

MECCANICA VERGHERA

S.P.A.
MILANO

STABILIMENTI: CASCINA COSTA - VERGHERA (GALLARATE)

TELEFONO 90411 GALLARATE - TELEGRAMMI: AGUSTA (GALLARATE)
C.A.P. 21013 - TELEX 31057 AGUSTA

125 GT

150 GT

125 GTLS

150 RSS



5V

USO E MANUTENZIONE



RIASSUNTO CARBURANTI E LUBRIFICANTI

SERBATOIO BENZINA

AGIP SUPERCORTEMAGGIORE
(98 → 100 NO)

MOTORE - CAMBIO

OLIO Kg 1,5

- a temperatura minima sopra 0° C
- a temperatura minima fra 0° C e - 15° C
- a temperatura media sopra 30° C

AGIP F. 1 Motor HD SAE 30
AGIP F. 1 Motor HA SAE 20 W / 20
AGIP F. 1 Motor HD SAE 50

FORCELLA TELESCOPICA

OLIO 125 cc.
per gamba

AGIP F. 1 Rotra AFT

MOZZI RUOTE E PARTI MOBILI TELAIO

GRASSO

AGIP F. 1 GR 33 FD

CAVI NELLE GUAINA

GRASSO

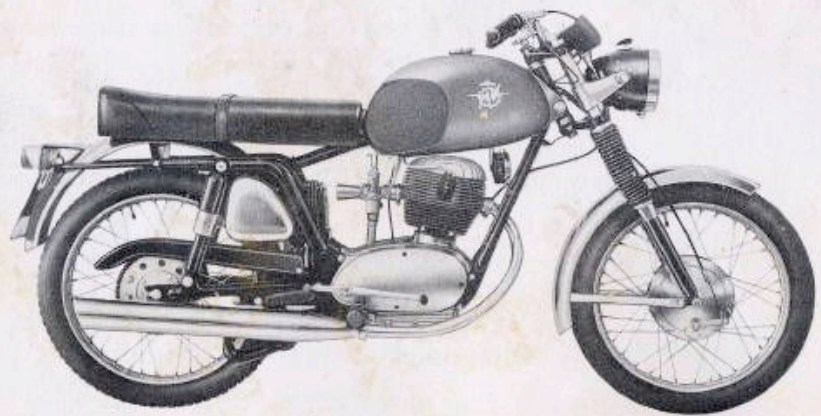
AGIP ROCOL GP1

Premessa

In questo opuscolo sono descritte, in forma essenzialmente pratica, le istruzioni per l'impiego e la manutenzione del motociclo

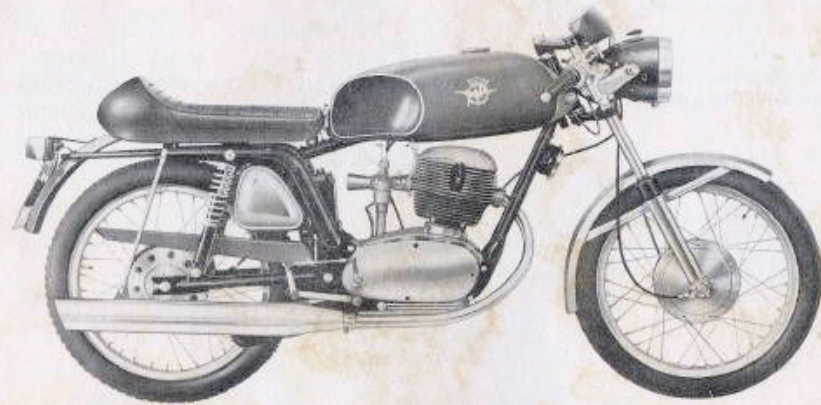
MV 125 E 150

Queste norme consentono l'uso nelle migliori condizioni. Per le verifiche e controllo periodico, si consiglia di rivolgersi esclusivamente presso i nostri Concessionari o presso Stazioni di Servizio autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.



MOTOCICLO G.T.

2



MOTOCICLO S.

3

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero stampigliato, sul telaio, nella posizione indicata nella figura 1. I dati sono costituiti da un prefisso ed un numero. Gli stessi servono per l'identificazione del motociclo agli effetti di legge e sono riportati sul certificato di origine, sul libretto di circolazione e devono essere sempre citati nella eventuale richiesta di parti di ricambio.



Fig. 1

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Tipo	125 GT	125 GTLS	150 GT	150 RSS
Interasse = mm	1300	1300	1300	1300
Lunghezza massima = mm	1960	1960	1960	1960
Larghezza massima sul manubrio = mm	730	550	730	550
Altezza massima = mm	1020	940	1020	940
Altezza minima = mm	195	195	195	195
Peso in ordine di marcia = Kg	104	102	105	103
Portata persone = n	2	2	2	2
Potenza = HP DIN	9,5	115	10,5	12,5
Velocità = Km/h	110	120	115	125
Consumo = litri/100 Km	2,9	2,7	3,1	2,9
Autonomia = Km	380	320	360	300

MOTORE

Tipo		125 GT	125 GTLS	150 GT	150 RSS
Ciclo a 4 tempi					
Numero dei cilindri	=	1	1	1	1
Alesaggio	= mm	53	53	59,5	59,5
Corsa	= mm	56	56	54	54
Cilindrata effettiva	= cc	123,54	123,54	150,14	150,14
Rapporto compressione	=	9	10	8,7	9,7

Cilindro in ghisa speciale

Testa in lega leggera con sedi valvole in acciaio, riportate

DISTRIBUZIONE

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri

Gioco fra valvola e bilanciere per controllo fase = mm 0,100 a motore freddo

Aspirazione	{	apre	35° - 40°	prima del P.M.S.
		chiude	65° - 70°	dopo il P.M.I.
Scarico	{	apre	65° - 70°	prima del P.M.I.
		chiude	42° - 47°	dopo il P.M.S.

Gioco funzionamento a motore freddo:

- aspirazione = mm 0,050
- scarico = mm 0,100

ALIMENTAZIONE

Benzina 98 ÷ 100 NO

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante tramite due rubinetti e condotti.

Tipo e regolazione carburatore:

	125 GT e GTLS	150 GT e RSS
— Dell'Orto MB 22 B		
— Spillo E 10	= Il tacca	= Il tacca
— Polverizzatore	= 260 B	= 260 B
— Getto massimo	= 98	= 95
— Getto minimo	= 40	= 40
— Cornetto	∅ 44 L = 55	∅ 44 L = 55
Serbatoio della capacità di l.	= 12	= 15

ACCENSIONE

Magnete alternatore a volano.

Anticipo automatico	24° ± 2°
Anticipo fisso	12°
Anticipo totale	36° ± 2°

CANDELA

Tipo Marelli CW 260 N o similare (diametro e passo filettatura: 14 x 1,25 filetto corto).

LUBRIFICAZIONE

A circolazione forzata, mediante pompa, all'albero motore e alla testa
Il filtro è smontabile.

L'olio per la lubrificazione è del tipo:

- temperatura minima sopra 0° C = SAE 30
- temperatura minima fra 0° C e — 15° C = SAE 20
- temperatura media sopra 30° C = SAE 50
- quantità di olio nel carter al livello MAX = Kg 1,5

RAFFREDDAMENTO

Ad aria naturale.

FRIZIONE

A dischi multipli, in bagno d'olio, posta sul lato sinistro del motore.

CAMBIO DI VELOCITA'

A 5 rapporti nel blocco motore, del tipo ad ingranaggi sempre in presa.

TRASMISSIONE

Tra motore e cambio con ingranaggi a dentatura elicoidale.

Tra pignone-motore e corona dentata sul mozzo posteriore, con catena a rulli.

VEICOLO

TELAIO

A struttura mista di tubi e lamiera di acciaio saldati.

SOSPENSIONI

Anteriore mediante forcella telescopica oleoelastica.

Posteriore a forcella oscillante con ammortizzatori telescopici oleoelastici.

RUOTE

Anteriore e posteriore a raggi con cerchi 2 ¼ x 18"

Pneumatici:

- anteriore 2 ¾ x 18"
- posteriore 2,75 x 18" R

FRENI

Tipo con ganasce ad espansione.

IMPIANTO ELETTRICO

Con magnete alternatore a volano da 28 W 6 V che, in marcia, alimenta l'accensione, l'avvisatore acustico e l'impianto luce composto di:

- faro anteriore a tre luci
- fanalino posteriore a due luci
- ricarica batteria.

COMANDI

Gli organi di comando del motociclo sono disposti secondo le indicazioni seguenti.

A destra sul manubrio: manopola comando carburatore, leva comando freno anteriore;

A sinistra sul manubrio: deviatore elettrico per luci abbagliante o anabbagliante e pulsante per avvisatore acustico, leva comando frizione;

Sul fanale: commutatore con chiave estraibile:

- chiave inserita in posizione diritta si hanno:
 - accensione motore
 - avvisatore acustico
 - luce stop
- chiave inserita in posizione girata verso destra (rotazione oraria) si hanno: utilizzatori, come in posizione diritta, e luce città
- chiave inserita in posizione girata verso sinistra si hanno: utilizzatori, come in posizione diritta, luce abbagliante e anabbagliante
- chiave disinserita e commutatore in posizione diritta: nessuna utilizzazione
- chiave disinserita e commutatore girato verso destra si ha: solo luce di posizione anteriore e posteriore

Sul fianco destro: pedale cambio

Sul fianco sinistro: pedale avviamento, pedale freno posteriore.

NORME PER L'USO

RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio (Km. 1500) osservare le seguenti prescrizioni: non superare le seguenti velocità con il cambio rispettivamente in

	I	II	III	IV	V
Km/h	22	35	50	70	85

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

In salita, oltre a non superare le suddette velocità, non si deve viaggiare con piena apertura di gas curando in ogni caso di non surriscaldare il motore.

Dopo i primi 750 Km. effettuare il cambio dell'olio del motore (operazione da eseguire a motore caldo).

Controllare che non vi siano dadi e bulloni allentati.

MESSA IN MOTO DEL MOTORE

Accertarsi:

- che l'olio nel motore sia a giusto livello
- che il cambio sia in posizione di folle
- che nel serbatoio vi sia benzina
- che un rubinetto del serbatoio sia aperto,
- che la benzina arrivi al carburatore
- che la chiave sia inserita in posizione diritta.

Avvertenza alla consegna del motociclo:

- verificare il livello dell'olio nel carter

- verificare la pressione dei pneumatici:
 - pressione massima ruota anteriore = atm 1,2
 - pressione massima ruota posteriore con una persona = atm 2
 - pressione massima ruota posteriore con due persone = atm 2,5
- verificare se la batteria dell'impianto elettrico è carica (a chiave inserita deve funzionare l'avvisatore acustico e la luce stop)
- ruotare la manopola del comando gas per $\frac{1}{4}$ o $\frac{1}{5}$ della sua rotazione totale.

A motore freddo spingere in basso il dispositivo di avviamento che si trova sul carburatore, avendo l'avvertenza di riportarlo in posizione normale ad avviamento avvenuto; se il motore è caldo non è necessario usare tale dispositivo

- premere energicamente con il piede sul pedale avviamento. L'avviamento è facilitato se, prima di premere sul pedale, il motore è in fase di compressione.

Avviato il motore, evitare di accelerare subito specie se questi è freddo, onde dar tempo all'olio di entrare completamente in circolazione.

AVVIAMENTO E MARCIA

Messo in moto il motore, il motociclo si avvia nel modo seguente: Con il motore al minimo tirare a fondo la leva della frizione e innestare la prima velocità spingendo in basso la parte posteriore del pedale cambio. Lasciare lentamente la leva della frizione e contemporaneamente ruotare la manopola comando gas, accelerando progressivamente. Quando il motociclo ha raggiunto la velocità di circa Km/h 22, chiudere

rapidamente il gas, tirare a fondo la leva della frizione e innestare la seconda velocità spingendo in basso la parte anteriore del pedale del cambio lasciando lentamente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare il motore.

Procedere in modo analogo per innestare le velocità successive.

Qualora si debba ridurre la velocità non esitare a passare ad un rapporto inferiore.

Per passare da una velocità superiore ad una inferiore si procede come segue:

chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione, accelerare rapidamente per un brevissimo istante il motore (in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare) e spingere in basso la parte posteriore del pedale del cambio, lasciando dolcemente la leva della frizione e accelerare come già descritto.

E' sconsigliabile lasciare slittare la frizione per riprendere, così pure percorrere discese con il cambio in folle e frizione disinnestata.

Nel percorrere le discese è bene utilizzare l'azione frenante del motore e se la discesa è forte conviene usare la velocità inferiore; in genere si utilizza la velocità come se fosse in salita evitando in tal modo l'eccessivo consumo dei freni e l'anormale riscaldamento dei tamburi.

Su strada bagnata o gelata si deve marciare con la massima prudenza cercando di evitare frenate brusche ed accelerazioni rapide; in tali condizioni è consigliabile diminuire la pressione normale dei pneumatici (circa il 30 %).

Avvertenza:

Oltre alle velocità da tenere durante il periodo di rodaggio (Km 1500) occorre aumentare gradualmente i limiti sopra indicati fino alla percorrenza di Km 3000 totali, raggiungendo le seguenti velocità massime nelle singole velocità:

		I	II	III	IV	V
125 GT	Km/h	28	48	72	93	110
125 GTLS	Km/h	31	52	78	102	120
150 GT	Km/h	30	50	75	98	115
150 RSS	Km/h	32	54	82	106	125

ARRESTO MOTOCICLO

Si toglie il gas, si preme sul pedale freno post. e si tira la leva che comanda il freno ant., qualche istante prima che il motociclo si fermi tirare la leva della frizione e passare alla posizione di folle del cambio di velocità. E' sempre conveniente usare contemp. i due freni anteriore e posteriore. Il motociclo deve essere posto sul cavalletto di sostegno, evitando di appoggiarlo ai muri, bordi di marciapiedi, ecc.

Queste inclinazioni (con rubinetto aperto) possono provocare una entrata di benzina nel motore causando l'avviamento difficile.

ARRESTO MOTORE

Chiudere il gas e il rubinetto della benzina e disinserire la chiave sul fanale.

ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del motociclo, dipendono essenzialmente dalla cura posta nella manutenzione senza dimenticare poi che questa può tempestivamente mettere in evidenza eventuali irregolarità che potrebbero portare a spiacevoli conseguenze.

Prima di procedere alla manutenzione e registrazione delle varie parti è necessario effettuare una buona pulizia del veicolo onde togliere fango, polvere ed unto.

All'uopo servirsi di petrolio e pennello e asciugare bene con stracci puliti. Per le parti verniciate usare acqua ed asciugare con pelle scamosciata. Le percorrenze chilometriche riferentesi alla manutenzione hanno un valore indicativo medio.

MOTORE

Verificare il livello dell'olio nel carter. Esso deve corrispondere alla tacca superiore segnata sull'asta (MAX). La sostituzione dell'olio, oltre alla nota del periodo di rodaggio, va eseguita ogni 3000 Km. Questa operazione deve essere eseguita a motore caldo togliendo il tappo recante il filtro e scaricare completamente l'olio.

Pulire il filtro ad ogni operazione di cambio dell'olio lavandolo con benzina.

REGISTRO GIOCO TRA BILANCIERI E VALVOLE

Questa operazione si effettua dopo aver tolto il cappello della testa, fissato

con viti, allentando il dado del registro ed avvitando o svitando con cacciavite il registro sino ad ottenere il gioco prescritto. Bloccare il dado tenendo fermo il registro.

L'operazione va fatta a motore freddo.

CARBURATORE

Il carburatore è già regolato dalla Casa per il miglior rendimento, ma cause fortuite possono alterare dette regolazioni; per cui si procede a ripristinarlo come segue:

La regolazione del minimo si deve effettuare sempre a motore caldo.

Per la regolazione del minimo vi sono due viti, una di regolazione della chiusura della valvola gas (vite con controdado) e la seconda per la regolazione dell'aria del minimo (vite con molla di freno); quest'ultima regola il titolo della miscela che si forma all'uscita del getto del minimo. A tale riguardo si tenga presente che stringendo questa vite si limita l'ingresso dell'aria e quindi si arricchisce la miscela; mentre allentando la vite la miscela si impoverisce.

Per una corretta regolazione del minimo si procede nel modo seguente:

- registrare la prima vite che regola la chiusura della valvola in modo da ottenere un minimo piuttosto veloce (apertura da 0 a 2,5 mm);
- regolare la seconda vite che è quella dell'aria in modo da ottenere una marcia il più regolare possibile del motore (marcia galoppante indica miscela ricca; tendenza a fermarsi o sternuti indicano miscela povera).

Agire indi alternativamente sulla prima e sulla seconda vite sino a trovare

quella giusta combinazione di miscela in modo da ottenere il minimo corretto e desiderato.

In generale la vite di dosatura dell'aria va aperta da mezzo giro a due giri rispetto alla chiusura completa.

Se per mantenere il motore in moto occorre chiudere completamente la vite, ciò significa che il getto del minimo è troppo piccolo, mentre se occorre allentarla di oltre due giri il getto del minimo è troppo grande. Una volta regolato il minimo, se aprendo lentamente il comando del gas il motore tende a mancare o si spegne, è indizio di miscela troppo povera; in questo caso stringere leggermente la vite regolazione aria fino a fare scomparire questo punto debole.

CANDELA

Effettuare lo smontaggio con apposita chiave. Se risulta imbrattata ripulirla possibilmente con spazzolino metallico. Se si riscontrano crepe o rotture nell'isolante sostituire la candela.

La distanza fra gli elettrodi deve essere di mm 0,4 ÷ 0,5 anche a candela nuova. E' sconsigliabile cambiare il tipo di candela montata. Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo di candela.

Nel rimettere la candela sulla testa avere l'avvertenza di:

- lubrificare con una sola goccia di olio fluido solamente il filetto onde facilitare il prossimo smontaggio;

- imbroccarla con la dovuta inclinazione ed avvitare con le mani per almeno un paio di giri per accertarsi che imbocchi perfettamente;
- adoperare l'apposita chiave per stringerla evitando di chiuderla esageratamente.

REGISTRAZIONE DEL RUTTORE

Ogni 9000 Km circa, devono essere controllate le puntine (vedi figura 3). Verificare che l'apertura dei contatti sia di $\text{mm } 0,35 \div 0,45$. Qualora questa apertura dovesse risultare maggiore o minore passare alla sua registrazione procedendo come segue:

- allentare la vite n. 1 che blocca la squadretta porta contatto fisso;
- spostare la squadretta girando l'apposita vite eccentrica n. 2' quel tanto da ottenere la prescritta apertura delle puntine;
- bloccare nuovamente la squadretta mediante la chiusura della vite n. 1.

Questa registrazione va effettuata con la camma del ruttore in posizione di massima apertura.

Se si presenta la necessità di pulire le puntine, si adoperi l'apposita limetta a taglio finissimo.

Per queste operazioni basta togliere il coperchio del volano e agire poi attraverso le finestre del volano stesso.

FRIZIONE

Tenere costantemente registrato il comando in modo che la corsa a vuoto, misurata nel punto di appoggio della leva sul manubrio, sia di $\text{mm } 4$ circa

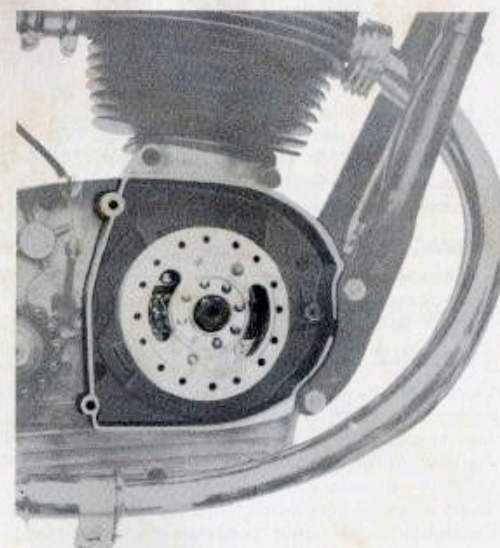
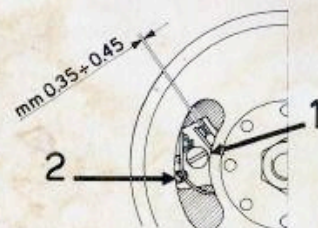


Fig. 3

(vedi figura 4), che si ottengono mediante la registrazione dell'apposito bariletto di registro posto sul manubrio.

Agire sulla vite posta nel motore solo quando il bariletto non sia sufficiente. Per accedere a questa va tolto il tappo sul coperchio sinistro e con chiave a tubo e cacciavite passante in questa, allentare il dado e girare la vite di registro; a destra se il gioco è eccessivo, a sinistra se il gioco è nullo. Agire in modo da ottenere il gioco detto sulla leva.

Bloccare nuovamente il dado tenendo ferma la vite di registro e rimettere il tappo sul coperchio assicurandosi del buono stato della guarnizione.

SERRAGGIO VITI

Verificare se i dadi dei prigionieri fissaggio motore, come pure per le viti dei coperchi e del carter, sono chiusi a fondo; in caso contrario provvedere al loro serraggio.

REGISTRAZIONE CATENA

Con il motociclo sul cavalletto, la catena deve avere uno scuotimento di almeno $mm\ 25 \div 30$. Ciò è necessario perchè in caso contrario si avrebbe una tensione eccessiva quando la forcella oscillante è a metà corsa.

Per registrare occorre: allentare i dadi del perno centrale della ruota; indi agire in eguale proporzione sui dadi del tendicatena posti all'estremità della forcella oscillante. Dopo aver registrato la catena, è bene controllare l'assialità della ruota posteriore con la ruota anteriore e la registrazione del freno.

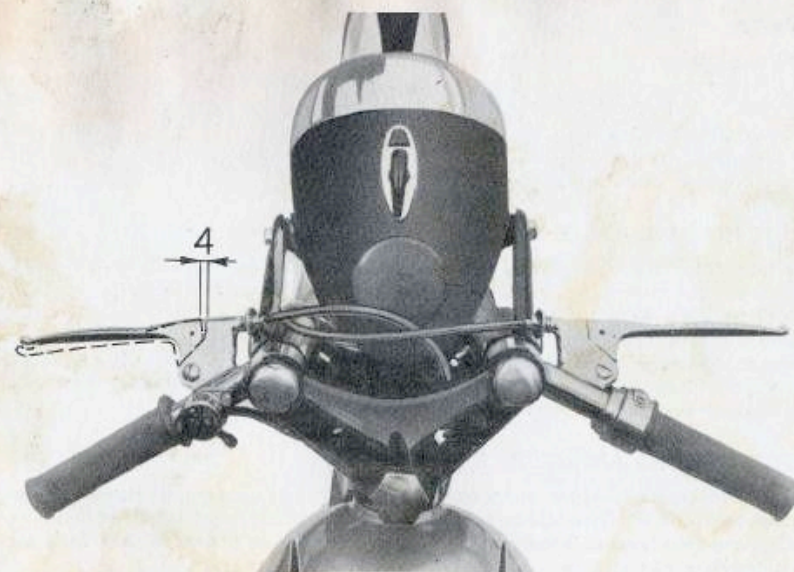


Fig. 4

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 e l'azione frenante inizi appena si agisce sul rispettivo comando. Queste condizioni si raggiungono regolando i comandi mediante gli appositi registri (vedere figure 5-6), occorre vi sia un gioco di mm 5 misurato all'estremità delle levette sui dischi porta ceppi.

SMONTAGGIO DELLE RUOTE

Ruota anteriore: sfilare il cavo dal forcellino della leva del freno, allentare il dado che chiude il perno sullo scorrevole sinistro della forcella, togliere il dado e sfilare il perno della ruota.

Ruota posteriore: allentare i due dadi di chiusura mozzo alla forcella oscillante, svitare il dado registro levetta sulla flangia porta ceppi, sfilare l'asta, svitare i dadi regolaggio tendi catena e le piastrine dello stesso, mandare in avanti la ruota per togliere la catena.

SOSPENSIONE ANTERIORE E POSTERIORE

Per la forcella anteriore telescopica oleoelastica e gli ammortizzatori posteriori telescopici oleoelastici non si richiede manutenzione particolare. Qualora risultassero inefficienti rivolgersi alla Casa o presso una Stazione di Servizio autorizzata.



Fig. 5

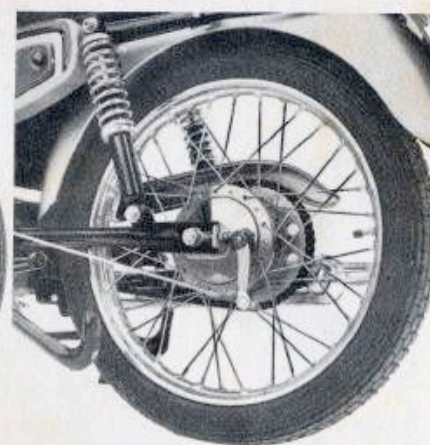


Fig. 6

REGOLAZIONE PROIETTORE

Controllare la pressione dei pneumatici (vedi a pagina 12).
Disporre il motociclo nella condizione in cui viene usato e con le ruote bene allineate di fronte ad uno schermo bianco come mostra lo schema. Avviare il motore e bloccare la manopola comando gas a circa $\frac{1}{4}$ della sua corsa ed accendere la luce anabbagliante, orientare il fanale mediante regolazione, in modo che la parte superiore del fascio luminoso corrisponda come la linea indicata dallo schema (figura 7).

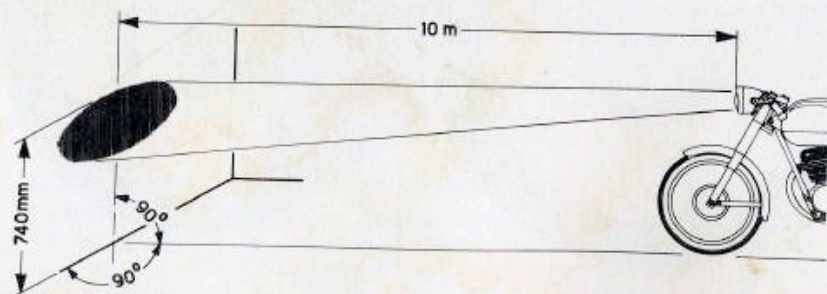


Fig. 7

IMPIANTO ELETTRICO

Il generatore di corrente è del tipo a volano. La corrente generata è a bassa tensione alternata destinata ad alimentare l'impianto di illuminazione, l'avvisatore acustico e l'accensione.

La tensione dell'impianto è di 6 V.

Sono alimentati in corrente alternata direttamente dal volano, la luce abbagliante e anabbagliante, la luce posteriore per la targa e di posizione. Sono alimentati in corrente continua dalla batteria da 6 V 8 Ah la luce di posizione o città anteriore e posteriore, la luce stop e l'avvisatore acustico. Mentre l'impianto di accensione, è alimentato direttamente dal volano con la bobina alta tensione posta sotto il serbatoio.

Il circuito di accensione funziona solo a chiave inserita.

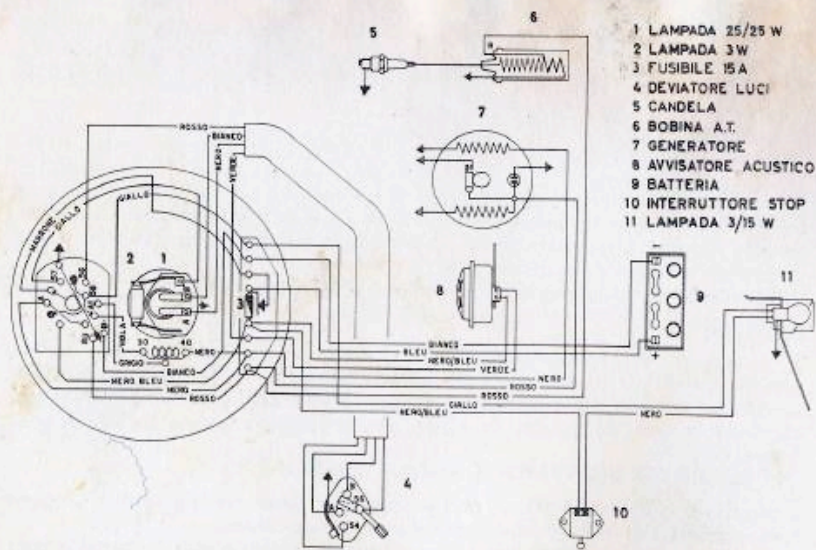
BATTERIA

E' l'apparato dell'impianto elettrico che richiede la più assidua sorveglianza: verificare ogni mese (più frequentemente nella stagione calda) il livello del liquido nella batteria ed aggiungere eventualmente dell'acqua distillata in ogni elemento, in modo che il livello sorpassi le piastre per 2 mm.

IMPIEGARE ESCLUSIVAMENTE ACQUA DISTILLATA.

Controllare che i contatti fra i poli e i morsetti siano puliti e serrati. Ungerli con vaselina per evitare la corrosione per ossidazione.

Avere l'avvertenza di non lasciare scaricare completamente la batteria, per evitare la sua solfatazione.



Schema impianto elettrico

PULIZIA DEL MOTOCICLO

- lavare il motore con petrolio aiutandosi con un pennello, asciugando poi con stracci puliti.
- Tutte le parti verniciate o in plastica vanno lavate con acqua, usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare; non usare benzina o petrolio. Essi danneggiano perchè le rende opache e le deteriora rapidamente.

Qualora si debba pulire la parabola riflettente del faro, adoperare un piumino molto morbido o pulire con soffio d'aria.

EVITARE LA STROFINATURA CON PANNO E FARE ATTENZIONE DI NON TOCCARE CON LE DITA LA SUPERFICIE.

VARIE

Nel caso di lunga inattività del motociclo, provvedere ad una pulizia generale.

- Scaricare completamente la benzina dal serbatoio e dalla vaschetta carburatore.
- Pulire i filtri benzina del serbatoio e del carburatore.
- Togliere la batteria, riporla in un locale ove non possa gelare e provvedere ogni mese alla sua ricarica per mantenerla in efficienza.

- Introdurre nel cilindro, attraverso il foro della candela, un po' di olio SAE 30 e far ruotare l'albero motore per tre o quattro giri per stendere un velo di olio protettivo sulle pareti del cilindro.
- Fare in modo che il motore sia in fase di compressione.
- Sollevare dal suolo il motociclo, pulire i pneumatici e sgonfiare le camere d'aria.
- Spalmare con grasso antiruggine tutte le parti metalliche non verniciate.
- Coprire il motociclo con telone.

LUBRIFICAZIONE DELLA CATENA

Ogni 750 Km, oppure quando appare secca e specialmente dopo una marcia sotto la pioggia, lubrificare la catena mediante pennello intinto di olio in modo che questo ultimo penetri attraverso le maglie fino a lubrificare i perni. Spalmare un po' di grasso per mantenere lubrificato anche i rulli che rotolano sugli ingranaggi.

MANUTENZIONE PERIODICA

Batteria: Ogni 3 ÷ 5 settimane ripristinare il livello del liquido.

Dopo i primi 750 Km

Sostituire l'olio del motore (vedere a pagina 15) e controllare che non vi siano dadi o bulloni allentati.

10) Catena trasmissione: vedere a pagina 28.

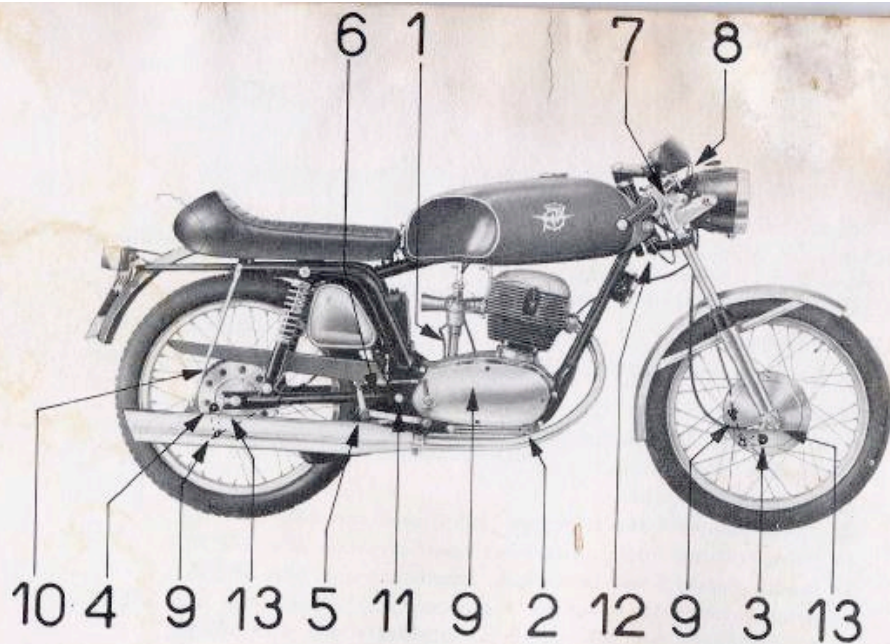
Ogni 1000 Km

1) Carter motore: controllo livello olio e, se mancante, aggiungere.

Ogni 3000 Km

Controllare la distanza degli elettrodi della candela (pagina 17).

- 1) Cambio olio motore.
- 2) Pulire il filtro olio.
- 3) Perno camma freno anteriore: lubrificare con olio SAE 90.
- 4) Perno camma freno posteriore: lubrificare con olio SAE 90.
- 5) Perno pedale freno posteriore: lubrificare con olio SAE 90.
- 6) Articolazione asta o forcell. freno post.: lubrificare con olio SAE 90.
- 7) Articolazione leve sul manubrio: lubrificare con olio SAE 90.



Schema lubrificazione

- 8) Articolazione cavi nelle leve sul manubrio: lubrificare con olio SAE 90.
- 9) Controllare la registrazione dei comandi frizione e dei freni.
Puntine platinatè magnete: controllare come paragrafo a pagina 18.
Feltro strisciante sulla camma volano magnete: umidificare con olio SAE 20.
Controllare la chiusura delle viti e dei dadi.

Ogni 12000 Km

- 11) Perno forcella posteriore: allentare e svitare il dado, sfilare il perno, togliere il forcellone, sfilare il distanziale, pulire e lubrificare con grasso.
Sostituzione candela.

AVVERTENZE

Nel caso di una eventuale revisione, smontaggio o necessità, ingrassare i seguenti particolari:

- 12) Calotte superiori e inferiori sede sfere sterzo: riempire di grasso.
- 13) Cuscinetti mozzi ruota anteriore e posteriore: riempire di grasso.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

IL MOTORE NON PARTE O SI ARRESTA SUBITO

Mancanza di carburante.
Carburante che non arriva al carburatore con rubinetto aperto.
Carburatore ingolfato.

Fare rifornimento.
Pulire la tubazione, i filtri, svitare e pulire i getti.
Chiudere il rubinetto benzina, togliere ed asciugare la candela, aprire tutto il gas e agire sulla messa in moto per alcune volte. Rimontare la candela e avviare il motore con il procedimento normale.

SE ARRIVA CORRENTE ALLA CANDELA

Candela sporca.
Elettrodi candela non a posto.
Candela insufficiente.

Pulire.
Regolare.
Sostituire.

SE NON ARRIVA CORRENTE ALLA CANDELA

Puntine platinato non efficienti.
Circuito volano, fanale, bobina AT.

Rivolgersi ad una Stazione di Servizio autorizzata.

IL MOTORE PICCHIA IN TESTA

Carburante non appropriato.

Autoaccensione dovuta ad eccessivo riscaldamento o a incrostazioni carboniose sul cielo del pistone o nella camera di scoppio.
Accensione troppo anticipata (battito metallico dovuto alle sollecitazioni irregolari del pistone).

IL MOTORE PERDE COLPI

Irregolare afflusso di benzina al carburatore.
Elettrodi candela troppo distanti.

Candela sporca.
Puntine del ruttore sporche e non regolate.

ESPLOSIONI AL CARBURATORE

Miscela aria-benzina troppo povera.

Sostituire il carburante con altro più appropriato.
Smontare e provvedere alla pulizia delle parti.

Rivolgersi ad una Stazione di Servizio autorizzata per la fasatura del volano.

Verificare l'afflusso del carburante.

Ristabilire la giusta distanza:
(mm 0,4 ÷ 0,5).

Pulire.
Rivolgersi ad una Stazione di Servizio autorizzata.

Regolare chiudendo leggermente la vite dell'aria del carburatore.

Infiltrazioni di aria nel raccordo carburatore.

Controllare il serraggio delle viti e dei dadi del carburatore. Controllare l'efficienza dell'isolante fra carburatore e testa. Eventualmente sostituire.

Presenza di acqua nella benzina.

Sostituire il carburante e lavare il carburatore.

ESPLOSIONI ALLO SCARICO

Accensione ritardata.

Rivolgersi ad una Stazione di Servizio autorizzata.

INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DA CATTIVO FUNZIONAMENTO DEGLI ORGANI

Il motore non ha la potenza regolare.

Può essere causa di insufficiente compressione, eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura, tenuta delle valvole insufficiente dovuta all'usura delle sedi, valvole puntate in mancanza del gioco prescritto fra bilancieri e valvole. Rivolgersi ad una Stazione di Servizio autorizzata.

Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico.

Possono essere causati: il primo dal gioco eccessivo tra bilanciere e valvola o da molle valvola indebolite; il secondo, per deficiente lubrificazione ai bilancieri, alle valvole, dovuta alla ostruzione dei condotti portata olio. Rivolgersi ad una Stazione Servizio autorizzata.

INDICE

	pag.		pag.
Premessa	1	— Candela	17
Foto motociclo S	2	— Registrazione del ruttore	18
Foto motociclo GT	3	— Frizione	18
Dati per l'identificazione	4	— Serraggio viti	20
Caratteristiche principali	5	— Registrazione catena	20
Motore	6	— Freni	22
Veicolo	9	— Smontaggio delle ruote	22
Comandi	10	— Sospensione anteriore e posteriore	22
Norme per l'uso	11	— Regolazione proiettore	24
— Rodaggio	11	— Impianto elettrico	25
— Messa in moto del motore	11	— Batteria	25
— Avviamento e marcia	12	— Schema impianto elettrico	26
— Arresto del motociclo	14	— Pulizia del motociclo	27
— Arresto del motore	14	— Varie	27
Istruzioni per la manutenzione	15	— Lubrificazione catena	28
— Motore	15	Manutenzione periodica	29
— Registro gioco tra bilancieri e valvole	15	Inconvenienti e rimedi relativi	32
— Carburatore	16	Indice	36

Quanto descritto nella presente pubblicazione, fermo restando le caratteristiche principali, è da ritenersi puramente indicativo. La Meccanica Verghera si riserva il diritto di apportare in qualunque momento, senza impegnarsi di aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, particolari o forniture di accessori, che essa ritenga conveniente per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

MV - Ufficio Pubblicazioni
Ottobre 1970