

INNOCENTI divisione motori

**istruzioni
per le stazioni
di servizio**

Lambretta

ivi *50 c 50 cl*
75 s 75 sl

INTRODUZIONE

Questo manuale è stato compilato con lo scopo di fornire al personale specializzato una raccolta di dati generali ed un indirizzo sulle operazioni di smontaggio e rimontaggio delle "LAMBRETTA" LUI.

Sono inoltre illustrate e descritte quelle operazioni in cui è necessario l'impiego di attrezzi speciali.

Le pagine contrassegnate in rosso si riferiscono alle varianti per LAMBRETTA 75s - 75sl rispetto ai modelli 50c e 50 cl.

Le pagine contrassegnate in verde si riferiscono soltanto al modello 75sl.

SOMMARIO

CARATTERISTICHE	A
MOTORE	B
Descrizione generale	
Smontaggio e rimontaggio	
Nota per l'alesaggio del cilindro	
Disincrostaione del motore	
Tolleranze e limiti di usura	
FRIZIONE E TRASMISSIONE	C
Descrizione	
Smontaggio e rimontaggio	
CAMBIO	D
Descrizione	
Smontaggio e rimontaggio	
STERZO, COMANDI E SOSPENSIONI	E
Descrizione	
Registrazione sterzo	
Smontaggio e rimontaggio	
ALIMENTAZIONE	F
Descrizione	
Registrazione carburatore	
ACCENSIONE	G
Descrizione	
Controllo e fasatura volano	
FRENI	H
RUOTE E PNEUMATICI	I
LUBRIFICAZIONE	L
IMPIANTO ELETTRICO	M
Schemi elettrici	
Valori lampade	
Regolazione faro	
Prove di isolamento e continuità	
OPERAZIONI DI MANUTENZIONE	N

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

CARATTERISTICHE TECNICHE 50 CI e 50 C

Motore	
Alesaggio	mm
Corsa	mm
Cilindrata	cm ³
Rapporto di compressione	
Potenza massima effettiva	
Regime di potenza massima	giri/min
Avviamento	
Alimentazione	
Carburatore DELLORTO	Tipo SHA 14-12
Taratura:	
diffusore	Ø mm
getto principale	
Filtro aria	
Accensione	
Candela: a filettatura lunga (18 mm)	
Anticipo fisso di accensione	

38
44
49,8
7,75 : 1
1,48
4.600
a pedale

12
52/100

a cartuccia metallica

a volano magnete e bobina A.T. esterna
BOSCH W 225 T2
MARELLI CW 240 L
CHAMPION N4

21° ± 1° prima del P.M.S.
(corrispondenti a mm 1,83 ± 0,18 di corsa del pistone a partire dal P.M.S.)

segue: Accensione	
Apertura massima contatti rottore volano magnete mm	0,35 ÷ 0,45
Frizione	A dischi multipli in bagno d'olio
Trasmissione	A catena monomaglia in bagno d'olio Tendicatena del tipo a pattini
Rapporto di riduzione	1 : 4,27
Cambio	A tre velocità Tipo ad ingranaggi sempre in presa, alternativamente calettati sull'albero secondario
Rapporto giri ruota posteriore/giri albero motore:	
1a velocità	0,0363
2a velocità	0,0662
3a velocità	0,1018
Ruote e freni	
Ruote	Intercambiabili
Cerchi in lamiera stampata smontabili in 2 metà . . .	2'10
Misura pneumatici	3 x 10
Pressione pneumatico anteriore	
con solo guidatore kg/cm ²	1,50
Pressione pneumatico posteriore	
con solo guidatore kg/cm ²	1,75

segue: **Ruote e freni**

Freni

Diametro del tamburo freno anteriore. . . mm

Diametro del tamburo freno posteriore . . mm

Larghezza guarnizioni di attrito . . . mm

Lubrificazione

Motore

Trasmissione, frizione e cambio

- Capacità carter gr

Silenziatore di scarico**Sterzo****Sospensioni:**

- anteriore

- posteriore

Telaio**Cavalletto**

Meccanici ad espansione con comando azionato a mano
a mezzo cavo flessibile per la ruota anteriore, a pedale
per la ruota posteriore

125

150

17

A miscela con percentuale di olio (AGIP F.1 2T) del 4 %
in fase di rodaggio e del 2 % dopo i primi 1500 km

Olio AGIP F.1 Rotra SAE 90

450

Ad espansione in doppia camera ed assorbimento a mez-
zo lana di roccia

diretto a mezzo di canotto/forcella in tubo di acciaio
e lamiera stampata

con bielle oscillanti e molle elicoidali sistemate nei
bracci della forcella
a carter oscillante caricante una molla elicoidale ed am-
mortizzatore idraulico in parallelo montato entro la molla

Composto in lamiera stampata-saldata e tubo

a due zampe

	50 CL	50 C
Impianto elettrico		
Alimentato con tensione di 6V dal volano magnete alternatore a poli		4
Potenza nominale volano alt. watt		18
Fanale anteriore	Proiettore con lampada 6V/15W	
Fanalino posteriore	Munito di catadiottro e lampada luce di posizione 6V/3W	
Quadretto comando luci	Sul manubrio, a destra, vicino alla manopola	Incorporato sul fanale
Pulsante di massa	Sul quadretto comando luci	Sul fanale
Avvisatore acustico	Sul quadretto comando luci	Sul manubrio, a destra, vicino alla manopola
DIMENSIONI - PESI - PRESTAZIONI		
Veicolo		
Lunghezza massima mm		1700
Larghezza massima (manubrio) mm	656	635
Altezza massima mm	1028	966
Passo mm		1202
Peso a vuoto in ordine di marcia kg		68,6
Capacità totale serbatoio lt		6
- capacità riserva lt		0,8

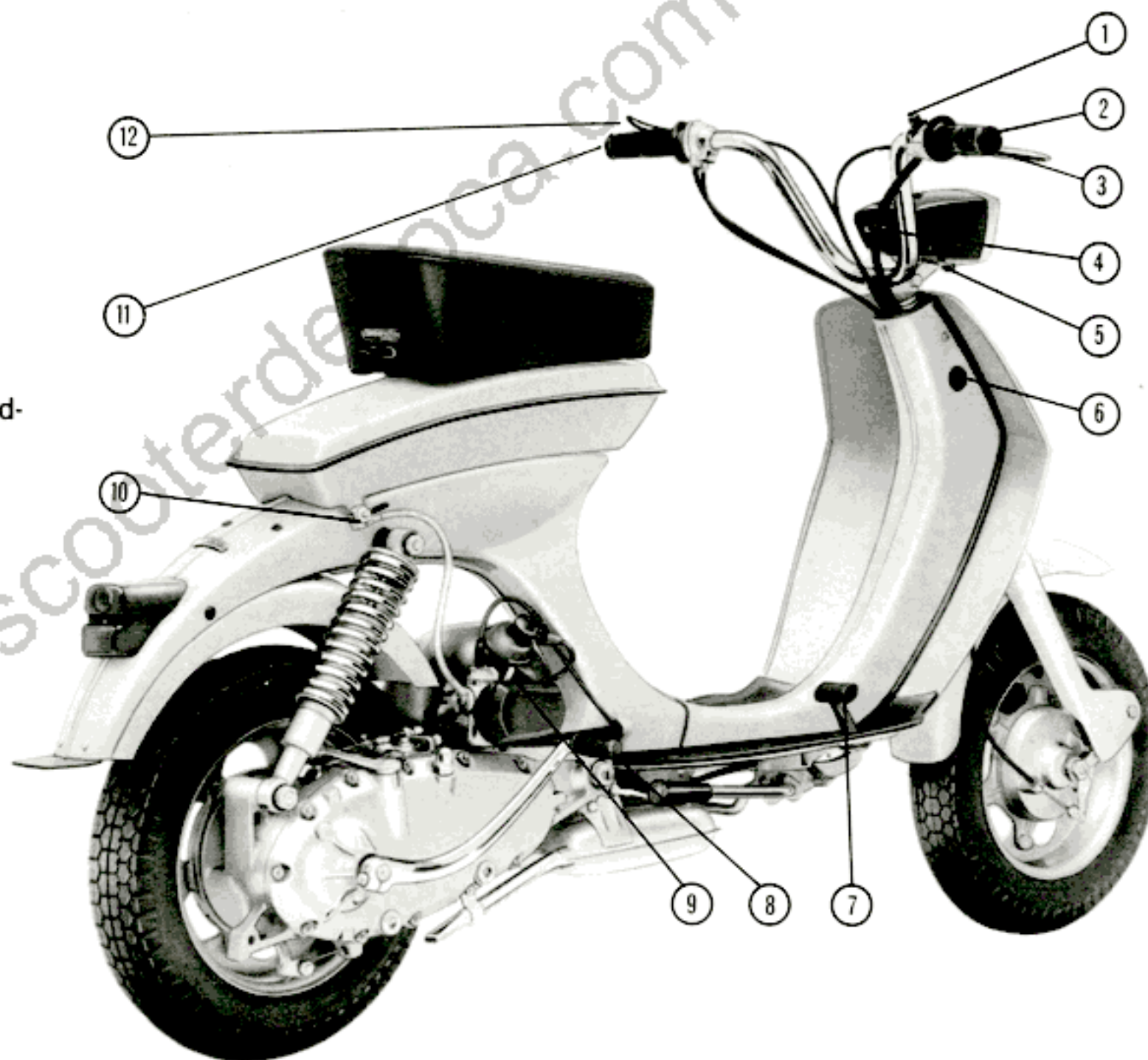
	50 CL	50 C
segue: Veicolo		
Consumo secondo norme CUNA lt/100km	1,6	
Velocità massima secondo il Codice della Strada . . .	inferiore a 40 km/h	
- Pendenze superabili:		
in 1a velocità %	19	
in 2a velocità %	10	
in 3a velocità %	5	
Velocità durante il periodo di rodaggio:		
in 1a velocità km/h	10	
in 2a velocità km/h	20	
in 3a velocità km/h	33	

www.scooterdepoca.com

I COMANDI

- 1 - Pulsante avvisatore acustico;
- 2 - Manopola comando gas;
- 3 - Leva comando freno anteriore;
- 4 - Commutatore elettrico: deviatore luci;
- 5 - Pulsante di massa per arresto motore;
- 6 - Vano per serratura dispositivo antifurto;
- 7 - Pedale freno posteriore;
- 8 - Pedale avviamento;
- 9 - Leva dispositivo avviamento a motore freddo, con ritorno automatico;
- 10 - Rubinetto miscela a 3 posizioni;
- 11 - Manopola comando cambio;
- 12 - Leva comando frizione.

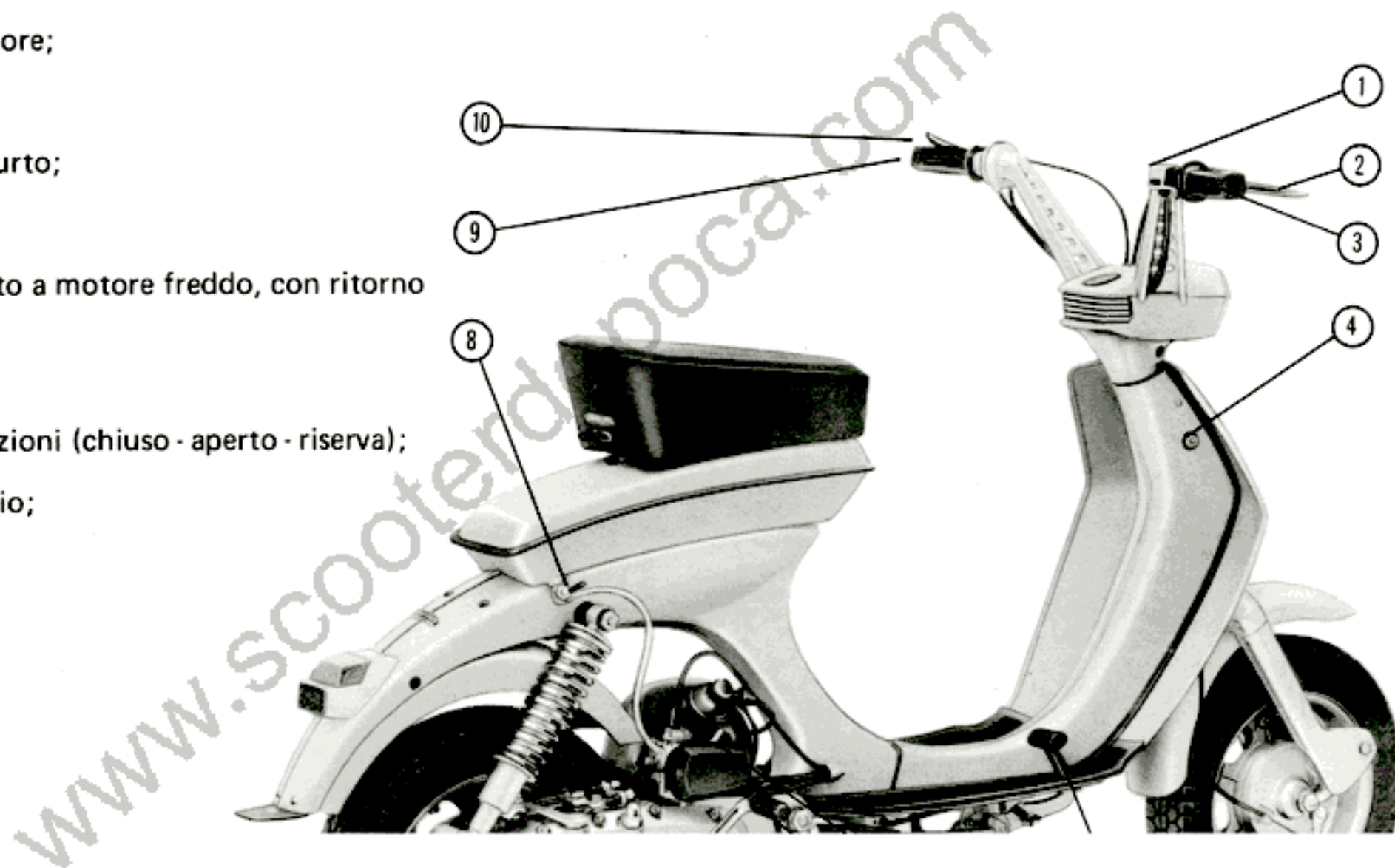
LAMBRETTA 50 C



I COMANDI

- 1 - commutatore elettrico: deviatore luci - avvisatore acustico - pulsante per arresto motore;
- 2 - leva comando freno anteriore;
- 3 - manopola comando gas;
- 4 - serratura dispositivo antifurto;
- 5 - pedale freno posteriore;
- 6 - leva dispositivo avviamento a motore freddo, con ritorno automatico;
- 7 - pedale avviamento;
- 8 - rubinetto miscela a 3 posizioni (chiuso - aperto - riserva);
- 9 - manopola comando cambio;
- 10 - leva comando frizione.

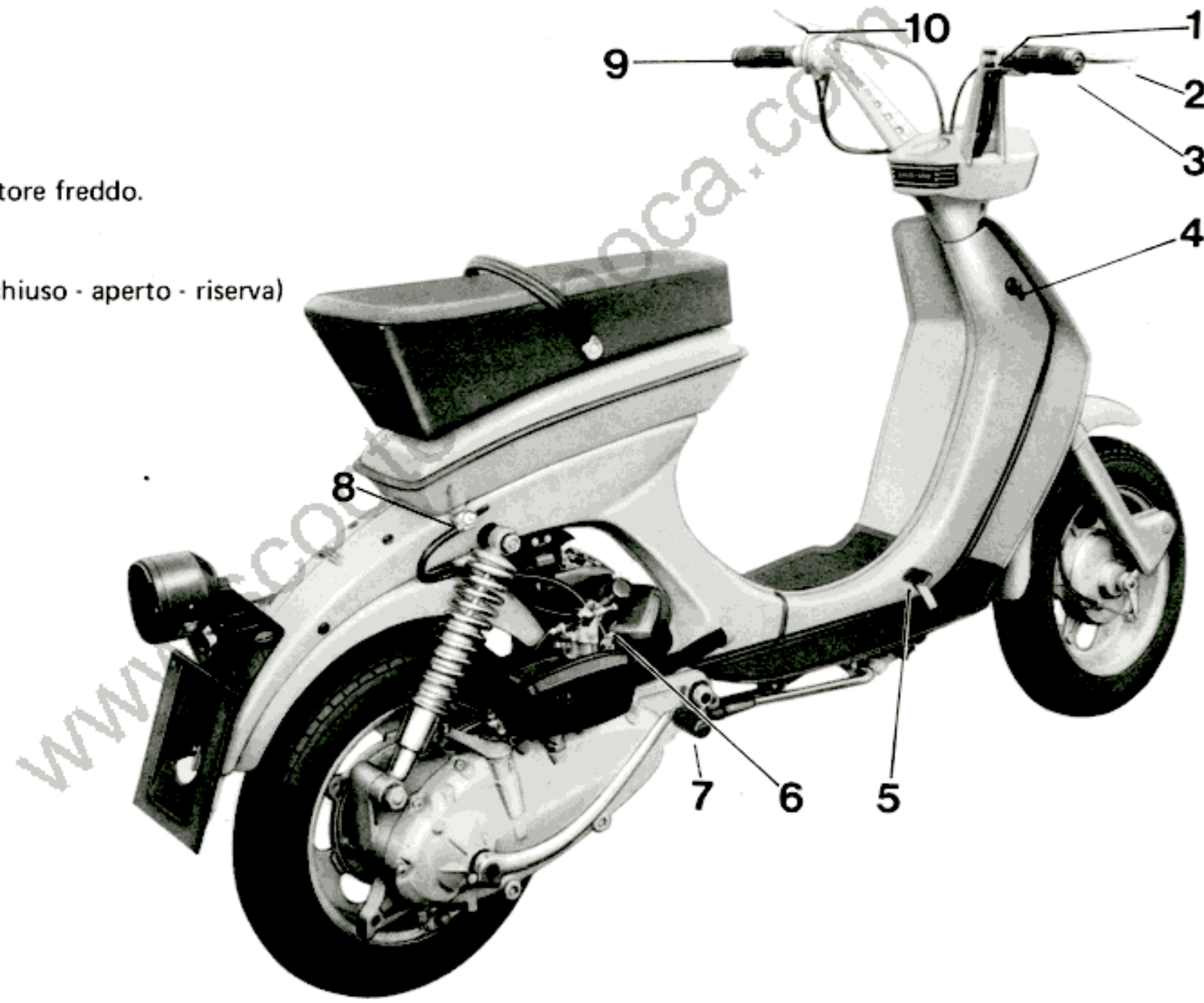
LAMBRETTA 50 CL



COMANDI

- 1 - Commutatore elettrico: deviatore luci - avvisatore acustico - pulsante per arresto motore.
- 2 - Leva comando freno anteriore.
- 3 - Manopola comando gas.
- 4 - Serratura dispositivo antifurto.
- 5 - Pedale freno posteriore.
- 6 - Leva dispositivo avviamento a motore freddo.
- 7 - Pedale avviamento.
- 8 - Rubinetto miscela a 3 posizioni (chiuso - aperto - riserva)
- 9 - Manopola comando cambio.
- 10 - Leva comando frizione.

LAMBRETTA 75s - 75sl



CARATTERISTICHE TECNICHE 75 s - 75 sl

Motore

Alesaggio	mm	46,4
Corsa	mm	44
Cilindrata	cm ³	74,4
Rapporto di compressione		9,3 : 1
Potenza massima effettiva		5
Regime di potenza massima	giri/min	6.300
Avviamento		a pedale

Alimentazione

Carburatore DELLORTO		Tipo SH 1/20
Taratura:		
diffusore	Ø mm	20
getto principale		68/100

Filtro aria		a cartuccia metallica
-----------------------	--	-----------------------

Accensione		a volano magnete e bobina A.T. esterna
----------------------	--	--

Candela: a filettatura lunga (18 mm)		BOSCH W 225 T2 MARELLI CW 240 L CHAMPION N4
--	--	---

Anticipo fisso di accensione		21° ± 1° prima del P.M.S. (corrispondenti a mm 1,83 ± 0,18 di corsa del pistone a partire dal P.M.S.)
--	--	--

segue: **Accensione**

Apertura massima contatti rottore volano magnete mm

0,35 ÷ 0,45

Frizione

A dischi multipli in bagno d'olio

TrasmissioneA catena monomaglia in bagno d'olio
Tendicatena del tipo a pattini

Rapporto di riduzione

1 : 3,54

CambioA quattro velocità
Tipo ad ingranaggi sempre in presa, alternativamente
calettati sull'albero secondario

Rapporto giri ruota posteriore/giri albero motore:

1a velocità

1 : 19,27 (0,0518)

2a velocità

1 : 12,52 (0,0798)

3a velocità

1 : 9,28 (0,107)

4a velocità

1 : 6,90 (0,144)

Ruote e freni

Ruote

Intercambiabili

Cerchi in lamiera stampata smontabili in 2 metà . .

2'10

Misura pneumatici

3.00 x 10

Pressione pneumatico anteriore

con solo guidatore kg/cm²

1,50

Pressione pneumatico posteriore

con solo guidatore kg/cm²

1,75

	75s	75sl
segue: Ruote e freni		
Freni	Meccanici ad espansione con comando azionato a mano a mezzo cavo flessibile per la ruota anteriore, a pedale per la ruota posteriore	
Diametro del tamburo freno anteriore mm	125	
Diametro del tamburo freno posteriore mm	150	
Larghezza guarnizioni di attrito mm	17	
Lubrificazione		
Motore	A miscela con percentuale di olio (AGIP F.1 2T) del 4% in fase di rodaggio e del 2% dopo i primi 1500 km	Sistema LUBEMATIC con alimentazione separata dell'olio, in percentuale dosata secondo le caratteristiche di impiego
Trasmissione, frizione e cambio	Olio AGIP F.1 Rotra SAE 90	
- Capacità carter gr	620	
Silenziatore di scarico	Composto da un diffusore, un risuonatore e tre impedenze a espansione	
Sterzo	Diretto a mezzo di canotto/forcella in tubo di acciaio e lamiera stampata	
Sospensioni:		
- anteriore	Con bielle oscillanti e molle elicoidali sistemate nei bracci della forcella	
- posteriore	A carter oscillante caricante una molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico in parallelo montato entro la molla	
Telaio	Composto in lamiera stampata-saldata e tubo	
Cavalletto	A due zampe	

	75s	75sl
Impianto elettrico		
Alimentato con tensione di 6V dal volano magnete al-ternatore a poli		6
Potenza nominale volano alt. watt		33
Fanale anteriore	Proiettore con lampada biluce 6V-25/25W	
Fanalino posteriore	Luce di città con lampada 6V-5W	
	Luce di posizione e arresto 6V-3/15W	
Quadretto comando luci	Sul manubrio, a destra, vicino alla manopola gas	
Pulsante di massa	Sul quadretto comando luci	
Avvisatore acustico	Sul quadretto comando luci	
DIMENSIONI - PESI - PRESTAZIONI		
Veicolo		
Lunghezza massima mm		1690
Larghezza massima (manubrio) mm		660
Altezza massima mm		1028
Passo mm		1202
Peso a vuoto in ordine di marcia kg		76
Capacità totale serbatoio lt	6	4,4 benzina - 1,05 olio
- capacità riserva lt	0,8	0,8 benzina - 0,23 olio

segue: **Veicolo**

Consumo secondo norme CUNA lt/100km

Velocità massima

- Pendenze superabili:

in 1a velocità %

in 2a velocità %

in 3a velocità %

in 4a velocità %

Velocità durante il periodo di rodaggio:

in 1a velocità km/h

in 2a velocità km/h

in 3a velocità km/h

in 4a velocità km/h

75s

75sl

1,8

82,5

36

20

12

6

13

23

35

50

Per eseguire gli interventi nei quali è necessario portare il motore sul banco, impiegare il cavalletto girevole 68195 con il supporto 70660.

MOTORE

Descrizione generale del motore

Il motore, per le sue caratteristiche può definirsi ben equilibrato; sopporta notevolmente anche il fuori giri.

Il cilindro è in ghisa speciale, inclinato verso l'avanti di 9° rispetto alla verticale.

La testa è in lega leggera fusa sotto pressione.

Il pistone fuso in lega leggera ha il profilo a botte e sezione ovale, con 2 segmenti di tenuta.

La biella è in acciaio ad alta resistenza con cuscinetto di testa a rullini.

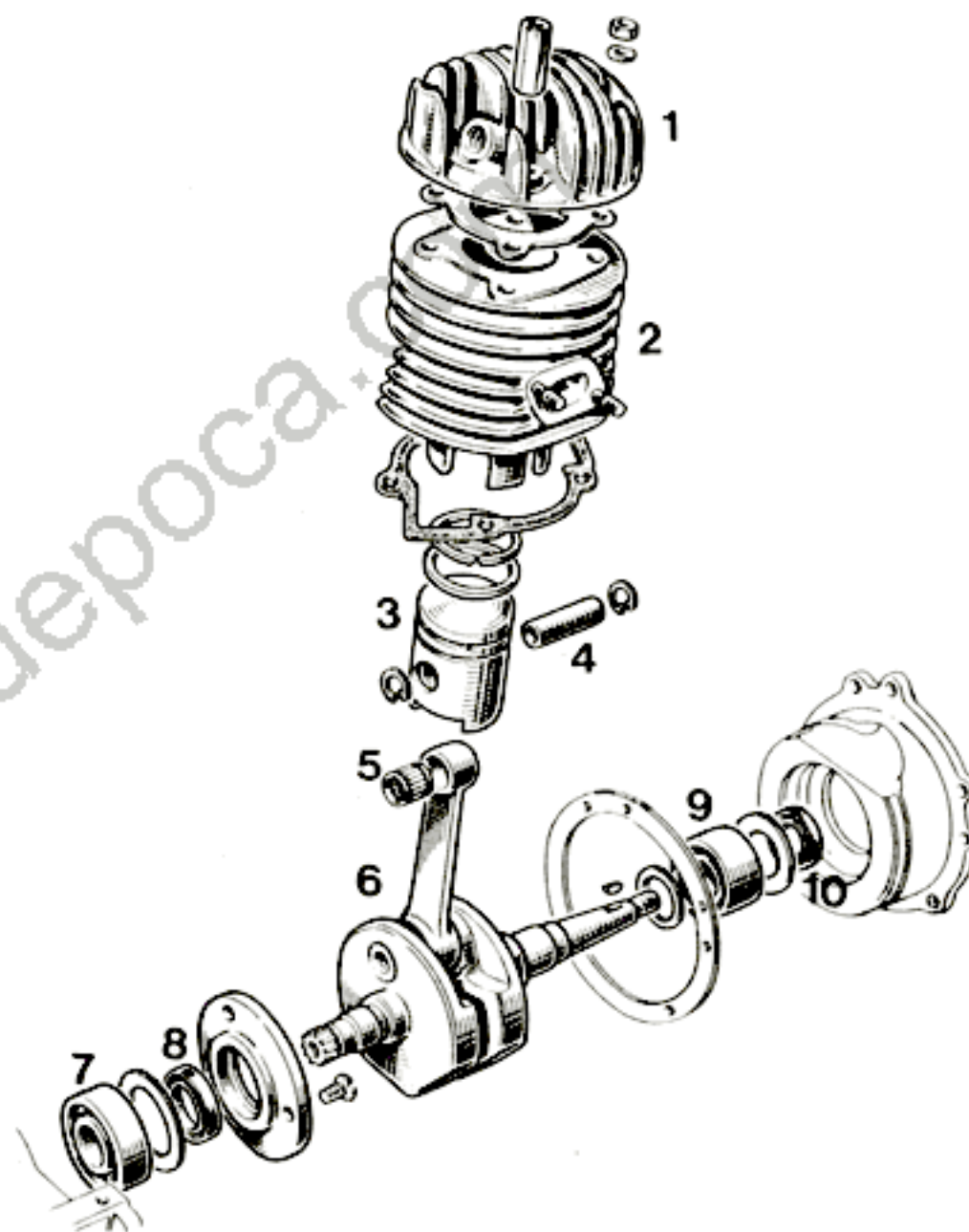
L'albero motore composto, è supportato da due cuscinetti: quello del lato catena è a sfere, quello del lato volano è a rullini.

Il raffreddamento del motore è ad aria forzata, mediante ventola sul volano.

La lubrificazione è a miscela (2% olio classifica SAE 40).

Per la LAMBRETTA LUI 75sl, il sistema di lubrificazione è automatico, ottenuto mediante pompa LUBEMATIC, con impianto separato dal carburante.

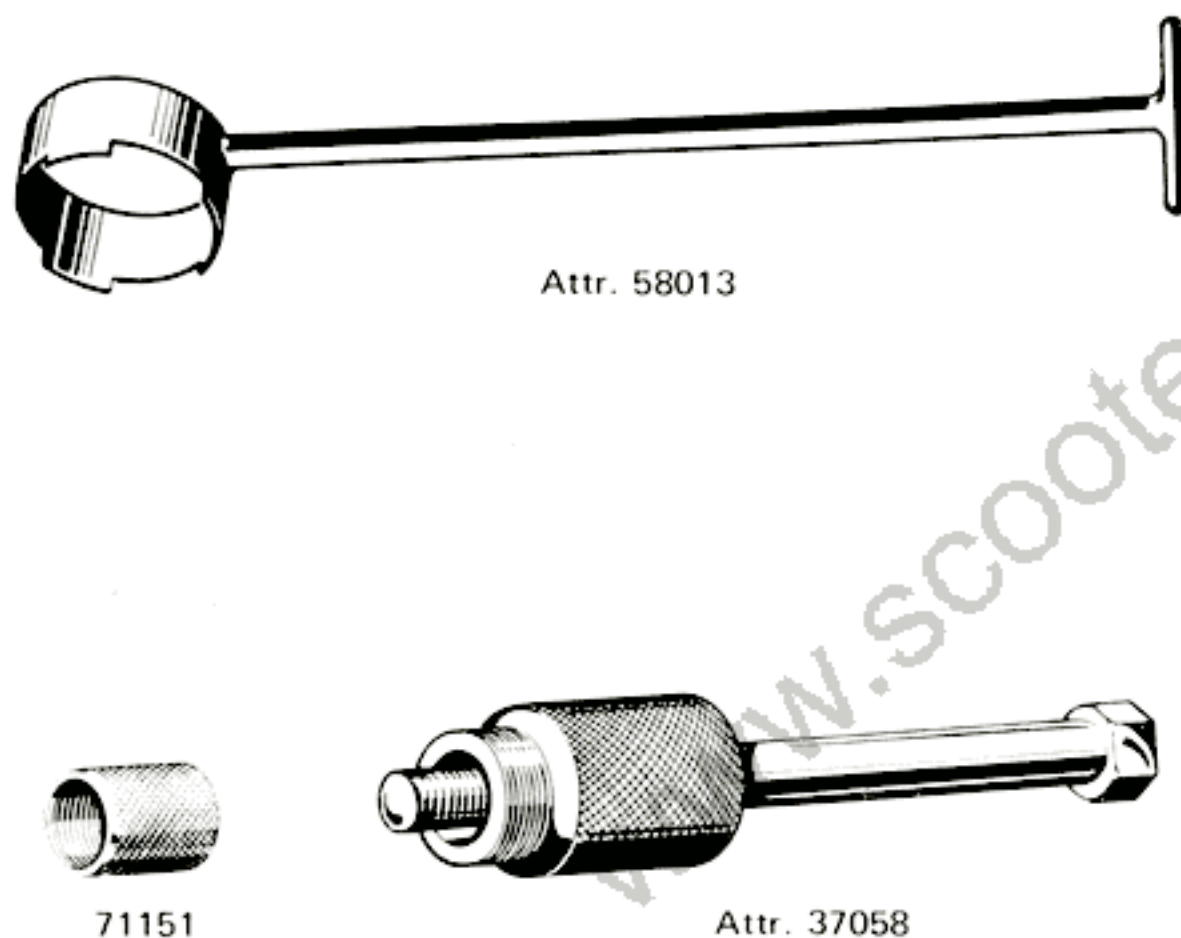
Nell'uso del veicolo in pianura, l'elasticità del motore e l'adozione di un particolare rapporto di trasmissione, consentono sia una guida con un limitato uso del cambio, sia una guida più brillante che esalta tutte le possibilità di ripresa del veicolo.



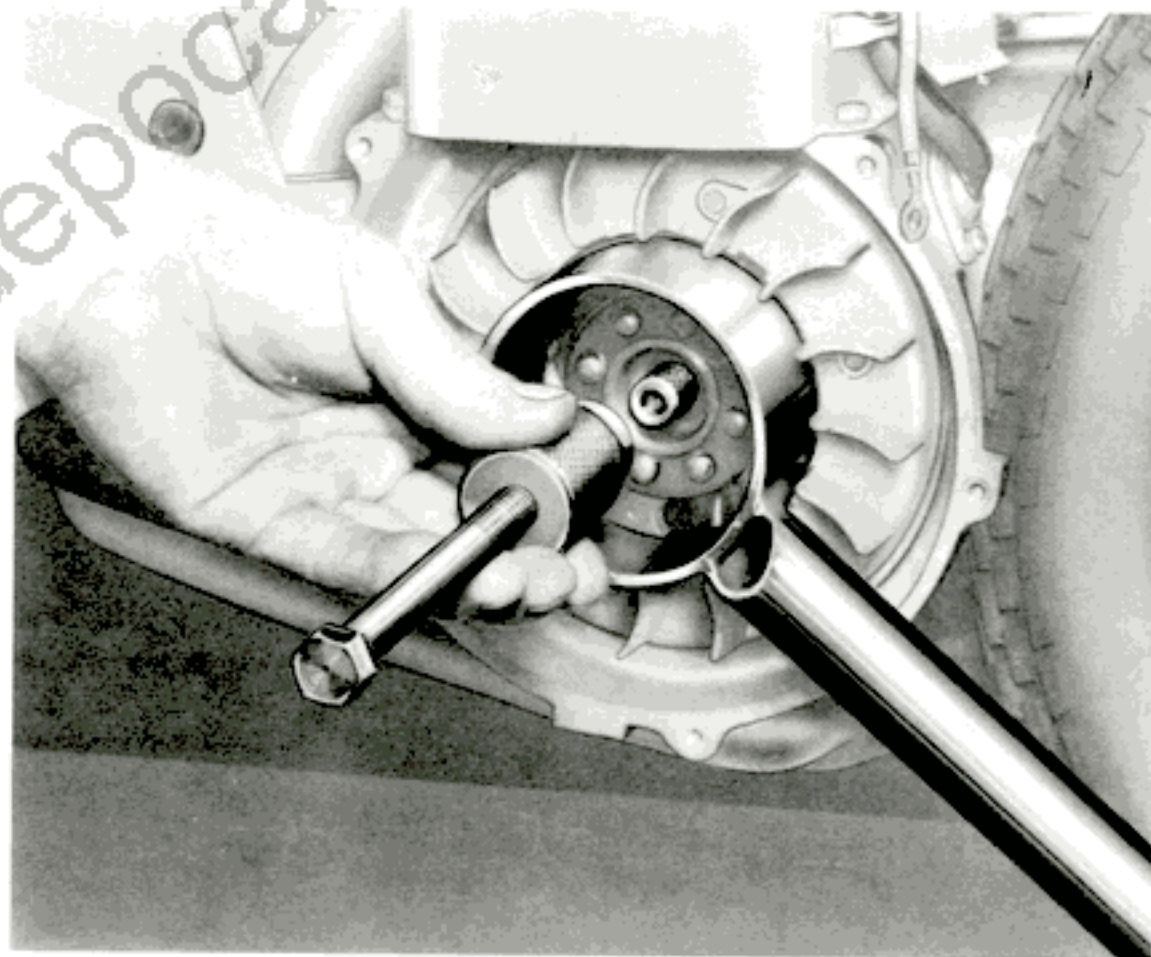
1. Testa - 2. Cilindro - 3. Pistone - 4. Spinotto - 5. Gabbia a rullini per spinotto/occhio di biella - 6. Albero motore - 7. Cuscinetto a sfere (lato pignone) - 8. Anello elastico di tenuta (lato pignone) - 9. Cuscinetto a rullini (lato volano) - 10. Anello elastico di tenuta (lato volano).

Smontaggio e rimontaggio

Lo smontaggio del gruppo cilindro-pistone può essere effettuato senza togliere il silenziatore di scarico, ma svitando unicamente i due dadi che fissano il collettore alla luce di scarico ed allentando le due fascette di sostegno marmitta al carter. Per smontare la marmitta, bisogna sfilare il perno anteriore di oscillazione carter e abbassare il motore.



Per accedere all'albero motore è necessario smontare il volano, togliendo il convogliatore d'aria, il coperchio parapolvere e la parte rotante. Per quest'ultima bisogna bloccare il volano, impiegando l'attrezzo 58013, quindi è possibile svitare il dado di fissaggio all'albero, mediante l'estrattore 37058, **usato con l'apposita protezione 71151**. Si può così estrarre la parte rotante, indi lo statore e la flangia di supporto albero.

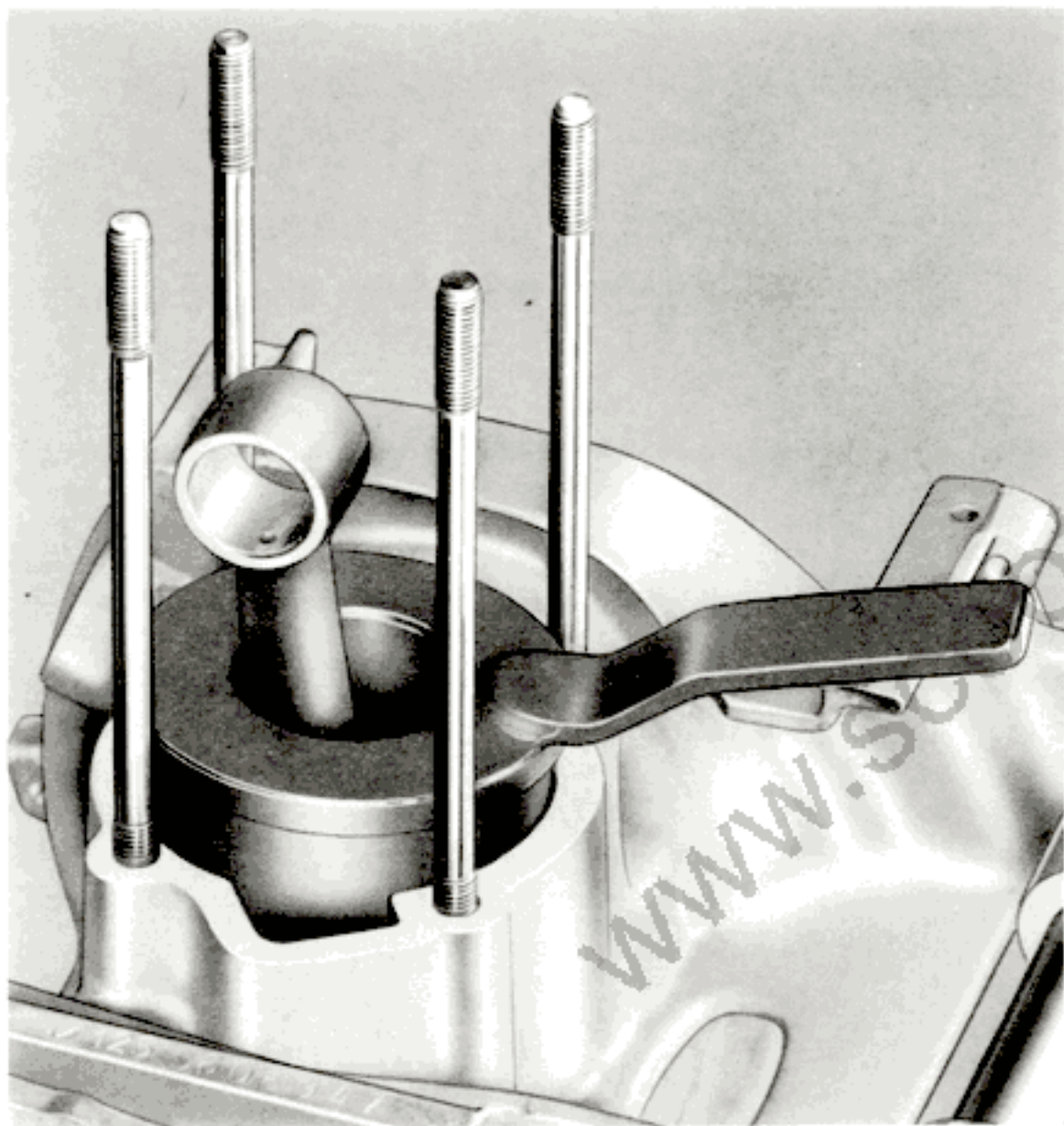


Posizione dell'attrezzo per lo smontaggio del rotore

B

Con l'attrezzo 70648 infilato sulla biella, rimane bloccato l'albero motore. In queste condizioni è agevole lo smontaggio del pignone per catena e quindi dell'albero stesso, agendo dal lato pignone.

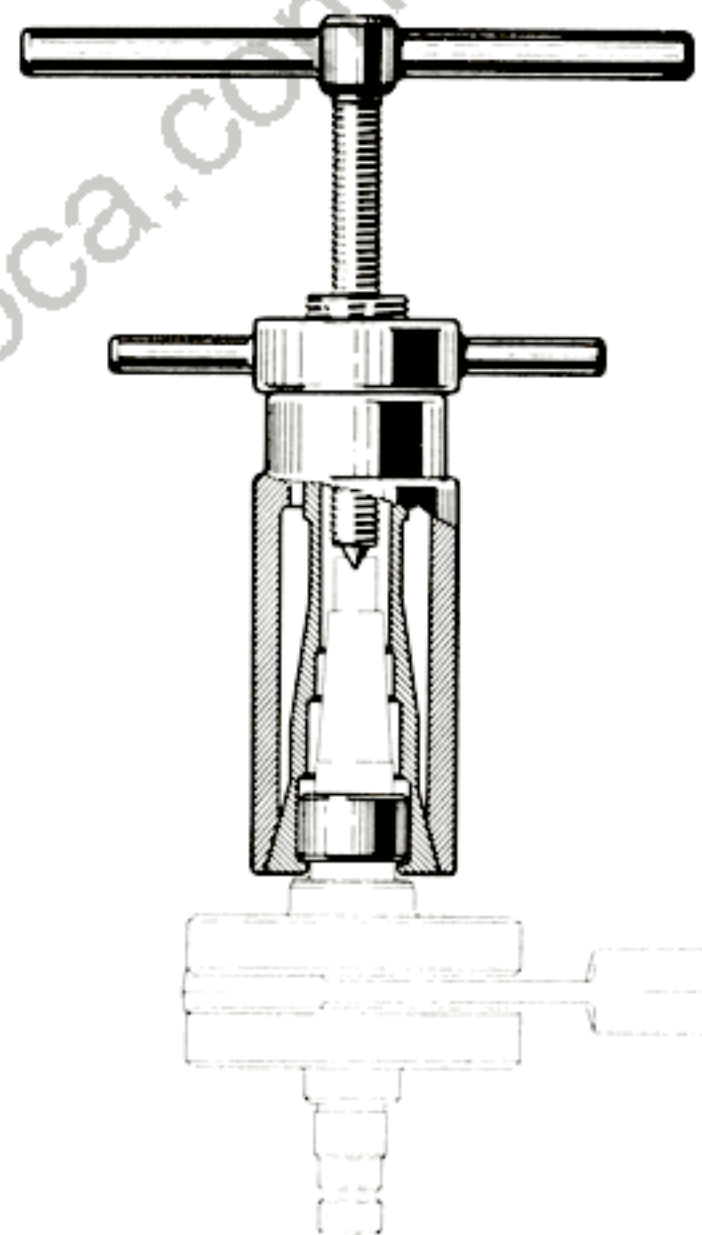
Naturalmente prima di eseguire l'operazione sopra descritta



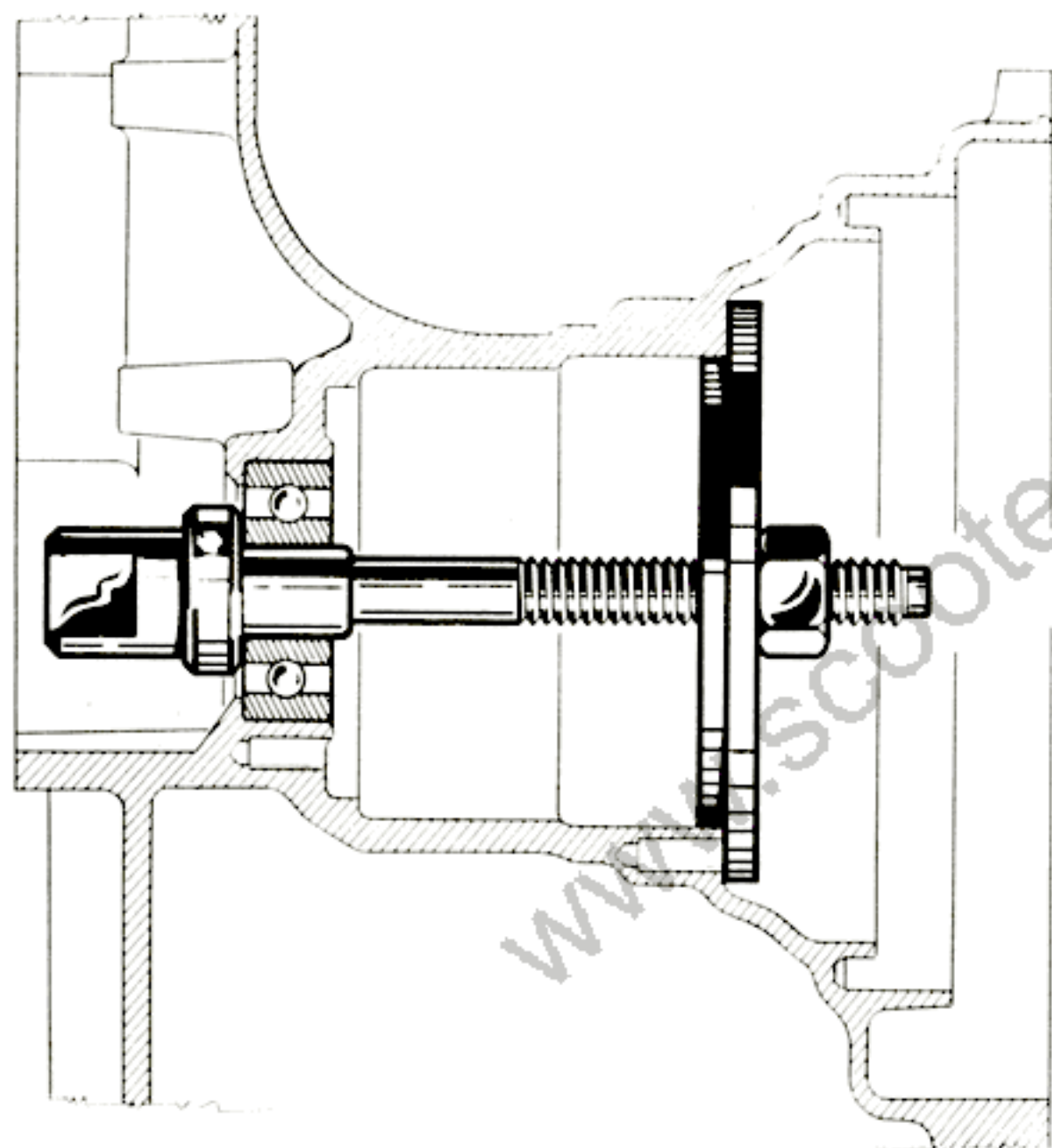
Bloccaggio albero motore per lo smontaggio del pignone e parastrappi

è necessario scaricare l'olio dal cambio e togliere il coperchio del carter.

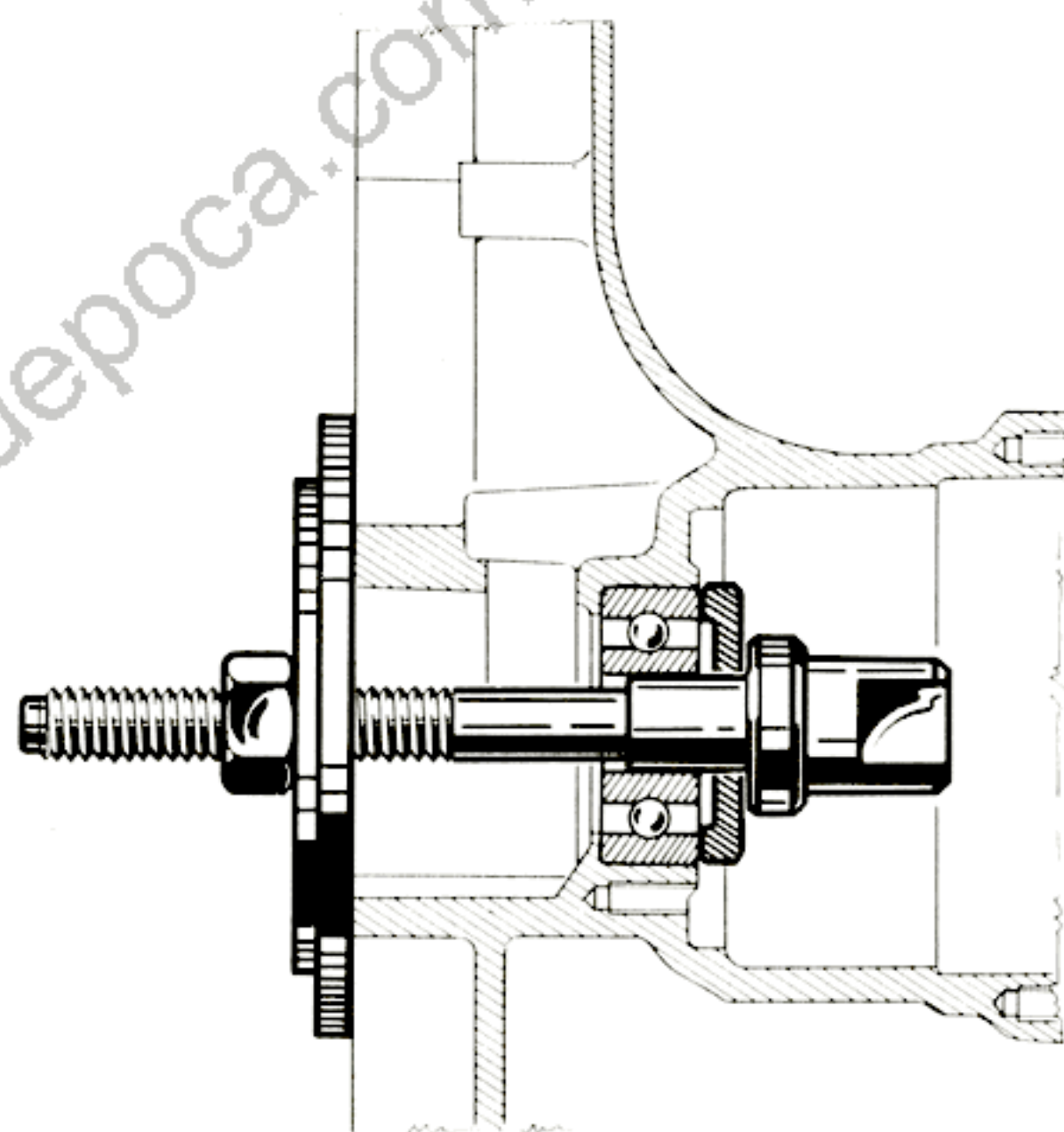
Per estrarre la pista interna del cuscinetto albero motore, lato volano, impiegare l'attrezzo 70645. La pista interna può essere tolta anche con l'albero motore alloggiato nel carter.



Estrattore 70645 pista interna albero motore



Impiego dell'attrezzo 70650 per lo smontaggio del cuscinetto albero motore, lato pignone

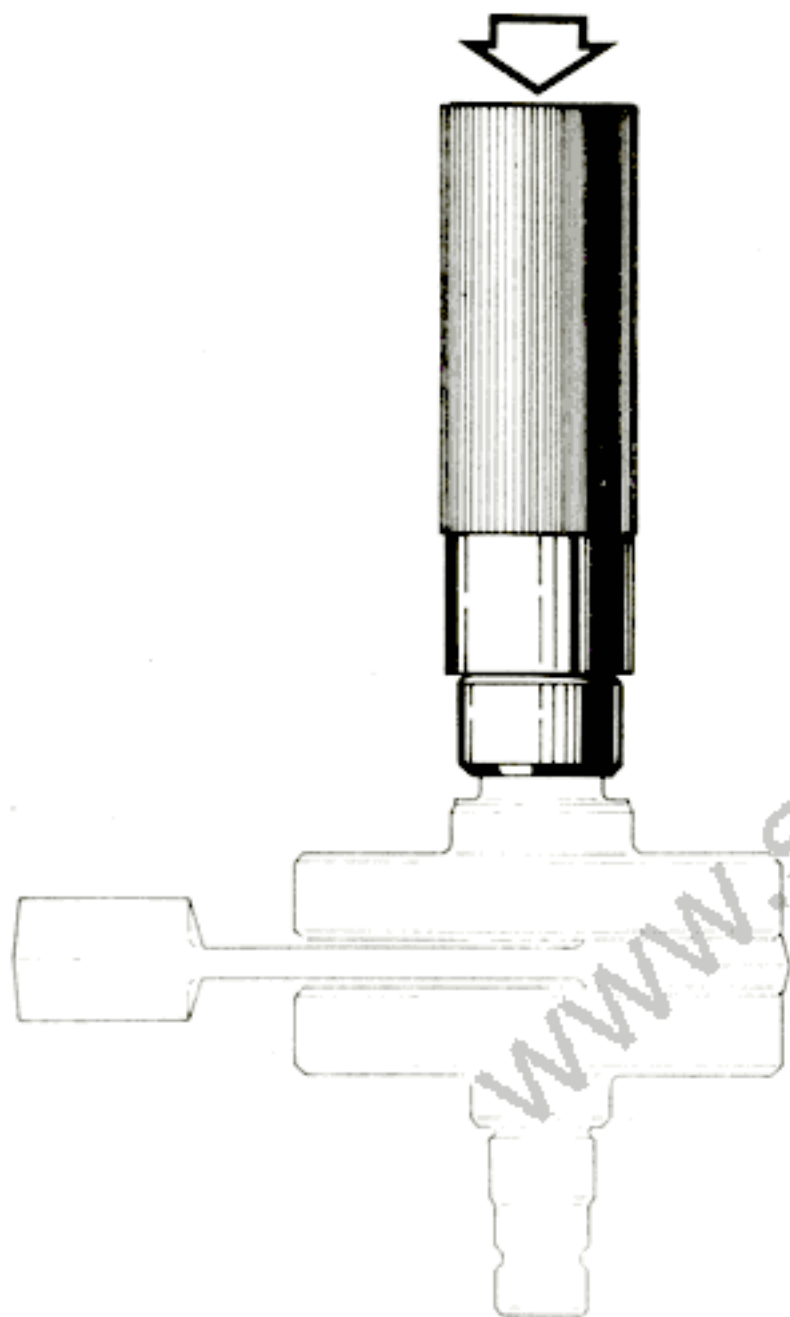


Impiego dell'attrezzo 70650 per il montaggio del cuscinetto albero motore, lato pignone.

B

Per il rimontaggio della pista interna, usare il punzone 70652, avendo cura di sistemarlo nella posizione più corretta, onde evitare possibili deformazioni.

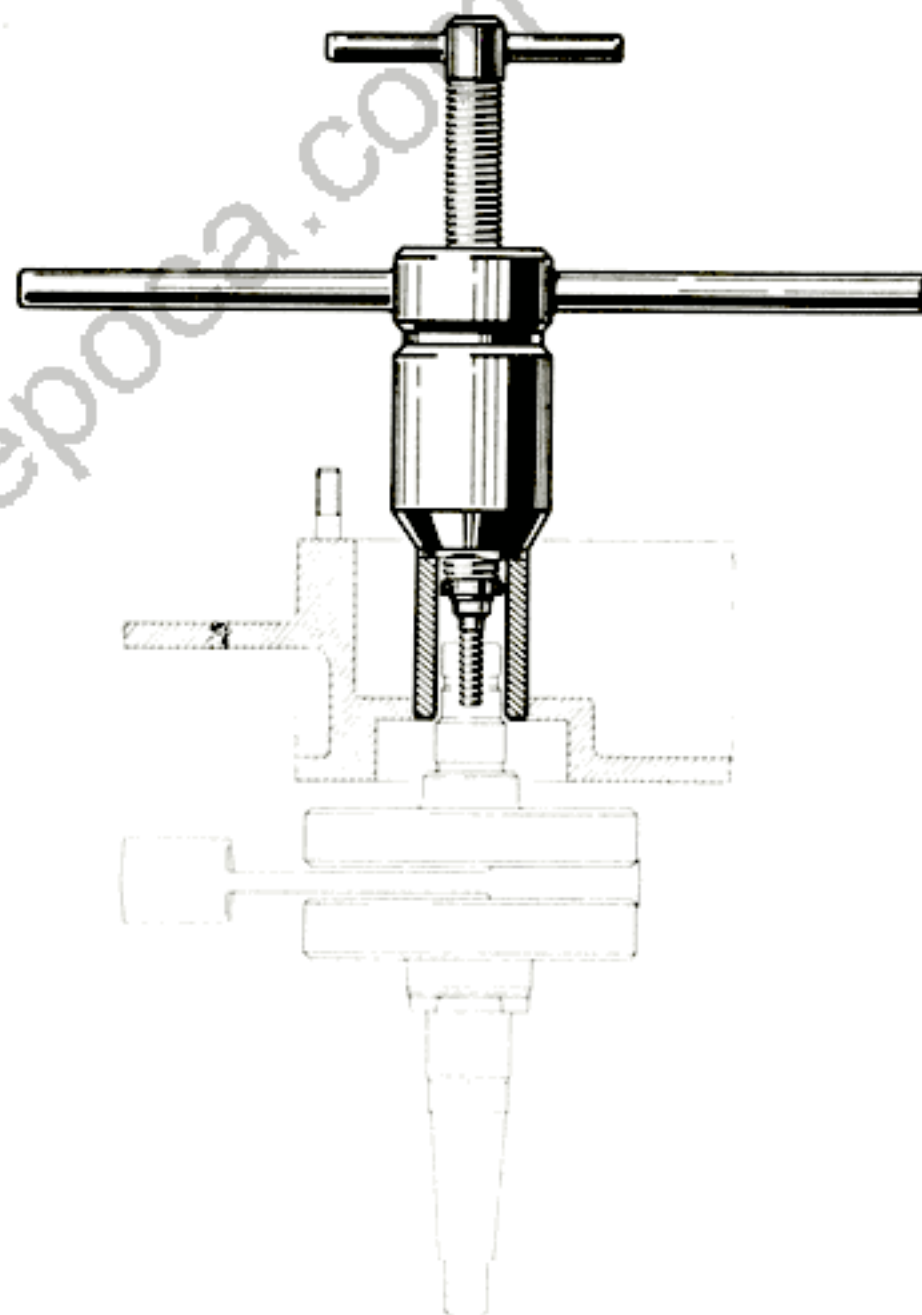
Se l'albero motore è smontato, serrarlo in morsa, utilizzando la spalla lato volano. Se invece è alloggiato nel carter, aver cura



Posizione corretta dell'attrezzo 70652 per il montaggio della pista interna sull'albero motore.

di battere leggermente sul punzone 70652, in modo da non danneggiare l'albero.

Il rimontaggio dell'albero motore si esegue con l'ausilio dell'attrezzo 70658, come mostrato in figura.



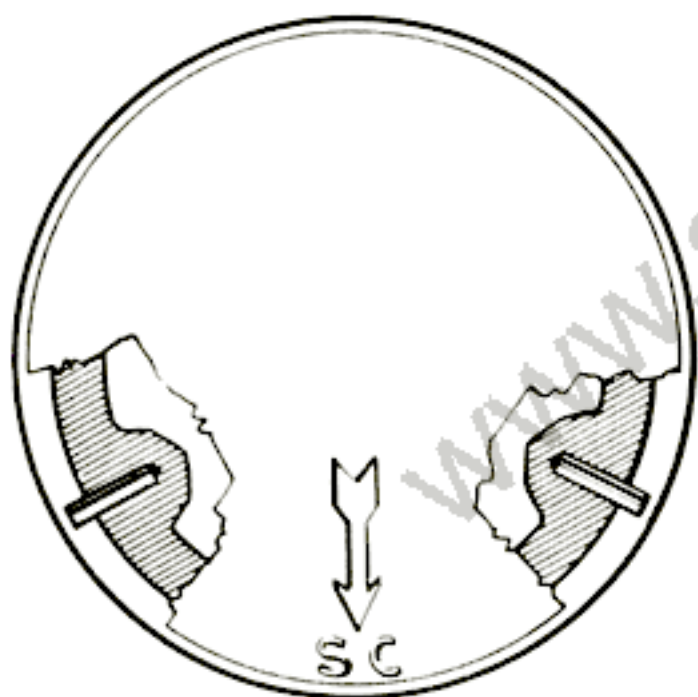
Sistemazione attrezzo 70658 per il montaggio dell'albero motore

NOTA PER IL MONTAGGIO PISTONE E CILINDRO

Nel rimontare il pistone ed il cilindro, in caso di sostituzioni, bisogna tenere presente che i cilindri ed i pistoni, a seconda delle rispettive dimensioni, sono selezionati in tre classi, contrassegnate dai segni +, 0, -, impressi sul cielo del pistone e sul piano superiore del cilindro.

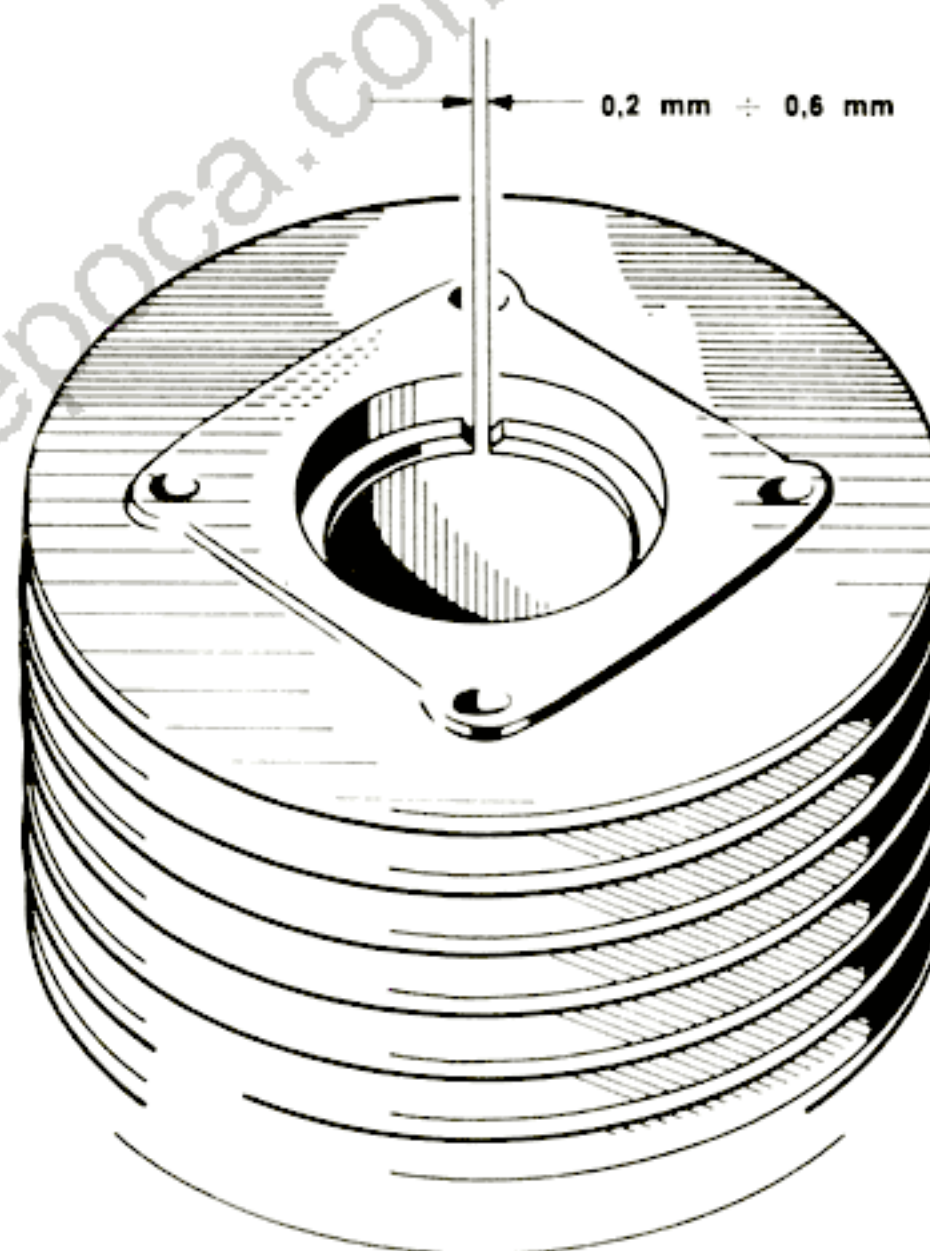
Per un accoppiamento corretto, cilindro e pistone devono appartenere alla stessa classe e cioè portare lo stesso segno di selezione.

Inoltre se è necessaria la sostituzione dello spinotto, tenere presente che gli spinotti sono disponibili in due misure, contraddistinte dai colori bianco e nero, quindi accoppiare il pezzo con pistone avente foro contrassegnato da uguale colore. Il pistone deve essere montato in modo che i grani di fermo dei segmenti risultino a cavallo della luce di scarico, quindi la freccia incisa sul cielo del pistone deve essere rivolta verso la luce di scarico del cilindro.



Cielo pistone

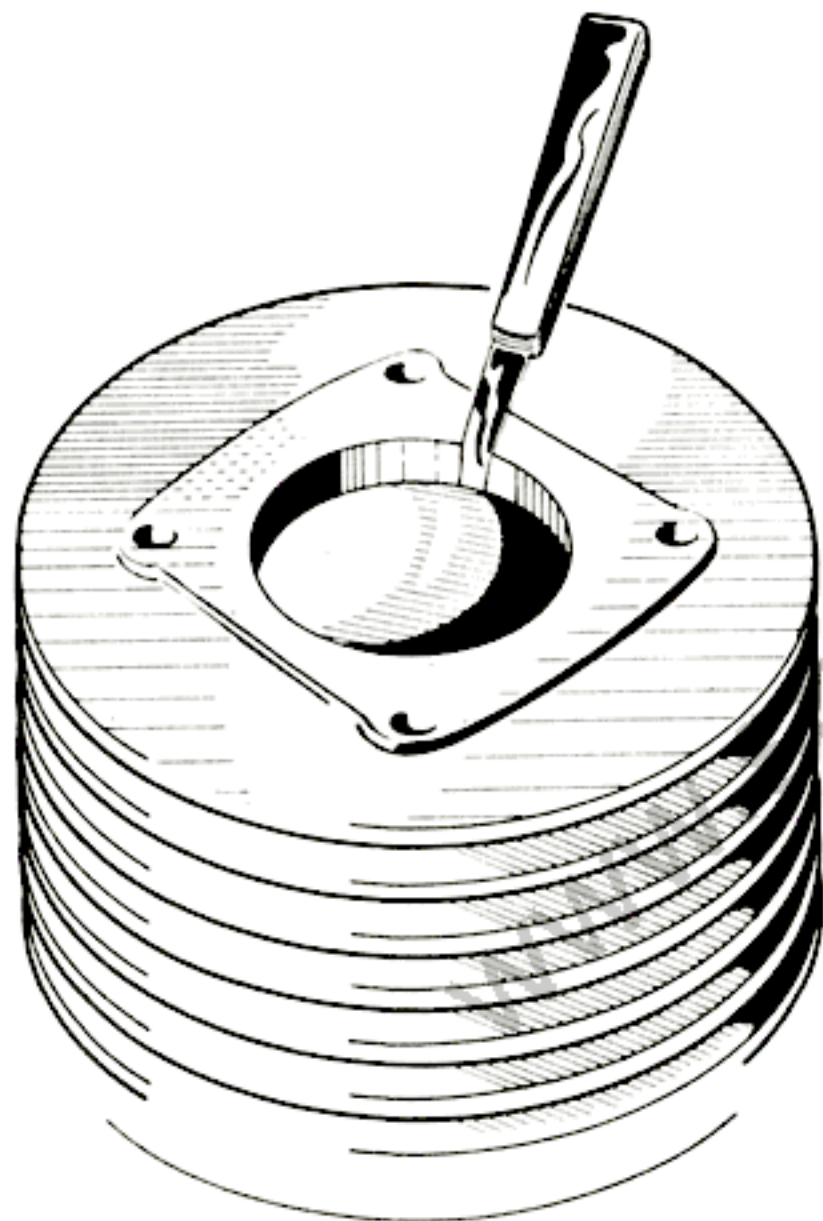
Controllare, prima del montaggio, la regolare apertura delle punte dei segmenti, infilando ogni segmento da solo nel cilindro, con piano perpendicolare all'asse del cilindro. In questa condizione la distanza tra le punte non deve essere inferiore a 0,2 mm. Qualora questa distanza superasse i 0,6 mm o fosse inferiore a 0,2 mm, sostituire il segmento.



Controllo segmenti di tenuta

B

In fase di rimontaggio del motore è opportuno controllare il gioco radiale del pistone, montandolo sulla biella privo di segmenti. Facendo ruotare a mano l'albero motore, verificare che il pistone funzioni regolarmente. Il gioco fra cilindro e pistone misurato con spessore nei due punti, diametralmente opposti, in corrispondenza dei fori per spinotto, deve essere uguale.



Controllo gioco radiale pistone-cilindro

NOTA PER L'ALESAGGIO DEL CILINDRO

Durante l'alesaggio del cilindro, per ottenere la rugosità necessaria e prescritta, si consiglia di procedere come segue:

- 1) alesare a mm $0,05 \div 0,07$ sotto misura.
- 2) Portare a misura di lappatura con abrasivo di grana n 180.
- 3) Spalmare nell'interno del cilindro uno strato di smeriglio grana n 80 bagnato in petrolio e passarvi ripetutamente con movimento elicoidale un pistone dello stesso diametro nominale del cilindro fino a che non si incontri più resistenza.
Si può usare un vecchio pistone senza fasce su cui si monta una biella che funga da manico.
- 4) Lavare con la massima cura canna, luci e travasi, preferibilmente con getto d'acqua in pressione.
Immergere quindi immediatamente il cilindro in gasolio.

DISINCROSTAZIONE DEL MOTORE

La disincrostazione del motore a due tempi è un'operazione della massima importanza e deve essere eseguita con la dovuta cura, in relazione alla dannosa influenza che le incrostazioni stesse determinano nel funzionamento del motore.

Le parti del motore maggiormente interessate alla disincrostazione sono:

- la luce di scarico del cilindro;
- le gole dei segmenti del pistone;
- le pareti della camera di scoppio ed il tratto superiore del cilindro;
- il cielo e la testa del pistone.

La disincrostazione e pulizia della luce di scarico è fondamentale, in quanto le incrostazioni che si formano nella luce di scarico determinano una riduzione nella sezione utile dello scarico e conseguentemente generano una maggiore resistenza all'uscita dei gas combusti dal cilindro. Questa maggiore resistenza allo scarico si traduce in una perdita nel riempimento della cilindrata utile e quindi in diminuzione di potenza ed aumento del consumo specifico, oltre ad un surriscaldamento ed al pericolo che il distacco spontaneo di frammenti di incrostazioni determini rigature nel cilindro e grippaggio del pistone.

La disincrostazione e pulizia delle gole dei segmenti è altrettanto importante, in quanto gole con superfici non pulite facilitano l'aderenza in esse di residui incombusti di carburante e lubrificante.

Per effetto delle temperature raggiunte dalle pareti delle gole, questi residui incombusti formano depositi in grado di ostacolare l'elasticità dei segmenti, sino a determinare il loro incollamento.

Anche questa condizione si traduce in una perdita di potenza,

sfiammature nel pistone, surriscaldamento e tendenza al grippaggio.

La pulizia del cielo del pistone e delle pareti della camera di scoppio è necessaria perchè le incrostazioni carboniose hanno un basso coefficiente di trasmissione del calore e quindi ostacolano il raffreddamento della testa e del pistone, aggravando le condizioni di funzionamento della candela.

Inoltre il surriscaldamento degli strati carboniosi, conseguente la loro bassa conducibilità termica, può determinare in alcune zone, un notevole aumento delle temperature che, in aggiunta alla riduzione del volume della camera di scoppio e quindi aumento del rapporto di compressione, possono dar luogo a fenomeni di denotazione ed autoaccensione, i quali si manifestano con anormali rumorosità e sollecitazione del motore (scampanio e battito in testa).

La disincrostazione del motore si effettua agevolmente attenendosi alle seguenti norme:

- 1) smontare la testa e sfilare il cilindro.
- 2) Togliere gli anelli di fermo dello spinotto e sfilarlo con l'aiuto di una spina su cui premere con la mano. Togliere il pistone.
- 3) Pulire la luce di scarico, raschiando con una lamina sottile le pareti del condotto e della luce stessa; lavare con benzina ed asciugare con aria compressa.
La guarnizione fra le flange del tubo di scarico e del cilindro deve essere pulita. Controllare l'efficienza di tenuta ed eventualmente sostituirla nel caso che non assicurasse una perfetta tenuta fra la flangia del tubo di scarico e la flangia del cilindro. Nel rimontaggio, fare attenzione a non applicarla rovesciata e badare che il foro sagomato corrisponda esattamente con il foro sagomato del condotto di scarico del cilindro.
- 4) Pulire il pistone, dopo aver rimosso i segmenti, sfilandoli dall'alto e riponendoli sul banco in modo da riconoscerli ed evitare un loro scambio rispetto alle gole sul pistone.

B

Raschiare ed asportare le incrostazioni sul cielo del pistone, utilizzando una sottile lamina e non tela smeriglio. Utilizzando un pezzo di un vecchio segmento inservibile, raschiare con la sezione di rottura le incrostazioni delle gole di alloggiamento dei segmenti. Lavare pistone e segmenti con benzina ed asciugare con aria compressa. Controllare il regolare gioco fra i segmenti e le rispettive

gole, ruotando ciascun segmento sulla corrispondente gola. Verificare i fermi dei segmenti sul pistone. Controllare la regolare apertura delle punte dei segmenti, che deve essere compresa fra 0,2 e 0,6 mm. Rimontare i segmenti nelle rispettive gole.

- 5) Pulire la superficie interna della testa raschiandola con lamina sagomata. Lavare con benzina ed asciugare.

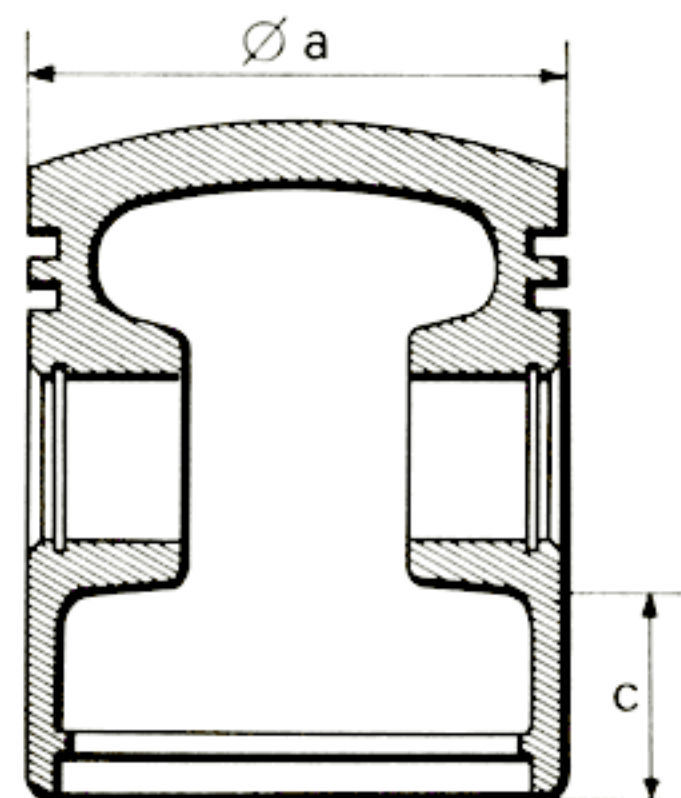
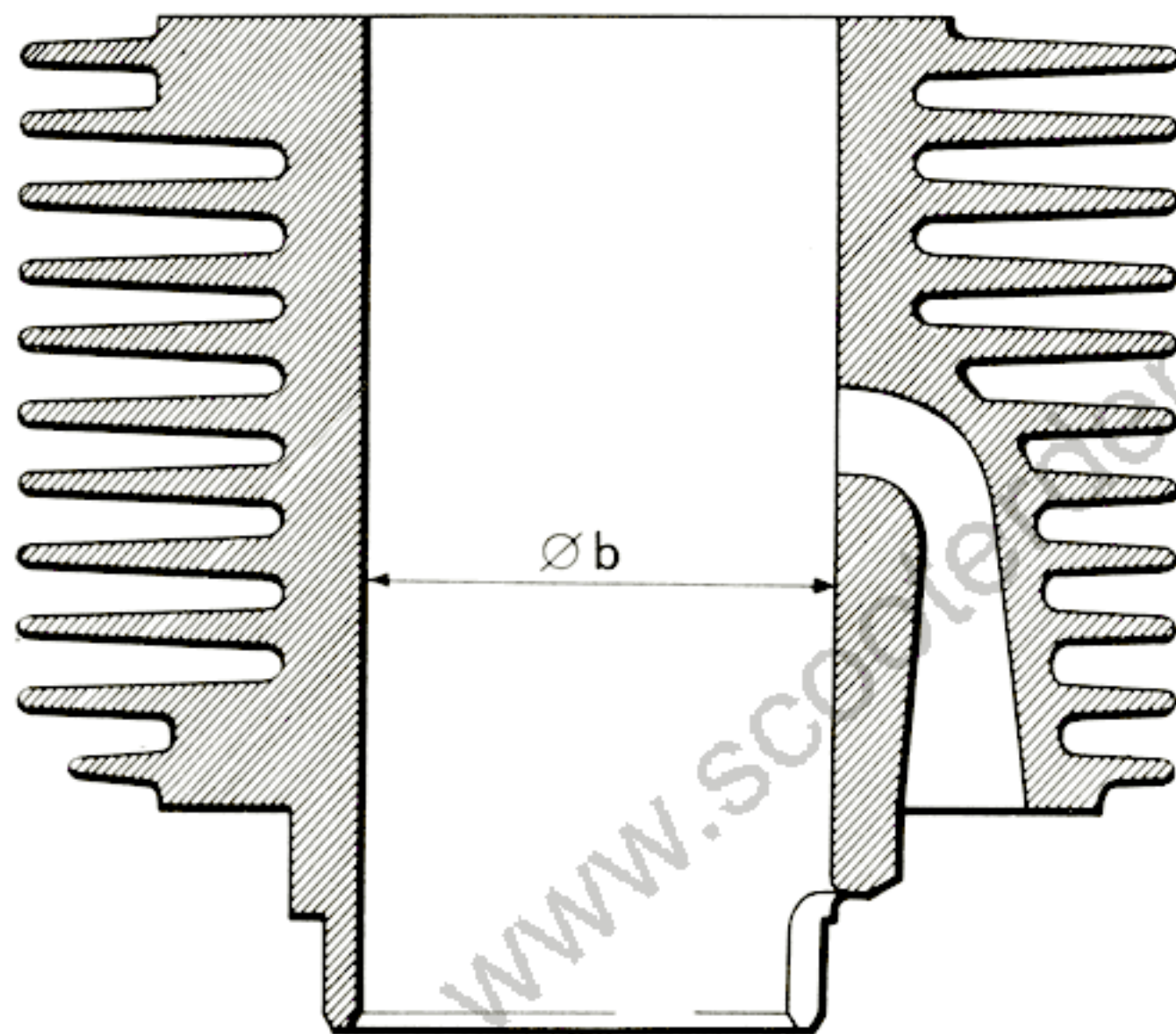


Disincrostazione delle gole per segmenti



Controllo gioco gole pistone-segmenti

**TOLLERANZE DI MONTAGGIO
E LIMITI DI MISURA**



- a = diametro pistone
b = diametro cilindro
c = distanza in cui va misurato il $\varnothing$ pistone

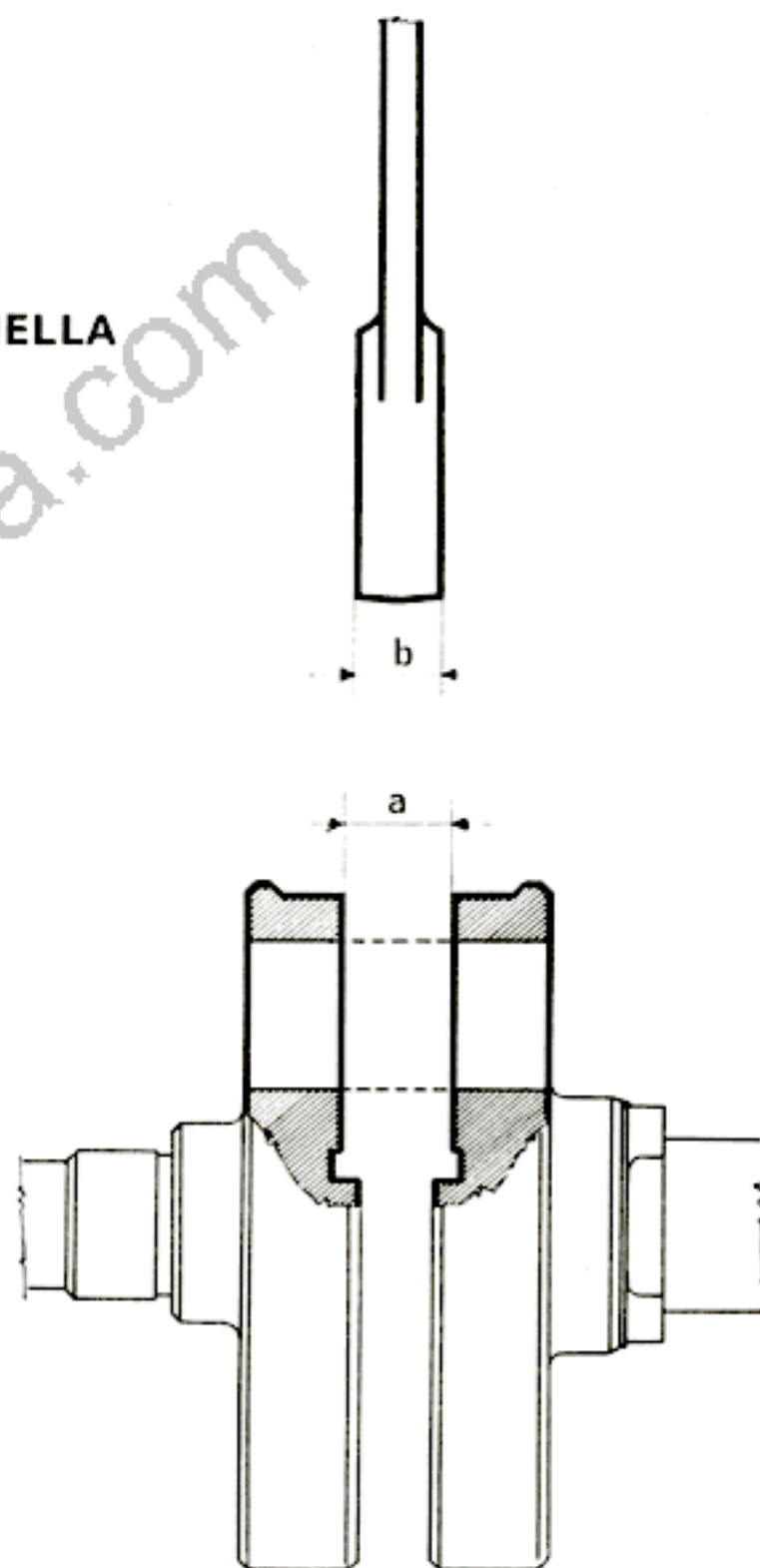
TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA PER CILINDRO E PISTONE

Selezione	MONTAGGIO NORMALE					1ª MAGGIORAZIONE					2ª MAGGIORAZIONE					3ª MAGGIORAZIONE					Gioco al Montagg. b - a	Gioco al limite di usura b - a
	CILINDRO		PISTONE		Seg- men.	CILINDRO		PISTONE		Seg- men.	CILINDRO		PISTONE		Seg- men.							
	Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a		Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a		Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a		Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a			
-	20951220	0.000 0.006	38.0	0.961 0.967	20151008	0.000 0.006	38.2	0.961 0.967	20151017	0.000 0.006	38.4	0.961 0.967	20151018	0.000 0.006	38.6	0.961 0.967	20151019	Min. 0,033 mm	0,15 mm			
0		0.007 0.013		0.968 0.974		0.007 0.013		0.968 0.974		0.007 0.013		0.958 0.974		0.007 0.013		0.968 0.974						
+		0.014 0.020		0.975 0.981		0.014 0.020		0.975 0.981		0.014 0.020		0.975 0.981		0.014 0.020		0.975 0.981						

www.scooterdepoca.com

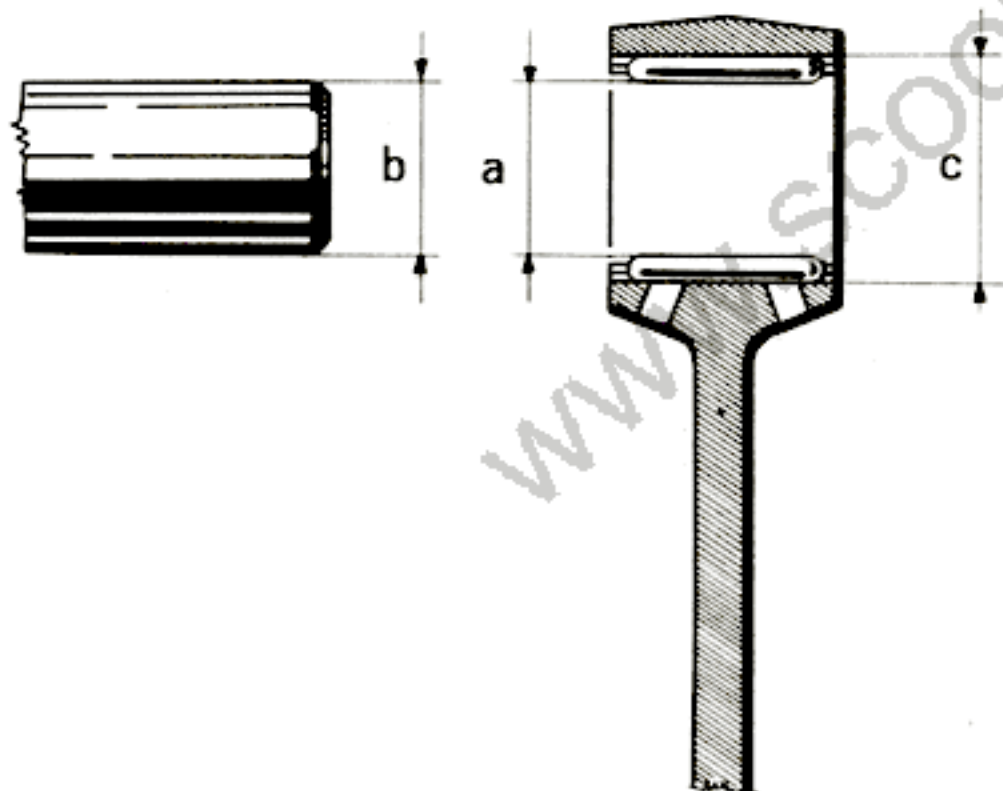
TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA FRA ALBERO MOTORE E BIELLA

Larghezza bottone a	Larghezza biella b	Gioco di montaggio a - b		Gioco al limite a - b
		Minimo	Massimo	
mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
$\begin{matrix} -0 \\ 12 \\ +0.110 \end{matrix}$	$\begin{matrix} -0.032 \\ 11.9 \\ -0.075 \end{matrix}$	0.132	0.285	0.40



TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA FRA SPINOTTO E OCCHIO DI BIELLA

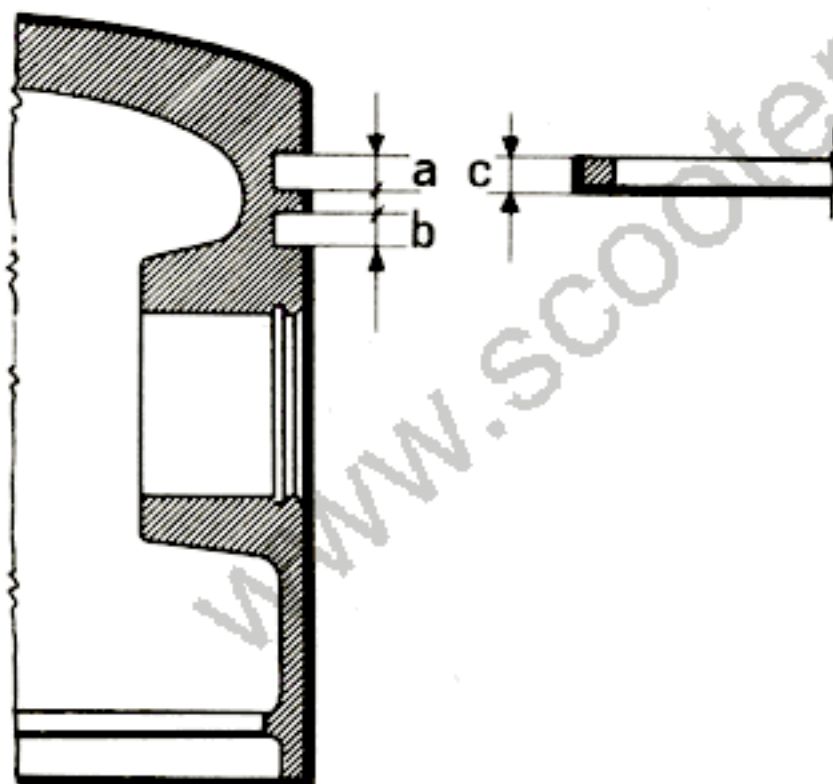
Diametro occhio di biella c	Diametro spinotto b	Gioco di montaggio a - b		Limite di usura a - b
		Minimo	Massimo	
mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
+ 0.008 16 + 0.015	- 0.003 12 + 0.002	0.006	0.021	0.050



- a = diametro interno gabbia a rullini occhio di biella
 b = diametro spinotto
 c = diametro occhio di biella

GIOCO ASSIALE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLE GOLE DEL PISTONE

Altezza gola superiore a	Altezza gola inferiore b	Altezza segmento c	Gioco di montaggio a - c		Gioco di montaggio b - c		Gioco al limite di usura b - c a - c
			Minimo	Massimo	Minimo	Massimo	
mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
+ 0.075	+ 0.055	- 0.01	0.085	0.117	0.065	0.097	0.2
2 + 0.095	2 + 0.075	2 - 0.022					



- a = gola superiore pistone
 b = gola inferiore pistone
 c = altezza segmento

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA PER CILINDRO E PISTONE

Selezione	MONTAGGIO NORMALE					1ª MAGGIORAZIONE					2ª MAGGIORAZIONE					3ª MAGGIORAZIONE					Gioco al Montagg. b - a	Gioco al limite di usura b - a
	CILINDRO		PISTONE		Seg- men.	CILINDRO		PISTONE		Seg- men.	CILINDRO		PISTONE		Seg- men.	CILINDRO		PISTONE		Seg- men.		
	Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a		Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a		Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a		Part.	Diametro mm. b	Part.	Diametro mm. a			
-	20851220 - 20851240	0.000	46.4	0.961	20851008	0.000	46.6	0.961	20851017	0.000	46.8	0.961	20851018	0.000	47.0	0.961	20851019	Min. 0,033 mm	0,15 mm			
		0.006		0.967		0.006		0.967		0.006		0.967		0.006		0.967						
0		0.007		0.968		0.007		0.968		0.007		0.968		0.007		0.968						
		0.013		0.974		0.013		0.974		0.013		0.974		0.013		0.974						
		0.014		0.975		0.014		0.975		0.014		0.975		0.014		0.975						
+		0.020		0.981		0.020		0.981		0.020		0.981		0.020		0.981		Max 0,045 mm				

FRIZIONE E TRASMISSIONE

FRIZIONE E TRASMISSIONE

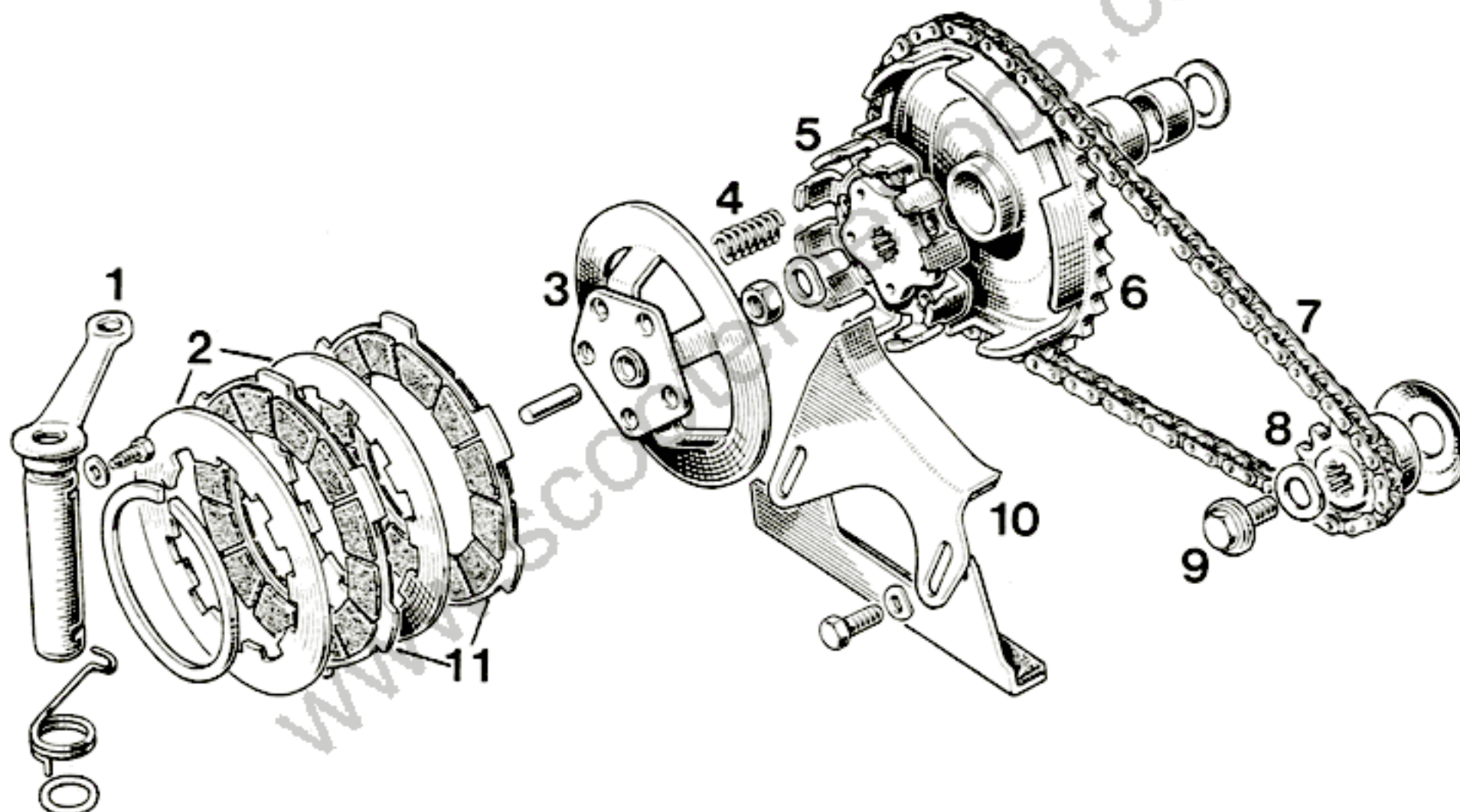
Descrizione

La frizione è costituita da 5 dischi in bagno d'olio.
I 2 dischi conduttori sono ricoperti di materiale di attrito e ad essi sono intercalati i 2 dischi condotti, di metallo.
Il disco di pressione è costituito da una flangia con 5 molle che agisce direttamente sulla campana interna alla quale è

vincolato insieme ai 4 dischi mediante un anello elastico.
Il comando è a mano per mezzo di cavo flessibile.

Sulla campana esterna agisce la catena monomaglia di trasmissione che riceve il movimento dal pignone dentato che è montato sull'albero motore.

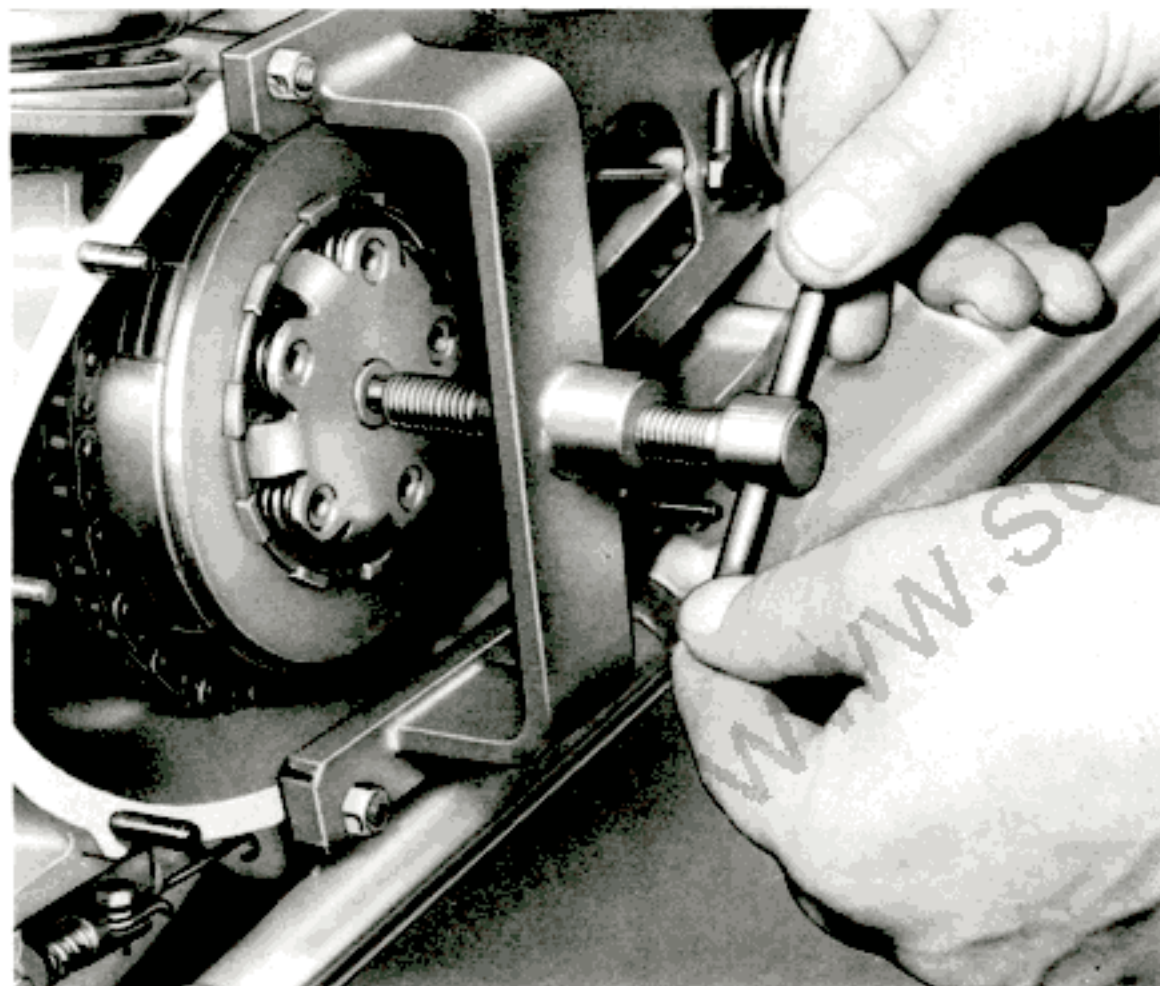
I tendicatena del tipo a pattini serranti permettono un regolare funzionamento della catena di trasmissione e rendono possibile una registrazione della stessa in caso di allungamento.



1. Leva e alberino di comando - 2. Dischi condotti - 3. Flangia (disco di pressione) - 4. Molla (n. 5) - 5. Campana interna - 6. Campana esterna con corona di trasmissione - 7. Catena di trasmissione - 8. Pignone dentato di trasmissione, calettato sull'albero motore - 9. Vite bloccaggio pignone albero motore - 10. Tendicatena - 11. Dischi conduttori.

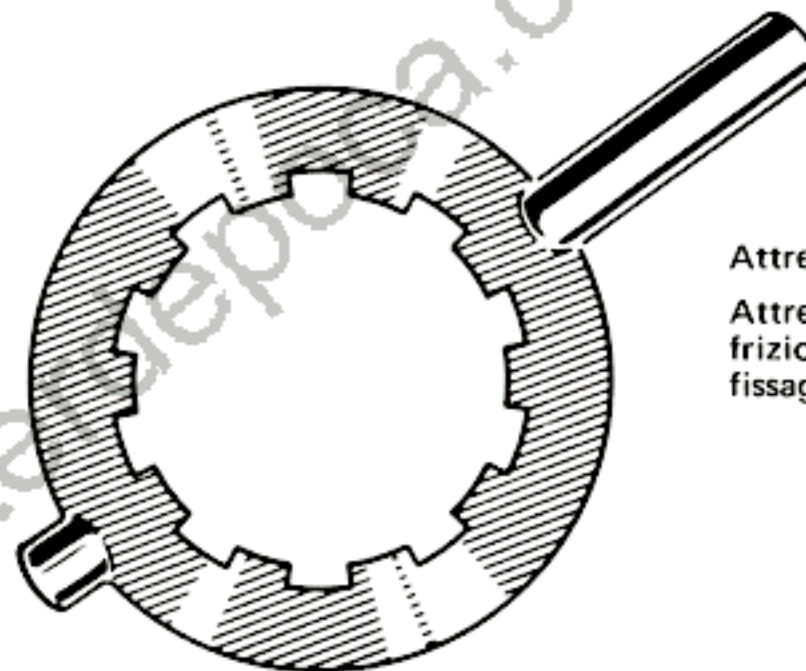
Smontaggio e rimontaggio

Nelle operazioni di smontaggio e rimontaggio del gruppo frizione, tenere presente che per togliere il coperchio del carter, non è necessario asportare la marmitta, è sufficiente allentare la fascetta di sostegno, disimpegnare il cavo comando frizione del supporto sul carter, svitare i dadi che fissano il coperchio ai prigionieri e rimuovere quest'ultimo, curando di non smarrire il puntalino di comando della campana che potrebbe sfilarsi dal suo alloggiamento nel coperchio. Per smontare i dischi della frizione impiegare l'attrezzo 70643, come indicato in



Impiego dell'attrezzo 70643 per lo smontaggio dei dischi di frizione

figura, in modo da comprimere le molle e rendere agevole la rimozione dell'anello elastico. Durante lo smontaggio controllare che le molle siano correttamente inserite nella loro sede e che i dischi possano scorrere liberamente. Il disco metallico di spessore maggiore deve essere montato all'esterno. Dopo il rimontaggio della frizione è necessario, se si è smontata la campana esterna e quindi è stata tolta la catena di trasmissione, controllare che la campana sia allineata con il pignone albero motore.

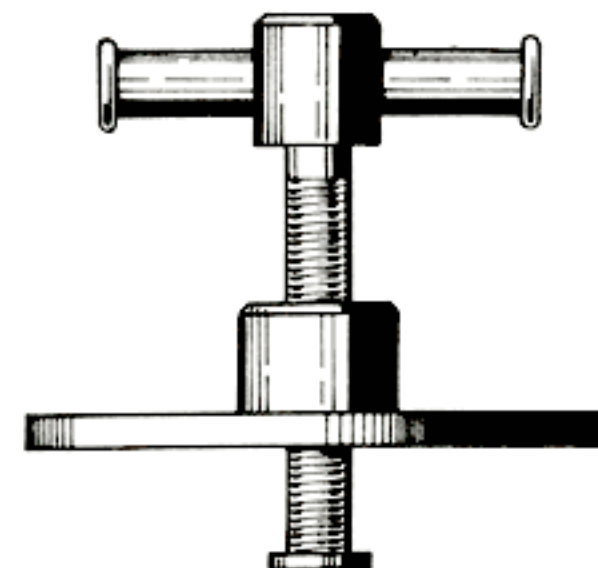


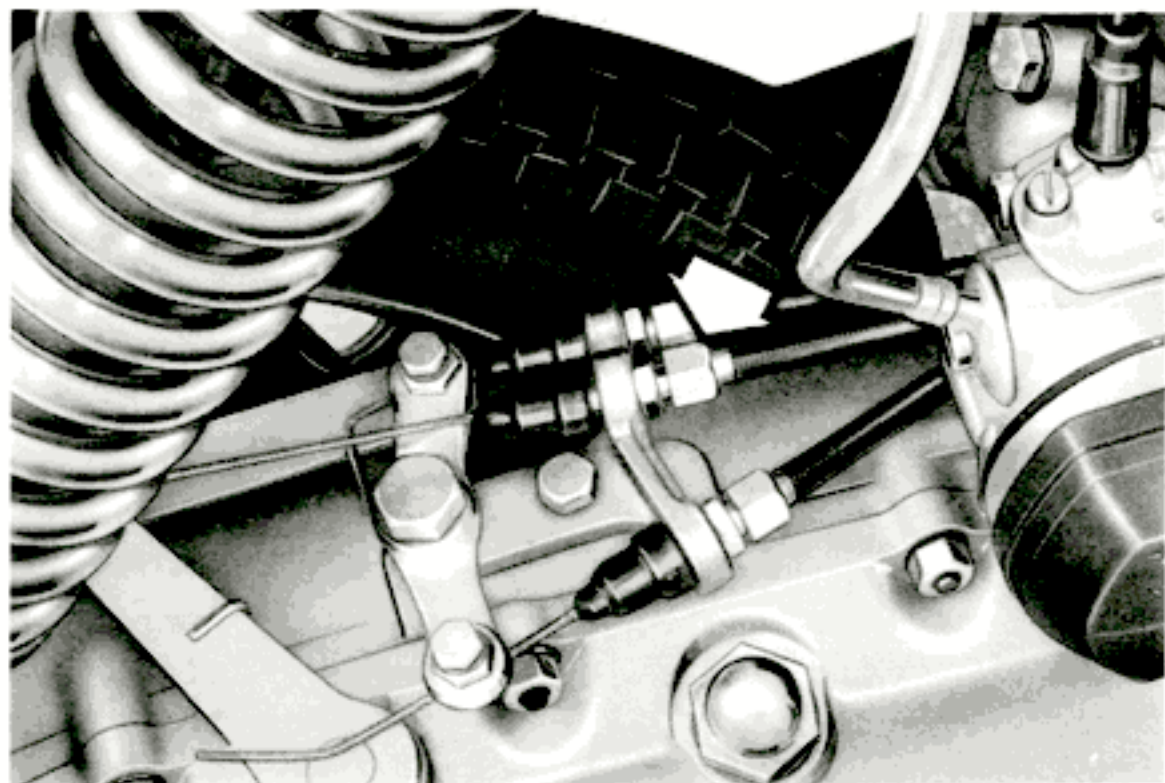
Attrezzo 59804

Attrezzo bloccaggio campana frizione per rimozione dado fissaggio campana interna

Attrezzo 59328

Estrattore per campana interna frizione



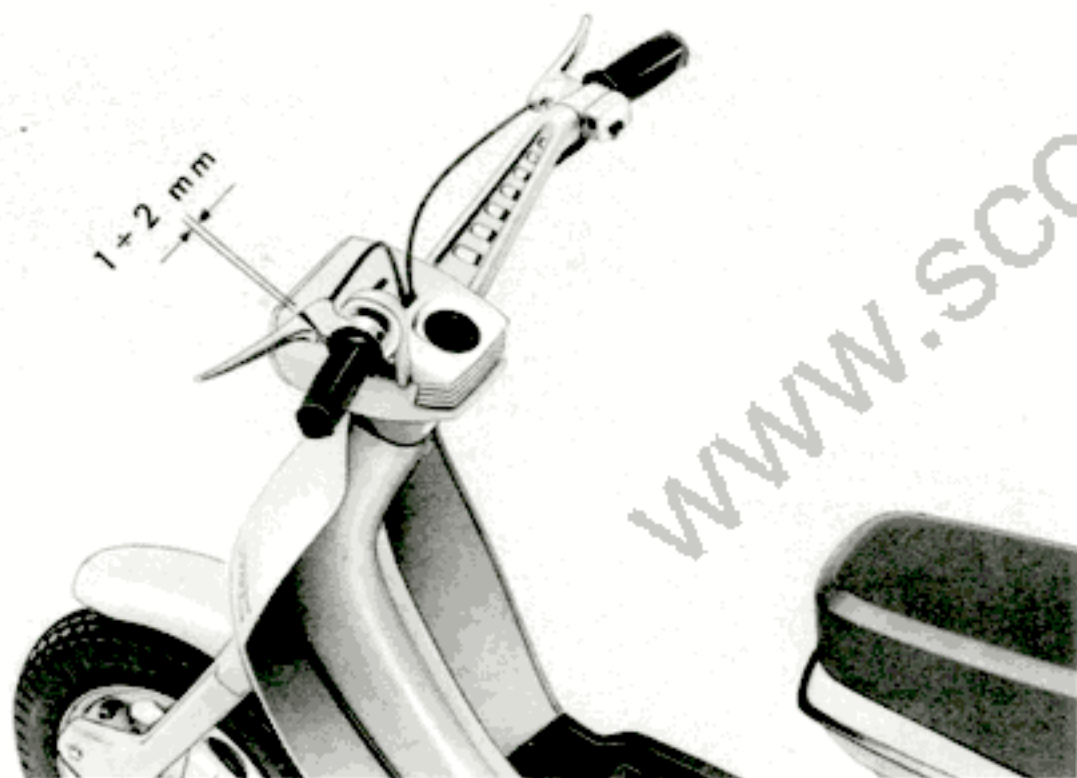


Registro cavo comando frizione

Registrazione

Il comando della frizione si registra agendo sul dispositivo montato sulla guaina, in corrispondenza del supporto sul carter motore, tenendo presente che svitando si riduce il gioco, avvitandolo si aumenta.

A registrazione effettuata, la corsa libera della leva deve essere di $1 \div 2$ mm.

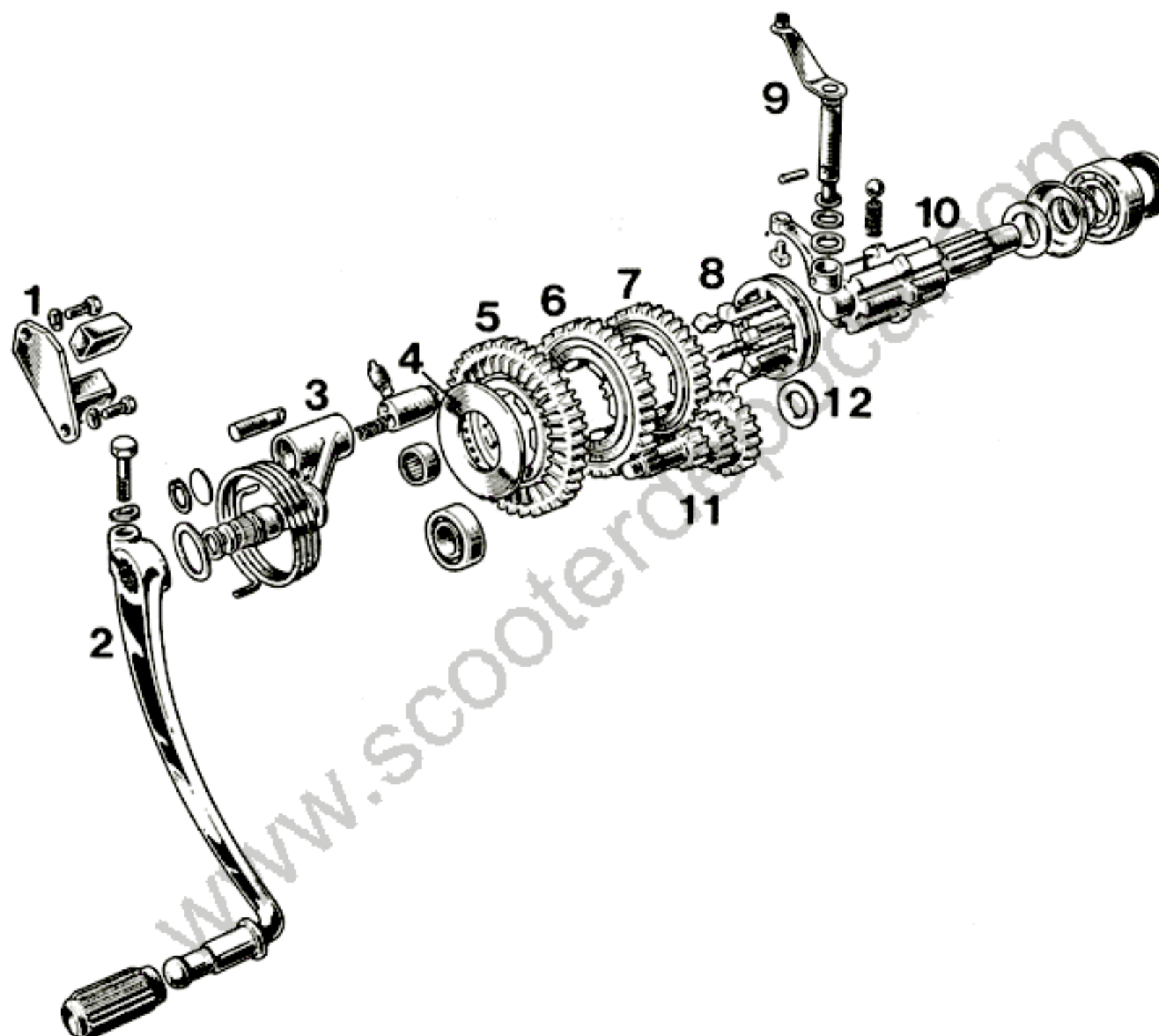


Controllo corretto corsa libera leva comando frizione

www.scooterdepoca.com

CAMBIO

GRUPPO CAMBIO



1. Camma con tampone di fine corsa pistoncino avviamento - 2. Leva pedale avviamento - 3. Pistoncino avviamento - 4. Rondella di rasamento - 5. Ingranaggio 1° velocità - 6. Ingranaggio 2° velocità - 7. Ingranaggio 3° velocità - 8. Manicotto selezione marce - 9. Leva comando marce - 10. Albero secondario con sfere arresto marce - 11. Albero primario - 12. Rondella di rasamento.

D

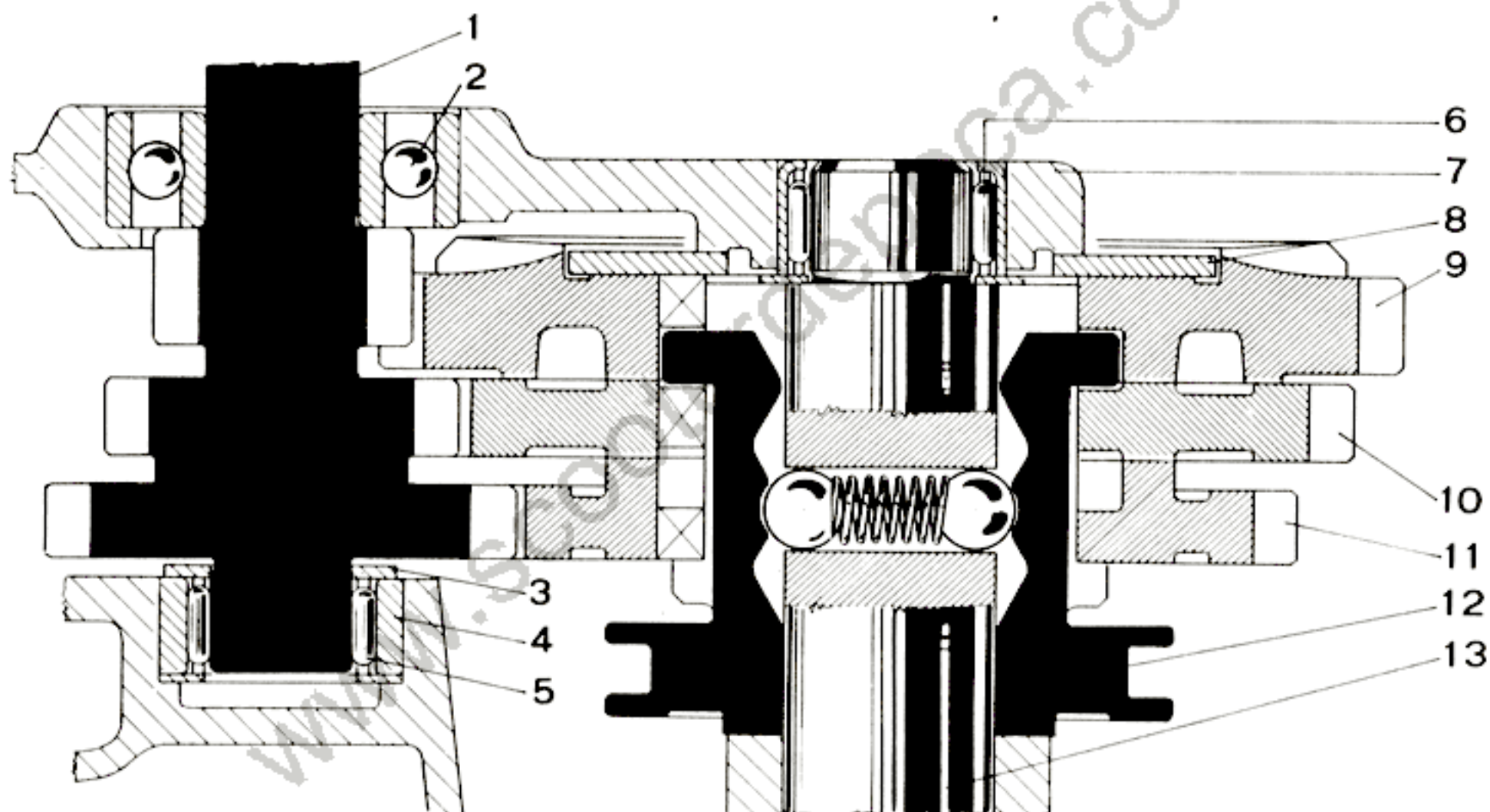
CAMBIO

Descrizione

A tre rapporti è del tipo ad ingranaggio sempre in presa, alternativamente resi solidali all'asse posteriore mediante innesto a corsoio.

E' comandato a mano con cavo doppio sulla manopola sinistra, alla quale è affiancato l'indicatore marce.

Sulla faccia esterna dell'ingranaggio della 1a marcia sono ricavati dei denti, sui quali si innesta il pistoncino dell'albero di avviamento del comando a pedale.

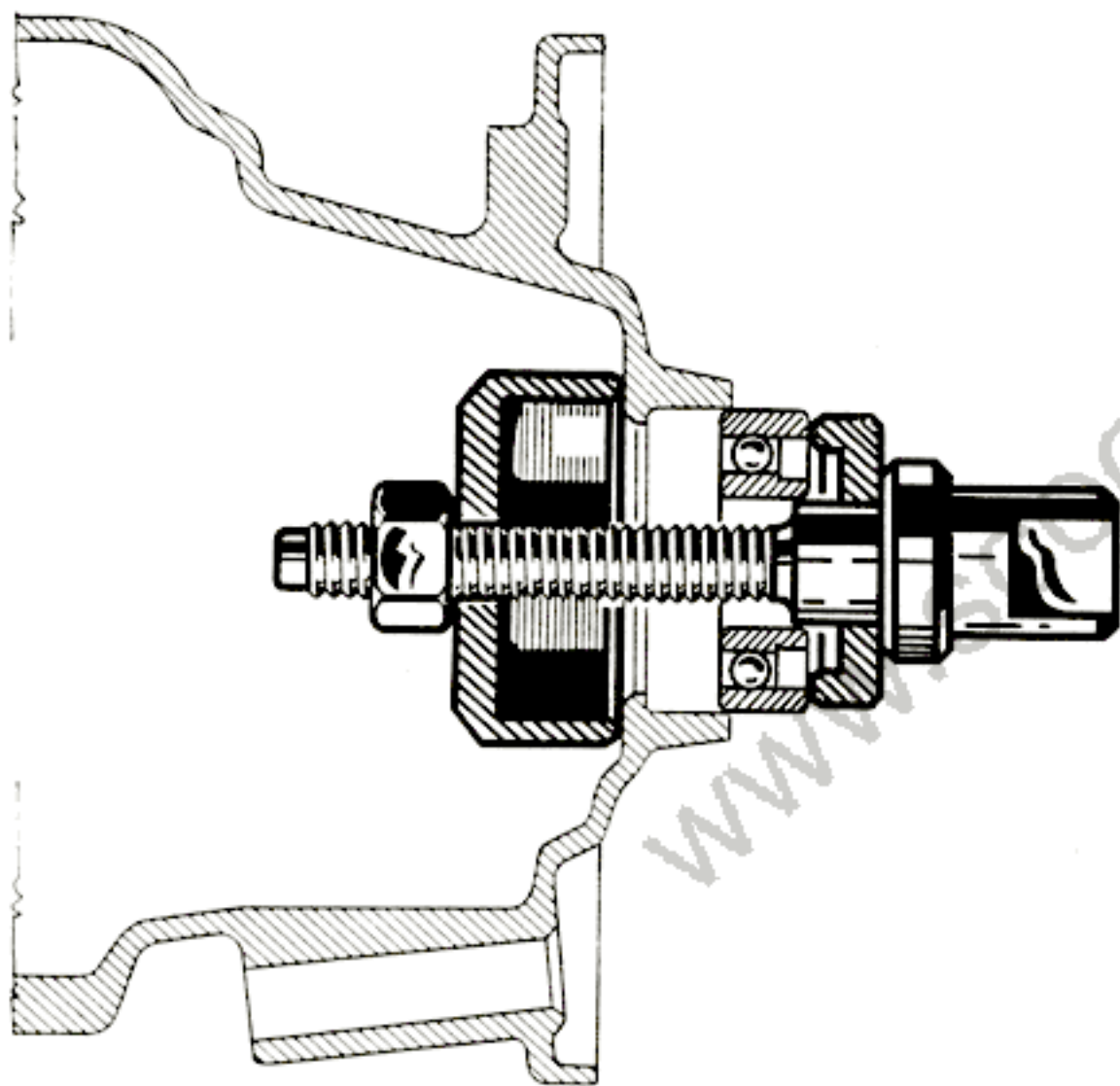


1. Albero primario - 2. Cuscinetto a sfere - 3. Rondella di rasamento - 4. Bussola - 5. Gabbia a rullini - 6. Cuscinetto a rullini - 7. Flangia supporto cambio - 8. Rondella di rasamento - 9. Ingranaggio 1° velocità - 10. Ingranaggio 2° velocità - 11. Ingranaggio 3° velocità - 12. Manicotto selezione marce - 13. Albero secondario con sfere.

Smontaggio e rimontaggio

Al cambio si accede dopo aver rimosso il coperchio del carter, la frizione completa di campana esterna e tolto la flangia. La flangia di supporto si estrae con l'aiuto di un cacciavite la cui lama deve essere infilata sotto la flangia e facendo leva sul bordo del carter.

Per smontare l'albero secondario togliere la ruota posteriore, svitando il dado di fissaggio del mozzo sul secondario.

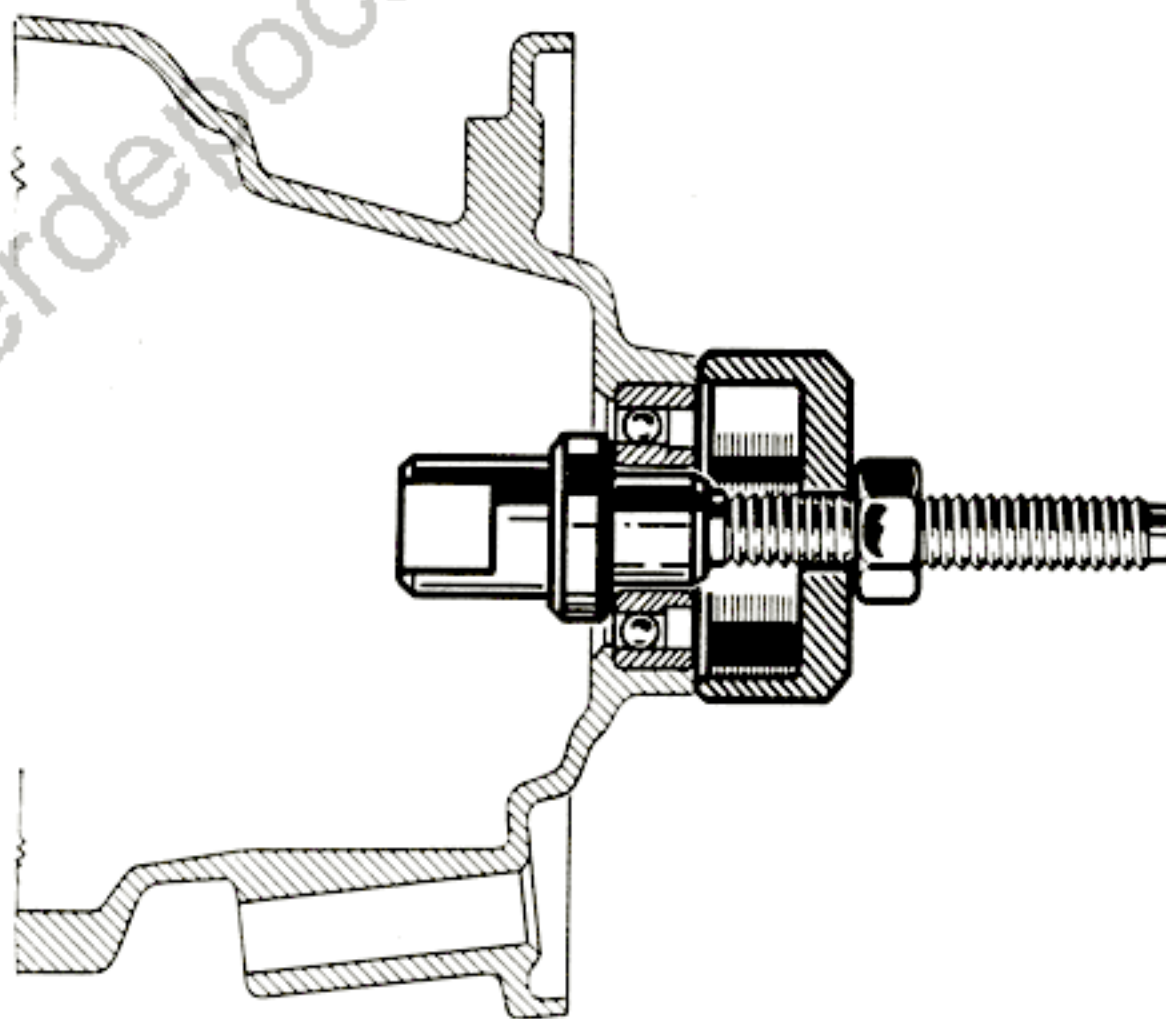


Attrezzo 70651 impiegato per l'estrazione del cuscinetto a sfere dell'albero secondario.

Estrarre il mozzo, battendolo leggermente.

Sfilare l'albero secondario agendo dal lato ruota e togliere il corsoio facendo attenzione a non smarrire le sfere e la molla del selettore.

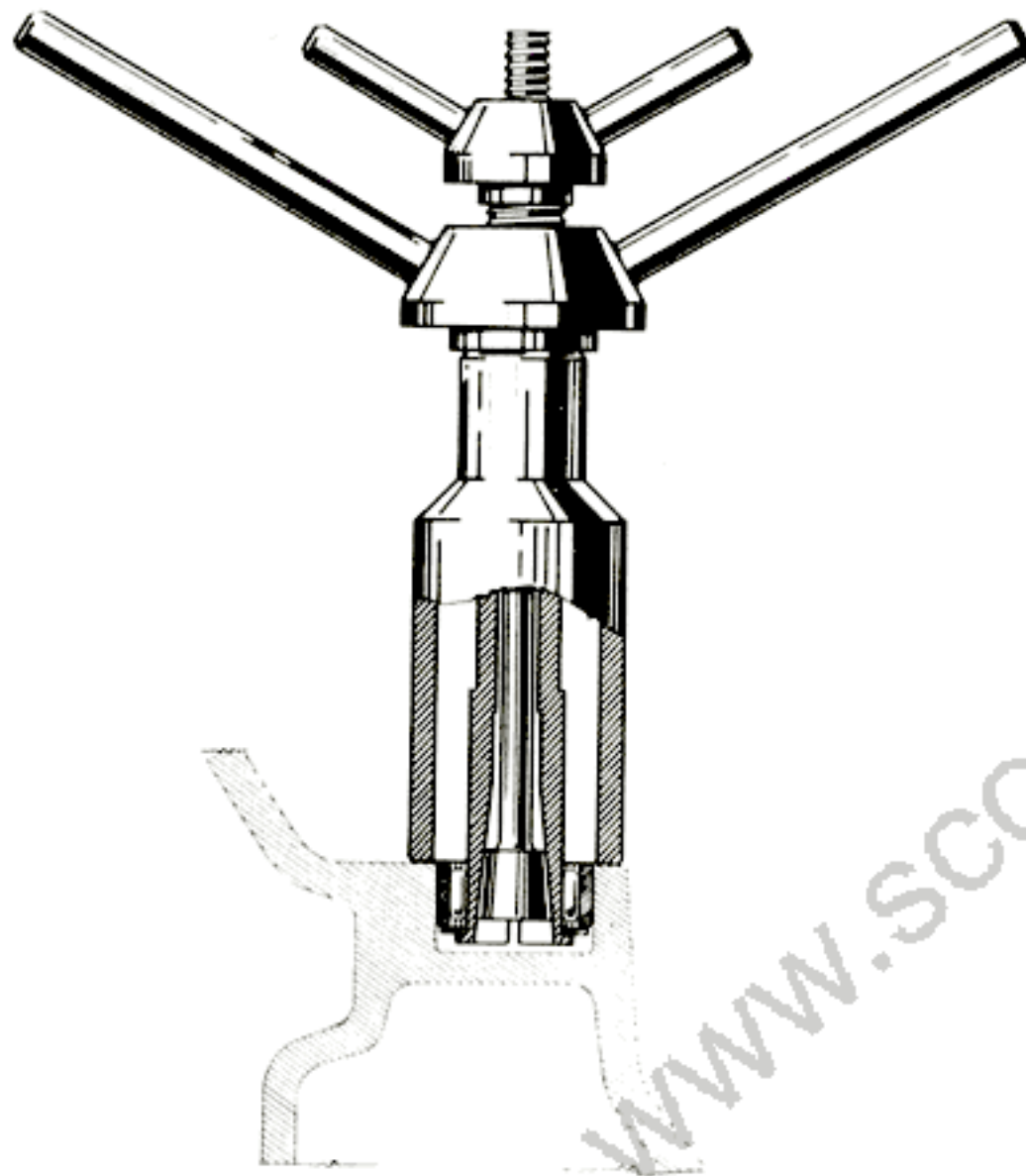
Il cuscinetto del secondario si estrae e si rimonta mediante l'attrezzo n. 70651.



Attrezzo 70651 impiegato per il montaggio del cuscinetto a sfere dell'albero secondario.

D

La pista interna del cuscinetto albero primario si toglie con l'attrezzo n. 70653.



Attrezzo 70653 per l'estrazione della pista del cuscinetto a rulli, albero primario.

Nel rimontaggio del cambio tenere presente che gli ingranaggi devono essere orientati sul secondario come segue:

- l'ingranaggio della 3a marcia deve avere la parte più alta verso l'esterno (lato coperchio);
- l'ingranaggio della 2a marcia deve essere rimontato con la « i » verso l'esterno (lato coperchio);
- l'ingranaggio della 1a marcia deve avere la dentatura frontale verso l'esterno (lato coperchio).

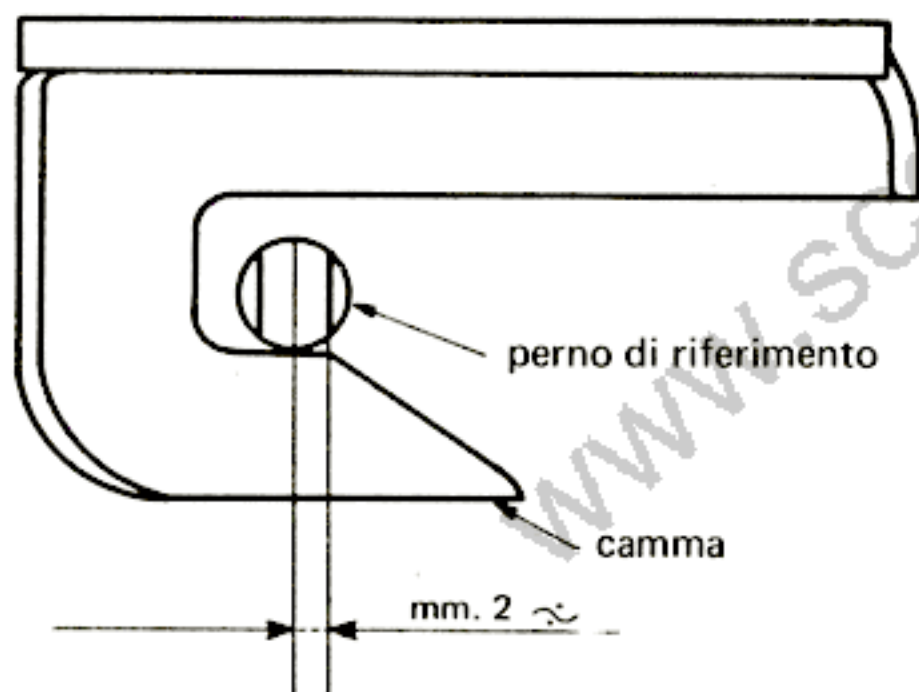
Il gioco assiale del pacco ingranaggi flottanti, misurato con spessimetro fra la rondella di rasamento dell'albero secondario e la faccia dell'anello esterno del cuscinetto a rullini dell'albero secondario, montato sulla flangia, deve essere compreso fra $0,10 \div 0,25$ mm. Per questa regolazione esistono, come ricambi, rondelle di rasamento in quattro spessori: mm 1,6 - 1,8 - 2 - 2,2.

Messa a punto camma - pistoncino albero avviamento

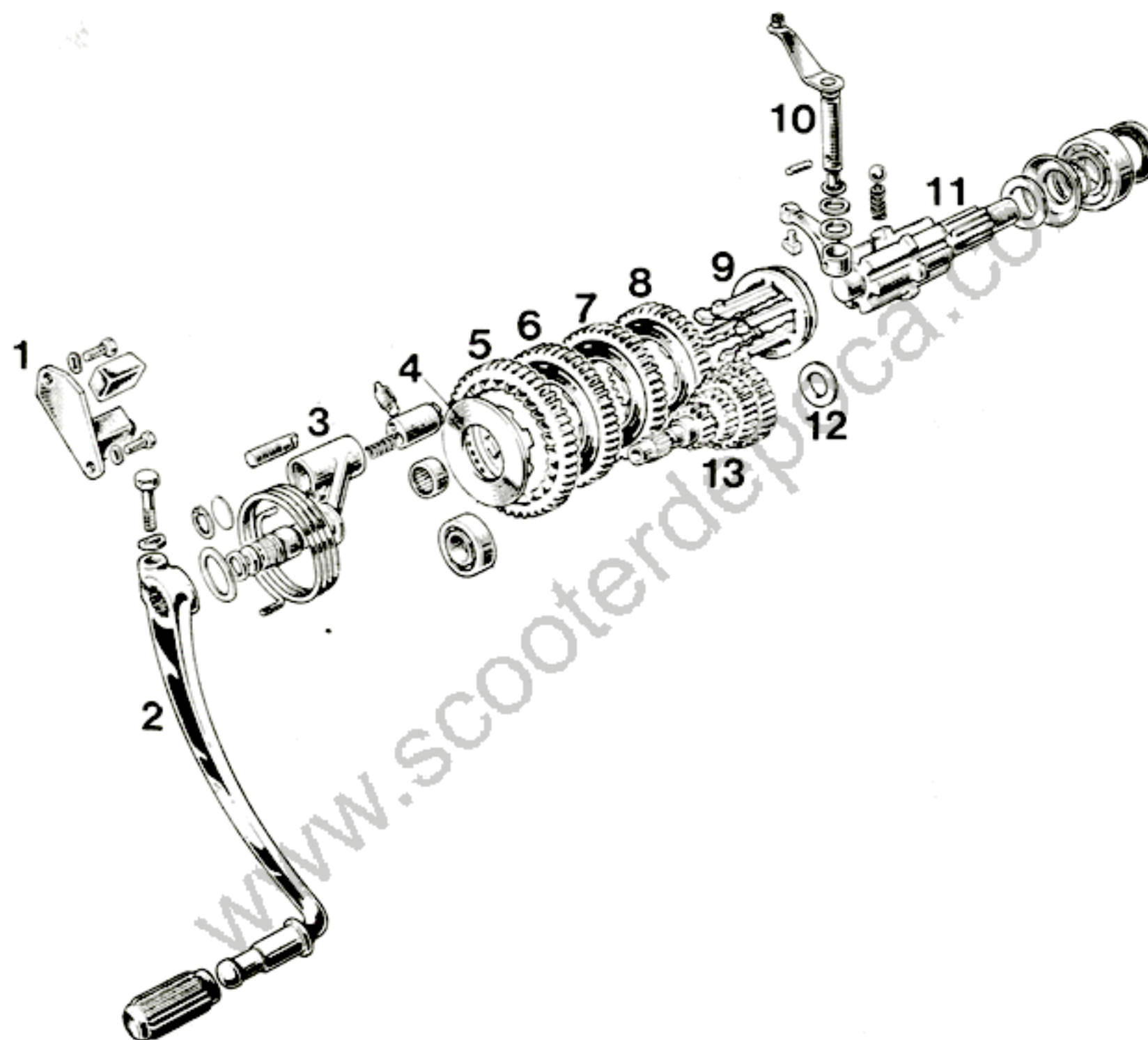
Prima di procedere al rimontaggio del coperchio del carter è bene procedere alla verifica del regolare funzionamento del gruppo avviamento.

Per assicurarne l'efficienza è necessario che in **posizione di riposo** il contatto fra il perno di riferimento e la camma sia regolato come indicato in figura.

In questa posizione si deve inoltre avere che la sommità della dentatura del pistoncino sia a livello con il mozzetto dell'albero di avviamento ed il pistoncino dovrà poter essere premuto nel suo alloggiamento di almeno 1 mm. Se è necessaria una registrazione, agire sulla camma, allentando le viti che la fissano al coperchio del carter e regolando la sua posizione fino a che non si siano verificate le due suddette condizioni, bloccare indi a fondo le viti di fissaggio.



GRUPPO CAMBIO - Lambretta 75s - 75sl



1. Camma con tampone fine corsa pistoncino avviamento - 2. Leva pedale avviamento - 3. Pistoncino avviamento - 4. Rondella di rasamento - 5. Ingranaggio 1a velocità - 6. Ingranaggio 2a velocità - 7. Ingranaggio 3a velocità - 8. Ingranaggio 4a velocità - 9. Manicotto scorrevole selezione marce - 10. Alberino con forcella cambio marce - 11. Albero secondario con sfere - 12. Rondella di rasamento - 13. Albero primario.

CAMBIO Lambretta 75s - 75sl

Il cambio Lambretta 75s - 75sl è a 4 rapporti. Il tipo è ad ingranaggi sempre in presa alternativamente calettati sull'asse posteriore, mediante innesto a corsoi come per i modelli precedentemente descritti.

L'orientamento degli ingranaggi all'atto del rimontaggio sul secondario deve essere il seguente:

- l'ingranaggio della 4a deve avere la parte più alta del mozzo verso l'esterno del carter (lato coperchio);
- l'ingranaggio della 3a deve avere la parte più alta del mozzo verso l'interno del carter (lato ruota);
- l'ingranaggio della 2a deve avere la parte più alta del mozzo verso l'interno del carter (lato ruota);
- l'ingranaggio della 1a deve avere la dentatura frontale verso l'esterno del carter (lato coperchio).

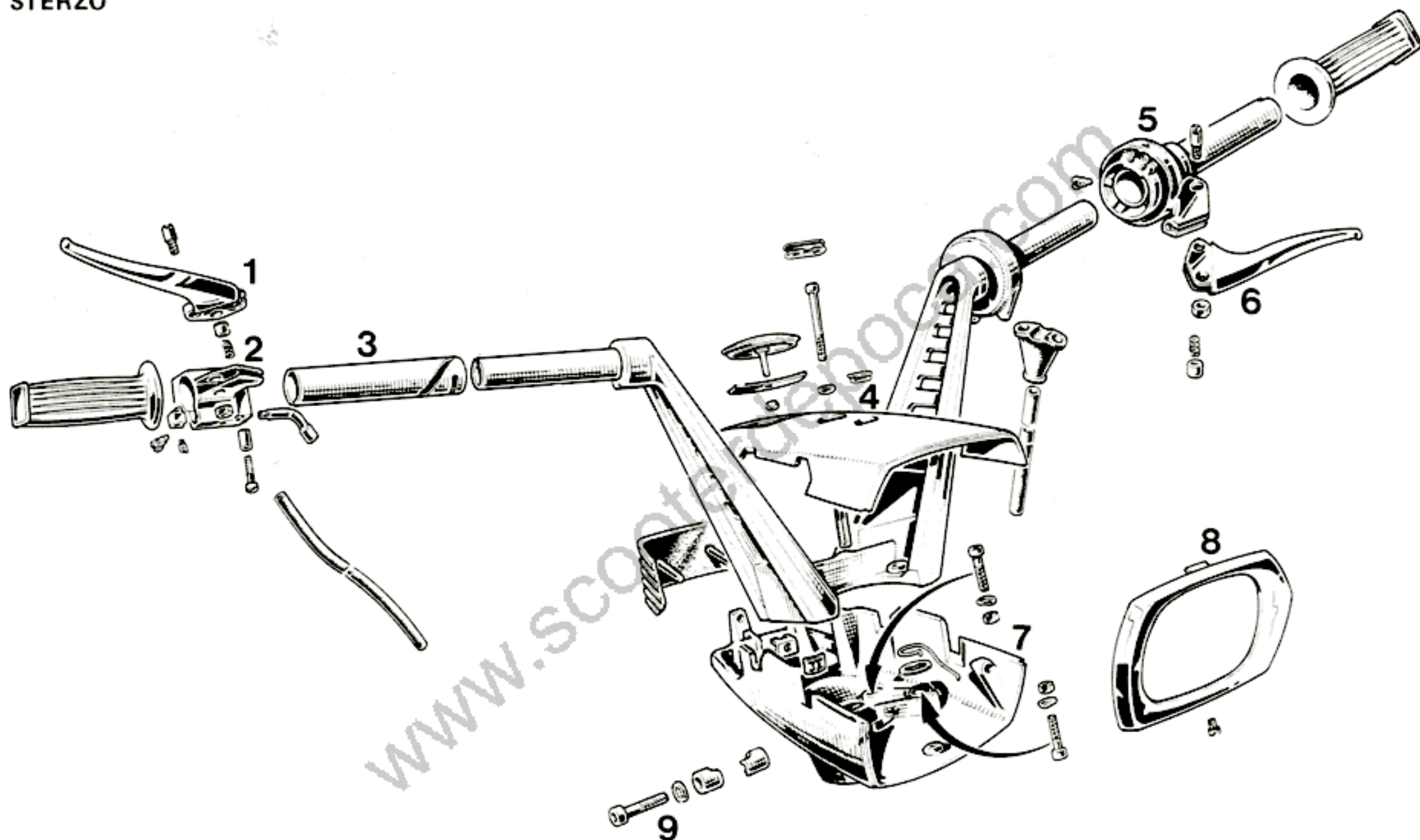
Il montaggio sbagliato degli ingranaggi comporta la rottura delle dentature allorchè si procede al cambio di marcia a motore funzionante.

Per l'impiego di attrezzature specifiche e per la successione delle operazioni di smontaggio e rimontaggio del cambio, è valido quanto detto per il cambio a 3 marce.

www.scooterdepoca.com

STERZO, COMANDI E SOSPENSIONI

STERZO



1. Leva freno anteriore - 2. Supporto manicotto - 3. Perno comando gas - 4. Calotta superiore - 5. Perno comando cambio con supporto per leva frizione - 6. Leva frizione - 7. Calotta inferiore - 8. Cornice per proiettore - 9. Vite bloccaggio manubrio

STERZO COMANDI E SOSPENSIONI

Lo sterzo è composto dal canotto/forcella in tubo di acciaio e lamiera stampata e dal manubrio in lega leggera per 50 cl ed in tubo di acciaio per 50 c.

Sul manubrio in lega leggera (50 cl) è incorporato il fanale, formato da due calotte stampate, in lega leggera; sul manubrio in tubo di acciaio (50 c) è montato il fanale in plastica con incorporati: il pulsante di massa per arresto motore e l'interruttore luci.

Sulle estremità del manubrio sono montati due manicotti: quello sul lato destro serve per comandare l'apertura del gas, quello sul lato sinistro per il comando del cambio.

La forcella montata su due cuscinetti a sfere è vincolata al manubrio mediante un morsetto fissato al manubrio stesso.



Attrezzo 77224 per vite bloccaggio morsetto

REGISTRAZIONE STERZO

La regolazione del gioco dello sterzo è consentita dalle due ghiera sistemate sotto il morsetto.

Per accedere alle ghiera è necessario togliere la vite del morsetto (con chiave ad esagono esterno attr. n. 77224 per 50 cl) e sfilare il manubrio dall'asta della forcella.

In queste condizioni si può accedere alle ghiera, le quali si regolano mediante gli attrezzi 80845 per il bloccaggio ghiera e 80847 per l'anello di registro.



80845 per bloccaggio ghiera



80847 per anello di registro

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO

Per smontare la forcella, è necessario togliere: la ruota, il mozzo, il manubrio, il morsetto e le ghiera. Dopo queste operazioni, estrarre con l'attrezzo 79807 la calotta superiore del cuscinetto a sfere e sfilare la forcella dal canotto.

Per togliere l'asta di guida e la molla, situate in ciascun brac-

cio della forcella, porre in compressione la molla, in modo da sfilare dall'alloggiamento il tampone di fine corsa della bielletta oscillante.

Smontare la bielletta e togliere la molla completa di asta.

Per il montaggio sul telaio delle due calotte per cuscinetti a sfere, usare l'attrezzo 79807.



Attrezzo 79807 per il montaggio delle calotte cuscinetti a sfere dello sterzo.

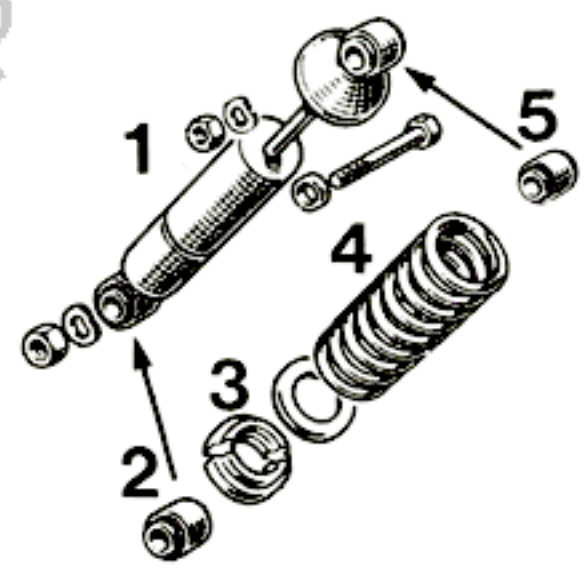
SOSPENSIONI

La **sospensione anteriore** è costituita da due molle elicoidali situate con aste di guida e boccole, nei bracci della forcella, e da due biellette oscillanti munite di tamponi fine corsa. Alle biellette è vincolata la ruota anteriore.



- 1. Ghiera registro - 2. Ghiera registro - 3. Calotta superiore gabbia a sfere - 4. Gabbia a sfere superiore - 5. Gabbia a sfere inferiore - 6. Calotta inferiore per gabbia a sfere - 7. Cannotto/forcella - 8. Molla comando asta - 9. Perno di guida con sfera - 10. Tampone fine corsa superiore - 11. Leva destra porta-ruota - 12. Tampone fine corsa inferiore - 13. Leva sinistra porta-ruota.

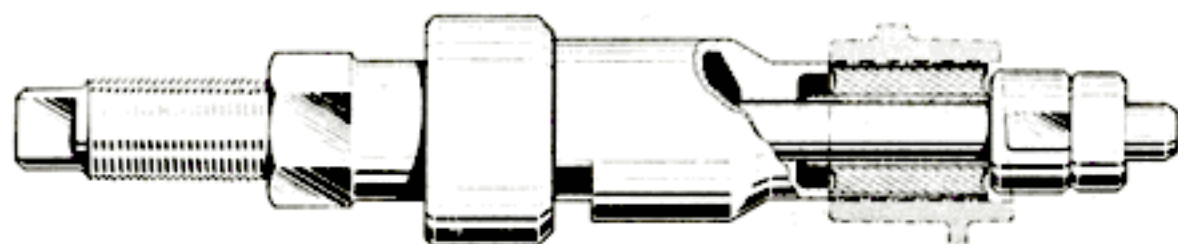
La **sospensione posteriore** è costituita dal blocco motore-trasmissione oscillante, incernierato anteriormente al telaio mediante silent-blocks e supportato posteriormente da una molla elicoidale, collegante telaio e carter a mezzo di ammortizzatore idraulico telescopico, situato entro la molla stessa.



- 1. Ammortizzatore idraulico telescopico - 2. Silent-block attacco inferiore ammortizzatore - 3. Semi-anelli appoggio molla - 4. Molla - 5. Silent-block attacco superiore ammortizzatore.

SILENT-BLOCKS

Per eseguire lo smontaggio ed il rimontaggio dei silent-blocks attacco motore al telaio, impiegare l'attrezzo n. 76891 come indicato nelle figure.



Montaggio silent-blocks



Smontaggio silent-blocks

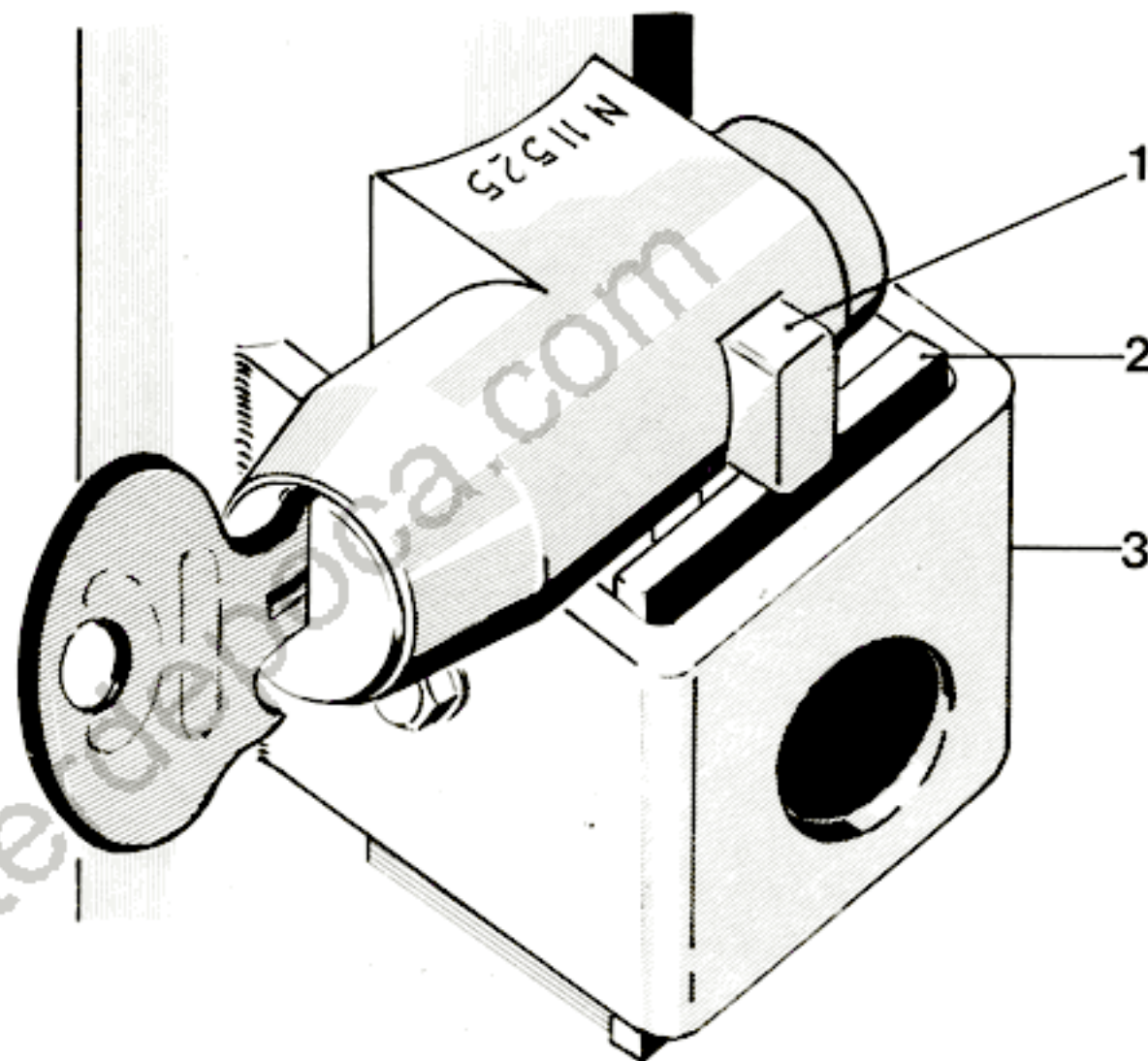
SERRATURA ANTIFURTO (Lambretta 50 cl)

Per accedere alla serratura antifurto è necessario togliere la costola centrale che copre il canotto dello sterzo. Per smontare la costola, dopo aver svitato la vite sul telaio, togliere la vite del morsetto e sollevare il manubrio. In queste condizioni è possibile sfilare la costola stessa.

La serratura antifurto viene fornita, come ricambio, insieme ad una piastrina, che ha la funzione di spessore e deve essere introdotta fra la parte posteriore della serratura e la fascia di alloggiamento sulla forcella, come illustrato in figura.

Per il montaggio tenere presente quanto segue:

- girare la chiave della serratura in modo da fare uscire il chiavistello dalla parte posteriore della serratura (posizione antifurto aperto).
- posizionare sulla parte piana della serratura, sotto il chiavistello, la piastrina (2) ed introdurre il blocchetto nella fascia di alloggiamento (3) applicata sul canotto forcella, battendo leggermente sulla parte superiore della serratura.
- piegare il bordo superiore della piastrina sulla fascia, onde evitare la sua eventuale fuoriuscita nell'impiego del dispositivo antifurto.
- bloccare la serratura sulla forcella con l'apposito bullone.
- rimontare la costola sul telaio e bloccare il manubrio sull'asta della forcella.

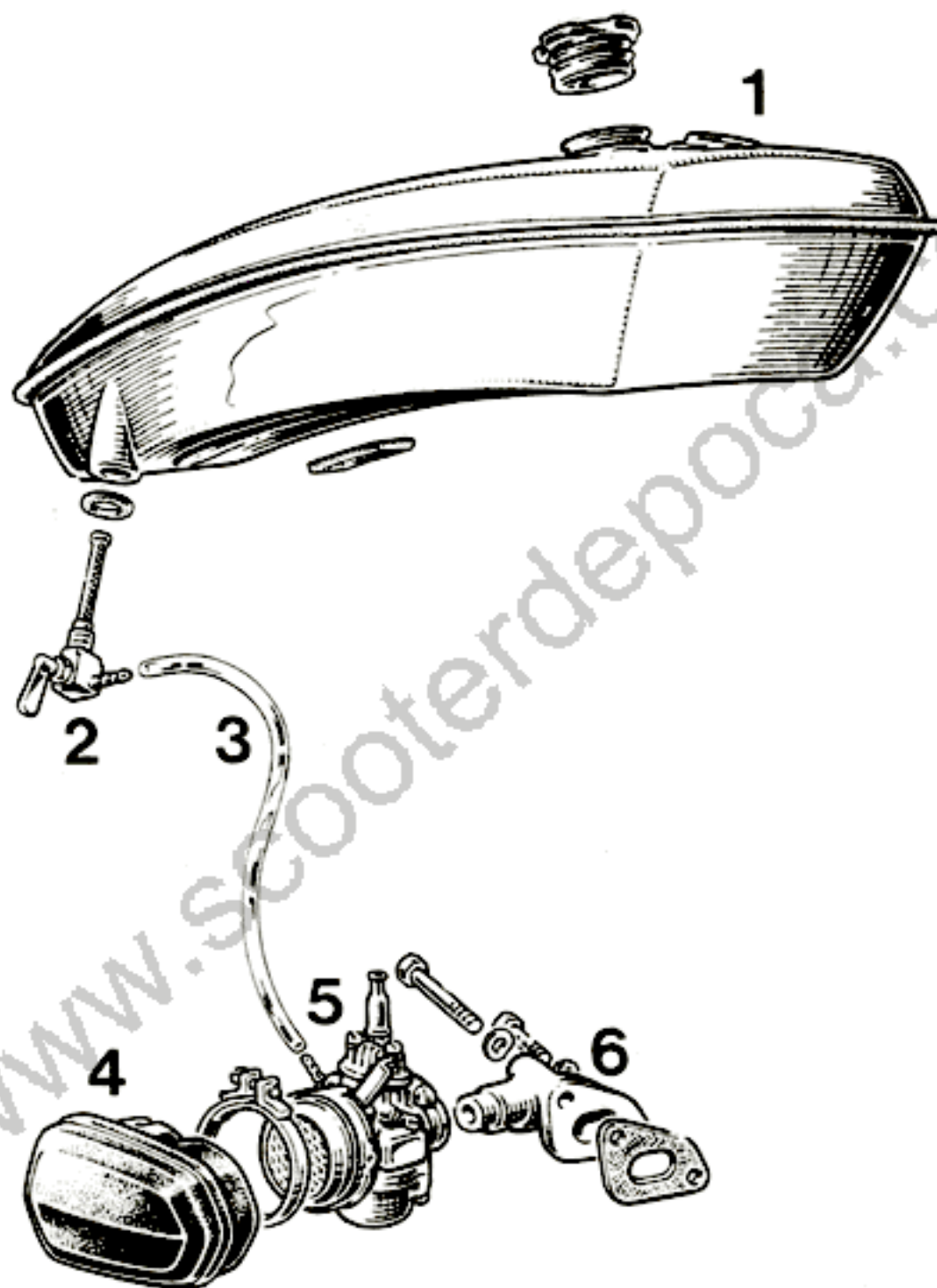


www.scooterdepoca.com

ALIMENTAZIONE

F

ALIMENTAZIONE



1. Serbatoio miscela - 2. Rubinetto miscela con filtro - 3. Tubo di collegamento del serbatoio al carburatore - 4. Scatola filtro aria - 5. Carburatore -
6. Condotto di aspirazione

ALIMENTAZIONE

Descrizione

Il serbatoio è fissato mediante due perni, sulla costola centrale, sotto la sella.

Al tappo riempimento serbatoio si accede dopo aver liberato dal suo fermo e ribaltato in avanti la sella.

Il tappo è applicato con innesto a baionetta.

Il serbatoio alimenta per caduta il carburatore, al quale è collegato da un tubo di plastica. Il foro uscita miscela dal serbatoio è munito di rubinetto con filtro incorporato.

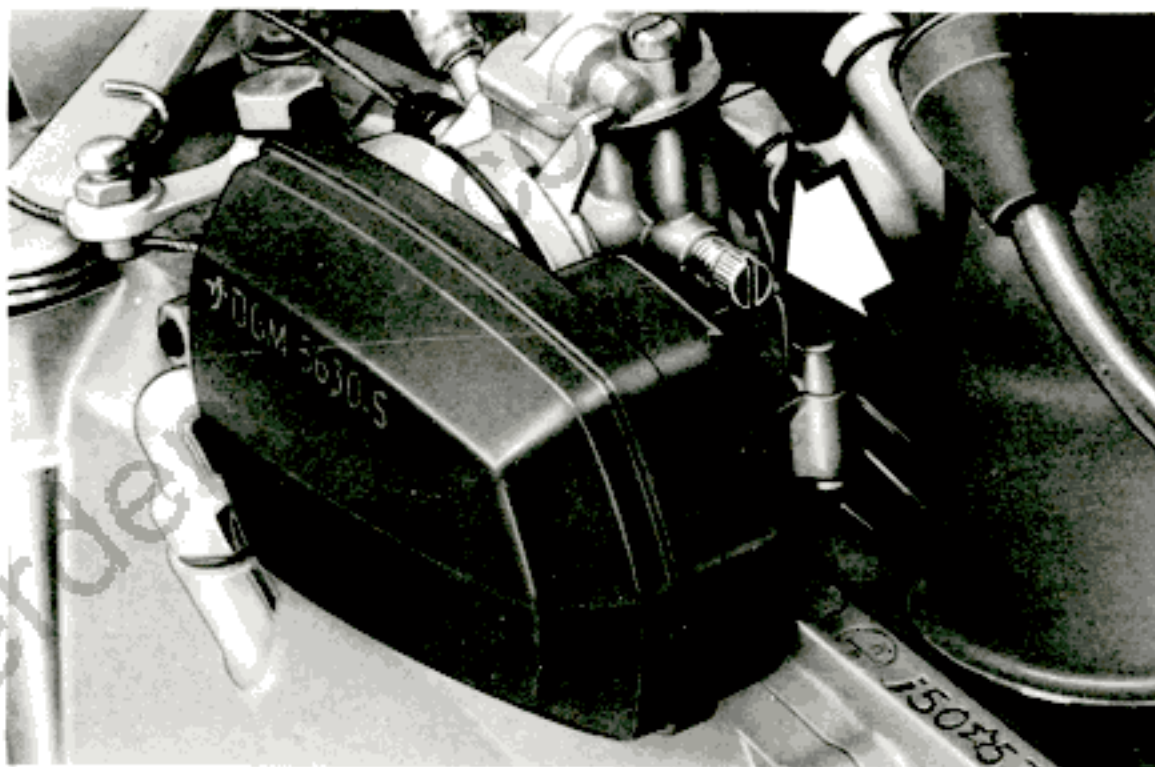
Il filtro aria a rete metallica è situato sulla presa d'aria del carburatore.

Il carburatore DELLORTO è del tipo SHA con valvola rettangolare ascendente e vaschetta separata.

Il dispositivo di avviamento è comandato dalla levetta situata sul carburatore.

Per i dati relativi alla taratura del carburatore vedere il capitolo "caratteristiche generali".

fra carburatore e pipa, onde evitare trafiletti di aria che possano alterare il minimo. Questo accorgimento deve essere tenuto presente anche in caso di smontaggio e rimontaggio del gruppo carburatore.



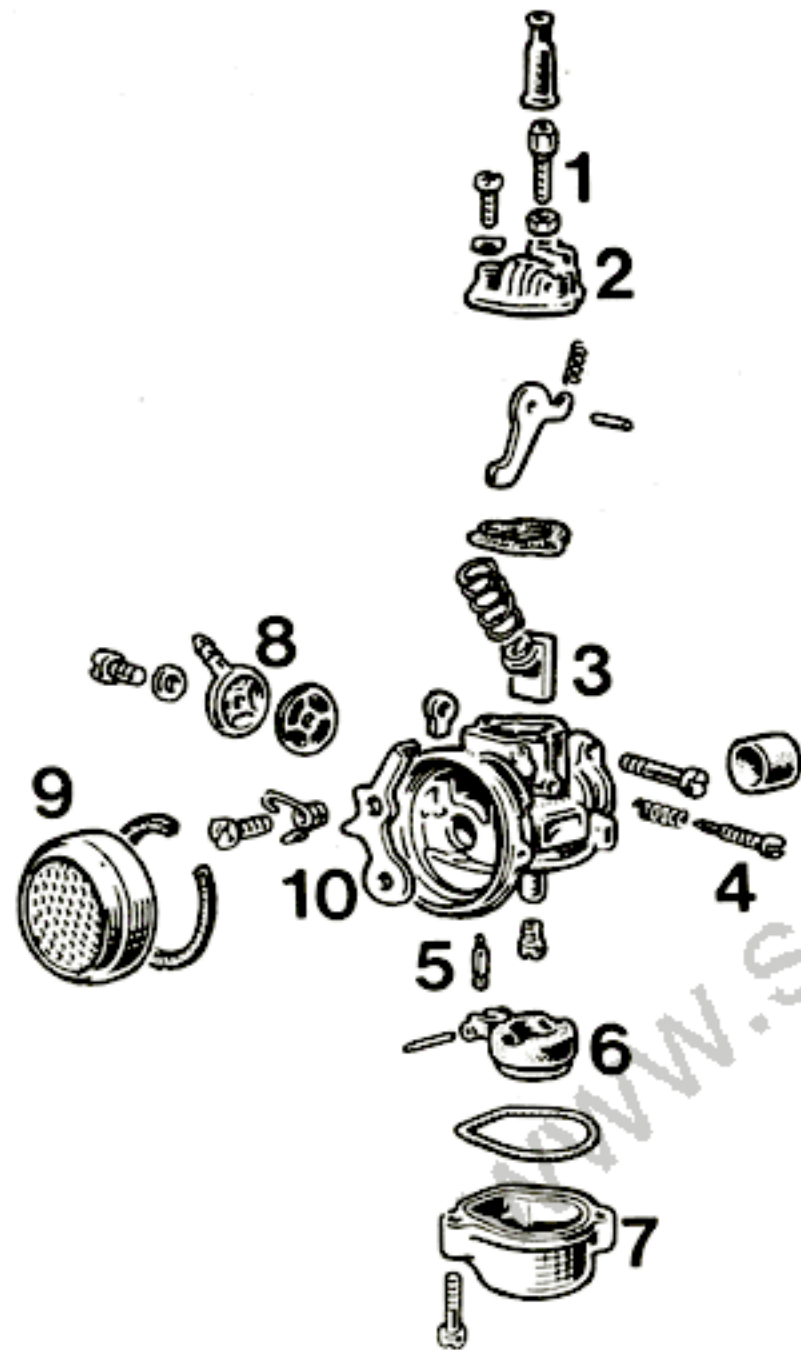
Vite del minimo

REGOLAZIONE CARBURATORE

La regolazione del carburatore deve essere effettuata a motore riscaldato alla sua normale temperatura di marcia, agendo sulla vite del minimo. Se i giri del motore al minimo (gas chiuso) sono elevati, è necessario svitare leggermente la vite, fino ad avere una marcia del motore, il più regolare possibile. Se invece i giri sono troppo bassi, avvitare leggermente la vite del minimo.

Se il minimo, dopo la regolazione, risultasse ancora irregolare, aver cura di spingere a fondo la presa del carburatore sulla pipa di aspirazione, in modo da garantire una perfetta tenuta

COMPONENTI DEL CARBURATORE



1. Vite comando farfalla - 2. Coperchio del carburatore - 3. Valvola gas -
 4. Vite regolazione minimo - 5. Spillo galleggiante - 6. Galleggiante -
 7. Vaschetta - 8. Filtro miscela - 9. Filtro aria.

Per mantenere il carburatore sempre in perfetta efficienza e in special modo quando si riscontrano anomalie di funzionamento, è necessario procedere alla sua pulizia, smontandolo in tutti i suoi componenti, i quali devono essere lavati in benzina e soffiati con aria compressa, energicamente e con particolare cura per i getti, l'emulsionatore, la valvola e tutte le canalizzazioni esistenti nel corpo del carburatore.

Prima di rimontare i vari componenti, controllarne l'efficienza tenendo presente che:

- la **valvola gas** deve scorrere liberamente, ma senza eccessivo gioco. In caso di evidenti segni di usura è necessario sostituirla.
- Il **galleggiante** non deve presentare alcuna deformazione e deve essere libero di ruotare sul suo perno. Controllare che il cono di gomma in testa allo spillo non presenti intacchi o incisioni circolari procurati dalla sede dello spillo stesso.

E' consigliabile, in occasione di smontaggio totale, sostituire tutte le guarnizioni del carburatore.

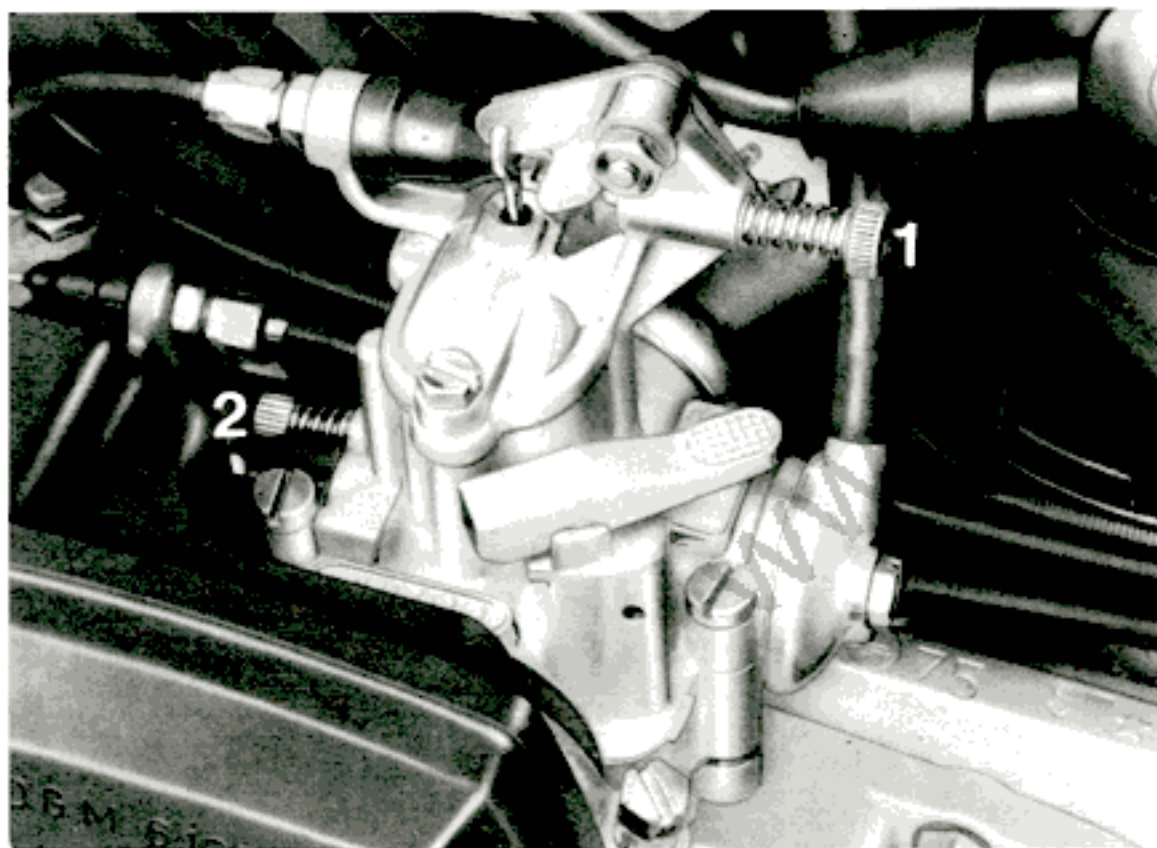
Filtro aria

Filtro aria tipo a rete metallica, situato nella scatola di aspirazione. Il filtro deve essere pulito frequentemente (ogni 4000 km.).

REGOLAZIONE CARBURATORE

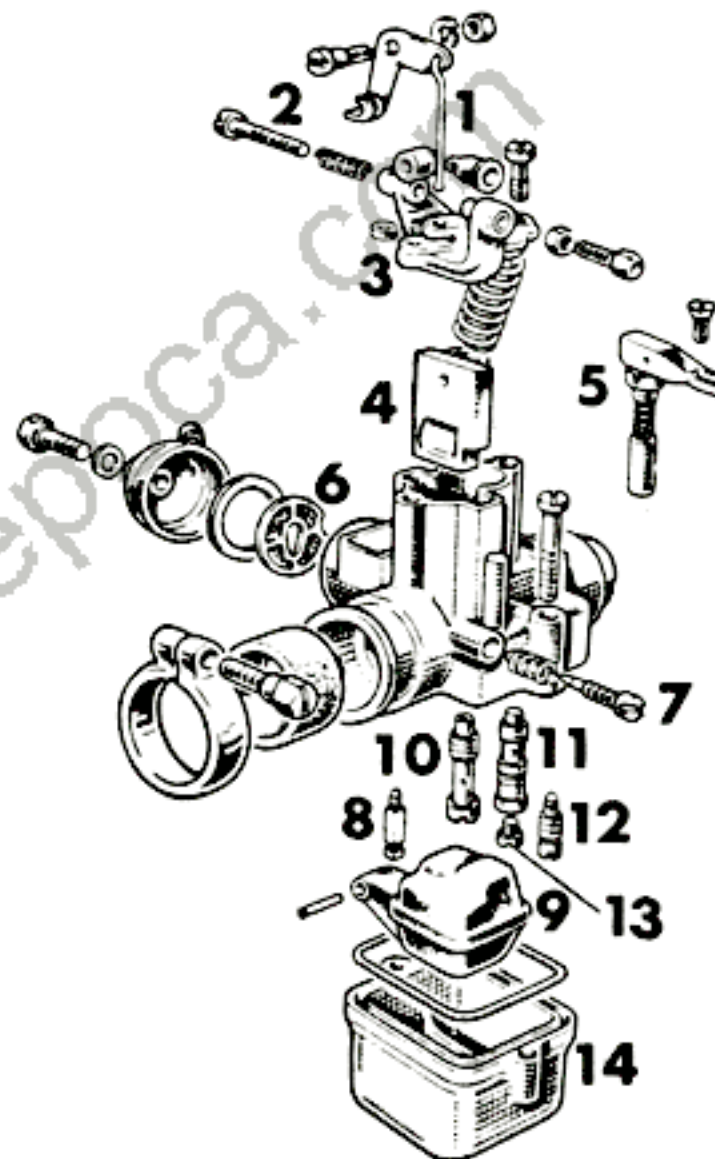
La regolazione del carburatore deve essere effettuata a motore riscaldato alla sua normale temperatura di marcia. Verificare che il carburatore sia montato con la vaschetta del galleggiante perfettamente verticale, e che fra il manicotto del carburatore e la pipa di aspirazione si abbia una perfetta tenuta, onde evitare trafilamenti di aria che potrebbero alterare il minimo.

- 1) Avvitare la vite di regolazione farfalla fino ad ottenere un minimo piuttosto veloce;
- 2) Agire sulla vite di regolazione carburazione del motore al minimo (svitarla per arricchire il titolo della miscela e avvitare per smagrirlo), fino ad avere una marcia del motore più regolare possibile.
- 3) Svitare la vite di regolazione farfalla fino ad ottenere il minimo corretto.



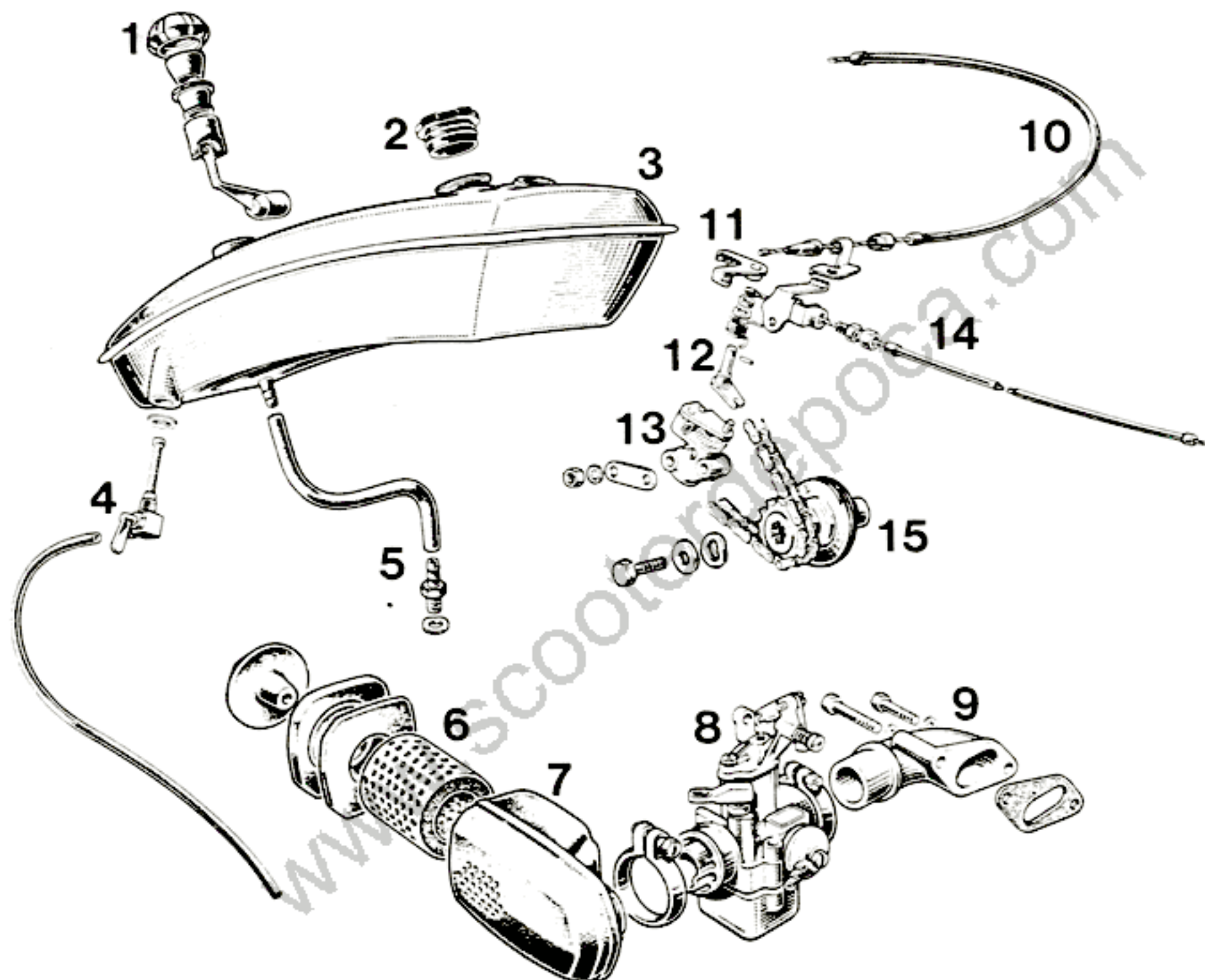
1. Vite regolazione farfalla - 2. Vite regolazione miscela minimo.

COMPONENTI DEL CARBURATORE SH1/20



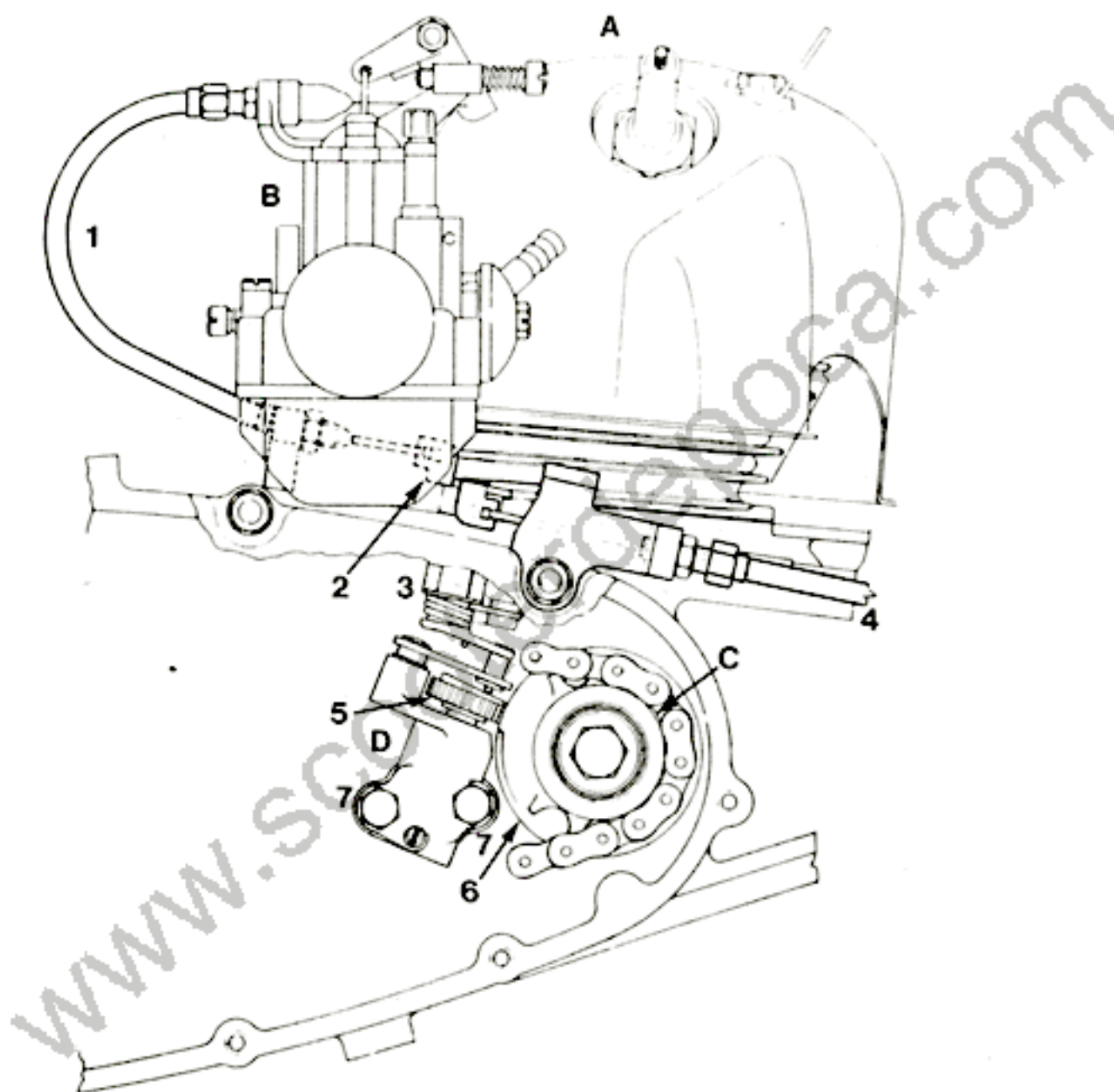
1. Leva comando valvola gas - 2. Vite regolazione valvola gas - 3. Coperchio carburatore - 4. Valvola gas - 5. Leva comando dispositivo avviamento - 6. Filtro carburante - 7. Vite regolazione miscela al minimo - 8. Spillo conico del galleggiante - 9. Galleggiante - 10. Getto starter - 11. Diffusore - 12. Getto minimo - 13. Getto massimo - 14. Vaschetta del galleggiante.

ALIMENTAZIONE - Lambretta 75 sl

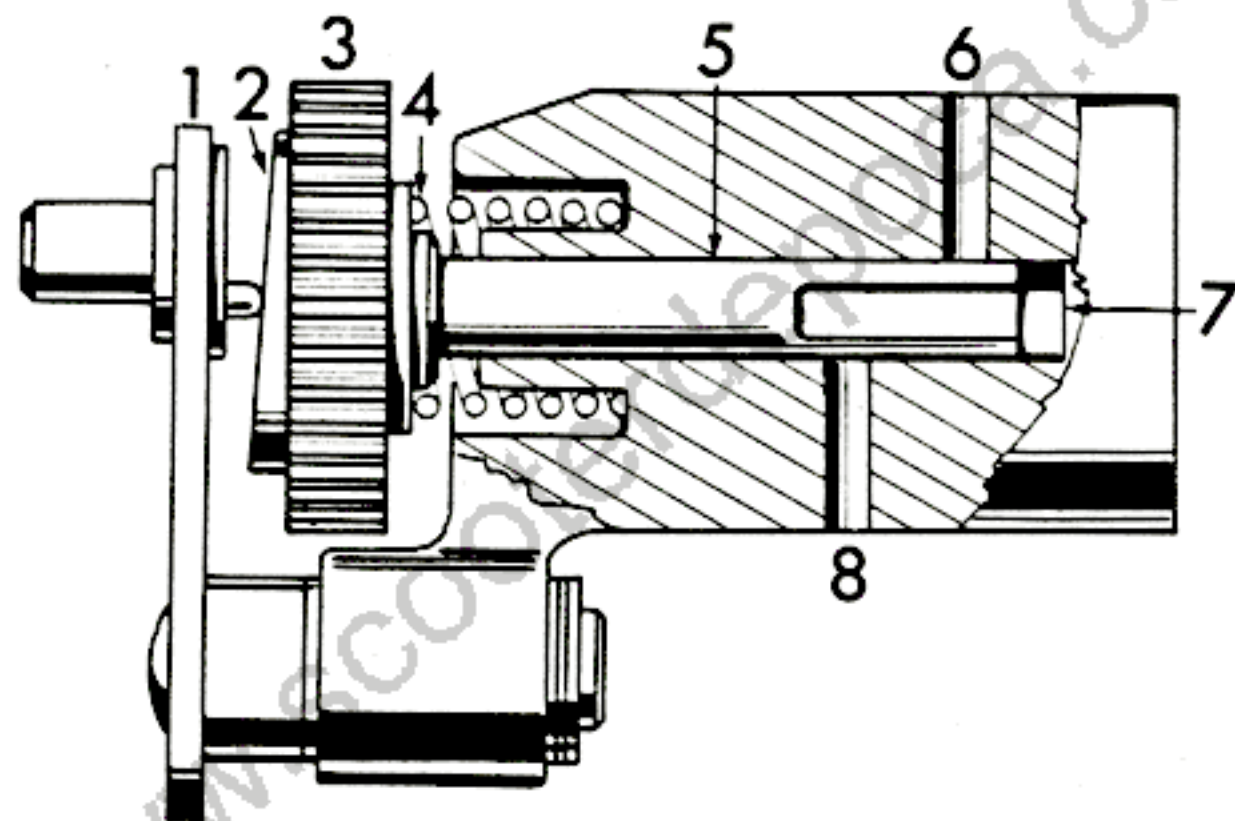


1. Tappo olio con indicatore riserva - 2. Tappo benzina - 3. Serbatoio - 4. Rubinetto benzina con filtro - 5. Tubo collegamento serbatoio olio-pompa - 6. Cartuccia metallica filtro aria - 7. Scatola filtro aria - 8. Carburatore - 9. Condotto di aspirazione - 10. Cavo collegamento leva pompa-farfalla carburatore - 11. Leva collegamento cavi gas - 12. Alberino variazione portata pompa - 13. Pompa olio "Lubematic" - 14. Cavo collegamento leva pompa-manopola gas - 15. Pignone albero motore con ingranaggio comando pompa.

SCHEMA IMPIANTO LUBEMATIC



A. Gruppo cilindro - B. Carburatore - C. Pignone e catena di trasmissione - D. Pompa olio - 1. Cavo collegamento farfalla carburatore-pompa - 2. Leva collegamento cavi gas - 3. Alberino comando puntalino - 4. Cavo collegamento pompa-manopola gas - 5. Ingranaggio comando stantuffo pompa - 6. Ingranaggio calettato sull'albero motore, per comando pompa - 7. Viti fissaggio pompa al carter.



1. Leva con puntalino - 2. Piano inclinato rotante - 3. Ingranaggio comando stantuffo - 4. Molla - 5. Stantuffo - 6. Condotto mandata olio - 7. Camera del cilindro pompa - 8. Condotto entrata olio.

SISTEMA AUTOMATICO DI LUBRIFICAZIONE "LUBEMATIC"

Il nuovo sistema automatico di lubrificazione introdotto sulla **LAMBRETTA LUI 75SL**, sostituisce completamente la vecchia lubrificazione a miscela di olio e benzina, permettendo l'uso di benzina normale per l'alimentazione dei motori a 2 T.

Sulla **LAMBRETTA 75SL** esistono due serbatoi separati: uno della capienza di 5 litri circa per la benzina, l'altro della capienza di 1 litro per l'olio (Agip F1 2T, ovvero SAE 40).

I due serbatoi sono sistemati sotto la sella.

Un rifornimento di olio è sufficiente per circa 9-10 rifornimenti di benzina.

FUNZIONAMENTO

La benzina segue la via normale, cioè dal serbatoio raggiunge il carburatore e da questo, attraverso il collettore di aspirazione entra nel motore; l'olio invece è aspirato da una pompa alternativa ed è condotto attraverso una tubazione interna, direttamente alla luce di aspirazione del cilindro.

La pompa è comandata da un ingranaggio calettato sull'albero motore in corrispondenza della catena di trasmissione.

Ogni 45 giri dell'albero motore, la pompa effettua una mandata di olio, per cui, all'aumentare del numero di giri, la quantità di olio inviata cresce automaticamente.

Esiste inoltre un dispositivo che permette, a pari numero di giri, di aumentare o diminuire la quantità di olio erogata in una singola mandata. Tale dispositivo è comandato direttamente dall'acceleratore.

In tal modo si ottiene una seconda variazione automatica della portata, che dipende dall'acceleratore. Infatti, per ottenere una lubrificazione migliore, bisogna tenere conto, oltre che del numero dei giri del motore, anche della potenza fornita da questo e della temperatura del cilindro, condizioni che

in effetti dipendono dall'acceleratore. La potenza aumenta con l'aumentare del numero di giri e aumenta anche, a parità di giri, con l'aumentare del riempimento del cilindro.

La pompa effettua mandate di olio da una percentuale minima di 0,8% ad una percentuale massima del 2,7% permettendo di effettuare discese ad acceleratore chiuso o salite a basso numero di giri ed a coppia di torsione massima, mantenendo quindi condizioni di lubrificazione migliori rispetto al sistema di alimentazione e lubrificazione a miscela.

ISTRUZIONI PER L'USO

Tenere presente che:

- 1) quando si avvia il veicolo nuovo per la prima volta
- 2) dopo un lungo periodo di inattività del veicolo (soste stagionali)
- 3) dopo le operazioni di smontaggio del motore che possono provocare lo svuotamento dei condotti di lubrificazione

è necessario controllare il serbatoio olio (eventualmente ripristinare il livello con olio AGIP F.1 2T ovvero SAE 40) e mettere nel serbatoio benzina 1 litro di miscela, al 4% di olio. Ciò si rende necessario per permettere alla pompa di riempire i condotti dell'olio, dato che la sua portata è talmente piccola, che occorrono alcuni minuti affinché l'olio giunga nel cilindro.

Per i punti 2 e 3 è necessario vuotare completamente il serbatoio dalla eventuale rimanenza di benzina, prima di introdurre il litro di miscela al 4% di olio.

Lasciare funzionare il motore per almeno 10 minuti, **con periodiche accelerate**, indi completare il riempimento del serbatoio benzina, aggiungendo soltanto benzina.

Il serbatoio dell'olio è fornito di un indicatore di livello, consistente in un disco rosso che appare sotto il tappo trasparente del serbatoio olio, quando il livello dell'olio è al minimo.

Un ulteriore controllo che esista olio nel serbatoio e che giunga liberamente alla pompa, è possibile attraverso il tubo di collegamento fra serbatoio e pompa, che a questo scopo è di materiale trasparente.

L'efficienza della lubrificazione non dipende ovviamente dalla quantità di olio nel serbatoio, ma è sufficiente che esso sia presente anche in quantità minima.

E' comunque sconsigliabile marciare abitualmente con il livello dell'olio al minimo.

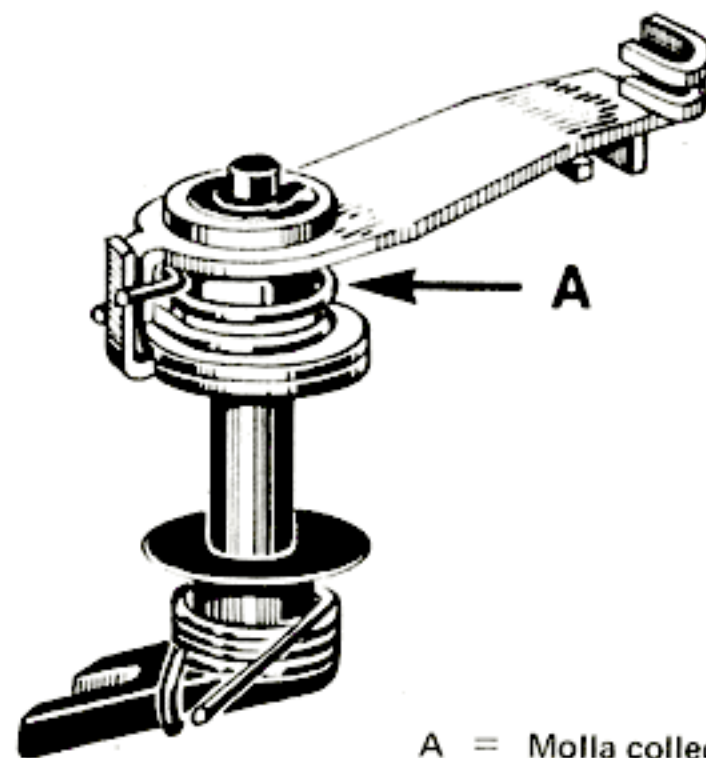
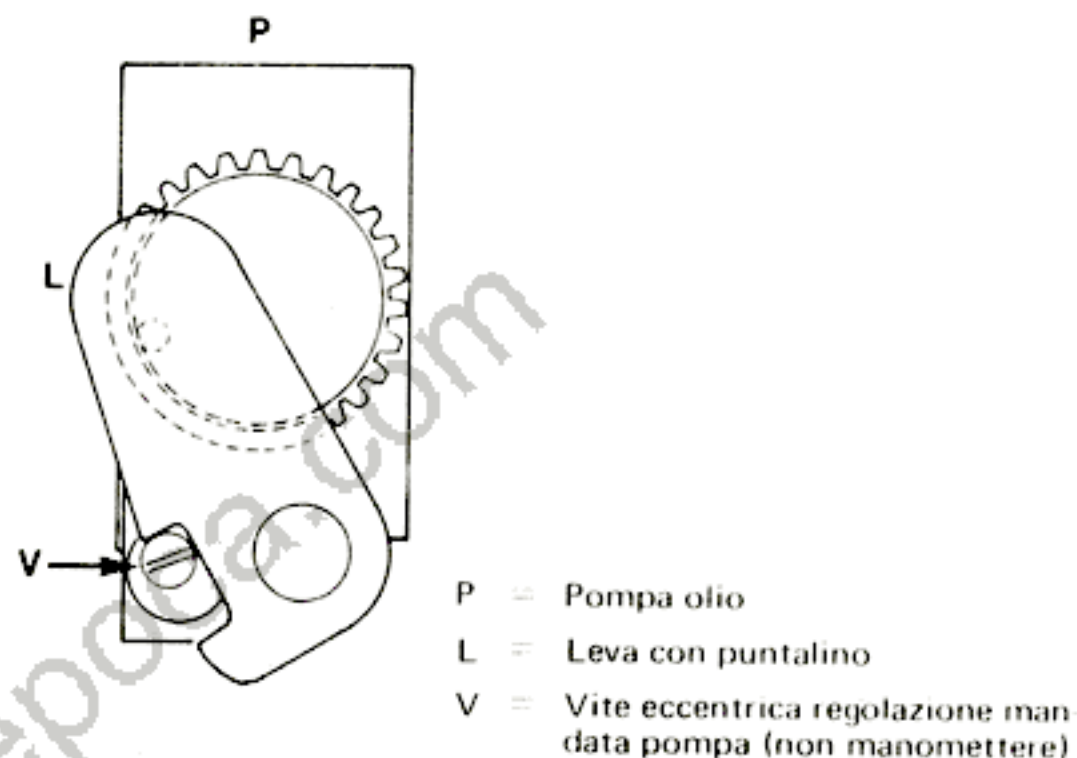
NOTA PER LE RIPARAZIONI

Normalmente non è necessario regolare o controllare il sistema LUBEMATIC. La pompa non ha un calettamento fisso rispetto all'albero motore, quindi deve essere rimontata senza alcuna operazione di fasatura.

Bisogna tenere presente che la taratura della pompa (anche come ricambio) viene effettuata in fabbrica ed è molto importante che in fase di smontaggio o sostituzione, non venga alterata, mediante la manomissione della vite V.

Il collegamento acceleratore-pompa-carburatore non pregiudica la lubrificazione del motore anche in caso di rottura del cavo di comando. Infatti, se la rottura avviene prima della leva, rimane interrotto soltanto il dispositivo di variazione della portata (controllato dall'acceleratore) e viene escluso il carburatore e quindi il motore gira al minimo, lubrificato dall'erogazione costante della pompa. Se invece la rottura avviene dopo la leva, la pompa funziona normalmente e si ha soltanto l'esclusione del carburatore.

E' necessario invece avere cura che la molletta montata sotto la leva collegamento (A), non sia deformata o inefficiente, poichè in tal caso si potrebbe comandare l'apertura della farfalla e non la variazione della portata della pompa, ottenuta mediante la posizione del puntalino sul piano inclinato rotante.



In caso di distacco o sostituzione del cavo gas, lato manopola, è necessario fissare il cavo alla leva di collegamento, lasciando un certo gioco ($\sim 0,2 \div 0,3$ mm), onde garantire il funzionamento della pompa al minimo, con comando gas chiuso.

In caso di distacco o sostituzione della pompa, avere cura di applicare nei fori filettati sul carter, una goccia di Loctite AV, dopo aver accuratamente pulito e sgrassato i fori e le viti. Posizionare correttamente i due anelli di tenuta fra carter e pompa, in corrispondenza dei fori di aspirazione e mandata; avvitare quindi le due viti fino ad una **coppia di serraggio max di 0,6 kgm**. Un serraggio eccessivo delle viti potrebbe generare deformazioni e bloccare il funzionamento della pompa.

Si raccomanda di verificare, dopo il serraggio della pompa sul carter, che i due ingranaggi siano impegnati regolarmente fra di loro e che fra i denti esista un gioco circonferenziale di $0,1 \div 0,2$ mm e che inoltre l'ingranaggio a piano inclinato ruoti liberamente e premuto con un dito a fondo corsa, ritorni automaticamente e prontamente in fuori, sotto l'azione della molla.

NOTA: I motori montati sulla Lambretta 75 SL precedenti all'inserimento del filtro e della valvola di tenuta, sono equipaggiati di pompe olio costruite con particolari accorgimenti e selezionate in modo da garantire la perfetta tenuta, anche senza valvola.

Qualora dopo una sosta dello scooter per qualche giorno, si dovessero notare, all'avviamento del motore, intense fumate allo scarico, che scompaiono dopo qualche minuto, tenere presente che:

- se il motore è precedente alla modifica e cioè senza valvola è opportuno procedere al montaggio della stessa, che va introdotta, con il foro filettato verso l'alto, forzata nel condotto di mandata olio pompa e precisamente nel foro già previsto sul carter sin dall'inizio della produzione;

- se il motore ha già la valvola, è necessario sostituirla con una nuova. Per la estrazione della valvola dall'alloggiamento del carter, utilizzare il foro filettato della stessa, che ha esclusivamente questa funzione.

Se invece il motore, sia nel caso di pre o post-modifica, continuasse a fumare eccessivamente, l'inconveniente può essere generato da aspirazione di olio dal carter motore e quindi il controllo non deve essere limitato all'impianto LUBEMATIC, ma esteso agli organi di tenuta fra carter motore e carter trasmissione, come per un qualsiasi motore a due tempi.

AVVERTENZA: La regolazione della carburazione al minimo, nei motori provvisti di pompa LUBEMATIC, si esegue dopo aver svincolato i cilindretti terminali dei cavi dalla leva comando pompa, sia del cavo gas corto, di rinvio, fra pompa e carburatore, sia del cavo gas lungo, di collegamento leva pompa-manopola gas.

Dopo la registrazione del minimo ristabilire prima il collegamento del cavo di rinvio corto ed agire sul suo tenditore, onde lasciare un piccolo gioco di circa 0,2 mm; collegare poi il cavo lungo che va alla manopola e, agendo sul tenditore di quest'ultimo, regolare fino ad ottenere un gioco di circa 0,2 mm.

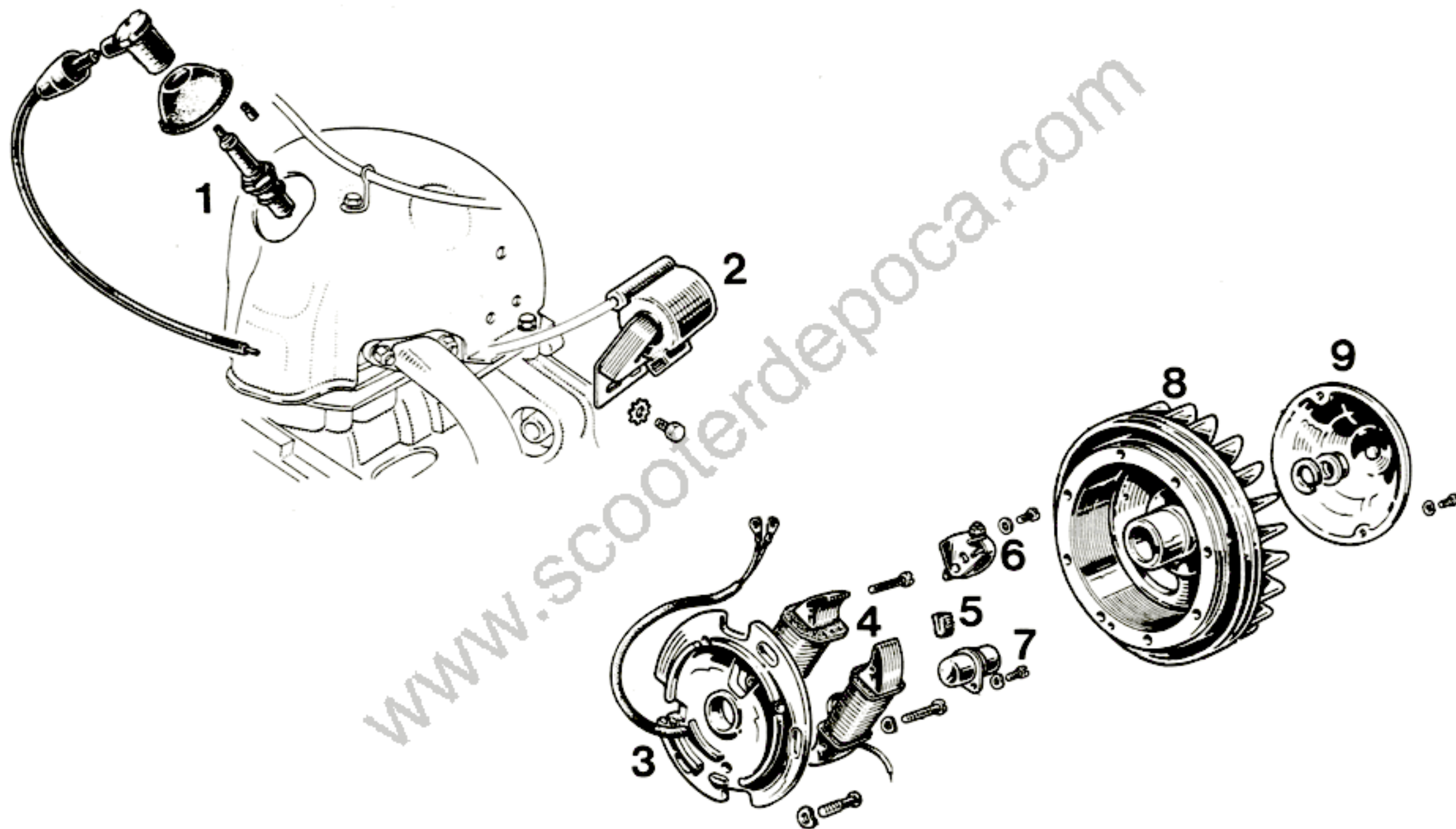
Con tale regolazione si ottiene automaticamente, ruotando a fondo la manopola comando gas, la massima mandata pompa olio e la completa apertura della valvola gas.

www.scooterdepoca.com

ACCENSIONE

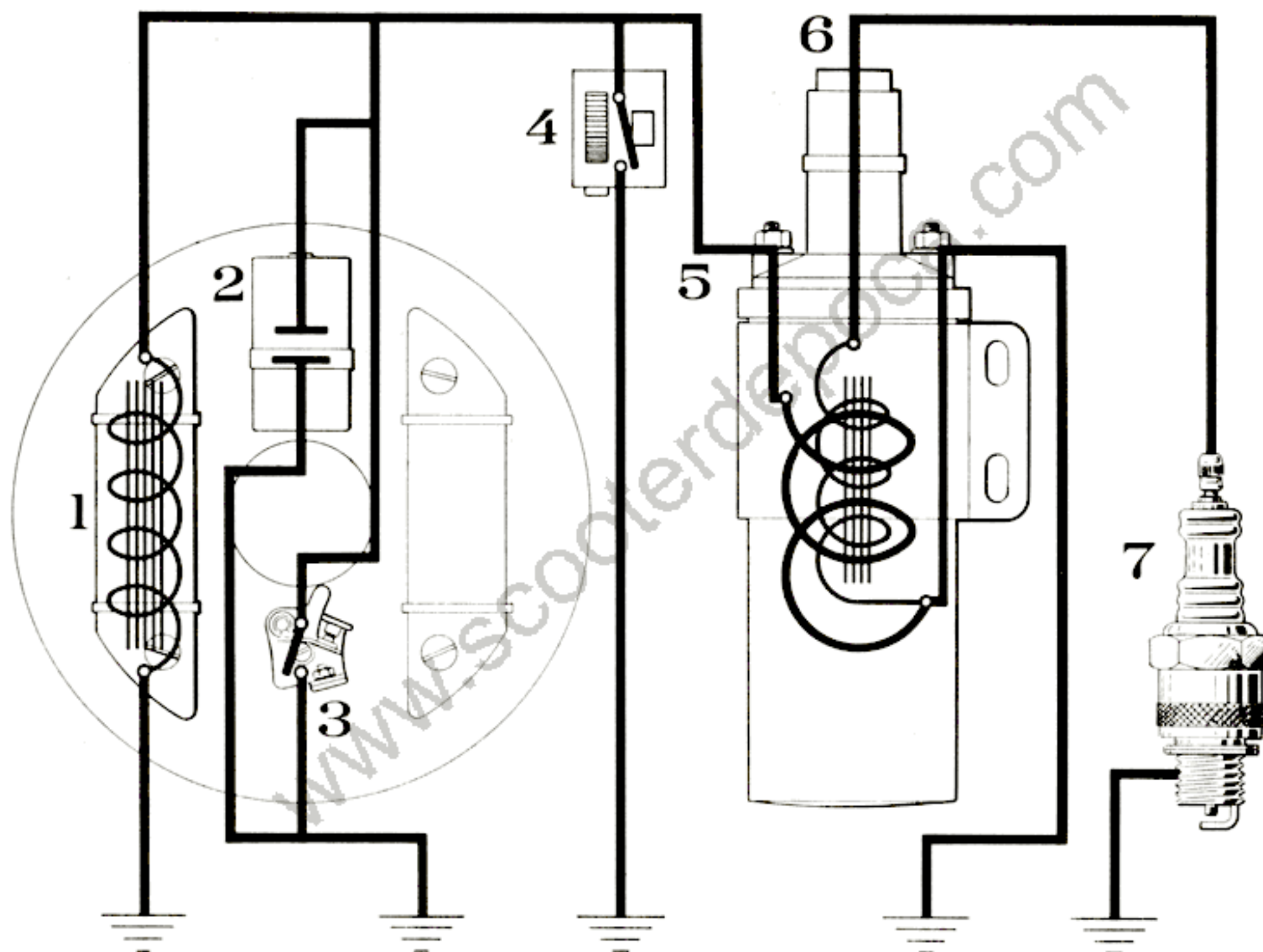
G

VOLANO MAGNETE - BOBINA A.T. - CANDELA



1. Candela - 2. Bobina A.T. - 3. Statore (piastina porta-bobine) - 4. Bobine - 5. Feltro strisciante per lubrificazione camma - 6. Gruppo contatti rottore - 7. Condensatore - 8. Rotore - 9. Coperchio parapolvere.

SCHEMA ACCENSIONE



1. Avvolgimento bassa tensione volano - 2. Condensatore - 3. Contatti rottore - 4. Pulsante interruzione accensione (arresto motore) - 5. Entrata avvolgimento primario bobina A.T. - 6. Uscita avvolgimento secondario bobina A.T. - 7. Candela.

ACCENSIONE

Descrizione

L'accensione, ottenuta mediante volano magnete, bobina alta tensione esterna e candela, comprende due circuiti: primario (a bassa tensione) e secondario (ad alta tensione).

Il circuito primario è costituito da tre elementi in derivazione fra loro: avvolgimento – condensatore – ruttore. In derivazione a questo circuito è collegato l'avvolgimento primario della bobina AT.

L'avvolgimento secondario della bobina A.T. alimenta la candela.

Il cortocircuito degli avvolgimenti primari per mezzo di un pulsante, situato sul quadretto del manubrio, provoca lo spegnimento del motore.

Il volano magnete è montato sull'estremità sinistra dell'albero motore ed è costituito dallo statore porta bobine, dal ruttore e condensatore e dal rotore che ha anche la funzione di volano e di ventilatore per il motore.

Esternamente al volano è montato il convogliatore aria per il raffreddamento del cilindro.

La piastra dello statore, su cui sono situati gli indotti, costituiti da 2 bobine avvolte su nuclei ferromagnetici è fissata sulla flangia del rotore mediante tre viti. I fori sulla flangia sono asolati per poter variare il calettamento angolare secondo le necessità di fasatura. Sulla piastra sono inoltre disposti i contatti del ruttore con relativo condensatore. A differenza delle produzioni automobilistiche i contatti del ruttore sono in parallelo con l'avvolgimento di bassa tensione della bobina A.T.

La parte rotante del volano include le calamite ed è calettata

sull'albero motore mediante il mozzo, con chiavetta di posizionamento e con un dado a filettatura sinistra.

Il profilo esterno del mozzo è opportunamente sagomato (camma) e su di esso agisce il martelletto del ruttore. Un feltro strisciante, imbevuto di olio, consente la lubrificazione fra martelletto e camma.

La potenza nominale del magnete alternatore è di: 18 watt.

La candela, del tipo a filettatura lunga (18 mm), ha grado termico 240 (scala Bosch).

La distanza fra le puntine della candela è compresa fra 0,5 e 0,6 mm.

L'anticipo di accensione è fisso, con i seguenti valori:

– $21^\circ \pm 1^\circ$ corrispondenti a $1,83 \pm 0,17$ mm di corsa del pistone a partire dal PMS.

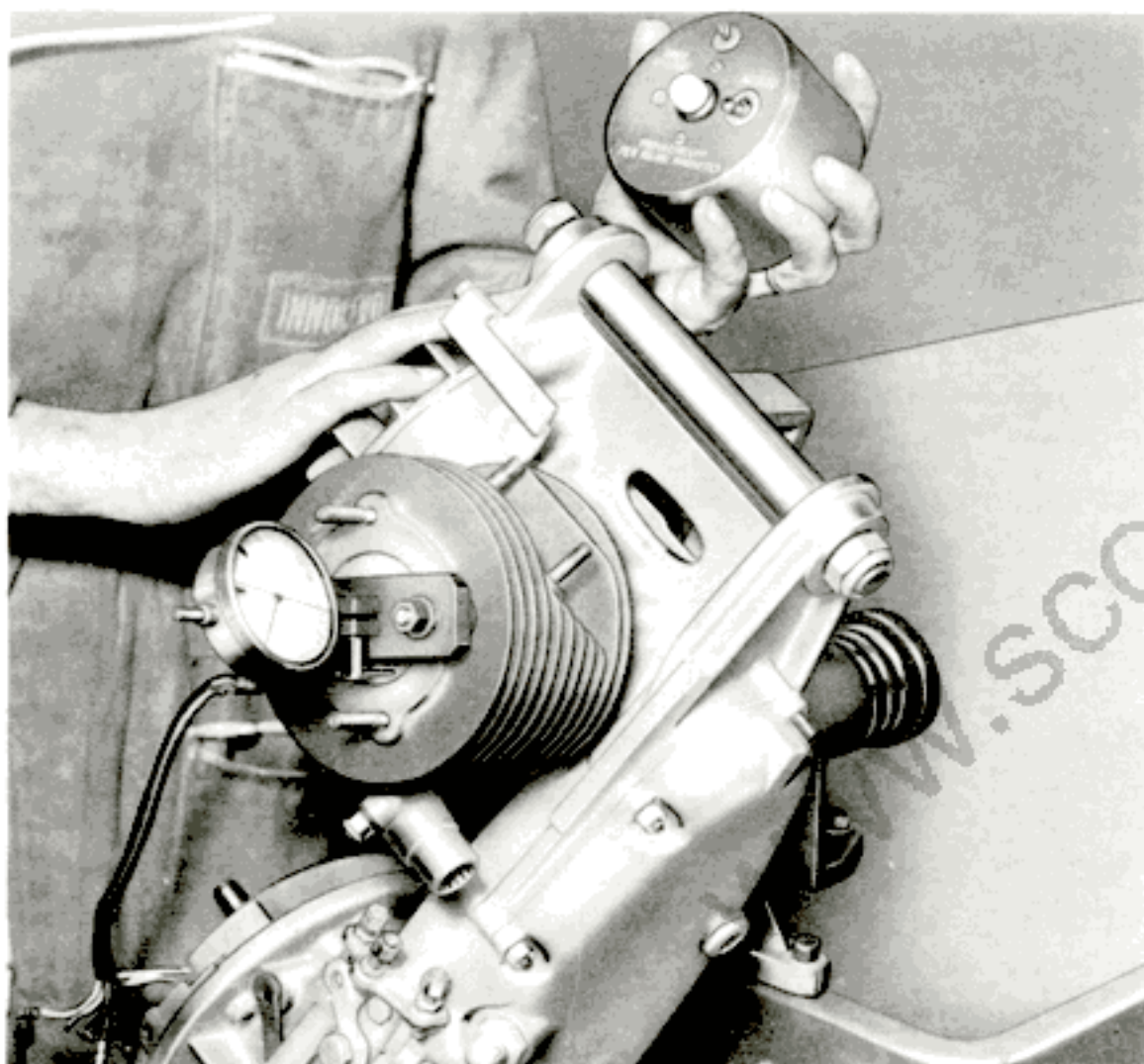
Sul volano è ricavata di fusione una freccia di riferimento che in corrispondenza della tacca scolpita sul carter indica l'anticipo di 21° .

La distanza delle puntine platinato, alla loro massima apertura è di $0,35 \div 0,45$ mm.

Controllo e fasatura volano magnete

Per procedere al controllo della fase di accensione è necessario rimuovere la testa del motore e dopo aver disincrostatato il cielo del pistone, bloccare su due dei quattro prigionieri fissaggio testa al cilindro, l'attrezzo 70659 (mensola di supporto). Sulla mensola va applicato il comparatore micrometrico, facendo attenzione che l'asticella dello stesso abbia un margine di fine corsa quando il pistone ha raggiunto il PMS, poichè in caso contrario, lo strumento potrebbe essere facilmente danneggiato.

Mantenendo il pistone intorno al PMS, controllare lo stato e la distanza delle puntine del ruttore. Le superfici dei contatti devono essere parallele fra di loro e pulite. Nel caso si presentassero ossidate o corrose, bisogna provvedere alla loro rattivatura, agendo con una limetta a taglio fine; sostituire se necessario. Con uno spessimetro, introdotto attraverso la feritoia sul volano, controllare che la distanza delle puntine



Impiego del comparatore per il controllo della fasatura del volano

platinate sia compresa fra 0,35 e 0,45 mm. Se non risulta tale valore, bisogna agire, per la regolazione, sulla vite fissaggio piastrina puntine.

Applicare ad uno dei morsetti del segnalatore elettrico attrezzo n. 05017 il cavo verde di alimentazione della bobina, dopo averlo staccato dal volano; l'altro morsetto del provacircuito deve essere collegato ad una buona massa.

Individuare l'esatto PMS del pistone, facendo girare l'albero motore mediante la rotazione a mano del volano.

Procedere quindi all'azzeramento del comparatore, ruotando il quadrante in modo che lo zero coincida con la lancetta.

Accendere il segnalatore elettrico e girare lentamente il volano in senso antiorario e cioè contrario a quello di rotazione del motore. Appena la lampadina del segnalatore si spegne, indicando la chiusura dei contatti, procedere alla lettura sul comparatore.

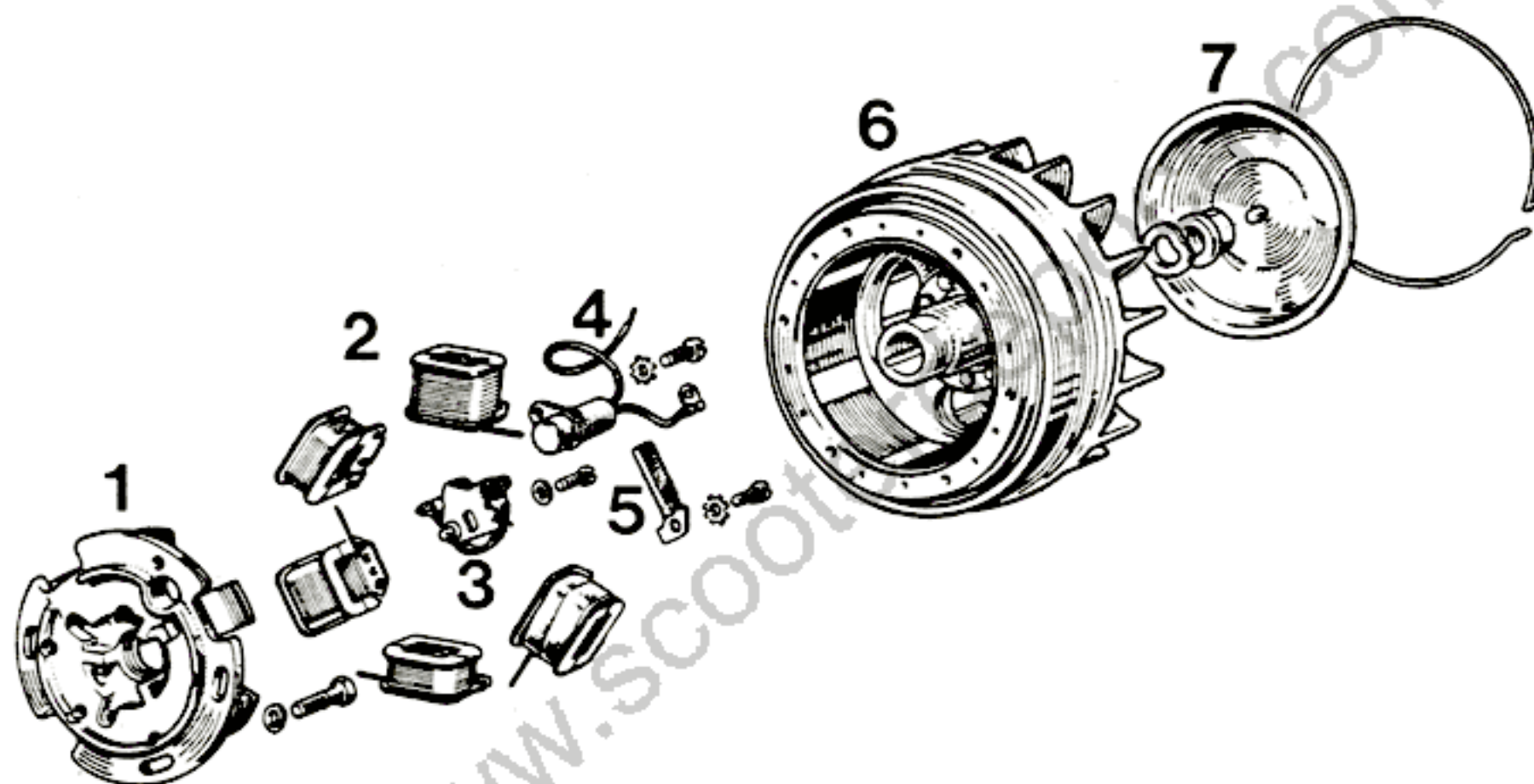
Tenere presente che l'anticipo fisso è compreso fra $1,66 \div 2$ mm e che inoltre ad ogni giro della lancetta del comparatore corrisponde un millimetro di corsa del pistone.

Pertanto, se la lancetta del comparatore, dopo un giro in senso antiorario si ferma nel settore del quadrante 0 e 70, significa che l'anticipo è corretto.

In caso contrario, è necessario regolare la piastra porta indotti. Questa operazione richiede lo smontaggio del volano, pertanto bisogna aver cura di non alterare la fasatura magnetica, già in precedenza eseguita con la regolazione dei contatti del ruttore.

La piastra va ruotata in senso contrario alla rotazione del motore quando l'accensione risulta ritardata, nello stesso senso quando è anticipata. Per evitare che un lieve abbassamento dell'anticipo possa compromettere l'intervento, è preferibile che la lancetta sul comparatore, quando si fissa la piastra porta indotti, si trovi più vicina alla tolleranza massima, che corrisponde al valore 0 sul comparatore.

VOLANO MAGNETE - Lambretta 75s - 75sl



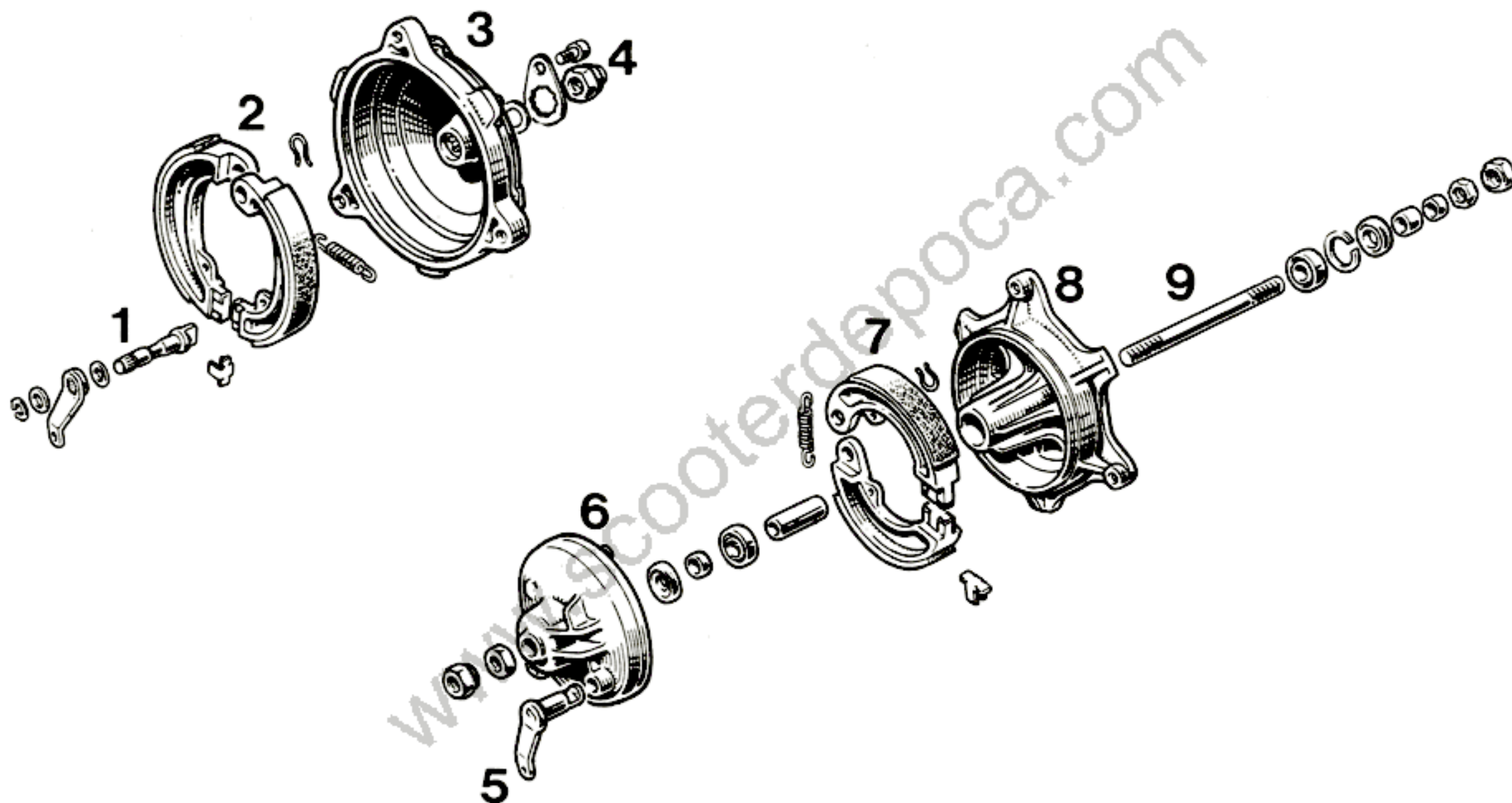
1. Statore (piastra porta-bobine) - 2. Bobine - 3. Gruppo contatti rottore - 4. Condensatore - 5. Feltro strisciante per lubrificazione camma - 6. Rotore - 7. Coperchio parapolvere.

www.scooterdepoca.com

FRENI

H

ESPLOSO FRENI



1. Camma comando ceppi freno posteriore - 2. Ceppi freno posteriore - 3. Tamburo posteriore - 4. Dado bloccaggio tamburo, con piastrina di sicurezza - 5. Camma comando ceppi freno anteriore - 6. Disco porta-ceppi freno anteriore - 7. Ceppi freno anteriore - 8. Tamburo anteriore - 9. Perno ruota anteriore.

F R E N I

I freni a tamburo con ceppi ad espansione agiscono sulle due ruote.

Il freno della ruota anteriore è comandato, con un sistema meccanico, dalla leva disposta sulla manopola destra del manubrio.

Il freno della ruota posteriore è comandato, mediante sistema meccanico, dal pedale situato sulla pedana destra.

FRENO ANTERIORE

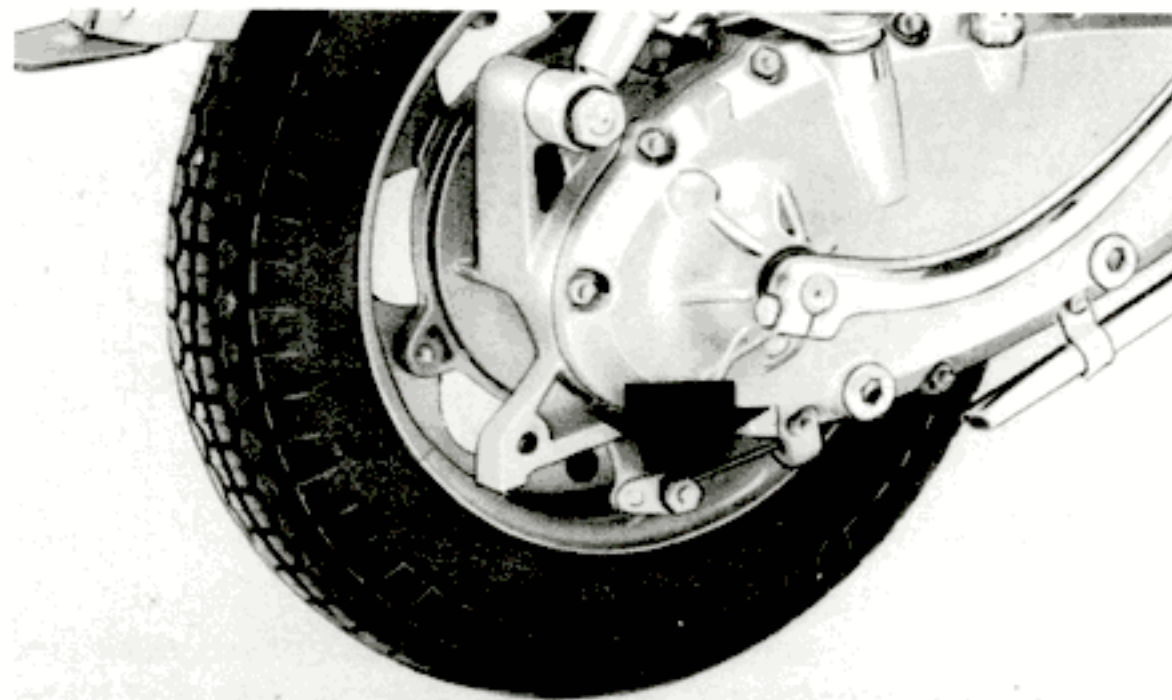
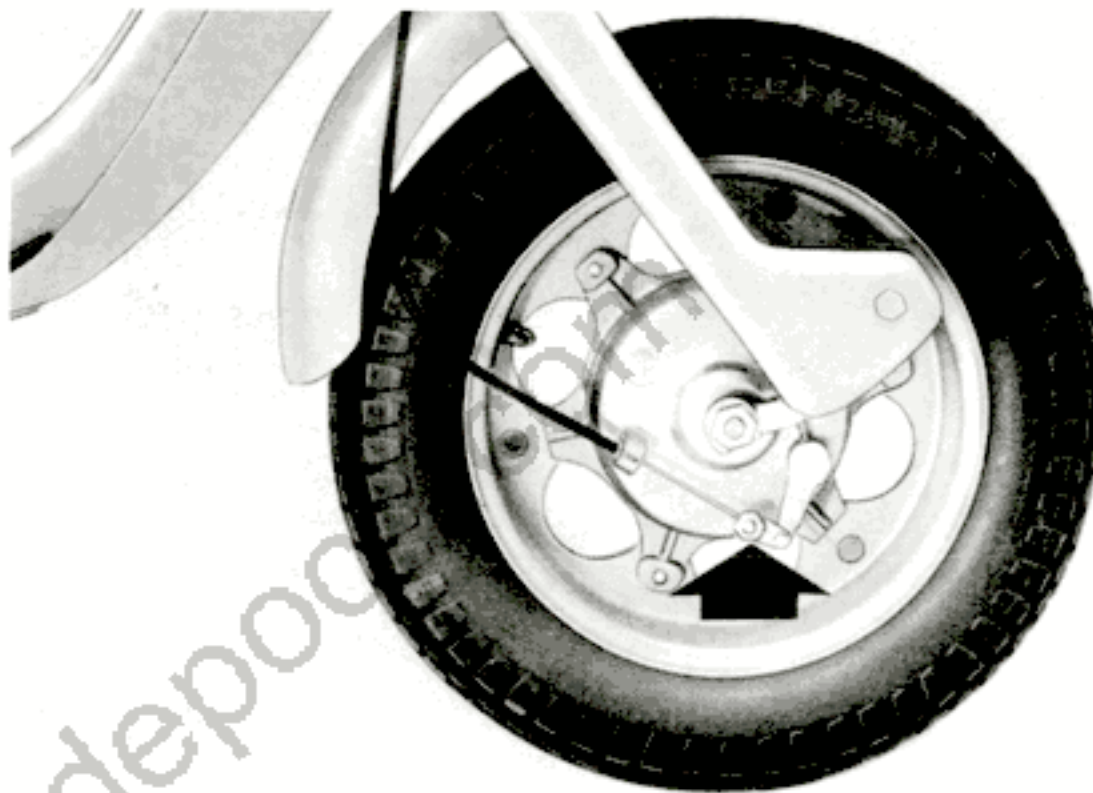
La trasmissione, dalla leva sulla manopola destra alla camma dei ceppi freno, è realizzata mediante cavo e guaina flessibili.

La regolazione si effettua per mezzo del dispositivo illustrato in figura.

FRENO POSTERIORE

La trasmissione dal pedale alla camma dei ceppi freno posteriore è consentita da cavo e guaina flessibili.

La regolazione si effettua mediante il dispositivo indicato in figura.



Per lo smontaggio ed il rimontaggio dei freni non vi sono norme particolari da rispettare.

In occasione di un qualsiasi intervento ai freni, data l'importanza del gruppo, è opportuno procedere scrupolosamente oltre che alle normali verifiche, anche ai seguenti controlli:

- **le camme comando ceppi** non devono risultare danneggiate od eccessivamente ed irregolarmente usurate, poichè altrimenti è necessario provvedere alla loro sostituzione
- **le molle di richiamo ceppi** devono essere in perfette condizioni di elasticità, ecc.
- **le guarnizioni di attrito** non devono presentare irregolarità di usura, perchè in tal caso è necessario procedere alla loro tornitura
- **i chiodi di fissaggio dei ferodi ai ceppi** devono essere ben incassati nelle loro sedi, onde non rigare il tamburo all'atto della frenata.
- **le superfici di attrito dei tamburi** devono presentarsi levigate e non rigate. In caso di rigature profonde è necessario procedere alla sostituzione dei tamburi stessi: se le rigature sono lievi si può provvedere alla loro rettifica mediante ripassatura sul tornio.

Nella tornitura del tamburo, togliere soltanto la minima quantità di materiale necessaria per eliminare il difetto.

In caso di sostituzione dei ceppi completi di guarnizioni di attrito, è possibile eliminare tutte le asperità delle superfici dei freni posteriori, servendosi dell'attrezzo 70655. Dopo questa operazione è necessario asportare accuratamente, con aria compressa, ogni traccia di impurità, di polvere abrasiva, ecc.

Questo attrezzo può essere impiegato pure per la tornitura di ceppi posteriori usati, purchè lo spessore da asportare non compromette il buon funzionamento del freno.

E' opportuno, dopo un qualsiasi intervento al sistema frenante procede ad un collaudo su strada dello scooter.

www.scooterdepoca.com

RUOTE E PNEUMATICI

I

RUOTE E PNEUMATICI

Le ruote sono costituite da cerchi in lamiera stampata, smontabili in due metà.

Misura dei cerchi: 2'10

Misura dei pneumatici: 3.00 - 10

Le pressioni di esercizio, che devono essere rispettate per evitare una rapida ed irregolare usura dei pneumatici e per garantire in ogni condizione una buona tenuta di strada, sono le seguenti:

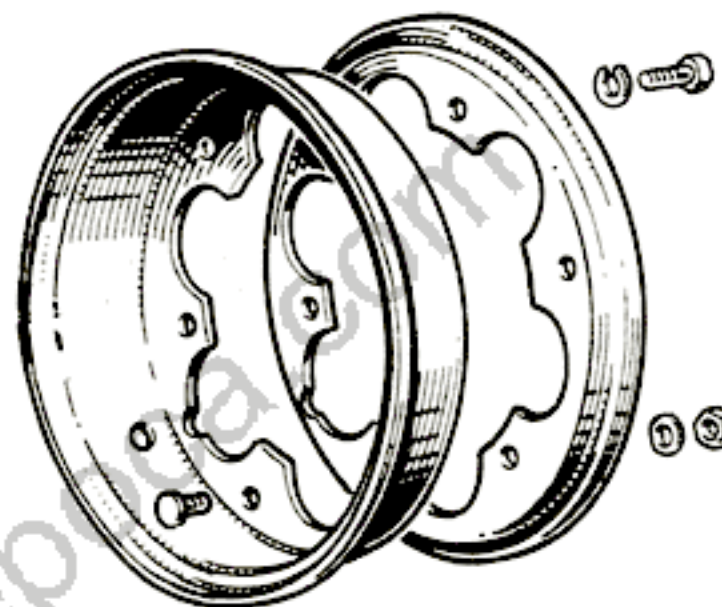
Pneumatico anteriore: kg/cm² 1,50

Pneumatico posteriore: kg/cm² 1,75

Tenere presente che il controllo delle pressioni di gonfiaggio deve essere eseguito soltanto con pneumatici freddi. In nessun caso la pressione deve essere diminuita se l'aumento oltre i valori prescritti è dovuto al calore determinatosi da marcia ad alta velocità.

Periodicamente è opportuno smontare i pneumatici per controllare lo stato delle camere d'aria, le tele e le condizioni del battistrada. Pulire, se necessario, il pneumatico da tracce di olio o grasso e da eventuali corpi estranei rimasti incastrati nel battistrada.

Per lo smontaggio del pneumatico dal cerchio, sgonfiarlo completamente e svitare i tre dadi che fissano insieme i due cerchi. Il successivo rimontaggio deve essere eseguito con cura ed attenzione, perchè l'accoppiamento dei due mezzi cerchi deve risultare corretto, al fine di non avere irregolarità di marcia.



www.scooterdepoca.com

LUBRIFICAZIONE

L

LUBRIFICAZIONE

Prescrizioni

La lubrificazione del motore a due tempi avviene attraverso la miscelazione dell'olio nella benzina.

Per assicurare un'efficiente lubrificazione del motore, dopo il periodo di rodaggio, è sufficiente una miscela al 2% di olio. Questa condizione rappresenta evidenti vantaggi, fra i quali: il minor costo della miscela, il maggior rendimento del motore, minori incrostazioni ed imbrattamento degli organi di scarico ecc.; però richiede l'impiego di olio appropriato ed in percentuale sicuramente rispondente a quella prescritta (miscela al 2% di olio AGIP F.1 2T e di buona benzina auto).

Il gruppo frizione, trasmissione e cambio, viene lubrificato mediante olio contenuto nel carter. In occasione della sostituzione dell'olio del carter, si consiglia di effettuare lo scarico del vecchio lubrificante a motore caldo, onde permettere una migliore fuoruscita dello stesso e dei residui in esso contenuti.

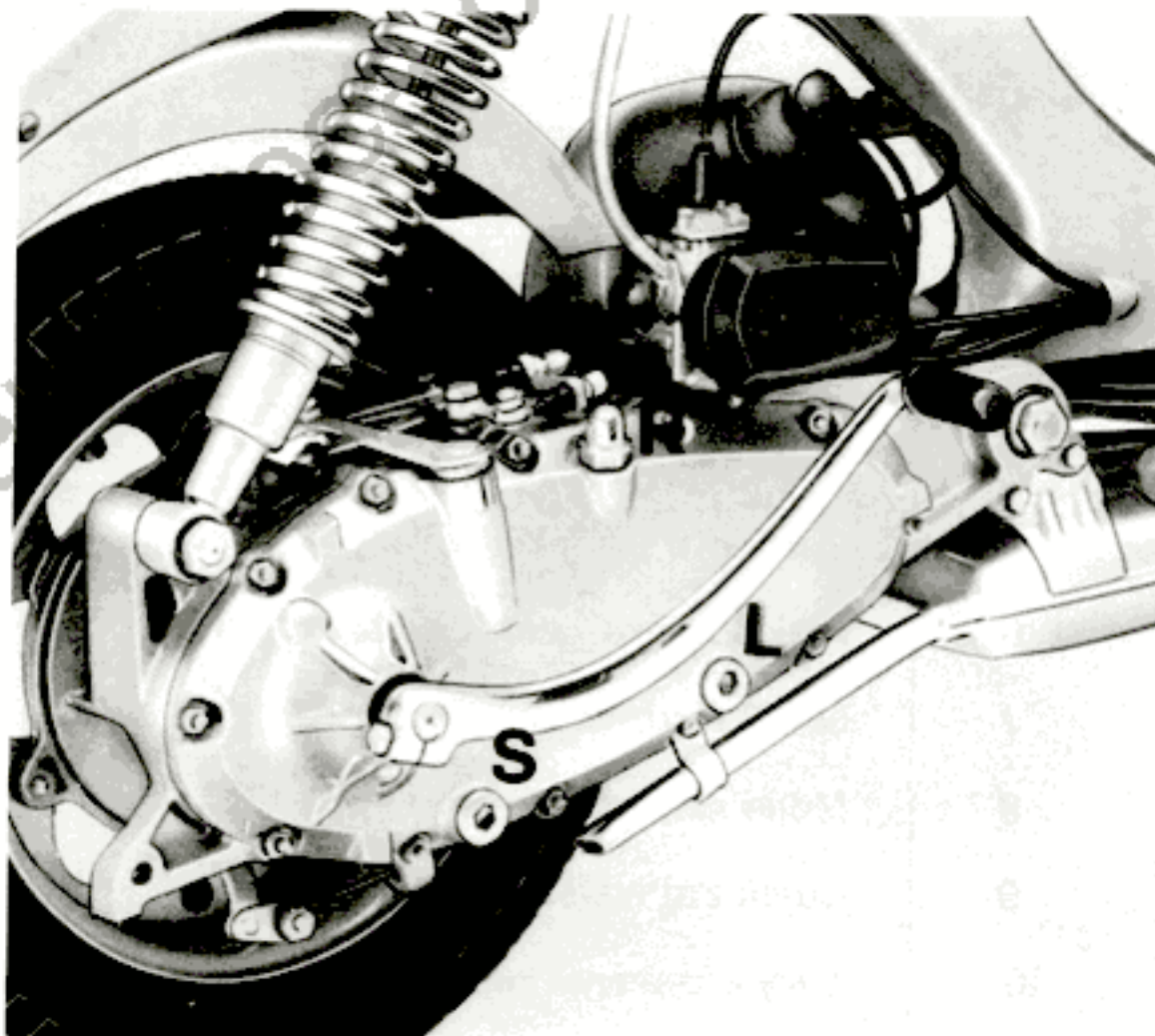
Per il rifornimento completo sono necessari circa 460 gr. di olio AGIP F.1 Rotra SAE 90.

In occasione di smontaggio o revisione, lavare accuratamente e lubrificare con AGIP F.1 Grease 15 i seguenti organi:

- articolazioni cavi comando cambio sulla leva doppia;
- articolazioni cavo comando frizione;
- articolazioni cavo comando freno posteriore;
- articolazioni cavo comando freno anteriore;
- articolazioni leve comando sul manubrio;
- molle sospensioni anteriori contenute nei bracci forcella;
- cavi comandi flessibili (iniettare 4-5 cm³ di grasso prima di introdurli nelle guaine).

I cuscinetti a sfera dello sterzo ed i cuscinetti della ruota anteriore dovranno essere spalmati di grasso AGIP F.1 Grease 30.

CARTER MOTORE/TRASMISSIONE/CAMBIO

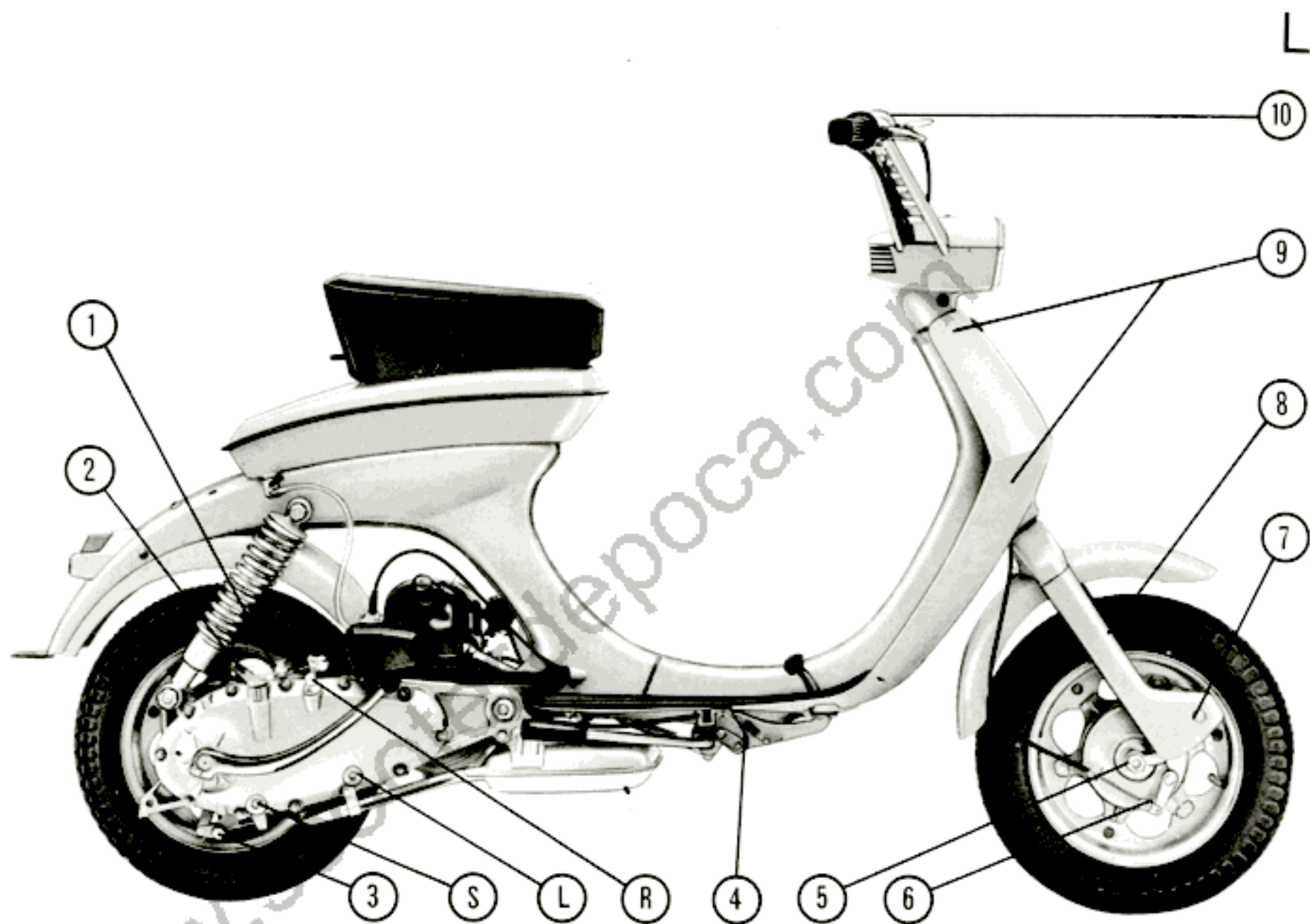


- R = Tappo di rifornimento olio
- L = Tappo di livello
- S = Tappo di scarico

TABELLA OPERAZIONI DI LUBRIFICAZIONE E QUALITA' PRESCRITTE DEI RIFORNIMENTI

Rif. schema	Organi da lubrificare	Qualità del rifornimento	Operazioni periodiche
	Motore	Miscela 2% olio AGIP F.1 2T (dopo rodaggio)	
1	Articolazioni cavo sulla leva doppia e aste rinvio comando cambio	AGIP F.1 Grease 15	Ingrassare ogni 2.000 km
2	Articolazione cavo comando frizione	"	"
3	Articolazione cavo freno posteriore	"	"
4	Perno pedale freno posteriore	"	"
5	Cuscinetti ruota anteriore	AGIP F.1 Grease 30	Ingrassare ad ogni revisione
6	Articolazione cavo freno anteriore	AGIP F.1 Grease 15	Ingrassare ogni 2.000 km
7	Snodi sospensione anteriore	"	Ingrassare ogni 4.000 km
8	Molle sospensioni anteriori	"	Ingrassare ad ogni revisione
9	Cuscinetti a sfere dello sterzo	AGIP F.1 Grease 30	"
10	Leve e comandi sul manubrio	AGIP F.1 Grease 15	Ingrassare ogni 2.000 km
	Rinvio tachimetro (ove montato)	"	"
	Carter frizione - trasmissione - cambio	AGIP F.1 Rotra SAE 90	Ristab. il livello ogni 2.000 km Ricamb. l'olio ogni 4.000 km

SCHEMA LUBRIFICAZIONE



R. Tappo rifornimento olio

L. Tappo livello olio

S. Tappo scarico olio

1. Articolazioni cavi comando cambio sulla leva doppia

2. Articolazione cavo comando frizione

3. Articolazione cavo freno posteriore

4. Perno pedale freno posteriore

5. Cuscinetti ruota anteriore

6. Articolazione cavo freno anteriore

7. Snodi sospensione anteriore

8. Molle sospensione anteriore contenute nei bracci della forcella

9. Cuscinetti a sfere dello sterzo

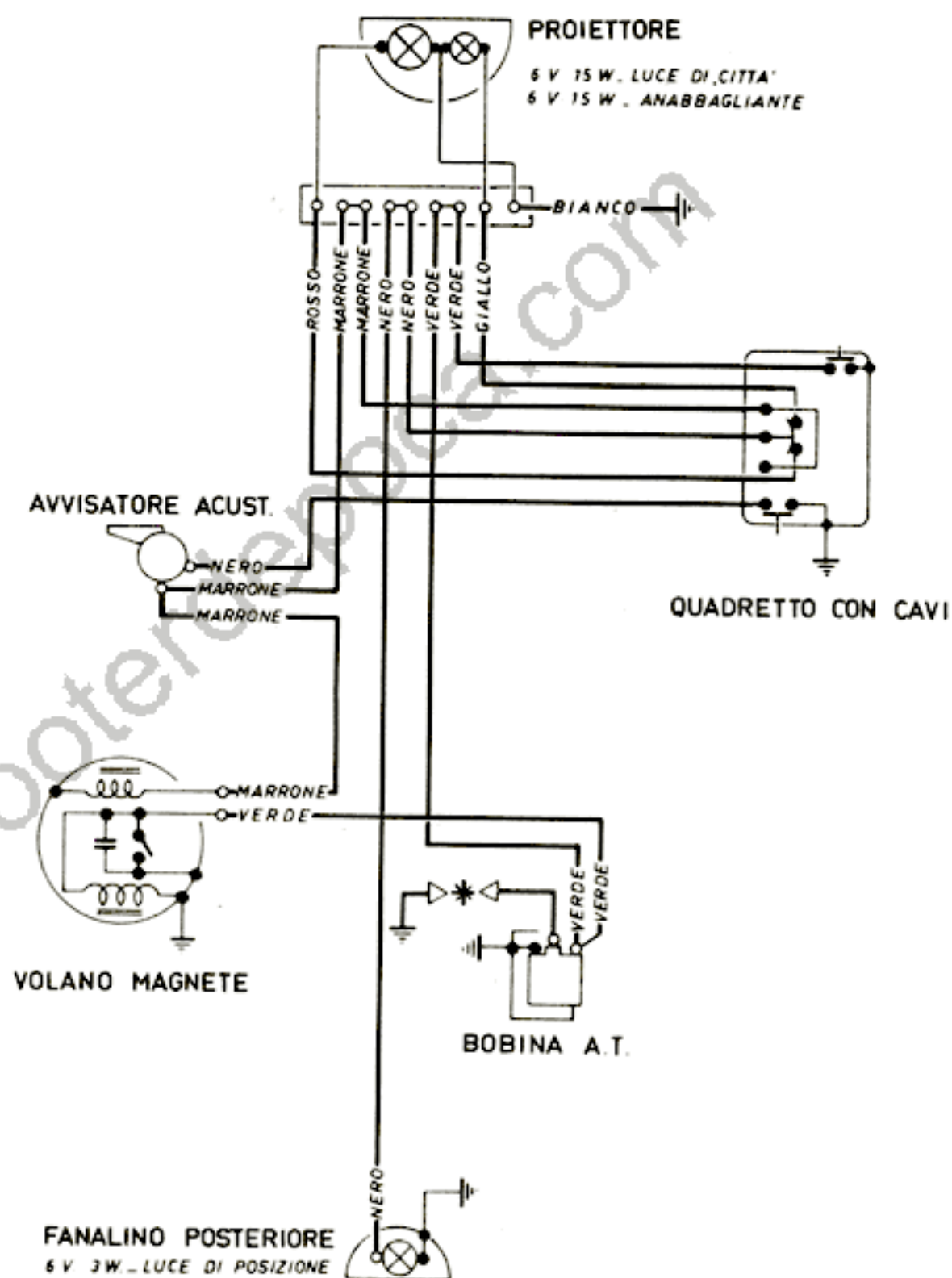
10. Leve e comandi sul manubrio: cilindretti estremità cavi frizione e freno (sulle leve), rinvii dei comandi cambio e gas sulle pulegge.

www.scooterdepoca.com

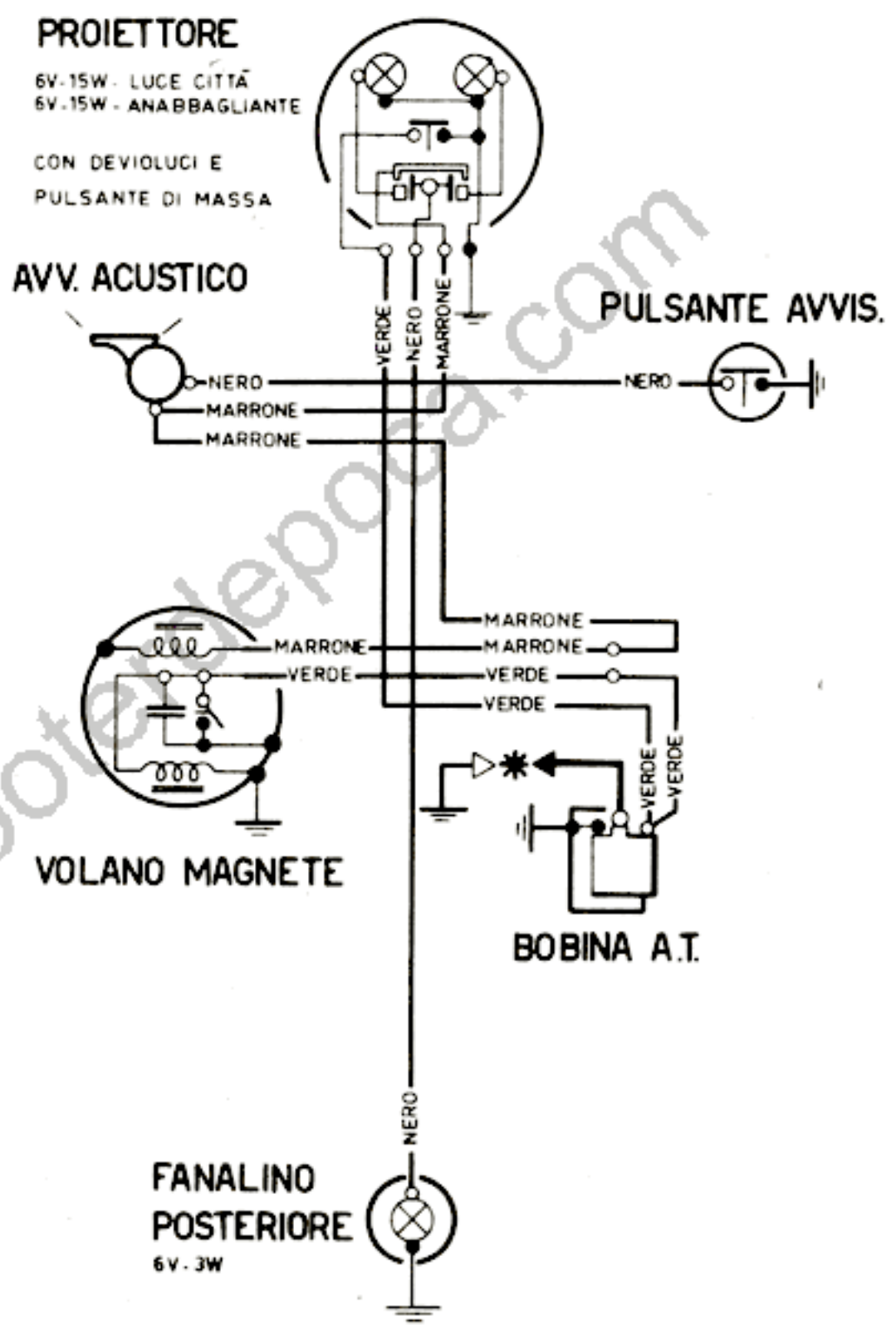
IMPIANTO ELETTRICO

M

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO 50 cl



SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO 50 c



Prove di isolamento e continuità

Queste prove si eseguono inserendo il megahmetro fra gli attacchi del circuito in esame.

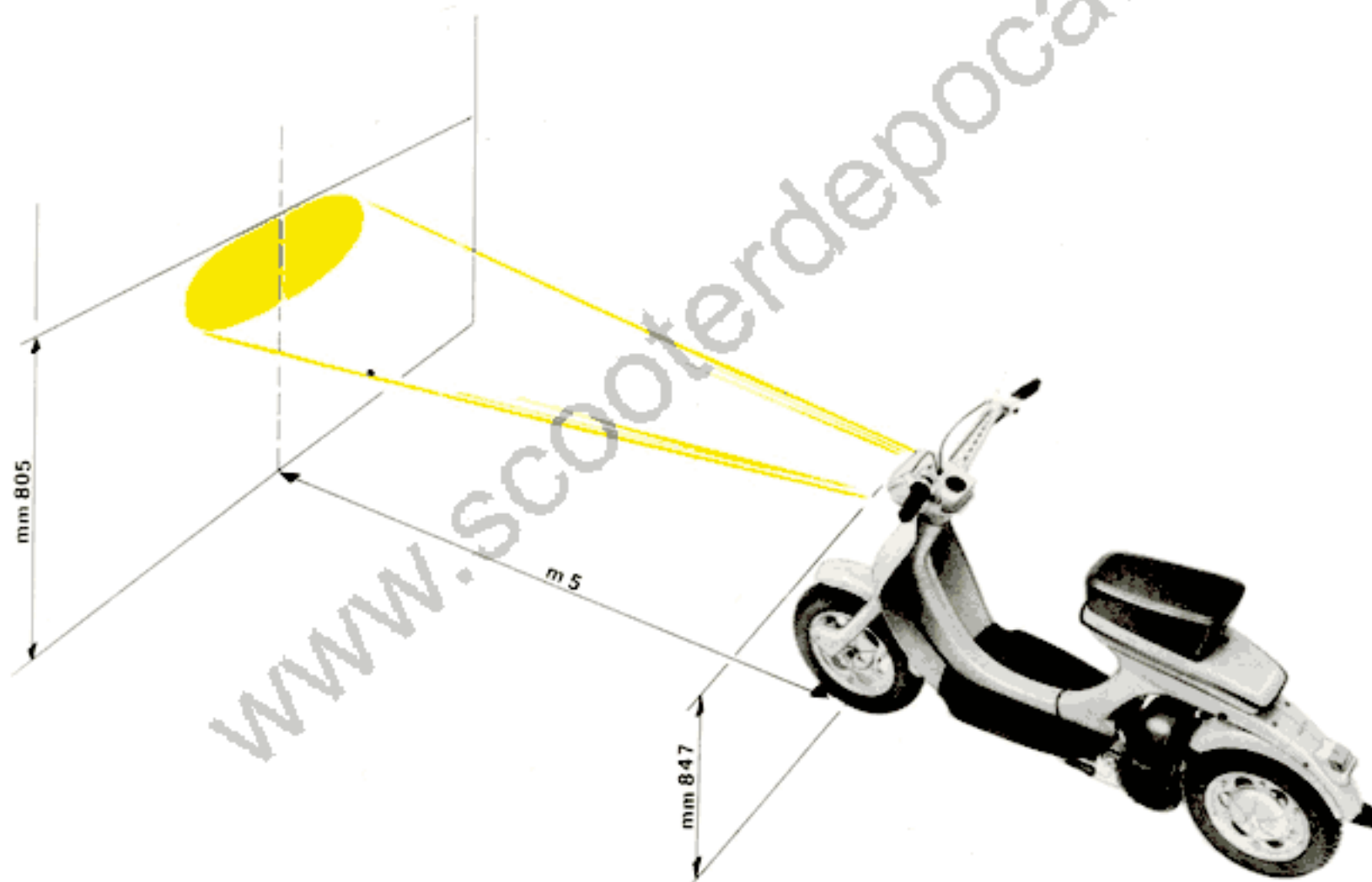
Se il circuito è efficiente si dovrà avere continuità.

Lasciando invariata la posizione di uno dei cavi del megahmetro, collegare l'altro cavo alla massa del circuito; si dovrà avere un buon isolamento.

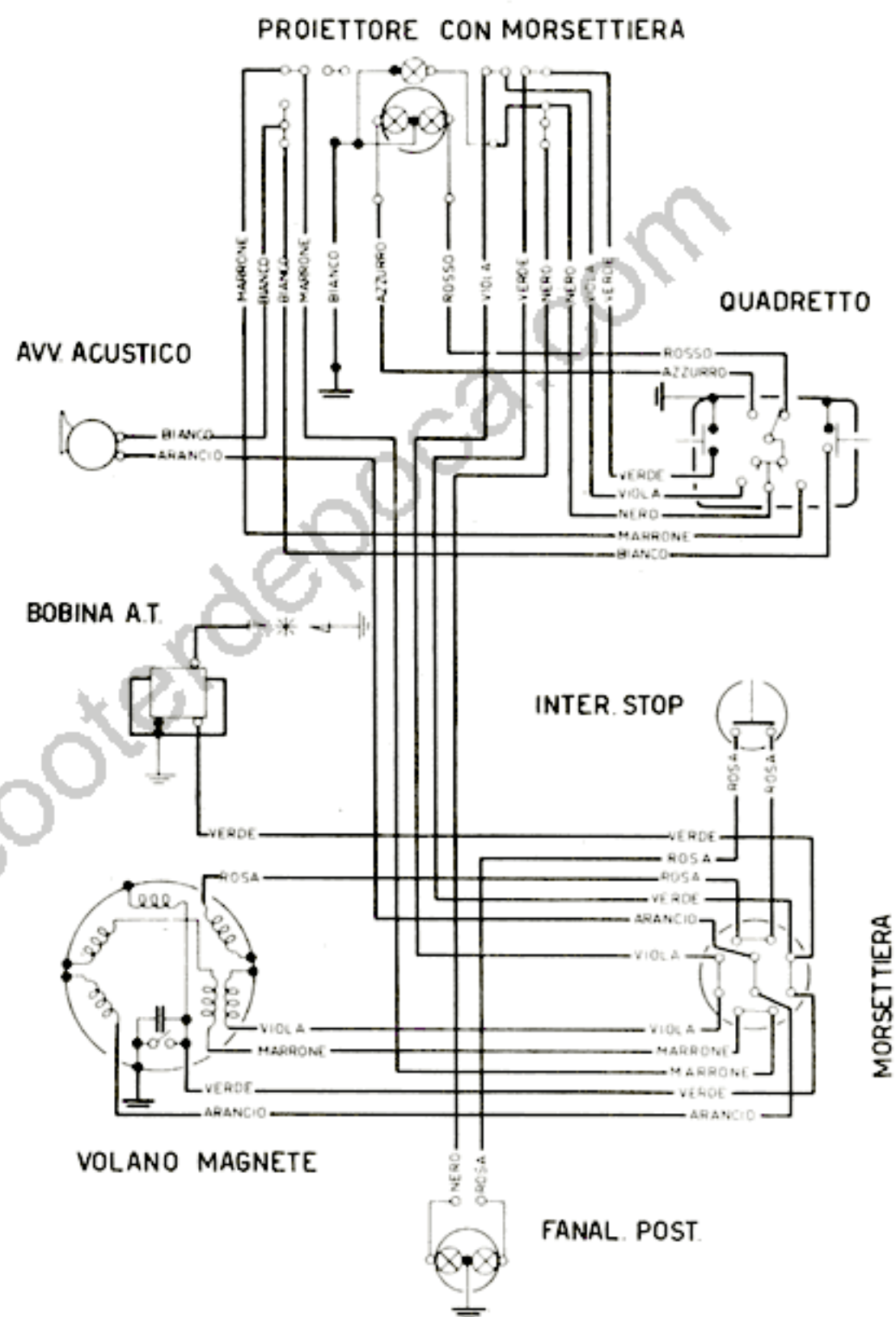
REGISTRAZIONE FARO

Controllare la pressione dei pneumatici e disporre lo scooter, nelle condizioni di carico in cui normalmente viene usato, davanti uno schermo verticale.

Togliere la cornice del faro e agire sulle viti di regolazione del gruppo ottico fino a che il bordo superiore della zona illuminata dal fascio anabbagliante venga a coincidere con la retta orizzontale tracciata sullo schermo.



SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO 75s - 75sl



CARATTERISTICHE LAMPADE
75s - 75sl

POSIZIONE	IMPIEGO	N.	CARATTERISTICHE		
			ELETTRICHE	BULBO	ZOCCOLO
Fanale anteriore	fascio abbagliante anabbagliante	1	6 V - 25/25 W	Sferico	P 26 s
Fanale anteriore	luce città	1	6 V - 5 W	Siluro	S 8,5/9,5
Fanale posteriore	luce targa, posizione e arresto	1	6 V - 3/15 W	Siluro	BAY 15 d/19

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE

TAGLIANDO GARANZIA

Operazioni previste dal tagliando (dopo 1500 Km di percorrenza)

1. Cambio olio carter motore (costo dell'olio a carico del Cliente;
2. Controllo carburazione e regolazione minimo; inclusa pulizia filtro vaschetta;
3. Controllo apertura contatti ruttore;
4. Verifica serraggio dadi testa motore e dadi fissaggio tubo di scarico;
5. Registrazione freni e frizione;
6. Registrazione cavi comando cambio;
7. Controllo ed eventuale regolazione ghiera sterzo e serraggio vite fissaggio manubrio;
8. Controllo impianto luce;
9. Pulizia e controllo distanza elettrodi candela;
10. Controllo serraggio viti e dadi in generale;
11. Controllo pressione pneumatici,

www.scooterdepoca.com

OPERAZIONI CONSIGLIATE OGNI 2000 Km

1. Ristabilire il livello olio nel carter;
2. Controllo e registrazione freni;
3. Pulizia e controllo distanza elettrodi candela;
4. Ingrassare tutti i punti prescritti dallo schema generale della lubrificazione periodica;
5. Controllo pressione pneumatici.

OPERAZIONI CONSIGLIATE OGNI 4000 Km

1. Cambio olio motore;
2. Controllo e pulizia carburatore e filtro aria, inclusa registrazione minimo;
3. Controllo e registrazione freni e frizione;
4. Controllo e pulizia contatti rottore volano magnete e verifica fase;
5. Controllo e pulizia elettrodi candela;
6. Controllo catena di trasmissione;
7. Ingrassare tutti i punti prescritti dallo schema generale della lubrificazione;
8. Disincrostazione della testa, del cilindro, del pistone e della marmitta;
9. Verifica sospensioni anteriori e posteriori;
10. Controllo serraggio viti e dadi in generale;
11. Controllo pressione pneumatici.