

OPERAZIONI	CHILOMETRI PERCORSI										
	8.000	12.000	16.000	20.000	24.000	28.000	32.000	36.000	40.000	44.000	48.000
Controllo tensione cinghia comando dinamo e ventilatore											
Pulizia filtro aria											
Registrazione gioco ceppi-tamburi freni e corsa leva freno a mano											
Rabbocco elettrolito batteria											
Permutazione ruote											
Verifica e regolazione candele											
Verifica tensione catena comando distribuzione											
Pulizia filtri carburante											
Verifica contatti spinterogeno e controllo fase											
Verifica gioco valvole											
Pulizia getti carburatore											
Registrazione corsa a vuoto pedale frizione											
Lubrificazione flessibile comando acceleratore e dispositivo starter											
Controllo e registrazione convergenza, verifica inclinazione ruote anteriori											
Registrazione e ingrassaggio cuscinetti ruote anteriori											
Verifica serraggio bulloneria											

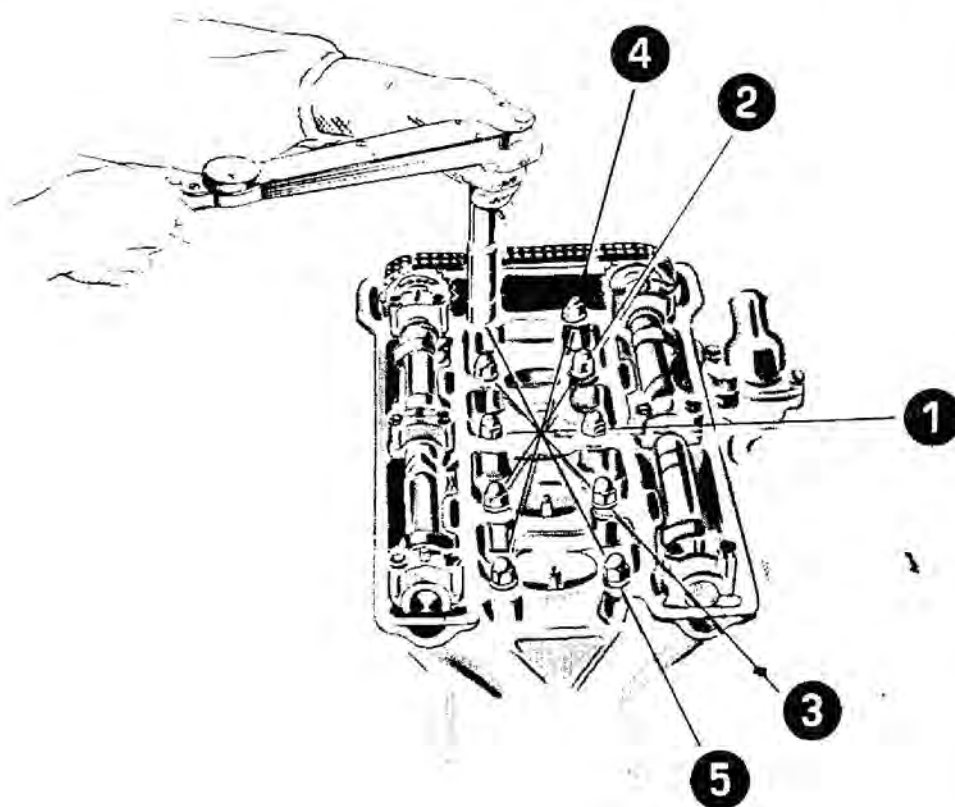
# Manutenzione motore

**SERRAGGIO  
DADI**

Per evitare lo stiramento del materiale, i serraggi sotto indicati **devono essere fatti con chiave dinamometrica ed alla coppia prescritta.**

Cappelli di banco (con olio) . . . . .	Kgm. 4,7 ÷ 5
Cappelli di biella (con olio) . . . . .	» 5 ÷ 5,3
Cappelli albero distribuzione (con olio) . . . . .	» 2 ÷ 2,2

**Coppie di  
serraggio**



**Testa cilindri**

**Ordine serraggio**

<b>Dopo riparazione, bloccare con olio e a freddo</b> . . . . .	Kgm. 6,2 ÷ 6,4
Scaldare il motore ed a motore caldo ribloccare senza allentare . . . . .	Kgm. 6,6 ÷ 6,7

**Coppie di  
serraggio**

**Se è stata sostituita la guarnizione** effettuare un ulteriore bloccaggio dopo una percorrenza di 500 Km. Allentare di un quarto di giro e ribloccare a freddo . . . . .

	Kgm. 6,2 ÷ 6,4
--	----------------

La distribuzione è a valvole in testa, disposte a V, comandate direttamente da due alberi a camme che agiscono con l'interposizione di bicchierini a bagno d'olio.

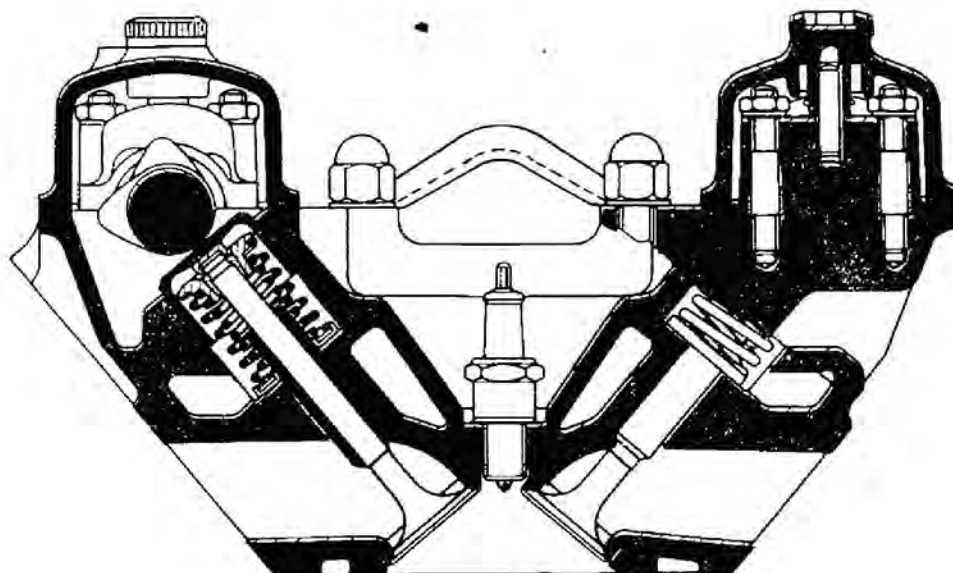
### Dati di regolazione

Gioco valvole a motore freddo	aspirazione	mm. $0,475 \pm 0,5$
	scarico	mm. $0,525 \pm 0,55$
Valvole di aspirazione	inizio apertura	prima del PMS $24^{\circ} 40'$
	fine chiusura	dopo il PMI $72^{\circ} 40'$
Valvole di scarico	inizio apertura	prima del PMI $66^{\circ}$
	fine chiusura	dopo il PMS $18^{\circ}$

### Verifica gioco valvole

**A motore freddo**, misurare con esattezza il gioco esistente per mezzo di laminette calibrate. Se il gioco è diverso da quello prescritto, smontare gli alberi a camme ed i bicchieri posti sulle valvole; misurare lo spessore del cappelletto montato sullo stelo di ogni valvola e sostituirlo con un altro adatto in modo che il gioco risulti quello indicato in tabella.

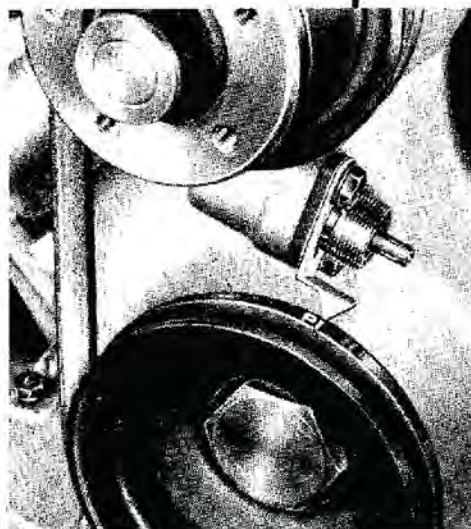
Per consentire la realizzazione dei giochi prescritti, i cappelletti sono forniti con spessori variabili da 1,5 a 2,8 mm., con intervallo di 0,025 mm.



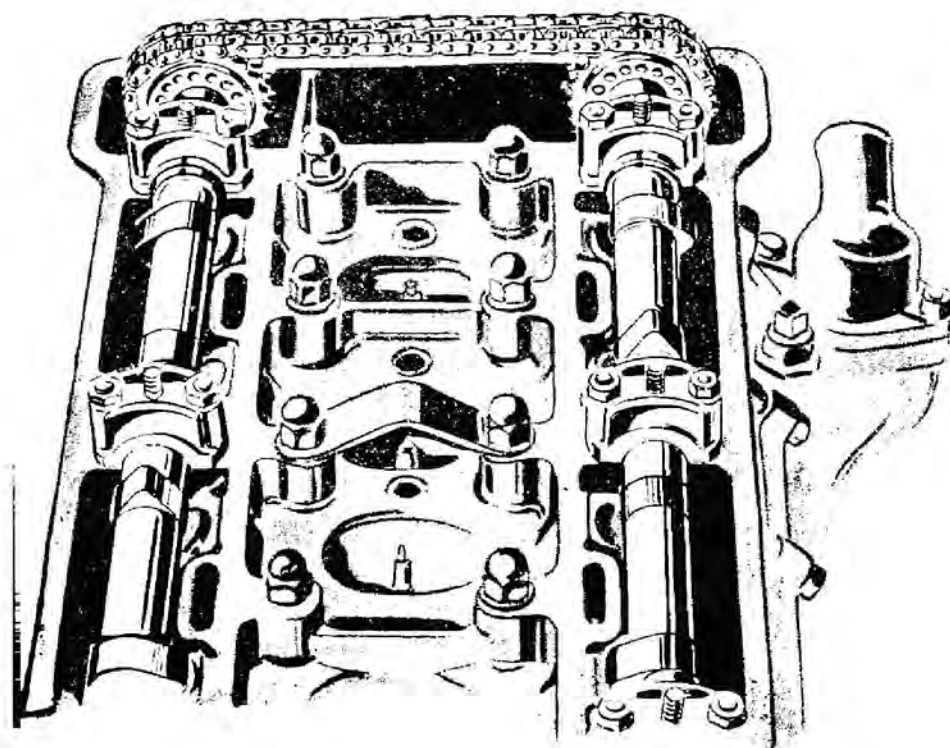
La distribuzione è in fase quando, col cilindro n. 1 in fase di compressione, la linea di riferimento incisa sulla puleggia e contrassegnata con **P**, risulta allineata con l'indice della piastrina di riferimento ed i segni incisi sui collarini degli alberi a camme, risultano allineati con quelli incisi sui cappelli dei supporti anteriori degli alberi stessi.

### Controllo fase

Se, per l'allungamento della catena o per altro motivo, i segni incisi sugli alberi hanno ruotato rispetto a quelli incisi sui supporti, per un angolo di oltre 2° e cioè per circa **1 mm**, occorre allentare i bulloni, togliere i perni che fissano gli ingranaggi sugli alberi a camme e tenendo fermi gli ingranaggi stessi, ruotare gli alberi (per mezzo di un'adatta chiave a denti agente sui mozzi degli alberi) fino ad ottenere la coincidenza dei segni di riferimento; quindi rimettere i perni e bloccare i bulloni sopraccitati.



**P**  
PUNTO MORTO  
SUPERIORE



Le camme relative al cilindro n. 1, devono assumere la posizione indicata nelle figure (rivolte verso l'esterno).

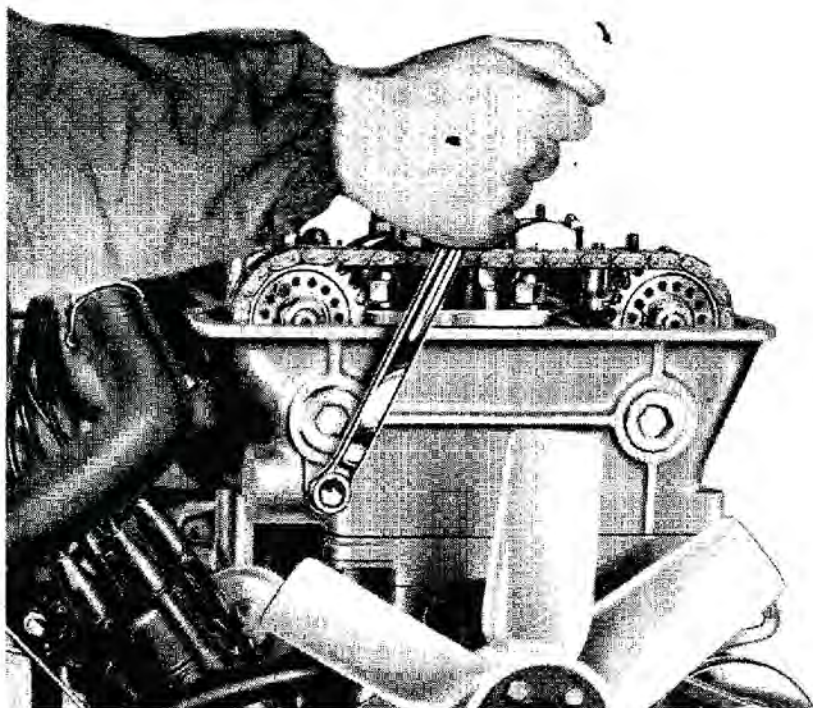
## **Ripristino tensione catena**

Operare come segue:

allentare il bullone di fissaggio del tendicatena;

far girare il motore a regime minimo per qualche istante affinché la catena si metta in tensione;

serrare accuratamente il bullone di fissaggio.



### Pompa

L'alimentazione del combustibile è assicurata da una pompa meccanica montata sulla parte destra del motore ed azionata dall'alberino che comanda lo spinterogeno.

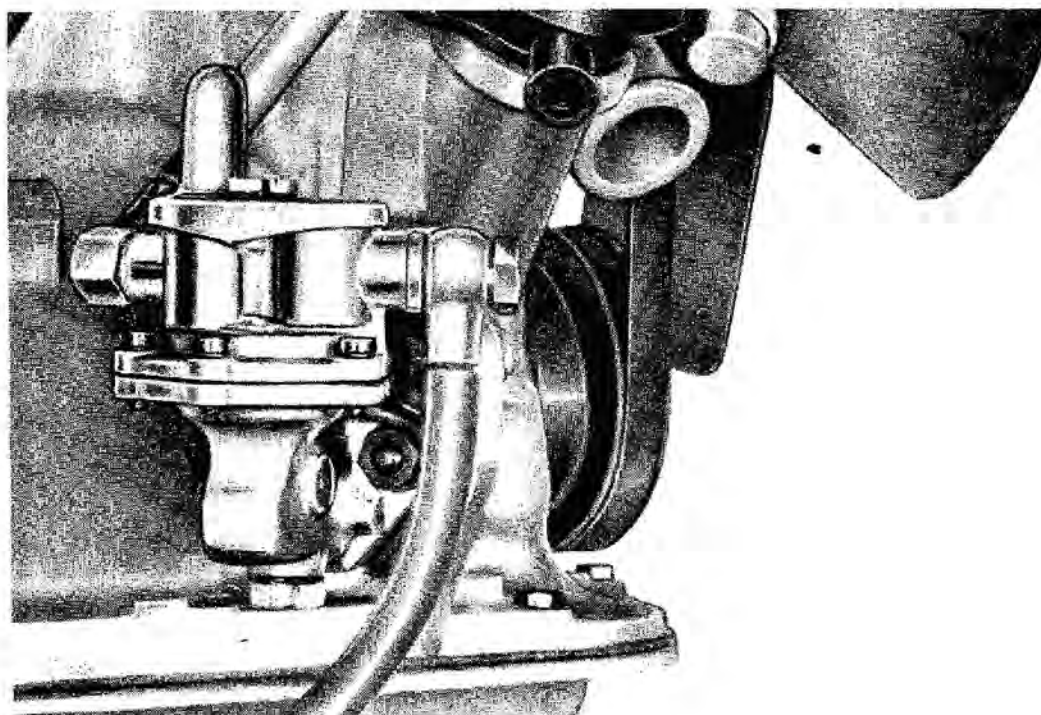
Nel caso di eventuali irregolarità nel funzionamento della pompa di alimentazione, dopo essersi accertati che non vi siano raccordi allentati o guarnizioni deteriorate, occorre:

verificare l'efficienza del filtro, lavarlo con benzina e soffiare con getto d'aria;

verificare l'efficienza delle valvoline di aspirazione, di mandata e delle molle relative; lavarle con benzina e soffiarle con getto d'aria. Se necessita, sostituire le parti avariate;

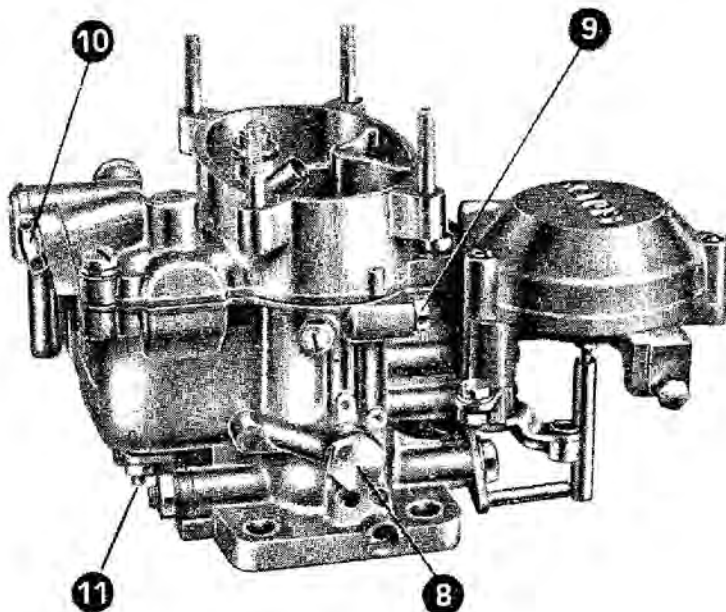
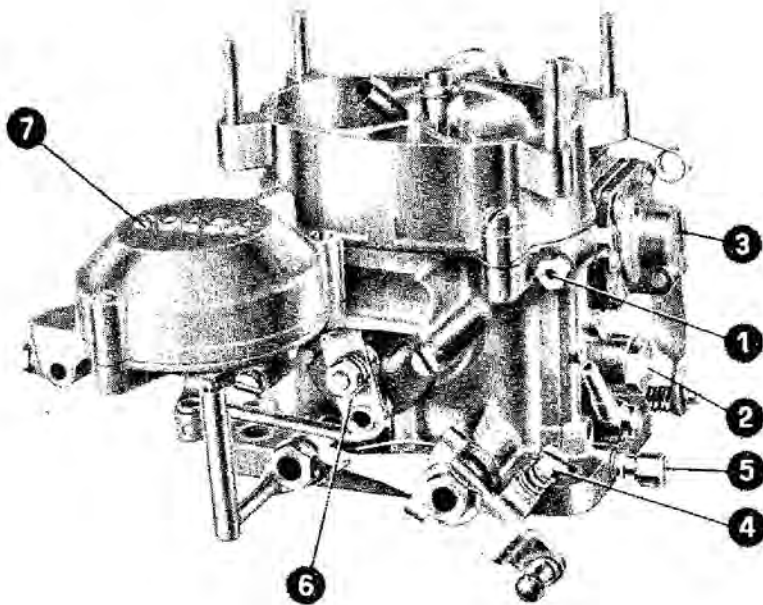
verificare la membrana, sostituendola in caso di sfibramento o se presenta segni di lacerazione.

**L'esistenza di perdite è denunciata da gocciolamento di benzina dal forellino di spurgo situato nel corpo inferiore della pompa.**



Carburatore

SOLEX 32 PAIA 7



Il carburatore, verticale a doppio condotto, è munito di dispositivo di avviamento e di pompa di accelerazione. L'apertura della farfalla del secondo condotto, situato verso il motore, è azionata da una capsula pneumatica collegata ai due diffusori ed avviene quando l'apertura della prima farfalla è tale da creare una sufficiente depressione nella capsula medesima.

In tal modo si ottengono forti accelerazioni e notevole economia di carburante ai regimi intermedi.

- 1 Getto del minimo.
- 2 Getto principale condotto n. 1.
- 3 Pompa di accelerazione.
- 4 Vite di regolazione apertura minima 1<sup>a</sup> farfalla.
- 5 Vite di regolazione miscela del minimo.
- 6 Levetta comando starter.
- 7 Capsula pneumatica
- 8 Getto principale condotto n. 2.
- 9 Getto del minimo.
- 10 Filtro.
- 11 Vite di regolazione apertura minima 2<sup>a</sup> farfalla.

## Regolazione

	1° Condotto	2° Condotto
Diffusore . . . . .	23	23
Getto principale . . . . .	125	130
Calibratore aria principale . . . . .	190	190
Getto del minimo . . . . .	45	70
Calibratore aria del minimo . . . . .	100	60
Getto starter . . . . .	120	—
Getto pompa accelerazione . . . . .	45	—

# Manutenzione motore

ALIMENTAZIONE

Se il motore funziona irregolarmente al minimo, o tende a fermarsi, occorre procedere alla regolazione del carburatore, da farsi a motore caldo e dopo essersi accertati della perfetta efficienza delle candele. Per la regolazione del regime minimo, operare come segue:

avvitare la vite **11** ( $\frac{1}{4}$  di giro per evitare impuntamenti della 2<sup>a</sup> farfalla) e bloccare il controdado;

avvitare leggermente la vite **4** per la regolazione dell'apertura minima della 1<sup>a</sup> farfalla, per far girare il motore più velocemente;

svitare la vite **5** di regolazione della miscela del minimo, sino a che il motore non cominci a « galoppare »; poi avvitarela progressivamente sino a che il motore giri « rotondo »;

svitare molto adagio la vite **4** di regolazione dell'apertura minima della farfalla sino a che la velocità del motore sia di circa 500-600 giri al minuto;

se il motore ritorna a galoppare, stringere leggermente la vite **5** di regolazione della miscela del minimo; **in nessun caso questa vite va chiusa a fondo.**

Eseguire la pulizia della vaschetta e dei getti. Per la pulizia dei getti adoperare aria compressa e mai punte metalliche per non variare il diametro dei getti stessi.

Per altri smontaggi, revisioni o regolazioni, rivolgersi ad Officine autorizzate.

**Regolazione regime minimo**

**Manutenzione carburatore**

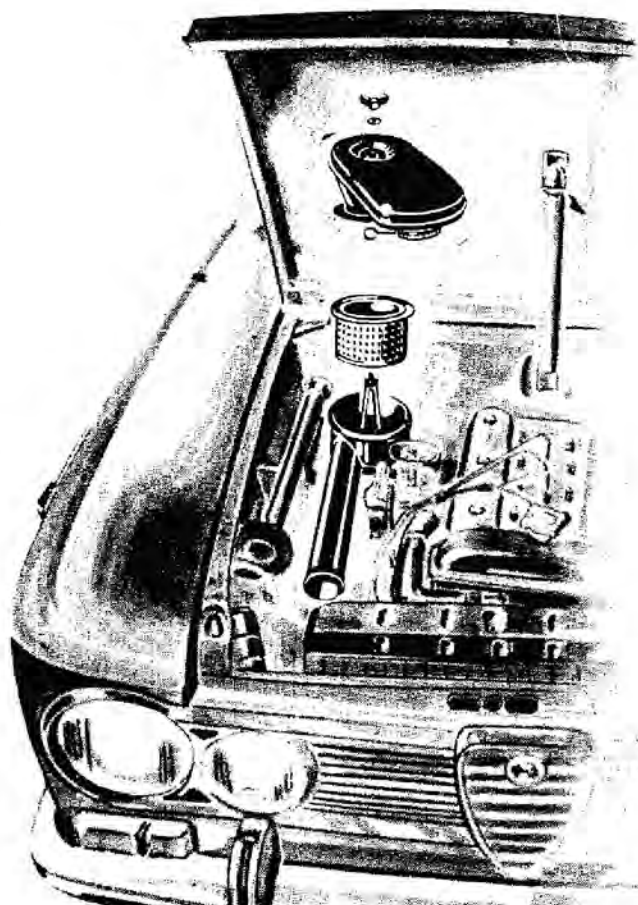
## Filtro aria

E' provvisto di silenziatore, con elemento in feltro sagomato a stella in modo da aumentare la superficie filtrante (cartuccia FISPA LI 2780).

## Pulizia

Smontare il coperchio ed estrarre l'elemento filtrante.

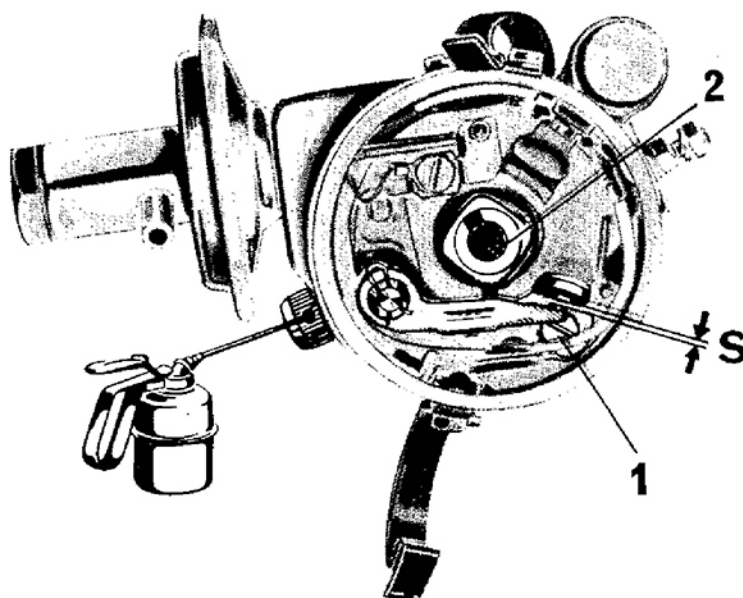
Lavare accuratamente quest'ultimo con benzina.



L'accensione è del tipo a batteria e spinterogeno munito di dispositivo centrifugo di anticipo, integrato da un correttore pneumatico collegato al carburatore.

Il dispositivo suddetto, correggendo opportunamente l'anticipo, riduce il consumo di carburante quando il motore funziona a potenza ridotta.

## Spinterogeno

**Alle percorrenze stabilite**

Verificare con uno spessimetro il distacco dei contatti

Eventualmente correggere agendo sulla vite **1**.

Se i contatti sono ossidati spianare le superfici mediante una limetta molto fine e quindi lavarli con benzina.

Imbibire di olio il feltrino **2**.

Introdurre alcune gocce di olio nell'apposito oliatore.

Umettare con grasso la camma di comando apertura contatti.

Verificare inoltre che l'interno della calotta non presenti traccia di umidità, carbonizzazione od incrinature; che il carboncino centrale porta corrente scorra liberamente nella sua sede e la molla relativa sia efficiente. Infine verificare l'isolamento della spazzola distributrice e le condizioni dei terminali sulla spazzola e sulla calotta.

### Controllo fase

Per controllare la messa in fase dell'accensione procedere come segue:

- 1 ruotare l'albero motore per portare lo stantuffo del cilindro n. 1 in fase di compressione, cioè con entrambe le valvole chiuse;
- 2 far coincidere, con piccole rotazioni dell'albero motore, il segno dell'anticipo fisso **F** inciso sulla periferia della puleggia, con la piastrina di riferimento;
- 3 togliere la calotta dello spinterogeno e controllare se, con una piccola rotazione del motore nel senso normale di funzionamento, i contatti del ruttore iniziano il distacco.



**F**  
ANTICIPO  
FISSO

$3'' \pm 2''$  prima del punto morto super.

Un controllo più accurato può essere fatto mediante la **pistola stroboscopica**: distaccare il tubetto di gomma del correttore pneumatico di anticipo;

far girare il motore al regime di  $5000 \pm 5300$  giri/1' ed indirizzare la luce della pistola in direzione della piastrina di riferimento: se la fase è corretta, si vedrà il segno contraddistinto con la lettera **M**, stampigliato sulla puleggia, in corrispondenza della piastrina fissa di riferimento.

Riscontrando un anticipo massimo, superiore o minore di quello prescritto, variare l'anticipo fisso, perchè è preferibile avere l'esatto anticipo agli alti regimi.



**M**  
ANTICIPO  
MASSIMO

$43'' \pm 3''$  a 5000 giri/1'