



istruzioni  
per l'uso  
e manutenzione  
della

**moto CICCATO 150**

cc. 4 J. Gran Turismo

## **A V V E R T E N Z E**

L'osservanza delle norme contenute nel presente libretto consente di usare la moto **CECCATO 150/4T/GT** nelle migliori condizioni e di evitare gli inconvenienti procurati dall'incuria o dalla cattiva manutenzione.

Per le periodiche operazioni di controllo o di revisione consigliamo rivolgersi esclusivamente ai nostri Concessionari od officine Autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito, ed economico.

Per ogni eventuale parte di ricambio esigete

**« RICAMBI ORIGINALI CECCATO »**

indicando sempre il numero di matricola del motore e telaio.

## **AVVERTIMENTI IMPORTANTI**

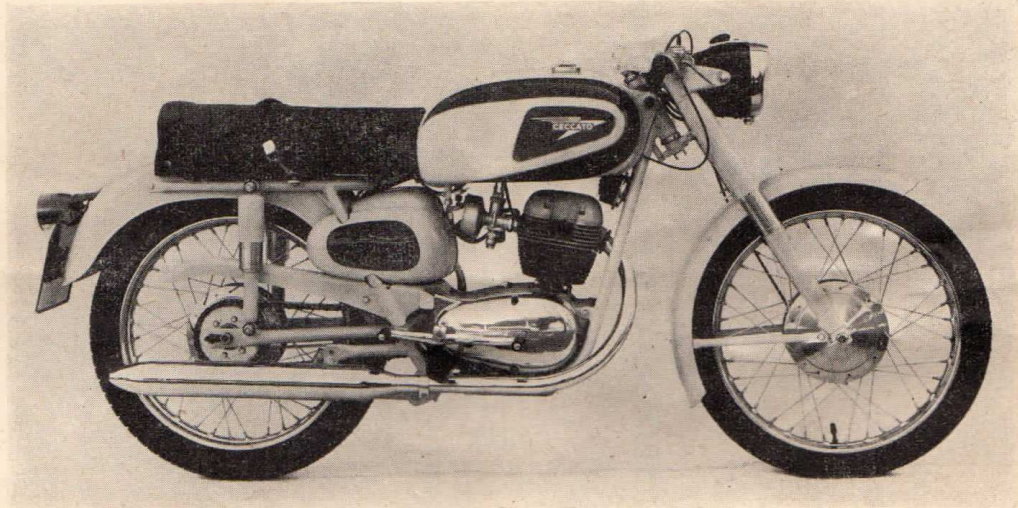
Quando la macchina è nuova, allo scopo di permettere il graduale adattamento degli organi, durante i primi 2000 Km. si raccomanda di non togliere il fermo che limita la velocità a 60 Km. orari.

**In caso di manomissione di detto fermo cessa ogni garanzia.**

**Evitare di far girare subito, troppo forte il motore, specie se questo è freddo, in modo da permettere all'olio di entrare completamente in circolazione.**

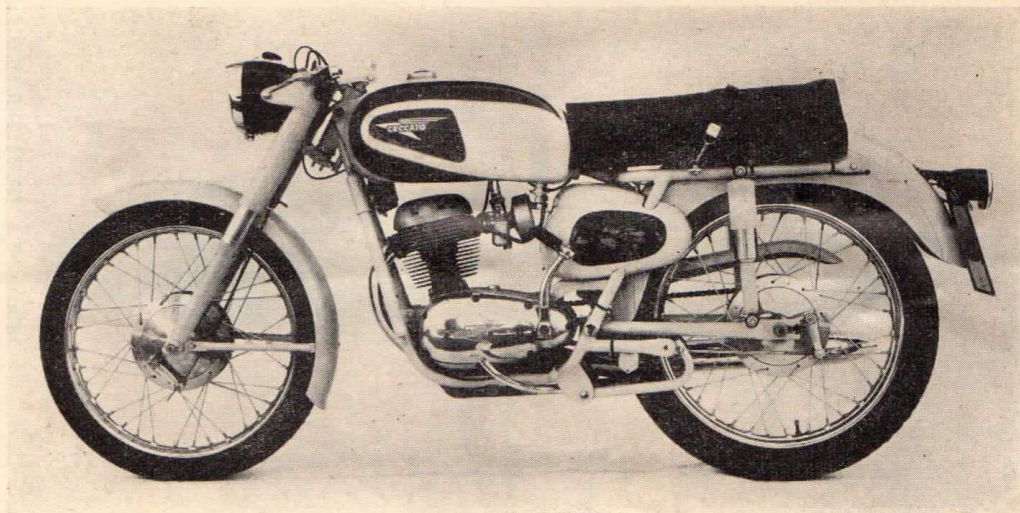
**Cambiare l'olio dopo i primi 500 Km usando soltanto olio di qualità SAE 40 d'estate e SAE 30 d'inverno.**

MOTO 150 cc. 4 tempi Gran Turismo



**150/4T/GRAN TURISMO**

**( lato volano )**



**150/4T/GRAN TURISMO**

**( lato frizione )**

## DISPOSIZIONE COMANDI 150/4T/GT

Gli organi di comando della moto sono disposti secondo le indicazioni della figura 2.

- 1 - Chiave interruttore
- 2 - Leva comando freno anteriore
- 3 - Manettino comando aria
- 4 - Manopola comando gas
- 5 - Leva comando cambio
- 6 - Regolatore filo frizione
- 7 - Leva comando frizione
- 8 - Pulsante avvisatore acustico
- 9 - Commutatore luci fari
- 10 - Pedale comando freno posteriore
- 11 - Leva messa in moto.

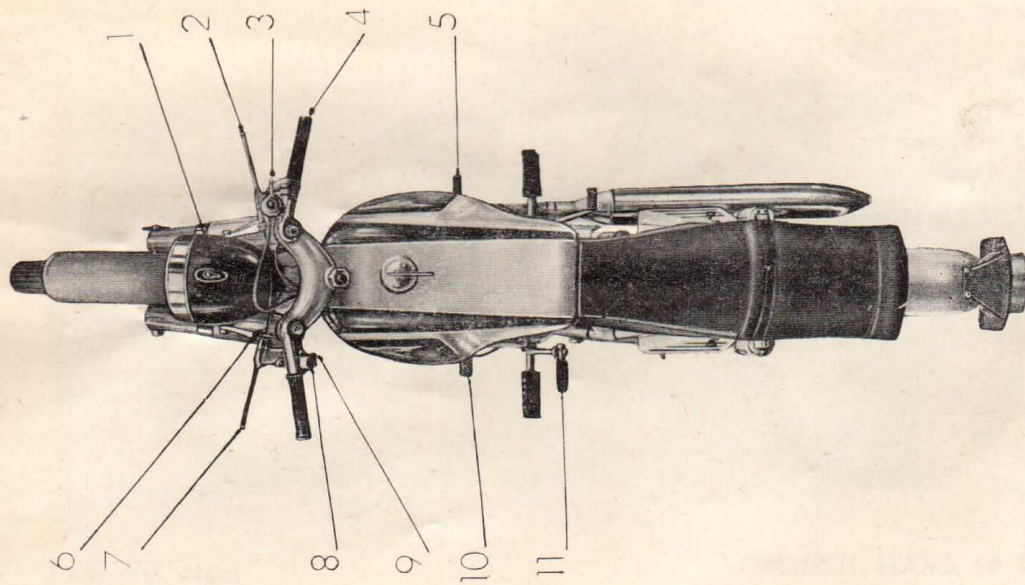


Fig. 2  
150 cc. 4 t. GRAN TURISMO (pianta)

## DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni moto è contraddistinta da un numero di identificazione impresso, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni sottoindicate:

### TELAIO

sul tubo sterzo parte anteriore;

### MOTORE

sul corpo carter lato frizione parte superiore;

### SILENZIATORE

al centro del corpo centrale e precisamente IGM 0329 - Omologato secondo le nuove norme del Codice Stradale.

## CARATTERISTICHE GENERALI

### MOTORE

Numero dei cilindri	1
Alesaggio	mm. 54
Corsa	mm. 65
Cilindrata	cm. <sup>3</sup> 148,85
Rapporto compressione	1 ÷ 8
Regime di potenza max.	6550
Potenza massima	HP. 7,75
Cilindro in ghisa	

Testa cilindro: in lega alluminio con sedi valvole riportate.

### DISTRIBUZIONE

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

### Aspirazione

inizio: 37° prima del PMS  
fine: 73° dopo il PMI

### Scarico

inizio: 73° prima del PMI  
fine: 33° dopo il PMS

I dati sopradetti si devono controllare con gioco 0,25 aspirazione, con gioco 0,20 scarico.

Gioco normale tra bilancieri e valvole a motore freddo 0,05.

## ALIMENTAZIONE

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio sovrastante.

### Dati del carburatore

Dell'Orto con comando aria manettino.

Tipo diffusore	UB 20 BS
getto max.	Ø 20 mm.
getto min.	98
spillo E 3	40
valvola	1 <sup>a</sup> tacca
polverizzatore	70
	265 B

## ACCENSIONE

Accension e a mezzo volano magnetico a quattro poli e ant. automatico con bobina A.T. esterna collocata su tubo telaio.

- 1 - Volano magnetico Ø 140 mm. 6 V. 30 Watt
- 2 - Bobina A.T. esterna
- 3 - Batteria 6V. 9 Amp.
- 4 - Candela MARELLI CW 250 B  
Ø 14 passo 1,5  
lungh. filetto mm. 18.

## RAFFREDDAMENTO

Il raffreddamento viene dato da una forte alettatura posta sul cilindro e sulla testa.

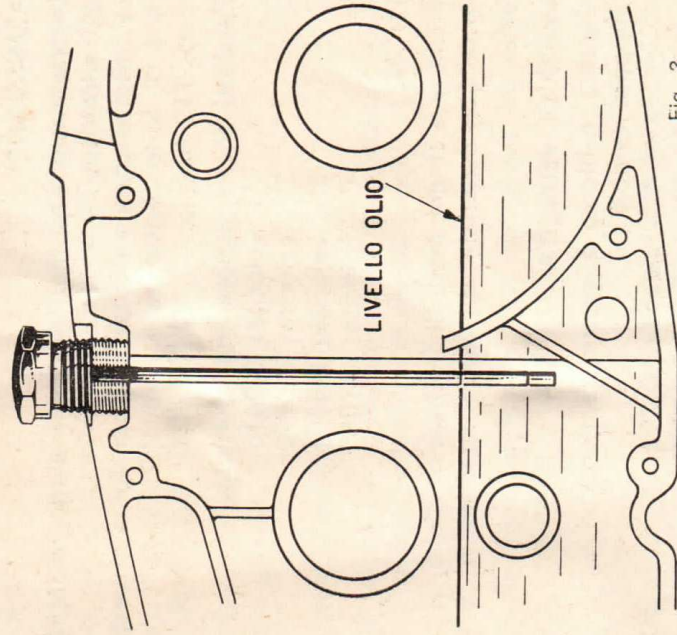


Fig. 3

### Lubrificazione:

A circolazione forzata con pompa ad ingranaggi. Dopo i primi 500 Km. è necessario sostituire completamente l'olio.

In seguito rinnovare completamente l'olio ogni 2000 Km. Il livello massimo e minimo dell'olio è segnato sull'astina e va controllato a tappo svitato (fig. 3).

La quantità di olio non deve mai essere inferiore al livello minimo. E' consigliabile controllare il livello olio ogni 500 Km.

## TRASMISSIONE

La trasmissione primaria avviene a mezzo ingranaggi elicoidali.

La trasmissione tra uscita cambio e ruota a mezzo catena di forte resistenza a rulli 1/2 x 3/16", rinforzata, 112 maglie.

Rapporti di trasmissione motore-ruota:

- 1<sup>a</sup> - velocità: 0,0416
- 2<sup>a</sup> - velocità: 0,0712
- 3<sup>a</sup> - velocità: 0,0101
- 4<sup>a</sup> - velocità: 0,138

## FRIZIONE

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio, n. 5 guarniti con materiale di attrito speciale n. 5 in acciaio.

## CAMBIO DI VELOCITA'

Cambio in blocco a quattro rapporti.

Rapporti cambio:

- 1<sup>a</sup> - velocità: 0,307
- 2<sup>a</sup> - velocità: 0,527
- 3<sup>a</sup> - velocità: 0,746
- 4<sup>a</sup> - velocità: 1,000

## VEICOLO

Passo	m. 1,245
Lunghezza max.	m. 1,960
Larghezza max.	m. 0,570
Altezza max.	m. 0,910
Tara	Kg. 110,5

## TELAIO

In tubi trafilati a freddo di altissima resistenza uniti mediante saldatura elettrica ed autogena (normalizzati). La forma del telaio è a doppia culla.

## SOSPENSIONE ANTERIORE

Con forcella telescopica idraulica, ad ammortizzatori idraulici di fine corsa.

## SOSPENSIONE POSTERIORE

A forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici di grande effetto, a molle elicoidali.

## FRENI

Freni sulle ruote, del tipo meccanico ad espansione, con ceppi a semplice avvolgenza.

## RUOTE

Del tipo a raggi tangenti, cerchione in acciaio cromato. Ant. 2" - 1.5 (19") - Post. 2,5" - 1.85 (19").

## PNEUMATICI

Anteriore: 19"x2,50 rigata  
Posteriore: 19"x3,00 scolpita

Pressione di gonfiaggio:

Anteriore: Kg./cmq. 1,7  
Posteriore: Kg./cmq. 2



## RIFORNIMENTI

Benzina : capacità serbatoio litri 16 circa.  
Olio : Kg. 1,5 circa.

## PRESTAZIONI

La velocità calcolata nelle corrispondenti marce al regime di potenza massima del motore è la seguente :

- 1<sup>a</sup> - velocità Km/h. 32
- 2<sup>a</sup> - velocità Km/h. 55
- 3<sup>a</sup> - velocità Km/h. 79
- 4<sup>a</sup> - velocità Km/h. 106

Pendenze massime superabili :

- 1<sup>a</sup> - velocità 35%
- 2<sup>a</sup> - velocità 23%
- 3<sup>a</sup> - velocità 15%
- 4<sup>a</sup> - velocità 12%

CONSUMO CARBURANTE - Benzina Super

Litri 1,850 per 100 Km. (secondo norme CUNA).  
Autonomia Km. 815 circa.

Le prestazioni sopra riportate si intendono con veicolo in assetto di marcia montato dal solo conduttore su strade in buone condizioni.

## IMPIANTO ELETTRICO

### Volano :

Volano magnetico a quattro poli con anticipo automatico del diametro di 140 mm. con Bobina AT esterna.

### Batteria :

Capacità 6 V. 9 A/h.

### Tromba elettrica :

Di grande potenza, del  $\varnothing$  di 90 mm. a 6 V.

### Fanaleria :

Faro a tre luci del diametro di mm. 130, con chiavetta asportabile.

Lampada bilux W 25/25/6 V.

Lampada città W 3/6 V.

Interruttore per comando luce sul faro.

Quadrante per contachilometri.

Commutatore luci faro e pulsante clacson su manubrio.

Fanalino posteriore con luce targa, luce di arresto.

Lampada bilux W3/6 V. - W 15/6 V.

## NORME PER L'USO

Prima di avviare la moto assicurarsi che nel serbatoio vi sia benzina sufficiente e che il rubinetto sia aperto: (Levetta rubinetto verso il basso).

Assicurarsi che il livello d'olio nel motore non sia inferiore alla prima tacca del tappo dell'olio.

Dopo i primi 500 Km. è necessario sostituire l'olio nel carter con olio di densità SAE 30 inverno, SAE 40 estate, nelle migliori qualità. In seguito rinnovare l'olio dopo ogni 2000 Km.

### Messa in moto

Inserire la chiavetta interruttore posta sul faro spingendola a fondo.

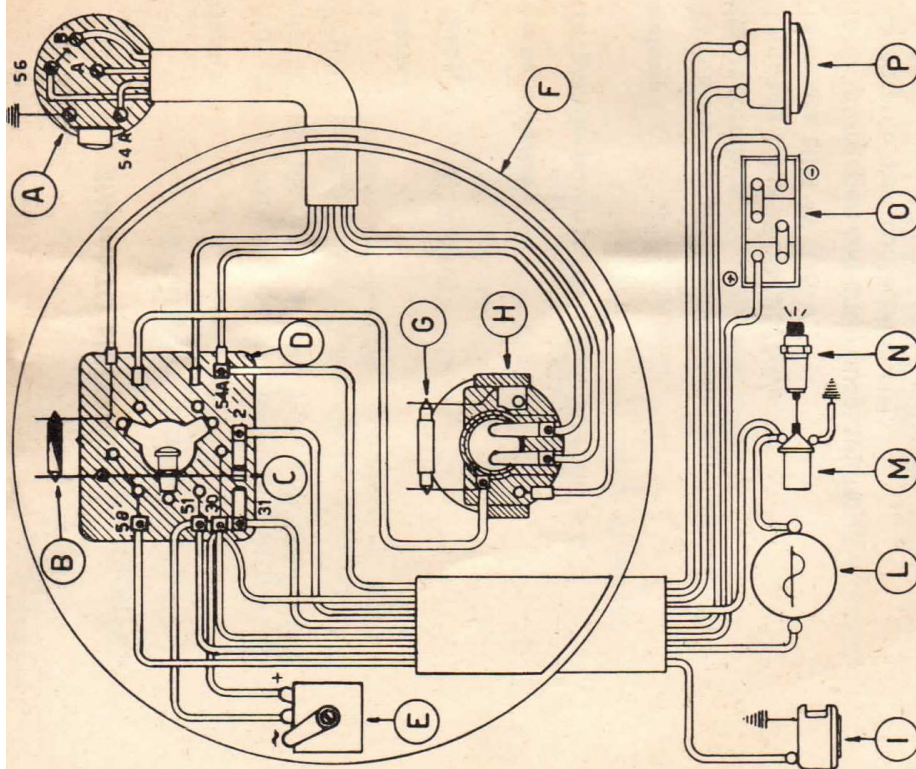
Verificare che la benzina arrivi al carburatore premendo l'agitatore a pulsante posto sul coperchio della vaschetta.

Tenere chiuso il manettino comanda aria posto sul manubrio.

Aprire di circa 1/8 di giro la manopola comando gas indi premere col piede sul pedale messa in moto.

Se il motore non si avvia, ripetere la manovra aprendo più o meno la manopola del gas.

Evitare di far girare troppo forte il motore appena avviato specie se freddo.



DENOMINAZIONE DEI PARTICOLARI	RIF.	DENOMINAZIONE DEI PARTICOLARI
DISPOSITIVO DP mod. 8042	H	PORTALAMPADE
FUSIBILE 15 AMPER	I	FANALE TARGA E STOP
INSERTORE A CHIAVETTA	L	ALTERNATORE A VOLANO
COMMUTATORE A 3 POSIZIONI	M	BOBINA A.T.
RADDRIZZATORE E IMPEDENZA	N	CANDELA
PROIETTORE mod. 3099	O	BATTERIA
LAMPADINA CITTÀ 6 V. 3 W	P	AVVISATORE ACUSTICO

### **Messa in moto difficile o mancata :**

Se il funzionamento del motore è normale l'avviamento deve avvenire senza difficoltà anche in condizioni di temperatura sfavorevoli.

Se dopo ripetuti tentativi il motore non si avvia questo può essere causato:

- a) il serbatoio è vuoto ;
- b) il rubinetto della benzina è chiuso ;
- c) il condotto della benzina è otturato ;
- d) il foro di sfiato posto sul tappo del serbatoio è otturato ;
- e) il carburatore è sporco ;
- f) acqua nel carburatore: ripulire carburatore e condotto ;
- g) invasamento del carburatore: richiudere il rubinetto benzina facendo indi aspirare l'eccesso di benzina ;
- h) mancanza d'accensione :

1 - toglia la candela dalla sua sede ed appoggiata con la parte metallica al cilindro si controlla che dia scintilla ;

2 - verificare che la candela sia pulita ; in caso contrario effettuare la pulizia con l'apposito spazzolino metallico. La distanza tra le punte deve essere di mm. 0,5 ;

3 - verificare se il cavo della candela non sia rotto o male isolato, se il caso sostituirlo.

4 - controllare se il cavo della candela non sia staccato dalla bobina AT esterna, in caso spingerlo verso l'interno.

### **Avviamento e marcia**

Per avviare la macchina, posto che il motore sia in moto, occorre tirare a fondo la leva della frizione, innestare la marcia della prima velocità spingendo verso il basso con il tallone la leva posteriore del cambio.

Abbandonare progressivamente la leva della frizione ed accelerare gradatamente il motore.

Per innestare la seconda marcia, chiudere la manopola del gas, tirare a fondo nuovamente la frizione, cambiare la marcia premendo con la punta verso il basso la leva anteriore, e così via per la terza e la quarta marcia.

Per mettere in posizione di folle la moto premere (sempre tirando la frizione) la leva posteriore scalandolo successivamente le varie marce sino ad arrivare nella posizione di folle, posta tra la prima e la seconda marcia.

## INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Si possono dividere in tre gruppi :

### a) **Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione :**

- 1** - Scoppietti ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico. L'inconveniente può essere dovuto a : condotti del carburatore sporchi od ostruiti ; presenza di acqua nella benzina : verificare la benzina nel serbatoio ed in caso di presenza d'acqua svuotare completamente il serbatoio e carburatore, asciugare bene e rifornire con benzina nuova ;  
getti del carburatore parzialmente o totalmente ostruiti : smontarli e pulirli soffiandovi dentro ;
- 2** - Mancanza di regolarità negli scoppi e fumo nero allo scarico. L'inconveniente è dovuto a miscela troppo ricca causata da :  
imperetto funzionamento del galleggiante e relativo ago che provoca l'aumento del livello della benzina (galleggiante forato, ago fuori posto, sede di tenuta dell'ago deteriorata) ;  
dai getti allentati o starati, astina di regolazione non in posizione prescritta ;
- 3** - Riscaldamento anormale del motore. L'inconveniente può essere dovuto a miscela troppo ricca o troppo povera causata da :

livello benzina nella vaschetta troppo basso ;  
infiltrazione aria irregolare nel condotto aspirazione ;  
getti non adeguati ;  
lubrificazione difettosa.

### b) **Inconvenienti che dipendono da accensione irregolare :**

- 1** - accensione troppo anticipata (battito metallico dovuto alle sollecitazioni irregolari sul pistone) ;  
o troppo ritardata (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico) ;
- 2** - autoaccensioni dovute ad eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sulla testa del pistone o nella camera di scoppio (il motore batte in testa) ;
- 2** - perdita di colpi in conseguenza di scintilla mancata ;  
candela imbrattata ; puntine del rottore imbrattate od ossidate ; cavi del circuito d'accensione allentati o rossi ; contatti che scaricano a massa.

### c) **Inconvenienti che dipendono dal cattivo funzionamento degli organi :**

- 1** - il motore non dà la potenza regolare. Può essere causato da compressione insufficiente (eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura ; tenuta delle valvole insufficiente

dovuta all'usura delle sedi; valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie);

- 2 - battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico possono essere causati il primo da gioco eccessivo tra astina, bilanciere e valvola o da molle talvolta rotte o indebolite, il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causate da ostruzioni ai condotti dell'olio.

## REGISTRAZIONI

### Punterie

La registrazione delle punterie si effettua togliendo il coperchio della testa fissato con 8 viti, facendo attenzione a non deteriorare la guarnizione.

Con la chiave da 10 mm. allentare il dado (fig. 5 pos. 1) ed avvitare o svitare il registro sul bilanciere (fig. 5 pos. 2) fino ad ottenere il gioco prescritto (detto controllo deve essere fatto solo a motore freddo - 0,05 mm).

### Volano magnete

La regolazione dell'anticipo di accensione deve essere 15÷16 mm. misurata sull'esterno della parte rotante. Per eseguire questo controllo si deve togliere la candela, ruotare il volano fino a quando il pistone abbia raggiunto il punto morto superiore (accertandosi introducendo un'asticciola all'interno della sede candela) e quindi misurare sull'esterno la quota sopradetta partendo dal segno posto sul carter motore e sul volano.

La regolazione dei contatti la cui apertura deve essere di mm. 0,30, dovrà essere effettuata ogni 1.000 Km. Per questa operazione introdurre da una feritoia posta sul volano magnete (fig. 5 pos. 1) svitando con un cacciavite la parte mobile dei contatti introducendo quindi tra le puntine uno spessore (fig. 6 pos. 2).

Raggiunta l'apertura prevista bloccare nuovamente la parte mobile.

Se i contatti sono sporchi, pulirli con uno straccio imbevuto di benzina, quindi asciugare bene.

Se le superfici piane dei contatti presentassero delle asperità eliminarle con una apposita limetta, quindi pulirle bene.

Se il feltrino di lubrificazione della camma si presenta asciutto, umettarlo con non più di due gocce di olio minerale fluido.

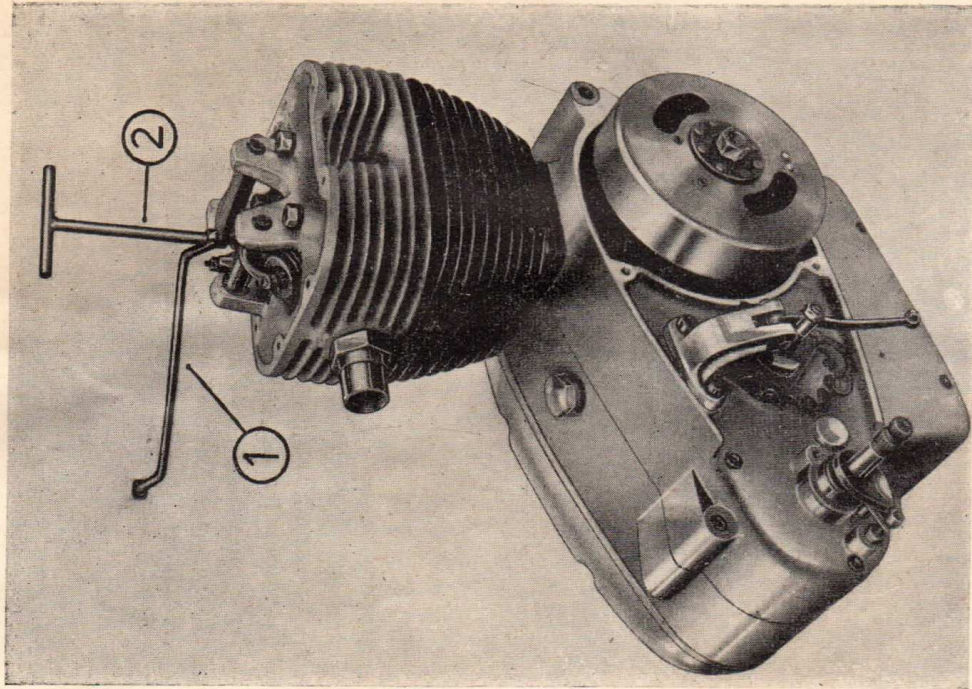


Fig. 5

(registro punterie)

Per queste operazioni è consigliabile rivolgersi ad un'officina specializzata del luogo o presso i n. s. concessionari.

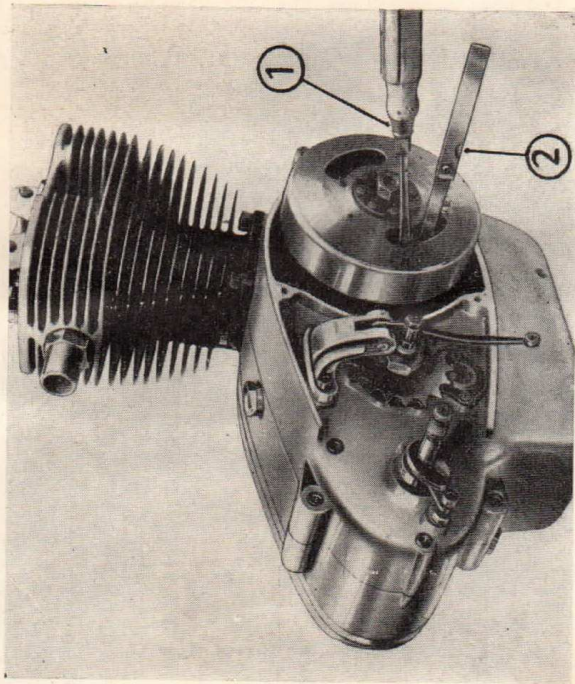


Fig. 6

(frizione)

### Frizione

Per regolare la frizione basta solamente allentare il regolatore posto sul manubrio vedi Fig. 2 n. 6, sino a lasciare un gioco al filo di 3 mm.

Nel caso detta regolazione non sia sufficiente, agire sul registro supplementare situato nella parte inferiore del carter motore.

### Catena

E' utile registrare la catena di trasmissione tra motore e ruota onde evitare il logorio della stessa e prevenire così un eccessivo gioco, causa di vibrazioni sia sul motore che sul telaio.

Per effettuare detta operazione agire nel seguente modo:

- 1 - Allentare i dadi della ruota posteriore.
- 2 - Agire sui registri posteriori posti tra ruota e forcellone sino ad ottenere la tensione voluta. (La catena deve presentare una possibilità di scuotimento di 10 mm. con macchina a terra).
- 3 - Chiudere nuovamente i dadi della ruota controllando nel contempo l'allineamento.

### Freni

Il freno anteriore si registra sul manubrio come per la frizione, o sul registro posto sul tamburo (vedi Fig. 7 n. 2).

Per il freno posteriore basta avvitare il pommello zigrinato posto all'estremità dell'asta (vedi Fig. 8 n. 1).

## VERIFICHE E MANUTENZIONE

### Smontaggio candela

Per effettuare questa operazione, usare l'apposita chiave.

### Montaggio candela

Questa operazione eseguirla sino al fondo con la mano, quindi chiuderla non forzando troppo con la chiave, accertandosi che vi sia sempre la rondella in rame.

### Forcella anteriore

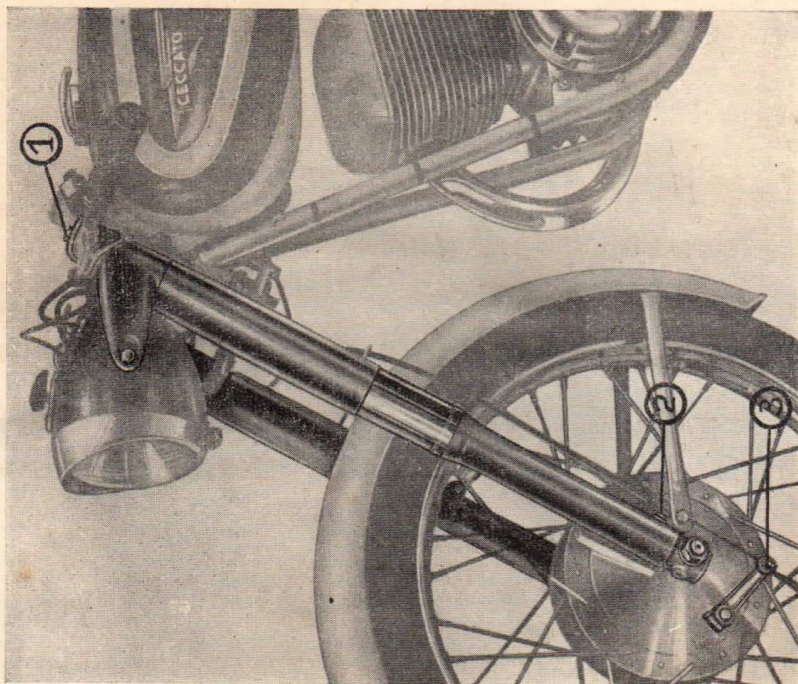
Questa forcella è a funzionamento idraulico.

La casa costruttrice garantisce il perfetto funzionamento, qualora l'utente ripristini il livello dell'olio ogni 5.000 Km. dopo aver scaricato l'olio residuo considerato esausto (vedi Fig. 7 n. 2).

Per effettuare detta operazione, basta svitare sul frontalino superiore i due dadi (Fig. 7, posizione n. 1) e le due viti poste all'estremità dei cannotti (Fig. 7, posizione 2), lasciando uscire tutto l'olio esausto contenuto.

Chiudere nuovamente le due viti della posizione n. 2 e versare l'olio nelle posizioni n. 1 in quantità uguale di 100 grammi per canotto.

Quindi chiudere i due lati della posizione n. 1 accertandosi che vi siano le rondelle di guarnizione.



(ruota e forcella anteriore)

Fig. 7



## NORME PER LA PULIZIA

La pulizia degli organi della moto risponde a principi di sana economia, in quanto consente al veicolo di conservarsi meglio e di avere lunga durata.

La pulizia ordinaria e quella particolare più completa effettuata agli organi delle macchine permette di prevenire spiacevoli conseguenze.

Il miglior sistema è quello di servirsi di petrolio, pennello e stracci puliti per asciugare, togliere il fango, polvere, deposito di olio e morchia sulle parti non verniciate.

Si eviti in tutti i modi di fare uso di solventi nel lavaggio delle parti verniciate: si abbia cura di lavarle con acqua, usando una spugna, ed asciugando poi con pelle di daino.

### Batteria

La batteria è l'organo più importante dell'impianto elettrico, e vi deve essere una costante sorveglianza e diligente manutenzione.

Accertarsi con frequenza che il livello del liquido ricopra interamente le piastre, in caso contrario provvedere al suo ripristino con aggiunta di acqua distillata (escludendo in modo assoluto l'acqua naturale anche se potabile).

Effettuare una periodica ricarica e revisione della stessa ad una apposita officina specializzata.

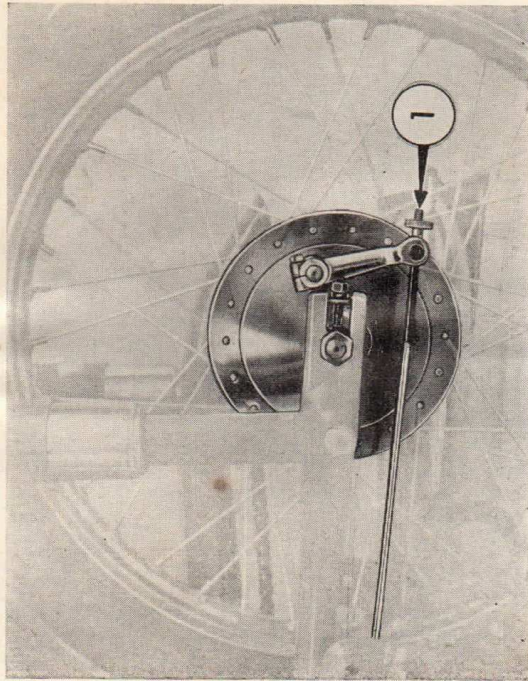


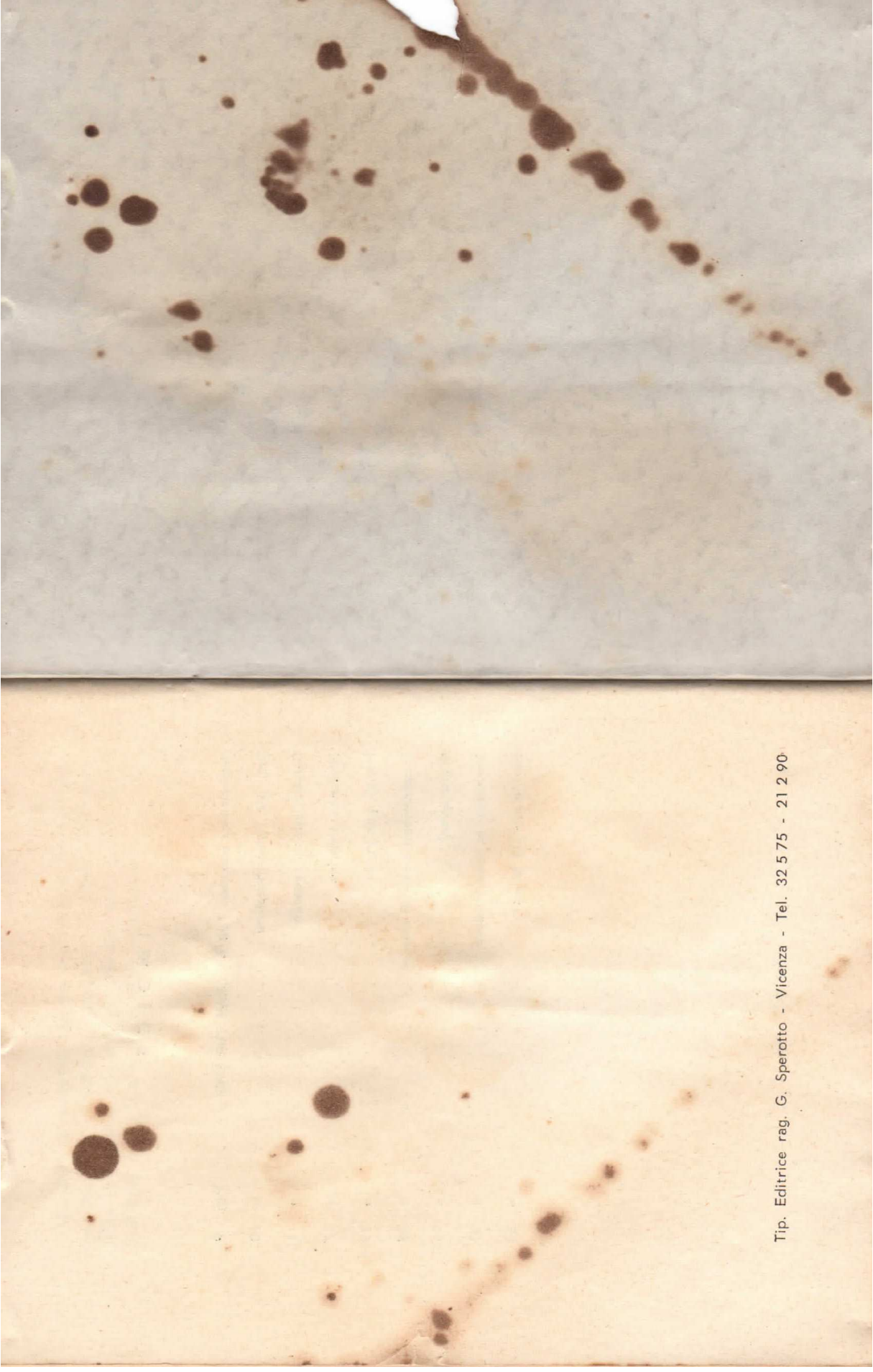
Fig. 8

( ruota posteriore )

Qualora si dovesse tenere inefficiente per un certo periodo il veicolo, è necessario togliere dalla cassetta la batteria per evitare ossidazioni; prima di rimetterla nella sua sede è utile ricaricarla.

## I N D I C E

Disposizione comandi 150/4T/GRAN TURISMO . . . . .	Pag. 9
Dati per l'identificazione . . . . .	» 10
Caratteristiche generali . . . . .	» 11
Impianto elettrico . . . . .	» 17
Norme per l'uso . . . . .	» 19
Inconvenienti e rimedi relativi . . . . .	» 22
Registrazioni . . . . .	» 25
Verifiche e manutenzione . . . . .	» 31
Norme per la pulizia . . . . .	» 33



Tip. Editrice rag. G. Sperotto - Vicenza - Tel. 32 5 75 - 21 2 90