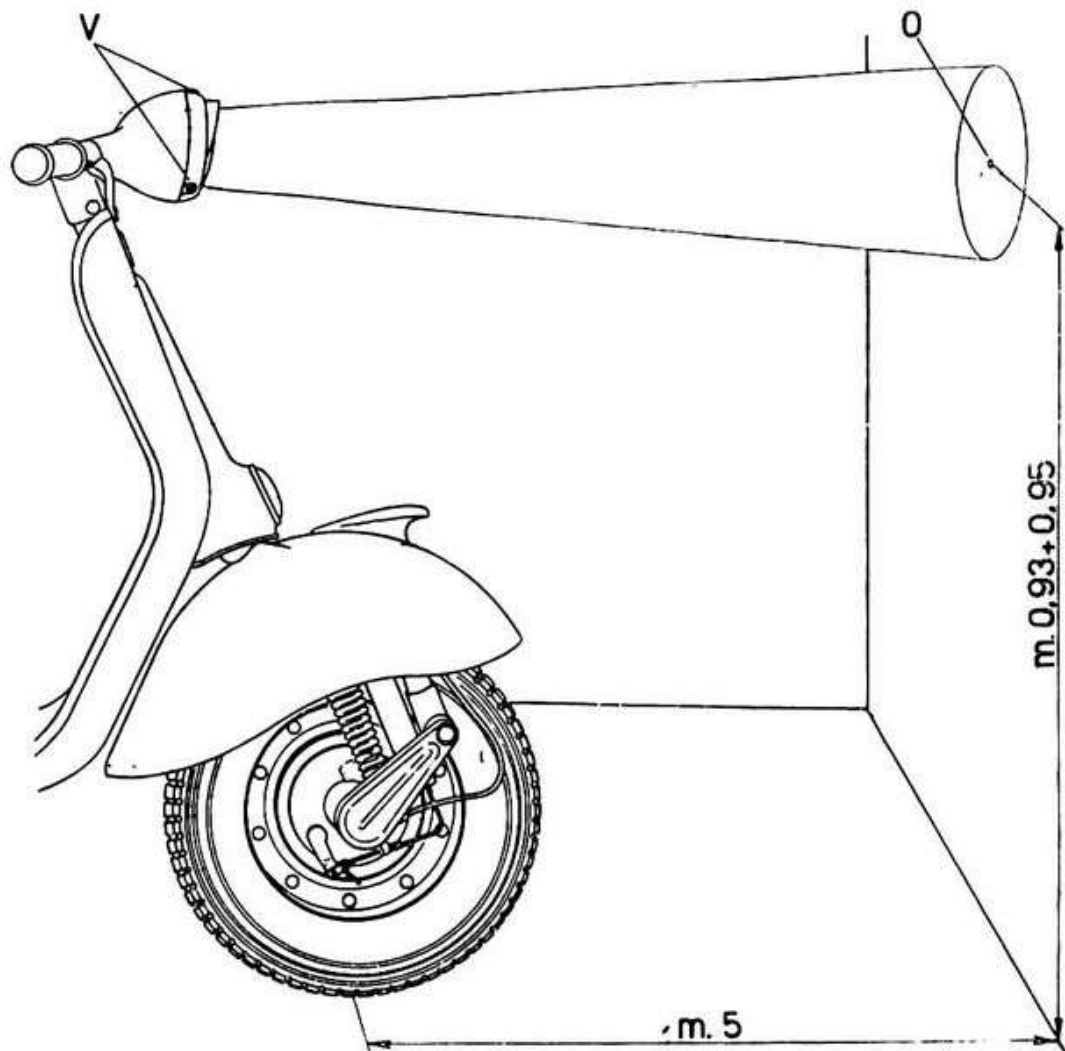


Fig. 9 - Schema orientamento proiettore

punto «0» dello schermo.

L'operazione suddetta può effettuarsi anche con il solo pilota a bordo in tal caso però, se il veicolo venisse impiegato con 2 persone, sarebbe necessario ricontrollare l'orientamento.

ATTREZZI DI CORREDO

Chiavi: 2 chiavi doppie a tubo rispettivamente di apertura mm. 11-14 e 21-22.
1 leva per chiavi a tubo.

1 chiave piatta doppia (mm. 11 - 14)
e 3 chiavi piatte semplici (mm. 7, 8, 10).

Cacciavite: n. 1.

Gli attrezzi di corredo sono contenuti in una borsa in tela che è sistemata, unitamente al presente libretto, alla busta di collaudo e al libretto dei buoni di assistenza gratuita, nella sacca porta attrezzi, sul lato sinistro della moto. La sacca è munita di serratura antifurto.

A C C E S S O R I

La **Vespa G. S.** può essere fornita a richiesta di (fig. 10):

Ruota di scorta con supporto: il supporto della ruota, mediante interposizione di apposita guarnizione, è fissabile al telaio della moto su due fori previsti nella trave centrale del telaio stesso. Esso è di notevole robustezza e semplicità e mantiene la ruota in posizione facilmente accessibile ed estetica.

Serbatoio supplementare: il serbatoio supplementare della capacità di lt. 5,2 è sistemabile nella concavità della ruota di scorta (vedi fig. 10).

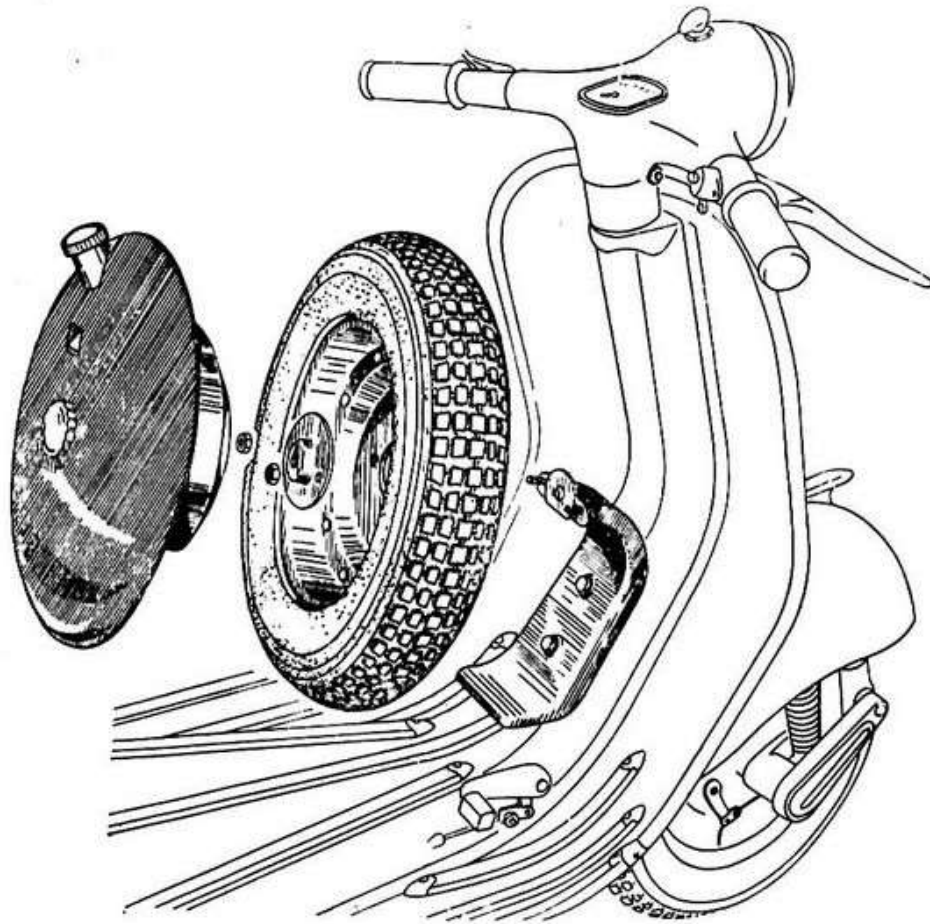


Fig. 10 - Applicazione ruota di scorta e serbatoio supplem.

N O R M E P E R L ' U S O

Rodaggio : durante il periodo di rodaggio (3000 Km.). osservare le seguenti prescrizioni:

Km. percorsi	1 ^a Vel.	2 ^a Vel.	3 ^a Vel.	4 ^a Vel.
	Km/h max			
Fino a 2000 Km.	25	40	55	70
Da 2000 a 3000 Km.				80

Non mantenere le suddette velocità max consentite per lunghi periodi di tempo.

In salita, oltre a non superare le suddette velocità max, non si deve viaggiare con piena apertura di gas.

— Dopo i primi 1000 Km. effettuare la sostituzione dell'olio del cambio e controllare che non si abbiano allentamenti dei dadi e dei bulloni.

Miscela da usare : la miscela benzina-olio da usare durante e dopo rodaggio deve essere composta di 65 cc. di olio Essolube 30 per 1 lt. di benzina, ovvero miscela Esso MIX, al 6%.

Avvertenza : Si raccomanda di usare buona benzina normale per auto e di curare la perfetta miscelazione con l'olio. Tenere sempre pulito lo sfiato del tappo serbatoio miscela.

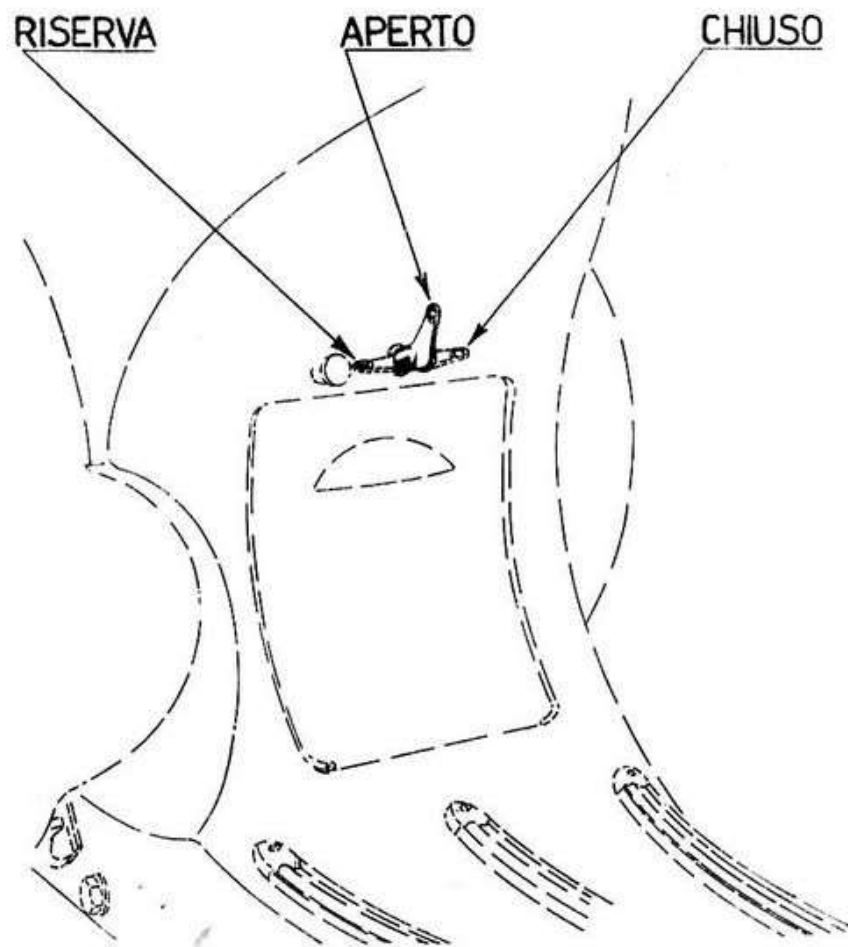


Fig. 11 - Posizioni del rubinetto miscela

Avviamento. Per avviare il motore inserire la chiavetta nel commutatore, ruotandola nella posizione di marcia (ved. fig. 8).

Aprire il rubinetto della miscela (le 3 posizioni «aperto, chiuso, riserva» sono indicate in fig. 11), porre il cambio in posizione di folle (vedi fig. 12), tenere la manopola di comando gas al minimo ed agire sul pedale della messa in moto.

A motore freddo tirare il comando del parzializzatore aria (fig. 2) avendo l'avvertenza di riportarlo in posizione normale ad avviamento avvenuto.

In caso di difficoltà dovute alla batteria scarica, disinserire questa dall'impianto elettrico, cioè slacciare il cavo di massa (nero) della batteria stessa.

Tale procedimento deve essere seguito solo eccezionalmente e durante la marcia la velocità non deve superare; 60 Km/h; in ogni modo il Cliente dovrà subito recarsi presso una Agenzia per far controllare l'impianto.

Anzichè seguire il procedimento suddetto, si può tentare la «manovra a spinta» (ingranare la 2^a, agire sulla frizione, spingere la moto e prendere una certa velocità; quindi lasciare la leva della frizione e riagire su di essa appena il motore è avviato).

Con la manovra a spinta si può avviare il motore pure nel caso di carburatore ingolfato; tuttavia in questo caso si può anche procedere come segue: chiudere il rubinetto miscela, togliere ed asciugare la candela, e far compiere al motore alcuni giri azionan-

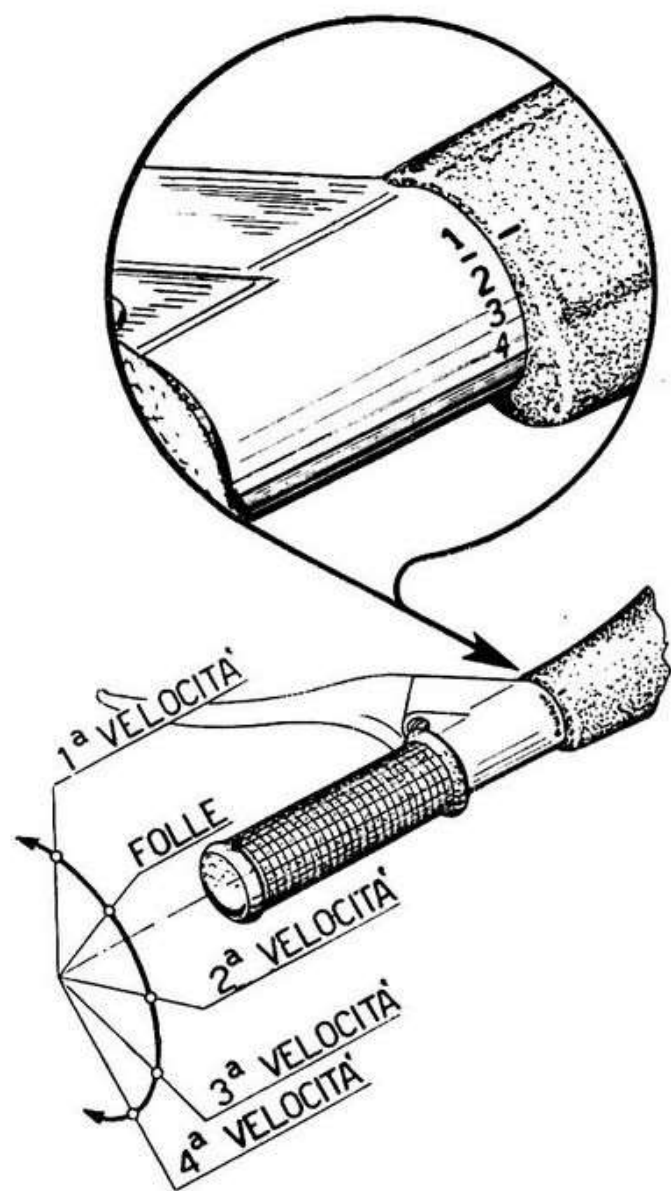


Fig. 12 - Comando del cambio

do la leva di avviamento; dopo di ciò, rimontare la candela ed avviare il motore al procedimento normale.

AVVERTENZA: Per evitare che la batteria si scarichi a motore fermo, non lasciare mai la chiave del commutatore inserita nelle posizioni di marcia.

Partenza. Tenendo il motore al minimo, tirare la leva di comando frizione e ruotare la manopola sinistra in modo che la lineetta su di essa incisa venga ad indicare la 1^a marcia (vedi fig. 12). Eseguire ora simultaneamente queste due operazioni: lasciare con dolcezza la leva della frizione e ruotare la manopola destra (comando gas), avviando così la macchina.

Cambio marce. Avendo raggiunto in 1^a marcia una conveniente velocità, togliere repentinamente gas, tirare la leva della frizione e ruotare rapidamente la manopola sinistra sulla posizione di 2^a marcia, quindi lasciare la leva della frizione e ridare immediatamente gas. Procedere analogamente per innestare la 3^a e la 4^a marcia. Per passare da una marcia a quella immediatamente inferiore, si segua un analogo procedimento.

Qualora l'utente debba ridurre la velocità, non esiti a passare alla marcia inferiore. Vedere lo schema del cambio in fig. 13.

Avvertenze. Non ruotare la manopola comando cambio a motore spento.

Appena vengono riscontrate irregolarità di funzionamento al comando cambio ed in particolare l'indurimento nella manovra, consigliamo l'utente a rivolgersi, per la registrazione e la messa a punto, ad una Filiale o ad un'Officina autorizzata.

Pneumatici. Essendo le ruote intercambiabili, esse possono venire montate sia anteriormente che posteriormente, beninteso variando la pressione come di seguito indicato.

In caso di guasto ad un pneumatico, occorre smontare la ruota dalla moto svitando e togliendo i quattro dadi che la fissano al tamburo del freno e spostandola lateralmente affinché esca dai

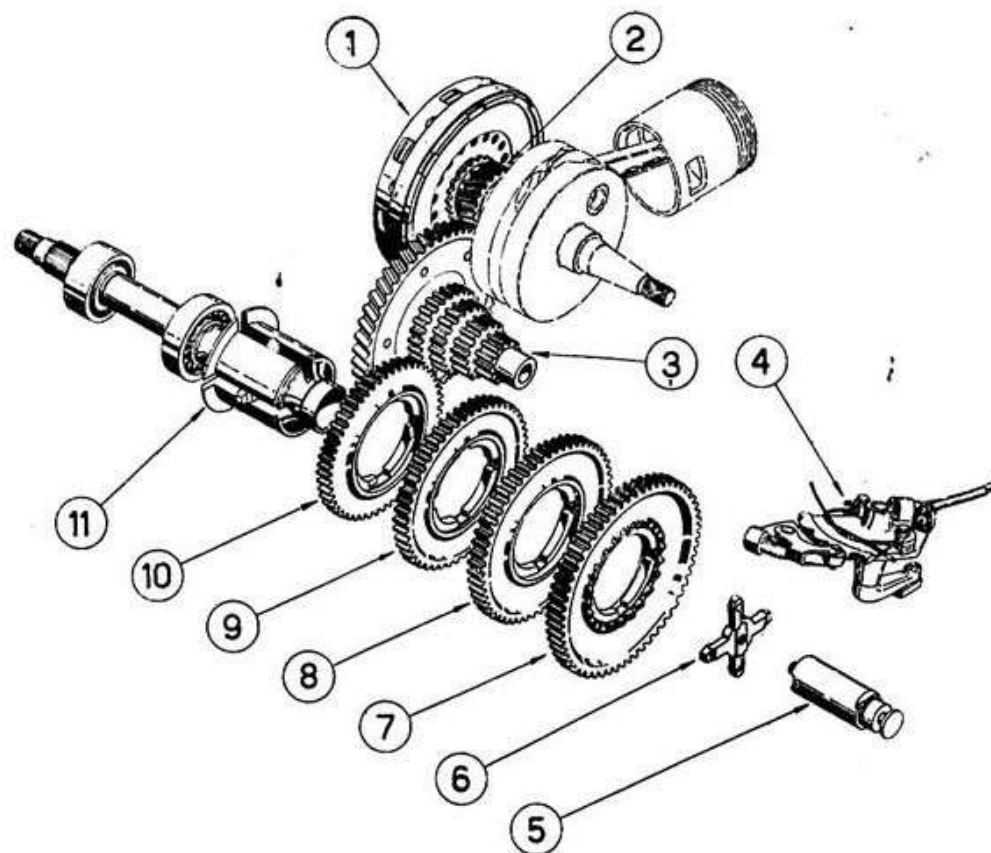


Fig. 13 - Schema del cambio

1. Frizione - 2. Ingranaggio di rinvio - 3. Ingranaggio multiplo parastrappi - 4. Settore comando cambio - 5. Stelo della crociera - 6. Crociera - 7. Ingranaggio 1.a velocità - 8. Ingranaggio 2.a velocità - 9. Ingranaggio 3.a velocità - 10. Ingranaggio 4.a velocità - 11. Albero porta ingranaggi e ruota.

4 prigionieri; provvedere quindi alla sua riparazione o alla sua sostituzione con la ruota di scorta.

Avvertenza. Al rimontaggio della ruota bloccare alternativamente (in diagonale) e progressivamente i quattro dadi. Curare che le rondelle elastiche siano al loro posto.

Per liberare il pneumatico occorre anzitutto sgonfiarlo; quindi svitare i dieci dadi che uniscono il cerchione con l'anello di chiusura, toglierli unitamente alle relative rondelle e separare questi ultimi (vedi fig. 14).

La pressione deve essere tenuta a 1,75 Kg/cmq. per la gomma posteriore e 1,2 Kg/cmq. per quella anteriore.

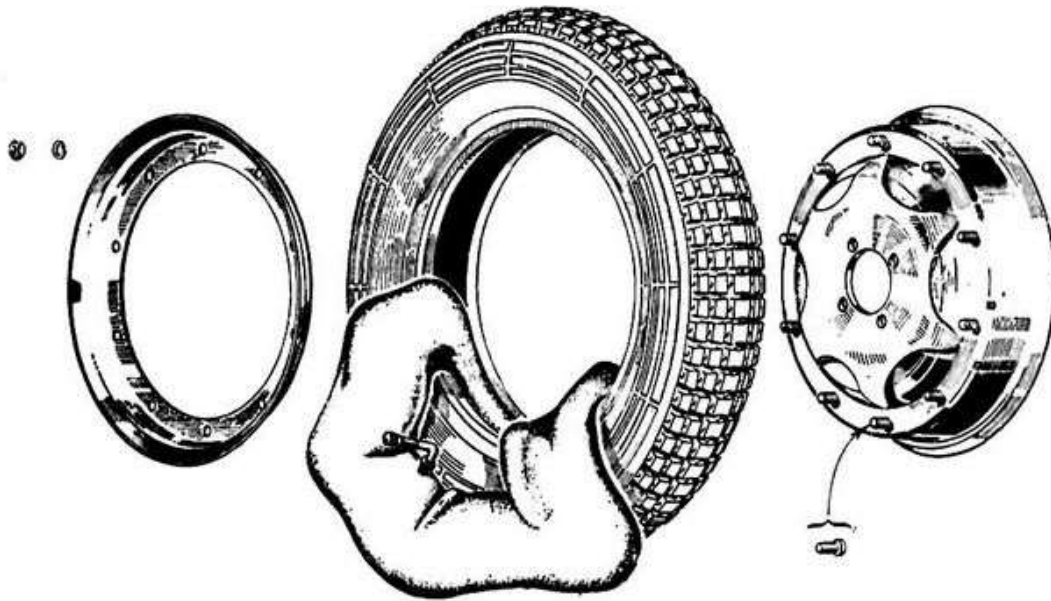


Fig. 14 - Smontaggio pneumatico

Qualora la moto venga impiegata per trasporto di due persone aumentare la pressione della gomma posteriore a 2,5 Kg/cmq.

Arresto del motore. Ruotare la chiave del commutatore nella posizione 0. Rimane nel cilindro miscela carburata che facilita il successivo avviamento.

Registrazione dei freni. Per ottenere un buon funzionamento dei freni occorre che:

- la ruota giri liberamente quando il pedale o la leva di comando sono in posizione di riposo.
- l'azione frenante inizi appena si agisce sul rispettivo comando.

Queste condizioni si raggiungono regolando i comandi mediante gli appositi

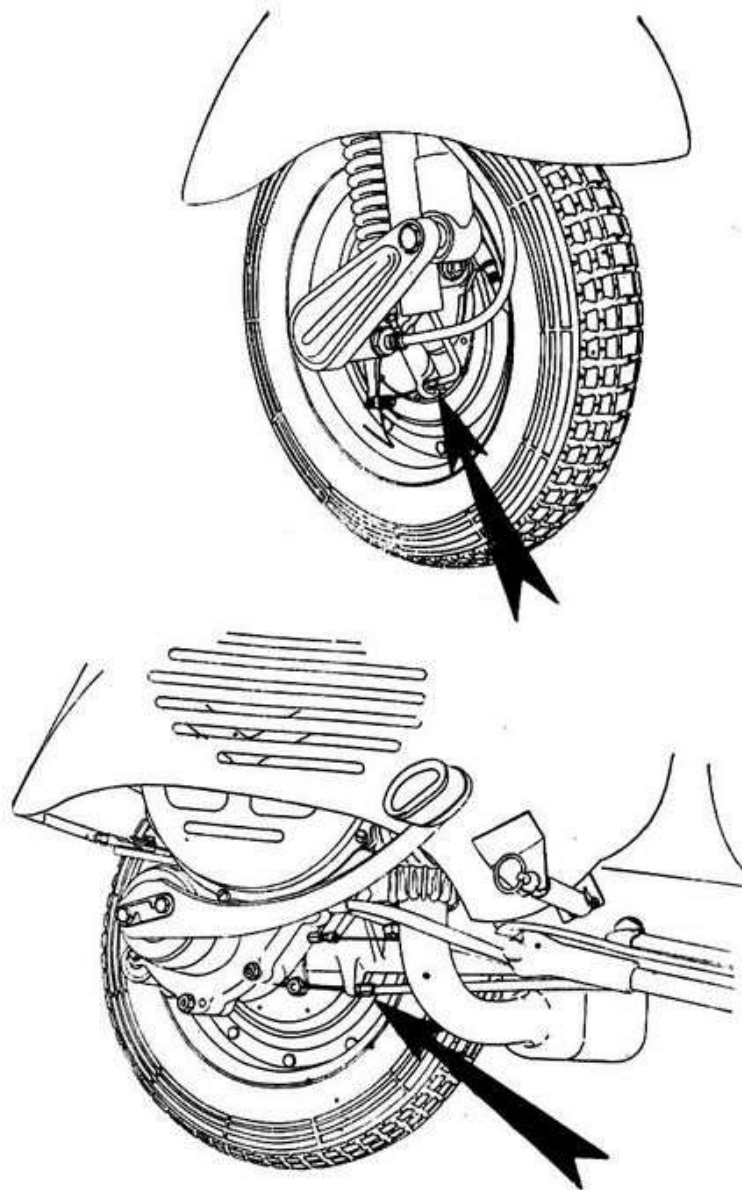


Fig. 15 - Registrazione freni

registri indicati con freccia alla fig. 15. **Registrazione minimo.** È eseguibile avvitando e svitando il registro sul co-

perchio del corpo del carburatore. Per aumentare il regime del minimo occorre svitare, per diminuirlo occorre avvitare.

MANUTENZIONE

Pulizia della moto. Per la pulizia esterna del motore è bene servirsi di petrolio, di pennello e stracci puliti per asciugare.

Tutte le parti verniciate vanno invece lavate con acqua, usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare. È dannoso per la vernice usare petrolio: ciò la rende opaca e la deteriora.

Qualora si debba pulire la parabola riflettente del faro adoperare un soffio di aria oppure un piumino molto morbido. Evitare la strofinatura con panno

e porre attenzione di non toccare con le dita la superficie.

Prima di mettere in servizio la moto verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio svitando il tappo portante la dicitura «OLIO». Il livello dell'olio a moto dritta deve sfiorare il foro (vedi fig. 16). Inoltre porre la massima attenzione che la batteria abbia gli attacchi contraddistinti coi segni + (positivo) e - (negativo) collegati con i cavetti rispettivamente di colore rosso e nero.

L'errato collegamento rende rapidamente inefficiente il raddrizzatore, danneggiando irreparabilmente la batteria.

Curare che i tappi siano bene avvitati e che non cadano corpi estranei nelle celle.

Dopo i primi 1000 km.:

Sostituire l'olio del cambio. L'operazione deve essere eseguita a motore caldo. Prima di introdurre il quantitativo di olio nuovo, circa 140 g. (fino a sfiorare il foro di carico), immettere un pò di olio fresco, far girare il motore per alcuni secondi e vuotare nuovamente il carter attraverso il foro di scarico (fig. 16).

Ogni 2000 km.:

1) - Smontare il filtro aria e pulirlo agitan-

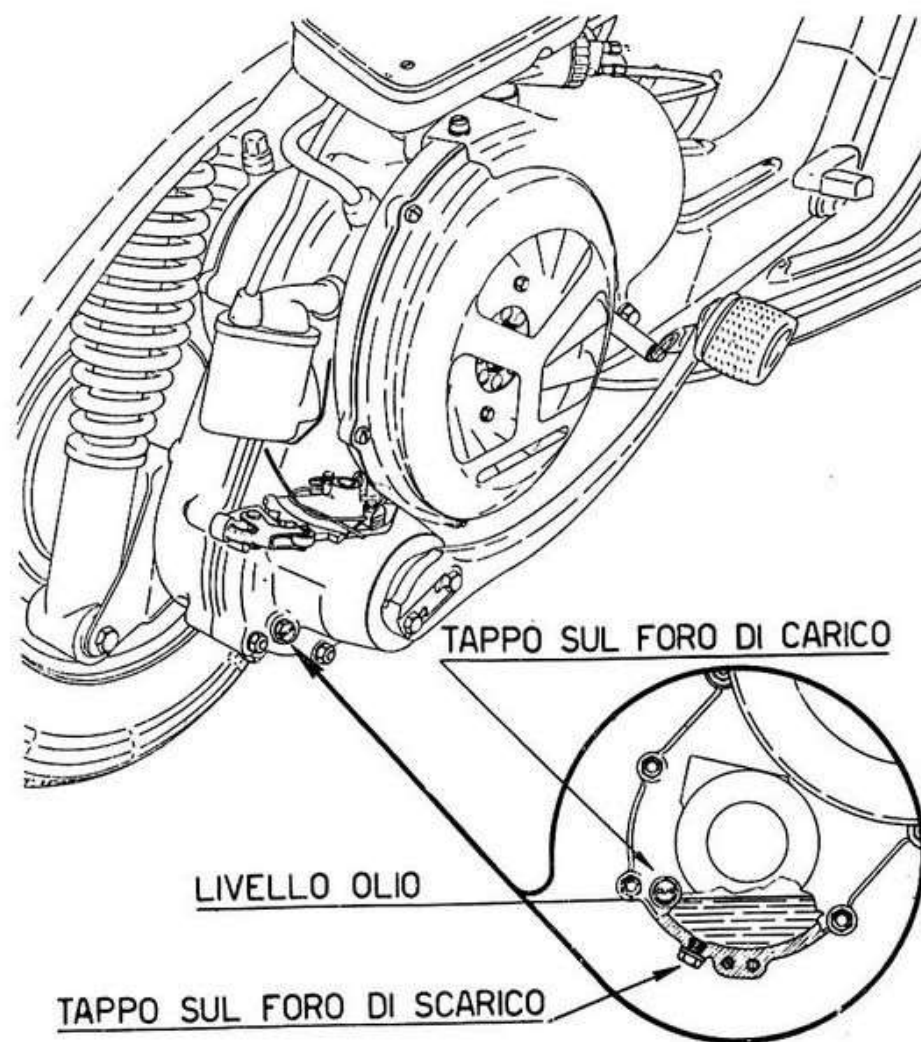


Fig. 16 - Livello olio nel carter

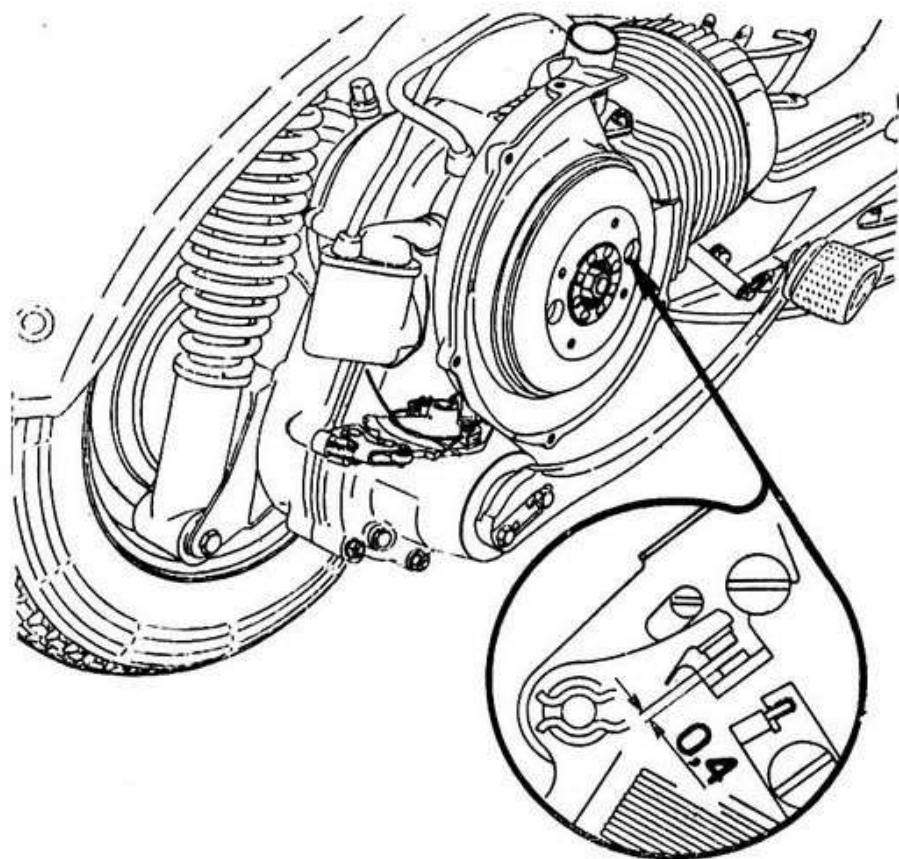


Fig. 17 - Registrazione puntine del ruttore

dolo in bagno di benzina-olio al 30%.

2) - Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio.

3) - Pulire e riempire gli ingrassatori del mozzo anteriore.

4) - Ingrassare tutte le levette di comando freno e il settore comando cambio.

5) - Pulire con tela finissima o apposite limette gli elettrodi della candela e registrarli (0,6 mm.). Verificare lo stato dell'isolante della candela: se si riscontrano crepe o rotture sostituire quest'ultima. Usare benzina pura per pulire.

Si consiglia di montare il tipo di candela prescritto dalla Ditta.

Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

N. B. - Consigliamo i Clienti di fare eseguire dalle Stazioni di Servizio l'operazione sottoindicata e quelle al paragrafo seguente.

6) - Registrare (0,4 mm.) e pulire le puntine platinato del volano magnete (vedi fig. 17).

Ogni 3000 km.:

1) - Pulire la marmitta e disincrostare il motore come indicato qui di seguito. Smontare marmitta, cuffia di raffreddamento, testa del cilindro e cilindro. Pulire la testa del pistone dalle incrostazioni e disincrostare le luci del cilindro. Fare attenzione che residui carboniosi non rimangano nell'interno del cilindro. Disincrostare il tubo di scarico della marmitta mediante un filo di ferro ripiegato ad uncino, oppure con un getto

di aria compressa immesso dal bocchettone di fissaggio sul cilindro, previo riscaldamento del terminale stesso. Tenere comunque il tubo di scarico della marmitta rivolto verso il basso.

2) - Lubrificare il feltro strisciante sulla camma del volano magnete.

Ogni 6000 Km.:

Lubrificare l'attacco del contachilometri e la relativa trasmissione.

In caso di inconvenienti agli ammortizzatori si consiglia di rivolgersi alle Stazioni di Servizio.

Manutenzione batteria. Per la manutenzione e la ricarica normale al banco della batteria, seguire le norme riportate sul cartellino di garanzia della medesima tenendo presente che la batteria montata è del tipo al piombo

LUBRIFICAZIONE

GRUPPO DA LUBRIFICARE			LUBRIFICANTI
Ogni 2000 Km.	Ogni 3000 Km.	Ogni 6000 Km.	
Cambio Settore cambio Articolazione levette freno Sospensione anteriore	Cavetti dei comandi Feltro del volante	Trasmissione e rin- vio contachilometri	Essolube 30 Esso Chassis Grease «L» Esso Chassis Grease «L» Esso Bearing Grease Esso Chassis Grease «L» Esso Bearing Grease Esso Bearing Grease
Motore: ad ogni rifornimento (lubrificazione effettuata dalla miscela)			Essolube 30
Ammortizzatori anter. e poster.	} solo in caso di inefficienza		Esso Univis 54

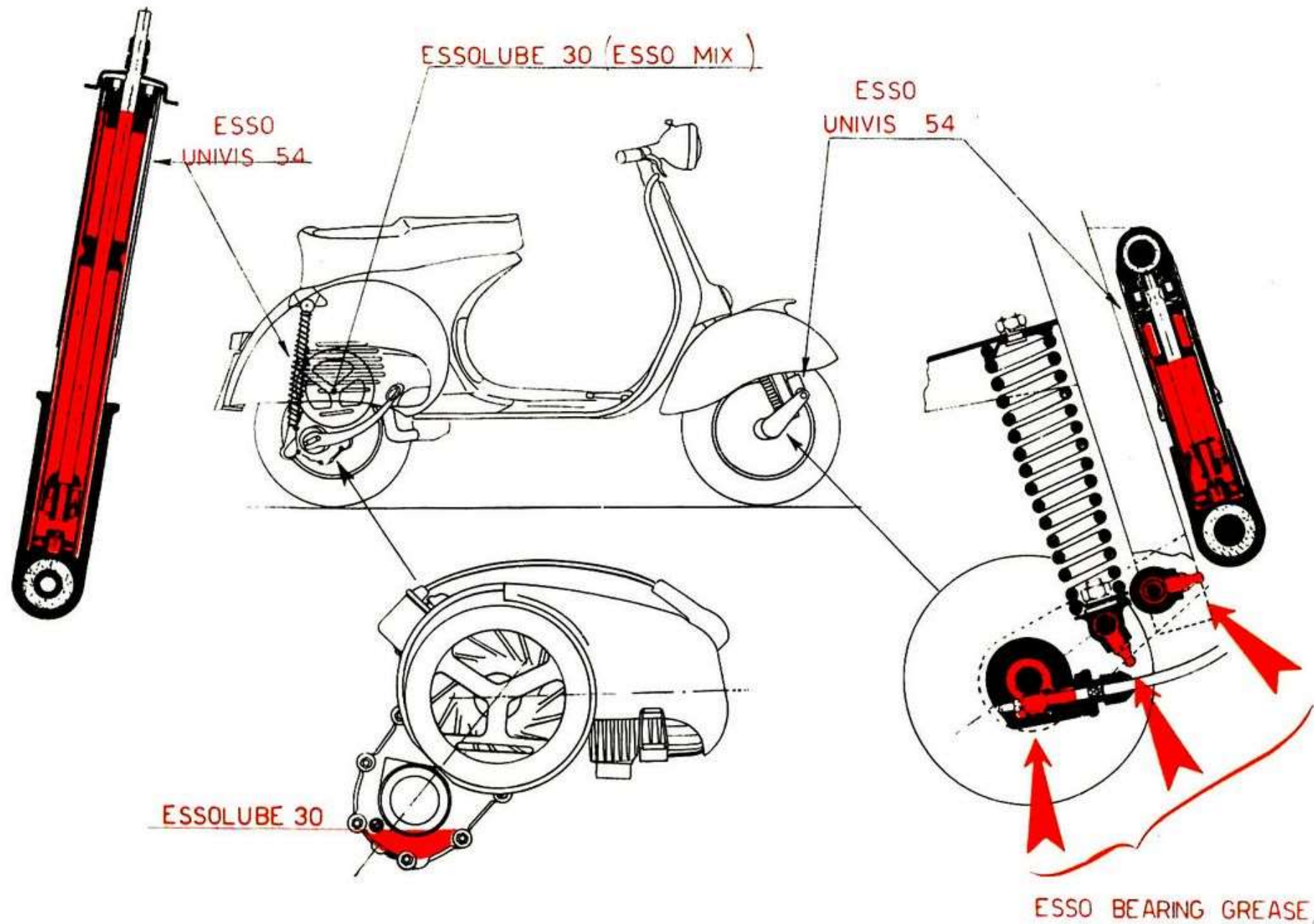


Fig. 18 - Schema della lubrificazione

secca, ossia a differenza dei tipi correnti, non contiene acido libero nel quale sono immerse le piastre.

L'elettrolito impregna una speciale sostanza assorbente che riempie tutto lo spazio disponibile tra le piastre.

Una volta al mese aggiungere acqua distillata fino a che il livello del liquido sia visibile e resti costante; ciò indica che la batteria ha assorbito la quantità necessaria di acqua distillata. Il liquido in eccedenza, dopo aver lasciato la batteria in riposo per 15 minuti, deve essere eliminato aspirandolo con un normale densimetro o rovesciando la batteria.

È consigliabile aggiungere acqua distillata dopo e non prima di un viaggio.

Lunga inattività. Si consiglia di effettuare le seguenti operazioni:

1) - Pulizia generale della moto (vedi pag. 26).

2) - Col motore acceso ed a basso regime, immettere attraverso il diffusore del carburatore (previo smontaggio del depuratore aria), 60 cc. di olio ESSO-LUBE 30.

3) - Sollevare da terra le ruote appoggiando la pedana su due tacchetti di legno in modo che i pneumatici non tocchino terra.

4) - Vuotare del carburante il serbatoio e il carburatore.

5) - Spalmare di grasso antiruggine tutte le parti metalliche non verniciate.

6) - Distaccare i fili che fanno capo alla batteria, pulire gli attacchi ed asciugarli.

RICERCA DEI GUASTI E DELLE IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

Quando la moto presenti irregolarità di funzionamento, occorre eseguire i seguenti controlli e provvedere come a lato indicato.

In caso che, pur avendo attuato i provvedimenti indicati, l'inconveniente persista, consigliamo il cliente a rivolgersi alle officine delle Agenzie di vendita le quali dispongono dell'attrezzatura necessaria per l'appropriata esecuzione di qualsiasi riparazione e messa a punto.

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO</p> <p>1 - Alimentazione</p> <p>Mancanza miscela nel serbatoio Miscela che non arriva al carburatore quando il rubinetto è in posizione di «aperto» oppure «riserva»</p> <p>Filtro sul carburatore Corpo del rubinetto Corpo del carburatore Getto Polverizzatore Tubo fra decantatore e carb. } ostruiti o sporchi</p> <p>Asticina del galleggiante bloccata nella sua sede</p> <p>2 - Carburazione</p> <p>Motore ingolfato</p>	<p>Inserire la riserva. Rifornimento appena possibile</p> <p>a) Svitare e togliere il getto. Dal suo alloggio uscirà miscela se il circuito di alimentazione è efficiente. b) Pulire il getto con aria compressa.</p> <p>Smontare e lavare in benzina. Asciugare con un getto di aria compressa.</p> <p>Disimpegnarla</p> <p>Vedere pag. 21</p>	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>Galleggiante forato Filtro aria otturato o sporco Carburatore montato in posizione errata</p> <p>3 - Accensione</p> <p>Candela sporca</p> <p>Isolante della candela rotto</p> <p>Puntine del ruttore sporche Puntine del ruttore mal registrate Puntine del ruttore consumate o bucherellate Fasatura irregolare</p>	<p>Sostituire * Vedere pag. 27, n. 1 Portare la vaschetta in posizione verticale</p> <p>Distaccare il cavo dalla candela e controllare se, azionando la leva di avviamento, scocca la scintilla fra l'estremità del cavo e la massa. Pulire e registrare la distanza (mm. 0.6) fra gli elettrodi (ved. pag. 28) Sostituire la candela (ved. pag. 28)</p> <p>Pulire con apposite limette o carta abrasiva * Correggere l'intervallo a mm. 0.4 * Sostituire * Correggere *</p>	<p>* Agenzie di vendita</p>
IRREGOLARITÀ VARIE DI FUNZIONAMENTO		
<p>1 - Scarso rendimento</p> <p>Marmitta incrostata Raccordo di ammissione allentato</p> <p>Luce di scarico ostruita da incrostazioni Guarnizione fra cilindro e carter inefficiente</p> <p>2 - Scarsa compressione</p> <p>Candela non bene avvitata sulla testa del cilindro</p>	<p>Pulire (ved. pag. 28) Sostituire la guarnizione fra raccordo e cilindro Serrare i dadi sui prigionieri del cilindro.</p> <p>Disincrostare cilindro, testa e pistone * Sostituire *</p> <p>Stringere con chiave da 21</p>	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
Errato accoppiamento testa-cilindro Fasce elastiche incollate	Piazzare bene la testa sulla sommità del cilindro. Stringere fortemente ed uniformemente i dadi. Pulire le fasce e le gole sul pistone *	
3 - Scoppi allo scarico e nel carburatore Candela incrostata o con elettrodi troppo distanti Formazione di perline sull'isolante Pre-accensione Vite di fermo del condensatore allentata } * Puntina del ruttore allentata } * Insufficiente afflusso di miscela al carburatore	Sostit. o pulire contr. la distanza tra gli elettr. (0,6)** Pulire Controllare l'esattezza del punto di accensione * Vedere paragrafo «Difficoltà d'avviamento» n. 1	* Agenzie di vendita ** Usare spazzolino metallico o carta smerigliata.
4 - Cattivo funzionamento frizione a) Innesso brusco Dischi bombati in acciaio male orientati Ingranaggi del cambio non sufficient. lubrif. b) Slittamento Molle scariche Dischi con tasselli di sughero logorati o bruciati c) Disinnesto incompleto Gioco eccessivo al cavo di comando Curvatura eccessiva dei dischi bombati	Mont. con la convessità rivolta verso gli scodellini delle molle * Ristabilire il livello, e controllare l'avvitamento del tappo nel foro di scarico (ved. fig. 16) Sostituire * Sostituire i dischi e le molle * Registrare * Sostituire *	
5 - Disinnesto spontaneo delle marce Cavi comando cambio male regolati	Registrare *	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
Settore comando cambio allentato sul carter Molla del settore smarrita, rotta o scarica Giuoco eccessivo oppure errato orientamento della levetta interna comando cambio Bracci della crociera smussati Risalti interni degli ingranaggi smussati	Avvitare a fondo le viti Rimpiazzare o sostituire Sostituire * Sostituire * Sostituire *	
6 - Mancato innesto del gruppo messa in moto	Rivolgersi alle Agenzie di vendita	
7 - Consumo elevato		
I - Livello miscela troppo alto nel carburatore a) Galleggiante forato b) Scarsa tenuta dell'astina del galleggiante	Sostituire * Pulire o sostituire l'astina ed il coperchio vaschetta*	
II - Filtro aria otturato o sporco o anche parzializzatore aria fisso in posizione di «chiuso», o non completamente aperto	Lavare con benzina pura, asciugare con aria compressa. Immergerlo in un bagno benzina-olio al 30% Sbloccare levetta parzializzatore e lubrificarla	* Agenzie di vendita
III - Alterato il diam. del foro del getto massimo	Sostituirlo con getto regolamentare	
IV - Accensione ritardata	Mettere in fase *	
V - Scarsa compressione	Vedere n. 2 del presente paragrafo	
8 - Difettoso funzionamento comandi		
Cavetti ossidati nelle guaine Eccessivo giuoco	Lubrificare o, eventualmente, sostituire * Registrare *	
9 - Indurimento sterzo	Allentare ghiera superiore cuscinetto superiore *	
	Sostituire le sedi inferiori dei cuscinetti *	
10 - Eccessivo giuoco sterzo	Stringere la ghiera superiore cuscin. superiore *	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>11 - Frenatura insufficiente Corsa eccessiva del pedale o leva Ceppi logorati; impregnati di olio</p> <p>Ceppi e tamburi rigati</p>	<p>Registrare (Vedere fig. 15 a pag. 25). Sostituire; lavare con benzina ed asciugare all'aria Consultare le Agenzie di vendita circa la perdita di olio. Sostituire.</p>	
<p>12 - Inefficienza sospensioni elastiche Rumorosità Inefficienza Difficoltà di rotazione asse ruota</p>	<p>} Rivolgersi alle Agenzie di vendita</p>	
<p>13 - Rumorosità del motore</p>	<p>Rivolgersi alle Agenzie di vendita</p>	
<p>14 - Inefficienza impianto elettrico Terminali dei cavi distaccati o male allacciati</p> <p>Cavi della batteria distaccati o lenti Fusibile del raddrizzatore bruciato</p>	<p>Riallacciare correttamente (ved. fig. 8) o rimpiazzare le viti. Persistendo l'inconveniente occorre rivolgersi alle Agenzie di vendita. Attaccarli e stringerli Sostituire.</p>	
<p>Errato orientamento dei fasci luminosi del proiettore.</p>	<p>Regolare correttamente il proiettore (pag. 16).</p>	

