

MOTOLEGGERE

CECCATO 75 cc.

100 cc.

125 cc. Turismo

125 cc. Lusso

125 cc. Sport

USO E MANUTENZIONE

CECCATO

Società per Azioni

ALTE CECCATO (Vicenza)

PREMESSA

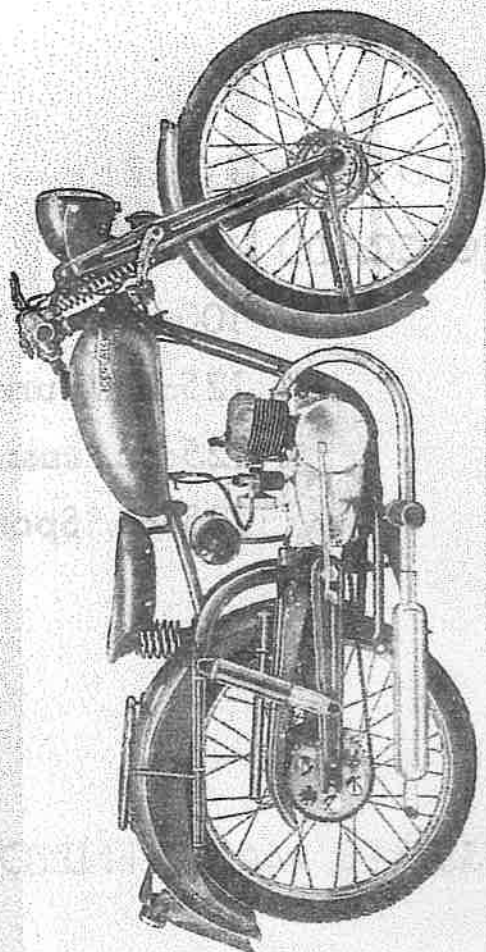
Onde ottenere il massimo rendimento e la maggior durata del motore si consiglia di attenersi alle informazioni ed istruzioni descritte nel presente opuscolo.

È interesse dei possessori, affinché non si annullino le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, di rivolgersi per le riparazioni, verifiche, regolazioni e ricambi solo presso i nostri commissionari.

Nel caso di ordinazione di parti di ricambio indicare sempre chiaramente: il tipo della moto, il numero del particolare richiesto, la sua denominazione, la quantità come risulta indicato nel catalogo parti di ricambio. Quando servono per un determinato motore, specificare sempre il numero di matricola del motore stesso.

Nell'interesse dell'utente si consiglia di miscelare la benzina con olio di tipo e quantità secondo le norme prescritte nel presente manuale.

Ogni carburatore è diaframmato. Il diaframma potrà essere tolto dopo 2000 km. di rodaggio e per questa operazione è necessario rivolgersi solo ed esclusivamente ai nostri concessionari ed officine autorizzate. - Chi toglie il diaframma per suo conto perde ogni diritto alla garanzia prevista dal certificato di vendita.



Motoleggera 75 cc.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE 75 cc.

MOTORE - Tipo monocilindrico a due tempi

Alesaggio	mm.	44
Corse	mm.	49
Cilindrata	cm. ³	75
Camera di scoppio	cm. ³	15
Rapporto di compressione		6:1
Potenza effettiva	HP.	3
Numero dei giri max. al minuto		5000

Alimentazione mediante carburatore a comando unico e filtro d'aria

Lubrificazione del motore a miscela

Lubrificazione del cambio e frizione a sbattimento

Raffreddamento ad aria, alettatura sul cilindro e testa

Accensione ed illuminazione a mezzo volano magnetico.

CAMBIO DI VELOCITA' - Cambio in blocco a tre velocità con preselettore e comando a pedale

Rapporti:

Rapporto di velocità tra l'albero primario ed il secondario

1. marcia	2,52:1
2. marcia	1,49:1
3. marcia	1:1

Rapporto totale

1. marcia	28,91:1
2. marcia	14,15:1
3. marcia	9,9:1

TRASMISSIONE - Primaria con catena 3/8" x 3/16" x 5,2 mm.
Secondaria con catena 1/2" x 3/16" r x 8,5 mm.

FRIZIONE - A dischi multipli metallici, guarniti di materiali di attrito, in bagno d'olio.

TELAIO a culla - Con sospensione anteriore a parallelogramma in lamiera stampata con mollone - sospensione posteriore con forcellone oscillante e ammortizzatori telescopici.

Lunghezza massima	mt.	1,90
Larghezza massima	>	0,62
Altezza minima da terra	>	0,18
Altezza sedile	>	0,74
Peso in ordine di marcia a vuoto	kg.	64
Capacità serbatoio	lt.	10

FRENI - Ad espansione su entrambe le ruote, anteriore comandato a mano, posteriore a pedale.

RUOTE - A raggi con cerchi.

GOMME - tipo 20" x 2 1/4" (24" x 2 1/4") anteriore rigata - posteriore scolpita.

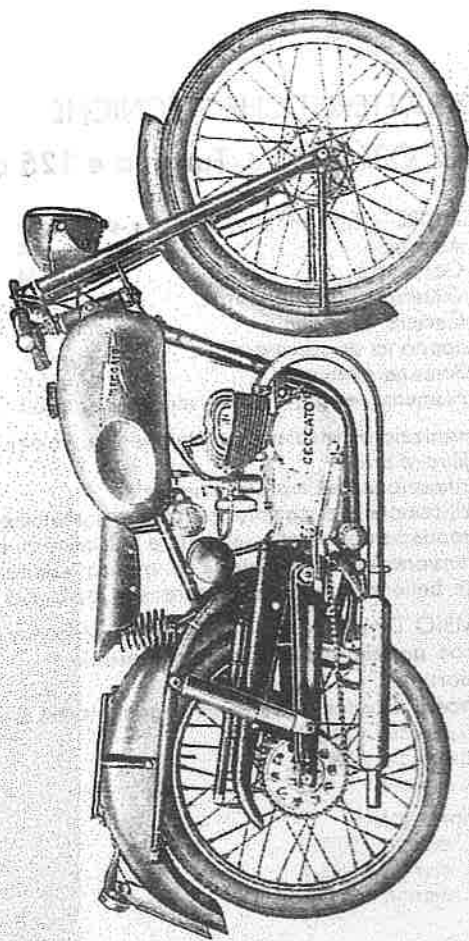
IMPIANTO ELETTRICO - Faro anteriore a due luci con deviatore sul manubrio, fanalino posteriore, clacson elettrico.

PRESTAZIONI - Velocità massima 70 km/h.
Consumo di miscela litri 1 per 50 km., secondo le norme CUNA.

ATTREZZI - Una chiave a tubo per candela - con cacciavite
Due leve per smontaggio coperture
Una pompa per pneumatici.

MOTOLEGGERA

100 cc.



Motoleggera 100 cc.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE 100 cc.

MOTORE - Tipo monocilindrico a due tempi	
Alesaggio	mm. 50
Corsa	mm. 51
Cilindrata	cm. ³ 100
Camera di scoppio	cm. ³ 20
Rapporto di compressione	6:1
Potenza effettiva	HP. 4.5
Numero dei giri max. al minuto	5300

Alimentazione mediante carburatore a comando unico e filtro d'aria

Lubrificazione del motore a miscela

Lubrificazione del cambio e frizione a sbattimento

Raffreddamento ad aria, alettatura sul cilindro e testa

Accensione ed illuminazione a mezzo volano magnetico.

CAMBIO DI VELOCITA' - Cambio in blocco a tre velocità con preselettore e comando a pedale

Rapporti:

Rapporto di velocità tra l'albero primario ed il secondario

1. marcia 2,52:1

2. marcia 1,49:1

3. marcia 1:1

Rapporto totale

1. marcia 23,3:1

2. marcia 13,8:1

3. marcia 9,23:1

9

TRASMISSIONE - Primaria con catena 3/8" x 3/16" x 5,2 mm.
Secondaria con catena 1/2" x 3/16" x 8,5 mm.

FRIZIONE - A dischi multipli metallici, guarniti di materiali di attrito, in bagno d'olio.

TELAIO a culla - Con sospensione anteriore telescopica, sospensione posteriore con forcellone oscillante e ammortizzatori telescopici.

Lunghezza massima mt. 1,90

Larghezza massima > 0,62

Altezza minima da terra > 0,18

Altezza sedile > 0,74

Peso in ordine di marcia a vuoto kg. 66

Capacità serbatoio lt. 12

FRENI - Ad espansione su entrambe le ruote, anteriore comandato a mano, posteriore a pedale.

RUOTE - A raggi con cerchi.

GOMME - Anteriore tipo 20" x 2 1/4" (24" x 2 1/4") rigata -
Posteriore tipo 20" x 2 1/2" (24" x 2 1/2") scolpita.

IMPIANTO ELETTRICO - Faro anteriore a due luci con deviatore sul manubrio, fanalino posteriore, clacson elettrico.

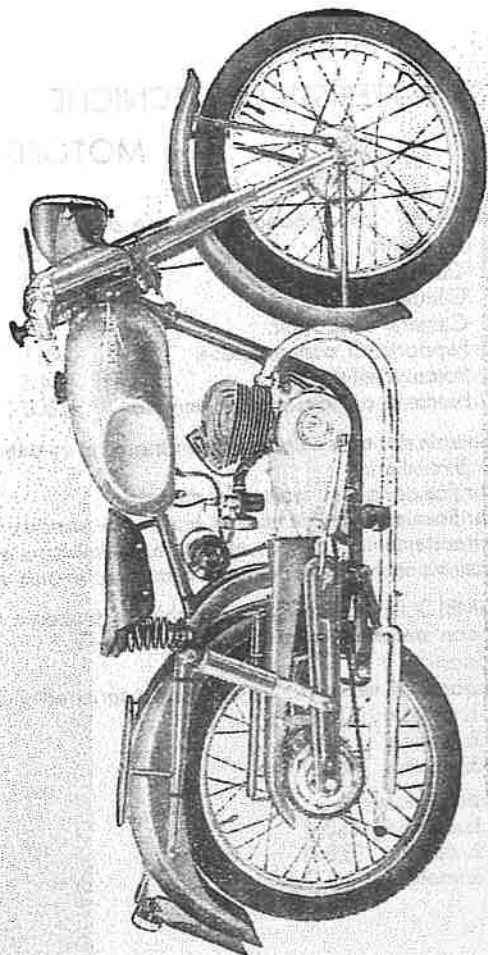
PRESTAZIONI - Velocità massima 80 km/h.
Consumo di miscela litri 1 per 55 km., secondo le norme CUNA.

ATTREZZI - Una chiave a tubo per candela - con cacciavite
Due leve per smontaggio coperture
Una pompa per pneumatici.

MOTOLEGGERE

125 cc. Turismo

125 cc. Lusso



Motoleggera 125 cc. Turismo

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE 125 cc. Turismo e 125 cc. Lusso

MOTORE - Tipo monocilindrico a due tempi	
Alesaggio	mm. 54
Corse	mm. 54
Cilindrata	cm. ³ 125
Camera di scoppio	cm. ³ 25
Rapporto di compressione	6:1
Potenza effettiva	HP 5.5
Numero dei giri max. al minuto	5500

Alimentazione mediante carburatore a comando unico e filtro d'aria

Lubrificazione del motore a miscela

Lubrificazione del cambio e frizione a sbattimento

Raffreddamento ad aria, alettatura sul cilindro e testa

Accensione ed illuminazione a mezzo volano magnetico (e batteria con raddrizzatore per moto 125 cc. Lusso).

CAMBIO DI VELOCITA' - Cambio in blocco a tre velocità con preselettore e comando a pedale.

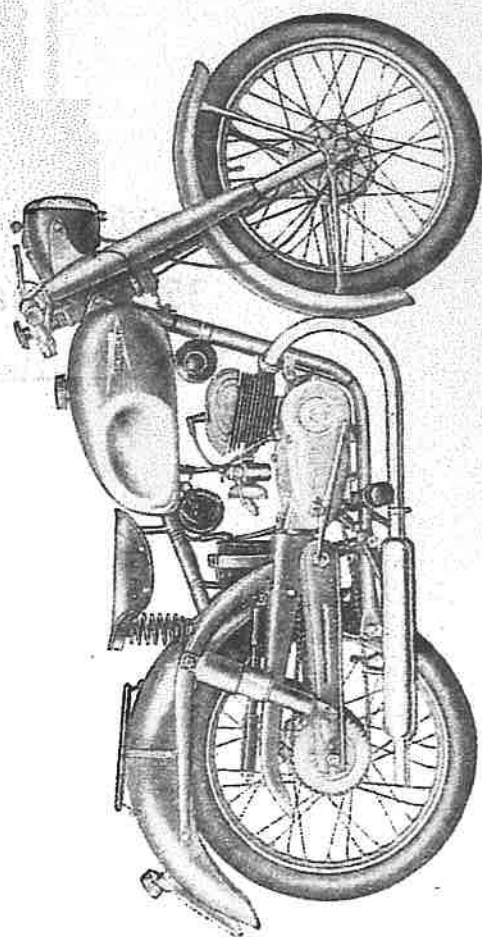
Rapporti:

Rapporto di velocità tra l'albero primario ed il secondario

- 1. marcia 2,52:1
- 2. marcia 1,49:1
- 3. marcia 1:1

Rapporto totale

- 1. marcia 20,2:1
- 2. marcia 11,95:1
- 3. marcia 8:1



Motoleggera 125 cc. Lusso

TRASMISSIONE - Primaria con catena 3/8" x 3/16" x 5,2 mm.
Secondaria con catena 1/2" x 3/16" r x 8,5 mm.

FRIZIONE - A dischi multipli metallici, guarniti di materiali di attrito, in bagno d'olio.

TELAIO a culla - Con sospensione anteriore telescopica, sospensione posteriore con forcellone oscillante e ammortizzatori telescopici (telescopici idraulici per motoleggera 125 cc. Lusso).

Lunghezza massima	ml.	1,94
Larghezza massima	>	0,62
Altezza minima da terra	>	0,18
Altezza sedile	>	0,76
Peso in ordine di marcia a vuoto	kg.	80 tipo Turismo
	kg.	83 tipo Lusso
Capacità serbatoio	litri	12

FRENI - Ad espansione su entrambe le ruote, anteriore comandato a mano, posteriore a pedale.

RUOTE - A raggi con cerchi.

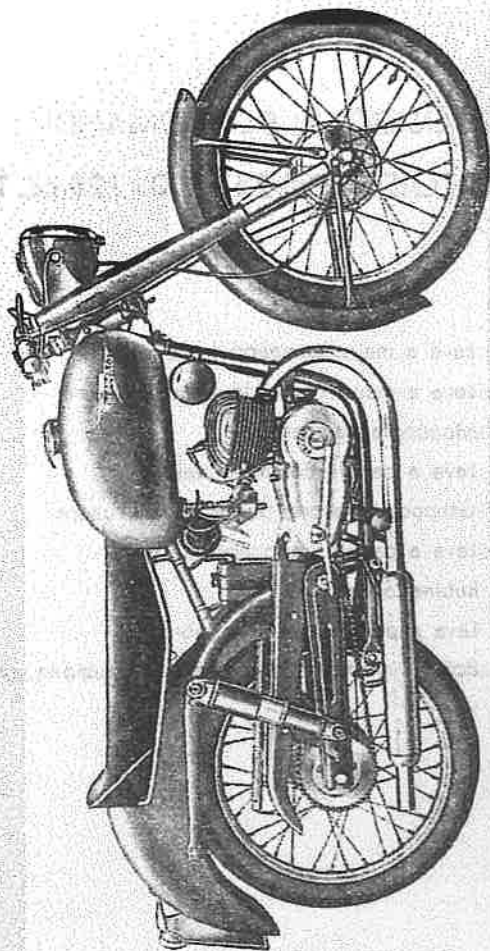
GOMME - tipo 19x2,5 - anteriore rigata, posteriore scolpita.

IMPIANTO ELETTRICO - Faro anteriore a due luci con deviatore sul manubrio, fanalino posteriore, clacson elettrico (e contaghiometri incorporato nel faro anteriore per la motoleggera 125 cc. Lusso).

PRESTAZIONI - Velocità massima 85 km/h.

Consumo di miscela litri 1 per 45 km., secondo le norme CUNA.

ATTREZZI - Una chiave a tubo per candela - con cacciavite
Due leve per smontaggio coperture
Una pompa per pneumatici.



Motoleggera 125 cc. Sport

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE 125 cc. Sport

MOTORE - Tipo monocilindrico a due tempi	
Alesaggio	mm. 54
Corsa	mm. 54
Cilindrata	cm. ³ 125
Camera di scoppio	cm. ³ 19
Rapporto di compressione	7,5:1
Potenza effettiva	HP 6,5
Numero dei giri max. al minuto	6500

Alimentazione mediante carburatore a doppio comando e filtro d'aria

Lubrificazione del motore a miscela

Lubrificazione del cambio e frizione a sbalimento

Raffreddamento ad aria, alettatura sul cilindro e testa

Accensione ed illuminazione a mezzo volano magnetico e batteria con raddrizzatore.

CAMBIO DI VELOCITA' - Cambio in blocco a tre velocità con preselettore e comando a pedale.

Rapporti:

Rapporto di velocità tra l'albero primario ed il secondario

1. marcia 2,52:1

2. marcia 1,49:1

3. marcia 1:1

Rapporto totale

1. marcia 18,9:1

2. marcia 11,2:1

3. marcia 7,5:1

19

TRASMISSIONE - Primaria con catena 3/8" x 3/16" x 5,2 mm.
Secondaria con catena 1/2" x 3/16" r x 8,5 mm.

FRIZIONE - A dischi multipli metallici, guarniti di materiali di attrito, in bagno d'olio.

TELAIO a culla - Con sospensione anteriore telescopica, sospensione posteriore con forcellone oscillante e ammortizzatori telescopici idraulici.

Lunghezza massima ml. 1,94

Larghezza massima > 0,62

Altezza minima da terra > 0,18

Altezza sedile > 0,76

Peso in ordine di marcia a vuoto kg. 86

Capacità serbatoio lt. 16

FRENI - Ad espansione su entrambe le ruote, anteriore comandato a mano, posteriore a pedale.

RUOTE - A raggi con cerchi.

GOMME - tipo 19x2,5 - anteriore rigata, posteriore scolpita.

IMPIANTO ELETTRICO - Faro anteriore a due luci con deviatore sul manubrio, fanalino posteriore, clacson elettrico - contachilometri incorporato nel fano anteriore.

PRESTAZIONI - Velocità massima 110 km/h.

Consumo di miscela litri 1 per 45 km., secondo le norme CUNA.

ATTREZZI - Una chiave a tubo per candela - con cacciavite

Due leve per smontaggio coperture

Una pompa per pneumatici.

DISPOSIZIONE COMANDI

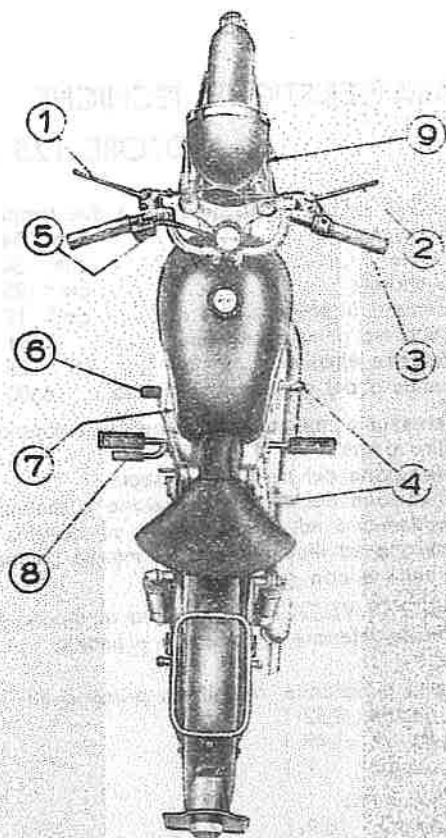
75 cc.

100 cc.

125 cc. Turismo

125 cc. Lusso

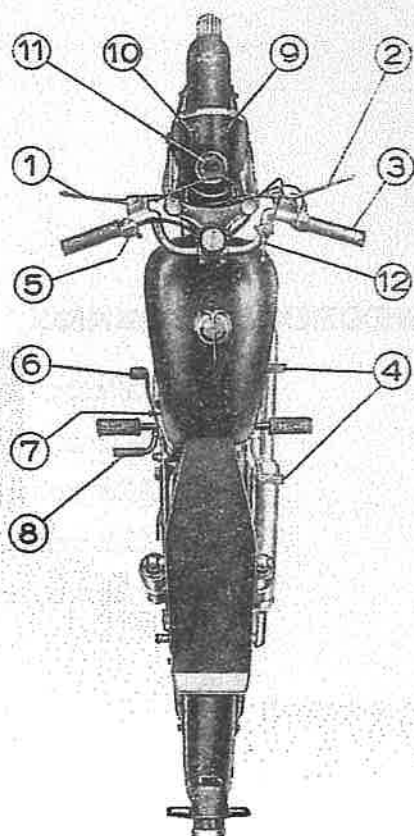
125 cc. Sport



Comandi motoleggere 75 - 100 - 125 cc. Turismo

DISPOSIZIONE DEI COMANDI MOTOLEGGERE 75 - 100 - 125 cc. Turismo

- 1 - Leva a mano comando frizione
- 2 - Leva a mano comando freno anteriore
- 3 - Manopola del gas
- 4 - Leva a pedale comando velocità
- 5 - Gruppo deviatore, pulsante, interruttore
- 6 - Leva a pedale freno posteriore
- 7 - Rubinello benzina
- 8 - Leva a pedale messa in moto
- 9 - Bottone di massa o pulsante interruzione accensione.



Comandi motoleggere 125 cc. Lusso e Sport

DISPOSIZIONE DEI COMANDI MOTOLEGGERE 125 cc. Lusso e 125 cc. Sport

- 1 - Leva a mano comando frizione
- 2 - Leva a mano comando freno anteriore
- 3 - Manopola del gas
- 4 - Leva a pedale comando velocità
- 5 - Gruppo deviatore, pulsante clacson
- 6 - Leva a pedale freno posteriore
- 7 - Rubinello benzina
- 8 - Leva a pedale messa in moto
- 9 - Chiavetta di massa o dispositivo interruzione accensione
- 10 - Interruttore
- 11 - Contachilometri
- 12 - Manettino comando aria (solo per 125 cc. Sport).

COMANDI

1. LEVA A MANO COMANDO FRIZIONE - Serve ad interrompere il collegamento tra l'albero motore ed il cambio; da usarsi solamente quando si deve cambiare la marcia.
2. LEVA A MANO COMANDO FRENO ANTERIORE - Viene usata possibilmente assieme al freno posteriore a pedale.
3. MANOPOLA DEL GAS - La manopola del gas serve a regolare la velocità della macchina. Non si deve continuare a girare con forza la manopola, dopo che si sia incontrata una sensibile resistenza.
4. LEVA A PEDALE COMANDO VELOCITA' - Serve per cambiare la marcia.

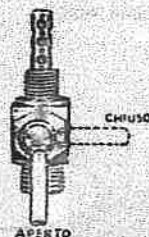


5. GRUPPO DEVIATORE - PULSANTE - INTERRUPTORE - Il deviatore serve per accendere, a scelta, la luce abbagliante o quella antiabbagliante. Quando s'incrocia un altro veicolo, si usi sempre la luce antiabbagliante. Premendo il pulsante si aziona il clacson elettrico. L'interruttore serve per l'accensione delle luci principali, fanale anteriore, fanalino posteriore e lampada di posizione per motoleggere 125 cc. Lusso e Sport. A seconda del tipo di faro si ha la possibilità d'interrompere il circuito d'accensione del motore in modo da poterlo arrestare quando si sia giunti alla meta; e ciò con

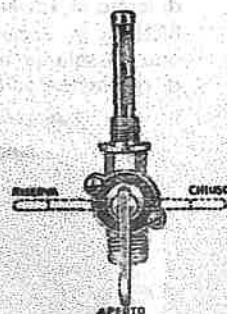
26

il bottone di massa posto al fianco destro del fanale anteriore per le moto tipo 75 - 100 - 125 cc. Turismo e con la chiavetta levabile per il tipo 125 cc. Lusso e Sport.

6. LEVA A PEDALE FRENO POSTERIORE - Serve ad azionare il freno della ruota posteriore; si consiglia di non usarlo a tratti.
7. RUBINETTO BENZINA - Il rubinetto serve a far passare la miscela del serbatoio al carburatore.



Da questi schemi si possono individuare le posizioni di apertura e di chiusura del rubinetto per le moto tipo 75 - 100 cc. e di apertura, chiusura e riserva per il tipo 125 cc. Turismo Lusso e Sport.



8. LEVA A PEDALE PER MESSA IN MOTO - Serve per avviare il motore; ciò avviene spingendola fortemente indietro e verso il basso. Evitare, se possibile, che essa ritorni con violenza alla sua posizione primitiva.

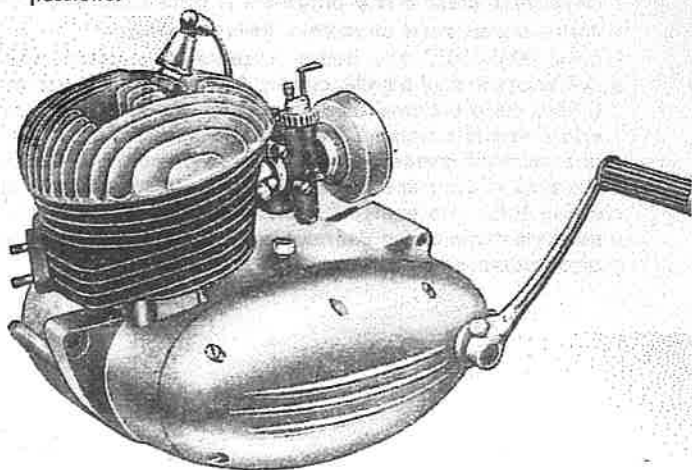
9. BOTTONE DI MASSA O PULSANTE INTERRUZIONE ACCENSIONE (tipo 75 - 100 - 125 cc. Turismo).
CHIAVETTA DI MASSA O DISPOSITIVO INTERRUZIONE ACCENSIONE (tipo 125 Lusso e Sport) - Come detto in precedenza il bottone di massa ha il compito di interrompere il circuito d'accensione del motore.

Nelle moto tipo 125 cc. Lusso e Sport l'interruttore principale è costituito da una chiavetta levabile; in questo caso l'accensione è solo possibile dopo che sia stata infilata la

27

chiavetta nella sua sede. Quando la chiavetta è tolta, l'accensione è interrotta ed il motore non può essere avviato.

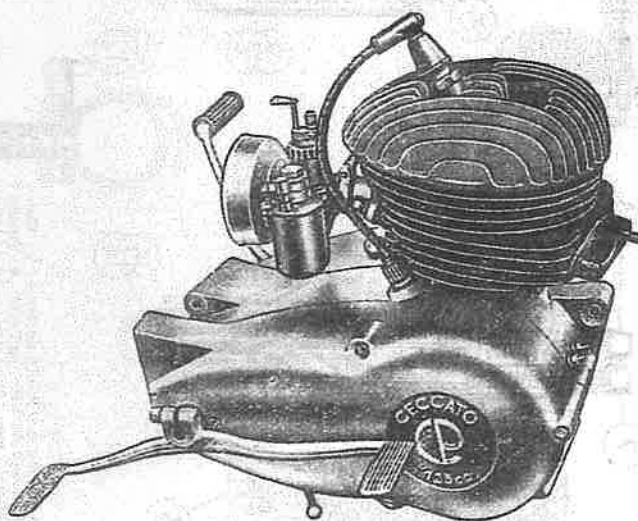
10. INTERRUPTORE - L'interruttore principale sul faro serve per l'accensione delle luci principali, fanale anteriore e fanalino posteriore e lampada di posizione.
11. CONTACHILOMETRI - E' composto dal tachimetro e dai contachilometri propriamente detto. Il primo indica la velocità istantanea della macchina, il secondo segna i chilometri percorsi.
12. MANETTINO COMANDO ARIA - E' applicato solamente sul manubrio della moto tipo 125 cc. Sport; serve a comandare l'aria al carburatore per mezzo di una trasmissione flessibile.



MOTORE 125 cc. (lato sinistro)

DESCRIZIONE

- CARTER - in due pezzi, in lega leggera, ottenuto per fusione.
COPERCHI - in lega leggera; in quello lato volano-magnete è pressata la bussola in bronzo per la leva comando cambio ed in quello lato frizione la bussola per la leva comando messa in moto.
TESTATA DEL CILINDRO - fusa in lega leggera termoresistente, fortemente aleata.



MOTORE 125 cc. (lato destro)

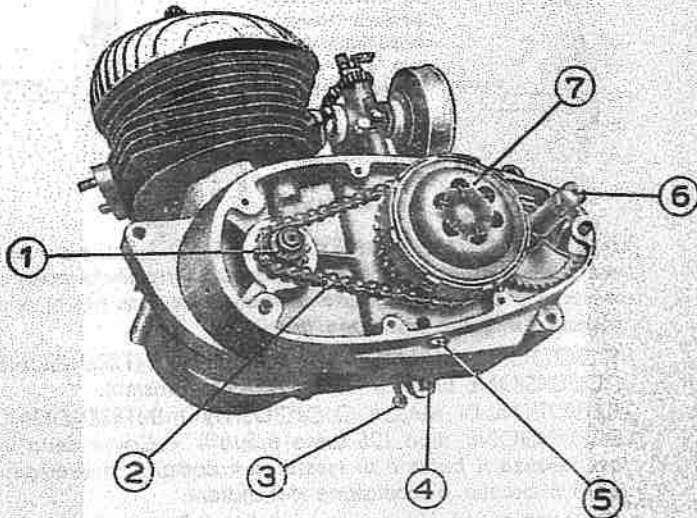
28

29

CILINDRO - in ghisa speciale al nichel-cromo, munito di alettatura. Sedi di attacco della tubazione di scarico per la 100 e 125 cc., di scarico e del carburatore per la 75 cc. ricavate di fusione in un sol blocco.

PISTONE - in lega leggera trattata termicamente, munito di fasce elastiche. Alloggiamento dello spinotto con due anelli di fermo in acciaio, per impedirne l'uscita nel senso assiale.

BIELLA - in acciaio stampato e trattato, di sezione ad H, con bussola in bronzo per lo spinotto sul piede, e pista di rotolamento rettificata per i rullini nella testa.



FRIZIONE. 1 - Pignone motore; 2 - Catene di trasmissione albero motore e cambio; 3 - Leva frizione; 4 - Dado e vite di regolazione filo frizione; 5 - Tappo scarico olio; 6 - Alberino messa in moto; 7 - Gruppo frizione.

SEMIALBERI - in acciaio speciale stampato, trattato e rettificato, montati su cuscinetti a sfere. Estremità conica per il calettamento del volano magnete e del pignone motore.

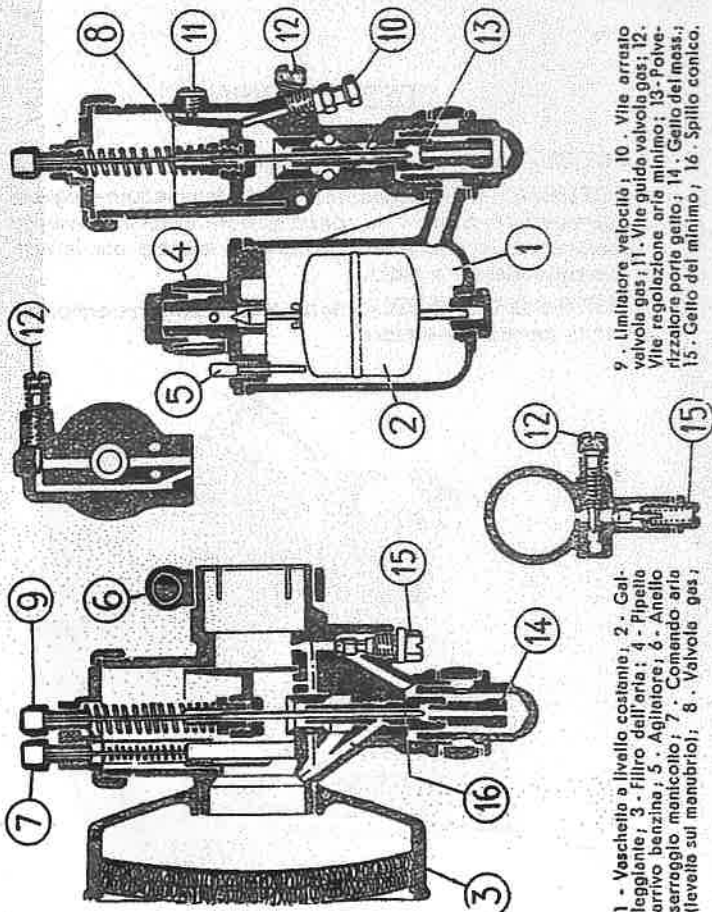
CAMBIO - il cambio di velocità è dotato di una serie di ingranaggi che permettono di usare tre differenti rapporti. Il comando del cambio è a pedale, composto da una doppia leva applicata sull'alberino porta forcella sposta marce. Il selettore è fissato internamente al semicaratter lato frizione.

FRIZIONE - la frizione è a dischi multipli in acciaio, alternati con dischi di materiale a forte coefficiente di attrito, in bagno d'olio. La regolazione della frizione si esegue mediante la vite ed il dado posto sul semicaratter lato volano magnete. Basta allentare il dado e mediante la vite tirare od allentare il filo della frizione. La corsa della leva deve essere di circa 4 mm. prima che la frizione distacchi.

VOLANO - MAGNETE - di ottima casa costruttrice italiana, applicato direttamente sull'albero motore, dalla parte opposta alla frizione. Esso genera la corrente necessaria per l'impianto di illuminazione e per l'accensione della candela. E' composto da una parte fissa completa di bobina rotore, condensatore, ingrassatore ecc. e dall'induttore rotante che costituisce il volano propriamente detto entro il quale sono montati quattro magneti permanenti che producono un forte campo magnetico.

CARBURATORE (MA 13 per Motoleggere 75 cc. - MA 16 per Motoleggere 100 e 125 cc.) del tipo dell'Orto, a comando unico e filtro ad aria. E' composto dal monoblocco in lega speciale a bassa conducibilità termica, fuso sottopressione. Diametro del diffusore mm. 13 per la 75 cc. - mm. 16 per la 100 e 125 cc.

Attacco a manicollo diametro mm. 23.



9 - Limitatore velocità; 10 - Vite arresto valvola gas; 11 - Vite guida valvola gas; 12 - Vite regolazione aria minimo; 13 - Polverizzatore porta getto; 14 - Getto del massimo; 15 - Getto del minimo; 16 - Spillo conico.

1 - Vaschetta a livello costante; 2 - Galleggiante; 3 - Filtro dell'aria; 4 - Pipetto arrivo benzina; 5 - Aggitatore; 6 - Anello serraggio manicollo; 7 - Comando aria (livello sul manubrio); 8 - Valvola gas;

Sezione schematica del Carburatore Dell'Orto (tipo RBO 22)

Camera di miscela e vaschetta del galleggiante separate per consentire diverse combinazioni di montaggio.

Comando aria dal manubrio con trasmissione flessibile.

Regolazione con spillo a 5 posizioni agente nel polverizzatore porta getto del massimo. Getto del massimo annesso entro pozzetto situato sotto la camera di miscela. Dispositivo emulsionatore costituito da un condotto d'aria anulare che circonda il polverizzatore. Dispositivo del minimo con getto ricambiabile accessibile dall'esterno, con vite di regolazione dell'aria, e con vite per regolazione della posizione di chiusura della valvola del gas.

Preso d'aria con attacco filettato per applicazione dell'epuratore.

I condotti d'aria del minimo e dell'emulsionatore sono derivati dalla presa d'aria principale e protetti dall'epuratore. Arrivo benzina dal coperchio della vaschetta.

Ogni 1000-1500 km. pulire il carburatore smontando il polverizzatore ed il galleggiante. Pulire pure accuratamente il filtro della benzina situato sopra il carburatore, il raccordo flessibile nonché il filtro d'aria svitandolo dalla propria sede ed immergendolo senza scomporlo in benzina o petrolio. Con aria compressa dare una soffiata in tutti canali e fori. La mancata pulizia del filtro d'aria porta a notevole diminuzione del rendimento del motore ed a maggior consumo di miscela.

NORME PRATICHE PER L'USO E LA MANUTENZIONE DEL MOTORE A DUE TEMPI

RIFORNIMENTO CARBURANTE E PERCENTUALE DI LUBRIFICAZIONE - La tendenza attuale è di usare una percentuale di olio nella benzina in quantità superiore a quella che si impiegava qualche anno fa, adoperando olio fluido. Con questo sistema si evitano le incrostazioni e si prolunga la vita del motore.

Come consiglio di carattere generale suggeriamo comunque di usare una miscela avente una percentuale di olio pari all'8% durante i primi 500 km.; successivamente diminuire gradualmente fino ad arrivare al 6%.

Per la 125 cc. Sport invece la percentuale di olio deve essere del 10% durante i primi 1000 km.; successivamente diminuire gradualmente fino ad arrivare al 6%.

Olio da usarsi per la miscela; moto 75, 100, 125 cc. tipo SAE 30, di ottima qualità.

Per la 125 cc. Sport, Supercarburante e olio tipo SAE 30 di ottima qualità.

Per il cambio Olio tipo SAE 50.

AVVIAMENTO (vedere foto comandi) - Aperto il rubinetto miscela, ed assicuratisi che la leva cambio sia nella posizione di folle, spillare leggermente benzina alla vaschetta, senza invasare il carburatore, tener l'aria chiusa per qualche

37

istante, specie in inverno, finché il motore non risente normalmente la sua accelerazione; dopo ciò aprire completamente tutta l'aria, tirare la leva della frizione, innestare la prima velocità e lasciare gradatamente la leva frizione; la manovra della frizione deve essere eseguita ogni qual volta si debba spostare la leva del cambio.

Non accelerare troppo innestando la marcia per non grattare l'innesto e non sollecitare in modo anormale la trasmissione.

Il giusto richiamo della benzina al carburatore dà partenze facili ed elimina inutile sciupio.

RODAGGIO - Per ottenere un buon rodaggio che consenta il perfetto rendimento e funzionamento del motore, è necessario che per i primi 1000 km. di percorso la velocità sia limitata a 40/45 km. all'ora per la motoleggera 75 cc., a 45/50 km. all'ora per la motoleggera 100 cc. e 50/55 km. all'ora per la motoleggera 125 cc.

CAMBIO DI MARCIA - La manovra del cambio è ben fatta se, oltre all'assenza di alcun rumore meccanico, la macchina non risente delle variazioni di velocità. Non chiudere e aprire bruscamente il gas, specie nei cambi di marcia. La variazione di rapporto deve essere accompagnata da una regolazione del gas con tempestività ed avvedutezza.

Non fare le discese a motore spento e cambio folle; conviene innestare le stesse marce adoperate per la salita. Con benzina aperta e gas chiuso il consumo è minimo, mentre si risparmiano i freni.

Per tenere pulita la candela è buona norma ogni tanto accelerare leggermente.

38

REGIME ECONOMICO - Per marciare a buona andatura non conviene andare a pieno gas; è da ricordare che la maggior economia corrisponde a circa 7/10 della potenza del motore, cioè alla velocità di 50/55 km. all'ora per la 75 cc., 55/60 km. all'ora per la 100 cc. e 60/65 km. all'ora per la 125 cc.

MANUTENZIONE - Dopo 500 km. pulire il filtro d'aria con petrolio ed ungere con olio fluido prima di rimontarlo.

Dopo 1000 km. pulire il filtro della benzina e la vaschetta del carburatore. Verificare il livello d'olio del gruppo cambio e frizione e portarlo al livello esatto indicato sull'apposita astina graduata del tappo di introduzione olio.

Dopo 1500 km. oliare ed ingrassare le articolazioni, i perni, i cuscinetti, verificare l'efficienza degli ammortizzatori.

Dopo 3000 km. sostituire completamente l'olio; a tale scopo basta togliere il tappo di scarico situato sotto il semicaratterlato frizione (con macchina nuova prime sostituzioni dopo 300 e 700 km.).

Nelle soste è necessario chiudere sempre il rubinetto della benzina per evitare eventuali evasioni e difficili partenze.

In caso di lunga inattività sgonfiare le coperture, spruzzare olio nel foro della candela e girare a mano il motore, ingrassare le parti cromate, sollevare da terra la macchina.

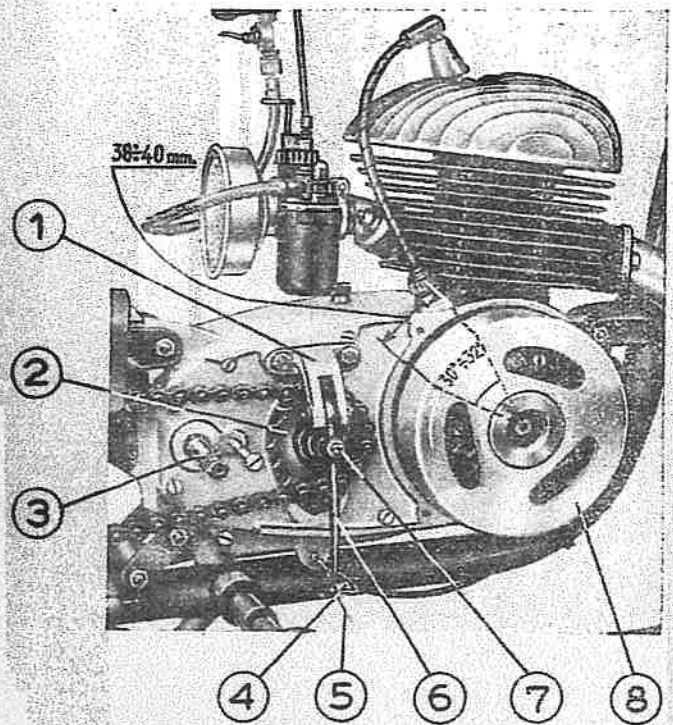
39

SMONTAGGIO E MESSA IN FASE DEL MAGNETE-ALTERNATORE-VOLANO

SMONTAGGIO - Levare il volano od induttore rotante dall'albero motore mediante l'apposito estrattore e levare la parte fissa del magnete che è fissata per mezzo di tre vili al semicarter in alluminio; prima di togliere questa piastra, si raccomanda di tracciare un segno su di essa e nella sede del semicarter, in modo che nel rimontarla venga fissata al medesimo posto.

MESSA IN FASE - Per la messa in fase si deve controllare che dall'apertura delle puntine platinote del ruttore al punto morto superiore ci sia una corsa del pistone di 5-6 mm. Per questa operazione basta togliere la candela dalla testa, introdurre il calibro attraverso la sede della candela e verificare quanto detto sopra.

Per la verifica della messa in fase si può controllare pure che le puntine del ruttore incomincino ad aprire quando la freccia tracciata sul volano dista in posizione di anticipo da quella tracciata sul semicarter, di 38-40 mm. La distanza s'intende misurata sulla periferia del volano. Per questa operazione basta tracciare un segno, all'apertura delle puntine, sia sul volano che sul semicarter, girare il volano sino che il pistone giunga al punto morto superiore; tracciare un segno sul semicarter, in corrispondenza della freccia tracciata sul volano e verificare così la distanza dal primo al secondo segno che deve essere come detto in precedenza, dai 38-40 mm., che corrispondono a circa 30°-32°.



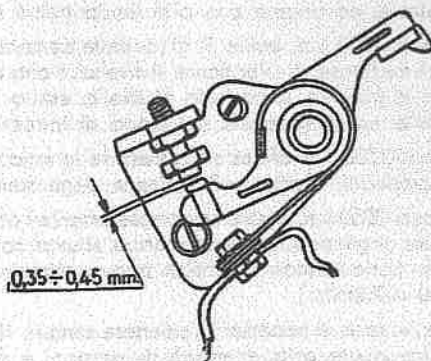
GRUPPO MOTORE LATO VOLANO - 1. Supporto leva frizione; 2. Pignone uscita cambio; 3. Albero comando cambio; 4. Morsello bloccaggio filo frizione; 5. Filo frizione; 6. Leva frizione; 7. Prigioniero registro leva frizione; 8. Assieme parte rotante volano magnete.

40

41

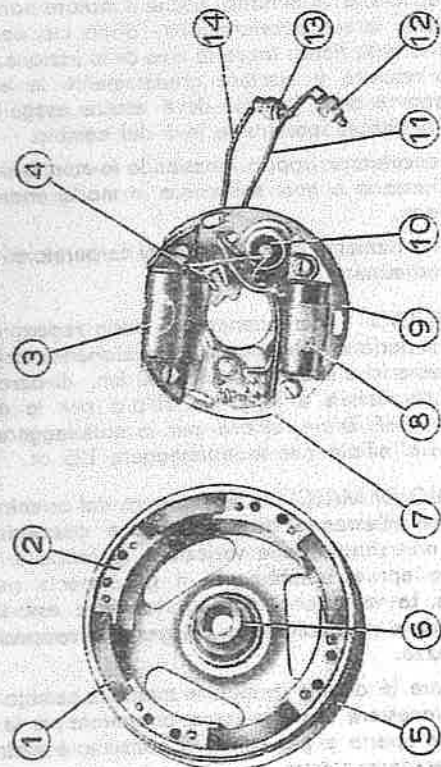
ACCENSIONE

Si raccomanda di non variare mai e per nessun motivo la posizione dello statore del volantino magnetico che ne regola l'anticipo all'accensione. Le puntine platinote ogni 5000 km. circa devono essere controllate. Verificare che l'apertura dei contatti sia di 0,35-0,45 mm. Se si presenta



la necessità di pulirle, può essere fatto introducendo carta vetrata a grana finissima e piegata in due tra le puntine stesse, che devono essere prima allontanate una dall'altra (servendosi di un cacciavite ad uso punteruolo) per poter introdurre la carta vetrata fra le stesse.

Per questa operazione basta togliere il coperchio lato volano ed agire poi attraverso le finestre del volano stesso.



VOLANO - MAGNETE - 1. Magnete permanente; 2. Espansione polare; 3. Bobine alla tensione; 4. Assieme ingrassatore; 5. Assieme parte rotante; 6. Innesco a conca; 7. Assieme contatto mobile; 8. Bobina alternatore; 9. Bassella lavorata; 10. Condensatore; 11. Cavo luce; 12. Vite massa volano cavo accensione; 13. Vite massa volano cavo accensione; 14. Cavo accensione.

42

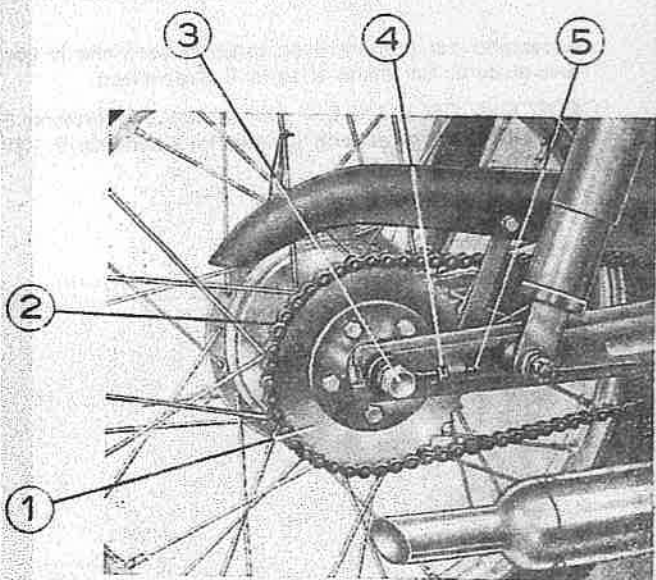
43

CANDELA

Il tipo preferibile è il Marelli CW225E. La distanza fra gli elettrodi deve essere di 4 o 5 decimi di millimetro. Per la motoleggera 125 cc. Sport si consiglia la candela Marelli tipo CW240B per piccoli tratti, e il tipo CW260 per tratti lunghi; per corse impegnative si può adoperare anche il tipo CW300.

Se il motore non si avviasse o si dovesse improvvisamente arrestare, vanno anzitutto controllati la candela ed il cavo della corrente. Il cavo potrebbe essere danneggiato od allentato il contatto tra esso e la candela od anche interrotto il circuito in corrispondenza della presa di corrente del volano magnetico. La candela si può provare rapidamente come segue: si svita la candela e, dopo averla fissata nuovamente al cavo, si mette a massa la parte filettata, per esempio appoggiandola sul cilindro. Facendo ora girare il motore mediante la leva a pedale messa in moto, si dovrebbe vedere, tra gli elettrodi della candela, una forte e luminosa scintilla. Se ciò non avvenisse, si dovrà sottoporre la candela ad un controllo più accurato. Una candela fortemente arrugginita od oleata, non dà scintilla e così pure una candela con incrostazioni tra gli elettrodi od una distanza eccessiva fra le punte.

44



CATENA - 1. Pignone ruota posteriore
2. Catena motore, ruota posteriore
3. Dato ruota posteriore
4. Dado tendicatena
5. Tendicatena

46

NORME PRATICHE PER L'USO E LA MANUTENZIONE DELLA MOTOLEGGERA

Per il buon uso e la buona manutenzione della motoleggera occorre attenersi alle regole generali qui sotto elencate:

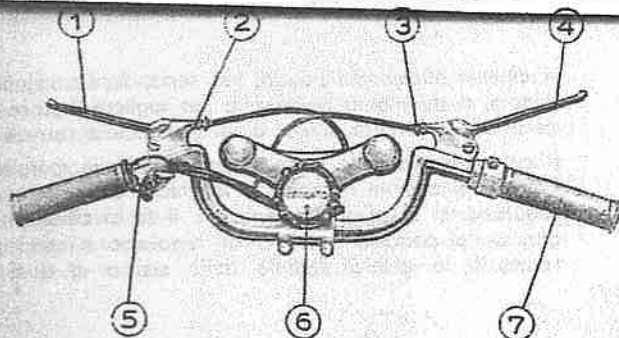
CATENA - La giusta tensione della catena si ottiene mediante i due tendicatena sul perno della ruota posteriore, agenti all'estremità del forcellone oscillante.

La catena va lubrificata con alcune gocce d'olio extradenso ogni qualvolta appare secca; ogni 2500/3000 km. si consiglia di lavare la catena in bagno di petrolio. Ciò fatto, dopo averla accuratamente asciugata, la si immerge in un bagno di sego liquefatto; questo penetrando nell'interno dei rullini e raffreddandosi vi si mantiene a lungo eliminando per molto tempo la necessità di ulteriori lubrificazioni.

FRENO ANTERIORE - Per la regolazione del freno serve il dado e controdado della guaina di trasmissione posti a fianco della leva del freno.

Per tendere si allenti il dado dopo aver allentato il controdado. Se dopo questa operazione il filo del freno non è completamente teso, basta allentare il dado posto sul mozzo della ruota e mediante la vite tirare il filo sopradetto. Il gioco (misurato alla estremità della leva del disco porta ceppi) deve essere di 6-7 mm.

45

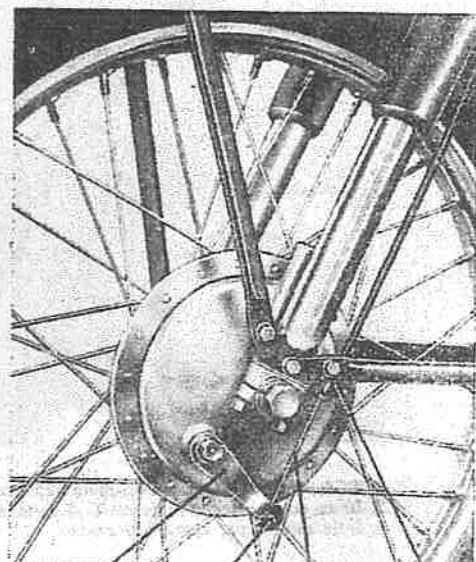


MANUBRIO

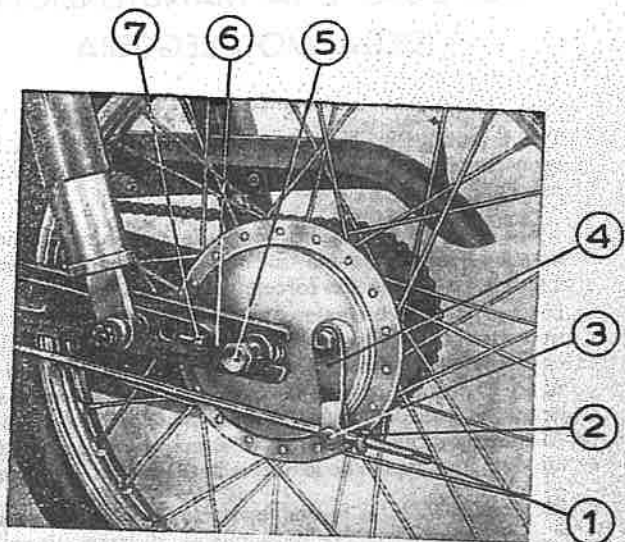
1. Leva a mano comando frizione; 2. Dado regolazione filo frizione; 3. Controdado regolazione filo freno anteriore; 4. Leva a mano comando freno anter.; 5. Gruppo deviatore, pulsante, interruttore; 6. Tappo regolazione sterzo; 7. Menopola del gas.

FRENO ANTERIORE

1. Levalta freno; 2. Serracavo filo freno anteriore; 3. Filo freno anter.; 4. Dado e vite regolaz. freno.

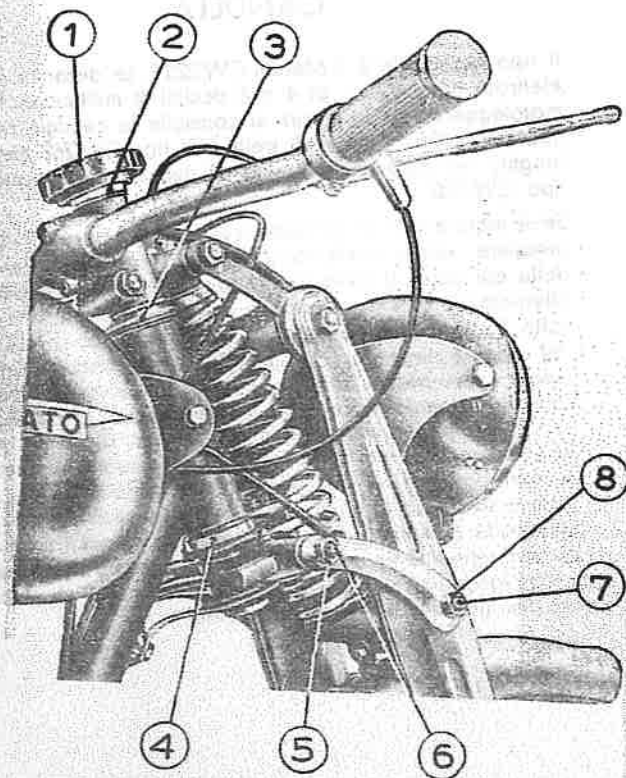


FRENO POSTERIORE - La regolazione si ottiene serrando il pomello all'estremità del tirante o bacchetta del freno stesso. Il gioco (misurato all'estremità della levelta) deve essere di 6-7 mm.



FRENO POSTERIORE - 1. Asta del freno; 2. Pomello asta freno; 3. Rullo di guida asta freno; 4. Levelta freno; 5. Dado ruota posteriore; 6. Tandicatena; 7. Dado tendicatena.

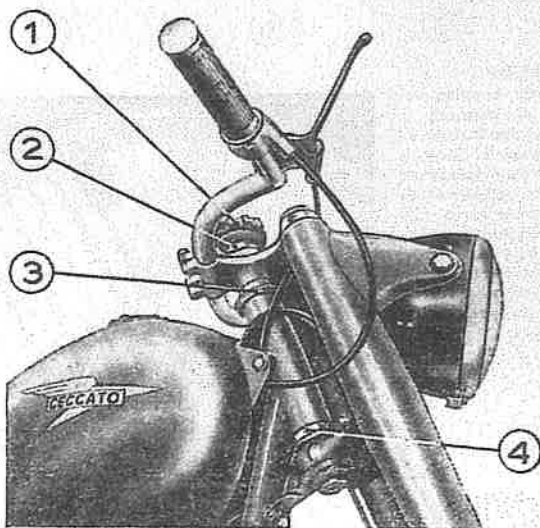
FORCELLA ANTERIORE - Il gioco laterale della forcella anteriore della motoleggera 75 cc. si elimina registrando i due perni inferiori del parallelogramma. Tale regolazione



FORCELLA ANTERIORE motoleggera 75 cc. - 1. Tappo regolazione sterzo; 2. Dado cieco bloccaggio forcella; 3. Sede interna per cuscinetto sterzo; 4. Sede esterna per cuscinetto sterzo; 5. Dado per perno oscillante; 6. Perno oscillante; 7. Perno per ammortizzatore; 8. Dado per dedito.

si effettua allentando il dado, indi serrando il perno filettato fresato, di quel tanto necessario per togliere il gioco senza però che la forcella diventi dura. Da ultimo si serra il dado.

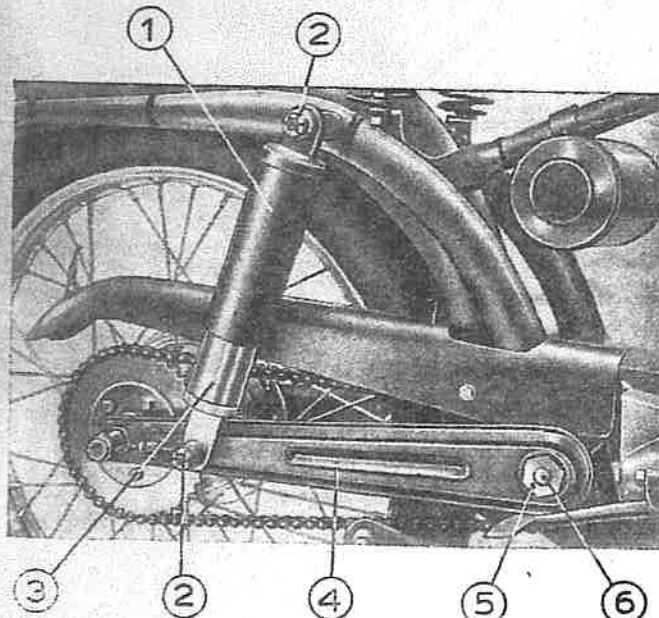
Il gioco assiale della forcella anteriore della motoleggera 125 cc. si elimina registrando la ghiera dello sterzo. Tale regolazione si effettua allentando il dado cieco posto al disotto del pomello o tappo di regolazione sterzo, indi serrando la ghiera filettata dello sterzo di quel tanto



FORCELLA ANTERIORE motoleggera 125 cc. - 1. Tappo di regolazione; 2. Dado cieco bloccaggio forcella; 3. Sede interna per cuscinetto sterzo; 4. Sede esterna per cuscinetto sterzo.

necessario per togliere il gioco senza però che la forcella diventi dura. Da ultimo si serra il dado cieco.

FORCELLA OSCILLANTE - Per la sua regolazione basta stringere il dado appena di quanto è necessario per togliere il gioco.



FORCELLA OSCILLANTE - 1. Cannotto superiore ammortizzatore; 2. Dadi fissaggio ammortizzatore; 3. Cannotto inferiore ammortizzatore; 4. Forcella oscillante; 5. Dado perno forcella oscillante; 6. Perno forcella oscillante.

MOLLEGGIO POSTERIORE - E' consigliabile, per le motoleggere 75, 100 e 125 Turismo tener sempre lubrificata la molla interna degli ammortizzatori. Si allentano i cannotti dell'ammortizzatore e si ingrassano le estremità della molla.

PRESSIONE PNEUMATICI - Per la maggior durata dei pneumatici e per la miglior comodità di marcia e tenuta di strada si consiglia di adottare le pressioni seguenti:

Pneumatico anteriore	75 cc.	2 Alm.
Pneumatico posteriore	75 cc.	2.5 Alm.
Pneumatico anteriore	100 cc.	2 Alm.
Pneumatico posteriore	100 cc.	2 Alm.
Pneumatico anteriore	125 cc.	1.5 Alm.
Pneumatico posteriore	125 cc.	2 Alm.

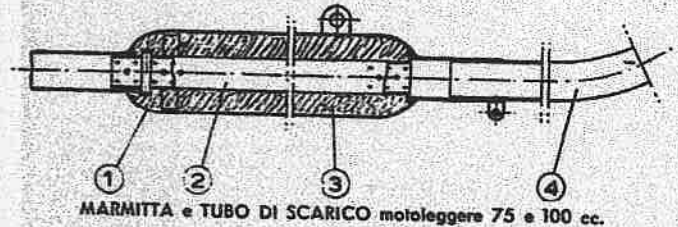
REGOLAZIONE STERZO - Se lo sterzo è duro, la macchina perde in stabilità, se è troppo allentato, i movimenti a sfere sono soggetti a dannosi scuotimenti. Il gioco si regola (come è detto nella regolazione della forcella anteriore 125 cc.) serrando la ghiera zigrinata che si trova sotto l'attacco del manubrio.

LAVAGGIO - Per la pulizia 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. E' dannoso per la vernice usare petrolio; ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

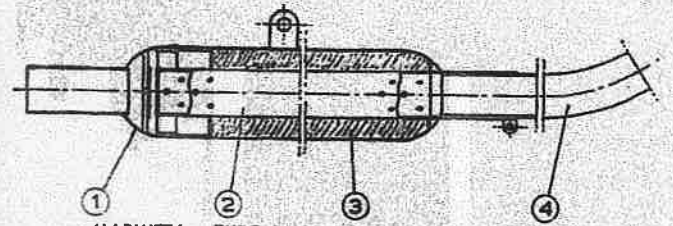
PULIZIA CILINDRO E SCARICO

Una delle cause di diminuito rendimento del motore è data dalle incrostazioni e dalle parziali ostruzioni dei condotti di scarico per opera dei depositi carboniosi.

Verificandosi tale caso è necessario smontare la testa ed il cilindro del motore. Per smontare queste parti (dopo aver tolto il tubo di scarico colla marmitta dal motore, ed il motore dal telaio) si allentano i quattro dadi sui tiranti di fissaggio testa cilindro. Si tolgono accuratamente tutte le incrostazioni formatesi sulla testa del cilindro, sulla testa del pistone e sulle parti della luce di scarico.



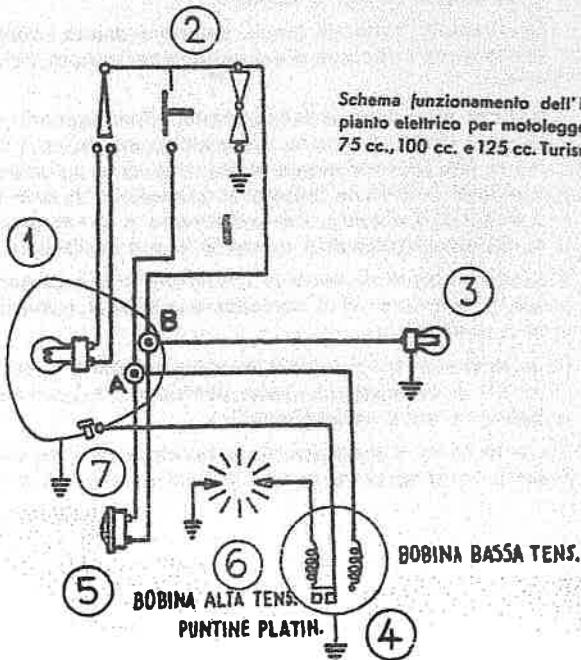
MARMITTA e TUBO DI SCARICO motoleggere 75 e 100 cc.



MARMITTA e TUBO DI SCARICO motoleggere 125 cc.

1. Marmitta; 2. Tubo interno forato; 3. Lana di vetro; 4. Tubo scarico.

Si apre poi la marmitta allentando la vite che l'unisce al tubo di scarico, si toglie la calotta con il tubo interno forato, si pulisce accuratamente e si sostituisce se il caso lo richiede, la lana di vetro internamente alla marmitta stessa. Queste operazioni sono da farsi ogni 2000 km. circa di marcia. Rimontando la testa del motore si abbia cura di serrare i quattro dadi gradualmente ed in modo alterno.



Schema funzionamento dell'impianto elettrico per motoleggere 75 cc., 100 cc. e 125 cc. Turismo

FUNZIONAMENTO

DELL'IMPIANTO ELETTRICO

PER MOTOLEGGERE 75, 100 e 125 cc. TURISMO

La corrente erogata dal volano alimenta sia la candela del motore che il fanale anteriore, dal quale a sua volta partono i collegamenti per tutti i circuiti dell'impianto.

E' consigliabile perciò mantenerlo sempre in perfetta efficienza, controllando la tensione della bobina alternatore e della bobina ad alta tensione; verificando pure le puntine platiniate, sostituendo, se il caso lo richiede, l'assieme del contatto mobile.

Dallo schema unito si distinguono chiaramente i sette gruppi che formano l'impianto elettrico e sono:

- 1 - Il fanale anteriore
- 2 - Il gruppo comprendente il deviatore, il pulsante e l'interruttore
- 3 - Il fanalino posteriore
- 4 - Il volano magnetico
- 5 - Il clacson
- 6 - La candela
- 7 - Il boltone di massa.

Dal volano magnetico e precisamente dalla bobina alternatore esce il filo di derivazione che si porta all'attacco A interno al fanale anteriore; da questi a sua volta partono i collegamenti per il clacson e il pulsante del clacson stesso.

Pure dal volano e precisamente dalle puntine platinite esce un altro filo di derivazione che si porta al bottone di massa nell'interno del fanale anteriore. Dall'attacco B escono invece i fili per il fanalino della targa, per il clacson e per il collegamento diretto dell'interruttore del fanalino, del deviatore del fanale e del pulsante del clacson.

Dalla lampada del proiettore anteriore partono pure i fili per il collegamento nelle posizioni 1 e 2 del deviatore (abbagliante e antiabbagliante).

Come detto in precedenza, il deviatore, il pulsante e l'interruttore formano un gruppo unico, posto sulla sinistra del manubrio.

FUNZIONAMENTO

DELL'IMPIANTO ELETTRICO

PER MOTOLEGGERE 125 cc. LUSO E SPORT

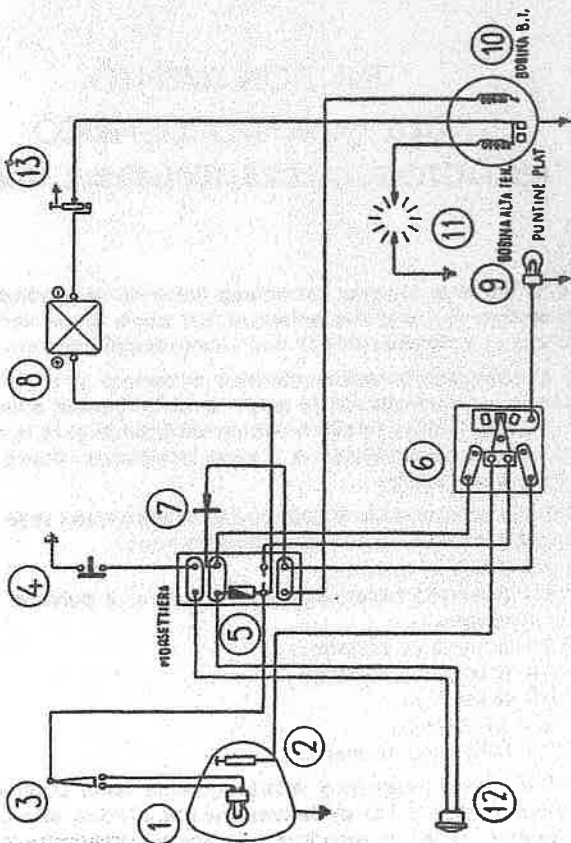
La corrente erogata dal volano magnetico alimenta, attraverso il raddrizzatore e la morsettiere, l'accumulatore o batteria che a sua volta eroga corrente al clacson; alla lampada di posizione ed al fanalino posteriore.

Dalla morsettiere parte pure un altro filo che per mezzo dell'interruttore alimenta il fanale anteriore ed ancora il fanalino della targa; per la qual cosa il fanalino posteriore può funzionare sia a motore avviato che spento.

E' consigliabile perciò mantenere il volano magnetico sempre in perfetta efficienza, controllando la tensione della bobina alternatore e della bobina ad alta tensione; verificando pure le puntine platinite, sostituendo, se il caso lo richiede, l'assieme del contatto mobile.

Dallo schema unito si distinguono chiaramente i tredici gruppi che formano l'impianto elettrico e sono:

- 1 - Lampada fanale
- 2 - Lampada di posizione
- 3 - Deviatore
- 4 - Pulsante
- 5 - Valvola
- 6 - Interruttore
- 7 - Raddrizzatore



Schema funzionamento dell'impianto elettrico motoleggera 125 cc. LUSO

- 8 - Batteria od accumulatore
- 9 - Fanalino posteriore
- 10 - Volano magnetico
- 11 - Candela
- 12 - Clacson
- 13 - Chiavetta di massa.

La batteria alimenta il clacson, dal quale a sua volta esce il collegamento per il pulsante.

La chiavetta posta sul fanale anteriore unisce i contatti del primario della bobina di accensione col rottore del volano stesso.

Si deve aver cura pure della batteria, proteggendo con un leggero strato di grasso gli attacchi esterni ed i collegamenti fissi fra i vari elementi. Il livello della soluzione deve superare di qualche millimetro gli elementi in essa immersi e quando il liquido, per evaporazione o per fuori uscita si abbassa, aggiungere unicamente acqua distillata.

Il commutatore di manovra o interruttore è incorporato nel fanale anteriore ed è comandato mediante apposita chiavetta asportabile.

Dalla lampada del proiettore anteriore partono pure i due fili per il collegamento nella posizione 1 e 2 del deviatore (abbagliante ed antiabbagliante).

Come detto in precedenza, il deviatore ed il pulsante formano un gruppo unico, posto sulla sinistra del manubrio.

INCONVENIENTI E RIMEDI DI FUNZIONAMENTO

Quando il motore presenta anomalie di funzionamento occorre eseguire i seguenti controlli e provvedere come sotto indicato.

DIFFICOLTA' DI AVVIAMENTO

1. Irregolare afflusso di miscela al carburatore: Verificare e rimuovere la causa che impedisce l'afflusso della miscela.
2. Condotto carburante ostruito: Pulire con getto d'aria compressa.
3. Filtro del carburatore sporco: Smontare e lavare con benzina.
4. Polverizzatore otturato: Pulire con getto d'aria compressa.
5. Foro ove scorre l'astina del galleggiante sporco: Pulire.
6. Mancanza di scintilla o scintilla irregolare: Pulire la candela, sostituirla se l'isolante è rotto, regolare la distanza degli elettrodi, revisionare il volano magnete.

ANOMALIE VARIE DI FUNZIONAMENTO

MOTORE PICCHIA IN TESTA

1. Carburante scadente
2. Autoaccensione: Pulire la candela.
3. Surriscaldamento: Lasciare raffreddare il motore.
4. Accensione troppo anticipata: Regolare la fase di accensione del volano magnete.

ESPLOSIONI AL CARBURATORE

1. Miscela troppo povera: Regolare, chiudendola leggermente, la vite dell'aria sul carburatore.
2. Autoaccensione per eccessivo riscaldamento della candela: Sostituire la candela con altra avente coefficiente termico più elevato.
3. Candela con interposizione fra l'elettrodo centrale e quello di massa di un corpo estraneo: Pulire la candela.

IL MOTORE PERDE COLPI

1. Elettrodi della candela troppo distanti: Verificare la distanza fra gli elettrodi e regolarli a 0,5 mm. circa.
2. Puntine del ruttore sporche: Pulire le puntine del ruttore del volano magnete con carta vetrata finissima.
3. Candela sporca: Pulire la candela.
4. Irregolare afflusso di miscela al carburatore: Verificare l'afflusso della miscela del tubo, del filtro ecc.
5. Candela troppo tenera: Sostituirla con altra avente coefficiente termico più alto.

IL MOTORE PERDE LA SUA NORMALE EFFICIENZA E RISCALDA ECCESSIVAMENTE

1. Accensione ritardata o difettosa: Mettere in fase l'accensione.
2. Miscela povera (eccesso d'aria): Regolare, chiudendo leggermente la vite dell'aria).
3. Luce di scarico o marmitta parzialmente ostruita: Pulire la luce sul cilindro e l'interno della marmitta.
4. Infiltrazioni di aria, testa non serrata perfettamente sul cilindro: Serrare a fondo i dadi che bloccano la testa al cilindro.

DIFETTOSO FUNZIONAMENTO DELLA FRIZIONE

1. Strappi alla partenza - innesto brusco: Dischi deformati (sostituzione); impurità tra i dischi (lavaggio con petrolio).
2. Slittamento: Dischi bruciati (sostituzione); molte scariche (sostituzione).
3. La frizione non disinnesta completamente: Gioco nella trasmissione di comando (regolazione).

NB. - Per ottenere un buon rodaggio che consenta il perfetto rendimento e funzionamento del motore, è necessario che per i primi 1000 km. di percorso la velocità sia limitata a 40/45 km. all'ora per la motoleggera 75 cc., 45/50 km. all'ora per la motoleggera 100 cc. e 50/55 km. all'ora per la motoleggera 125 cc.

CARBURATORE - Si consiglia di usare sempre, sia nel periodo estivo che invernale, il getto massimo n. 55 per la motoleggera 75 cc. e n. 65 per le motoleggere 100 e 125 cc.

INDICE

Premessa	pag.	3
Caratteristiche tecniche motore 75 cc.	>	5
Caratteristiche tecniche motore 100 cc.	>	9
Caratteristiche tecniche motore 125 cc. Turismo e 125 cc. Lusso	>	13
Caratteristiche tecniche motore 125 cc. Sport	>	19
Disposizione dei comandi motoleggera 75 - 100 - 125 cc. Turismo	>	23
Disposizione dei comandi motoleggera 125 cc. Lusso e 125 cc. Sport	>	25
Comandi	>	26
Descrizione	>	29
Norme pratiche per l'uso e la manutenzione del motore a due tempi	>	37
Smontaggio e messa in fase del magnete - alternatore - volano	>	40
Norme pratiche per l'uso e la manutenzione della motoleggera	>	45
Funzionamento dell'impianto elettrico per motoleggera 75 - 100 e 125 cc. Turismo	>	55
Funzionamento dell'impianto elettrico per motoleggera 125 cc. Lusso e Sport	>	57
Inconvenienti e rimedi di funzionamento	>	60
Anomalie varie di funzionamento	>	61

