

**AERMACCHI
HARLEY - DAVIDSON
S. P. A.**

Ala Bianca

Ala Rossa G. T.

Ala Rossa (Il cerchio)

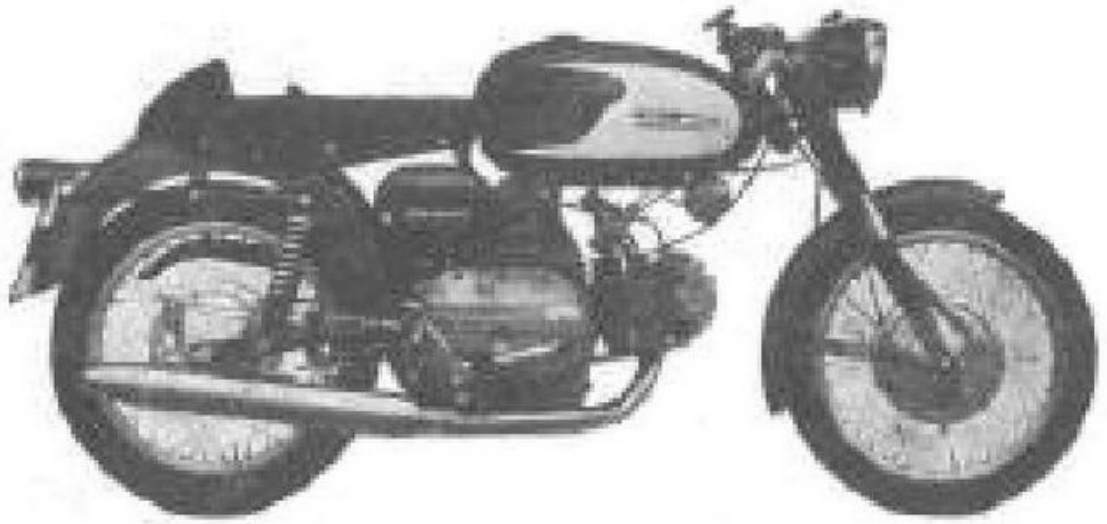
Ala Azzurra

Ala Verde

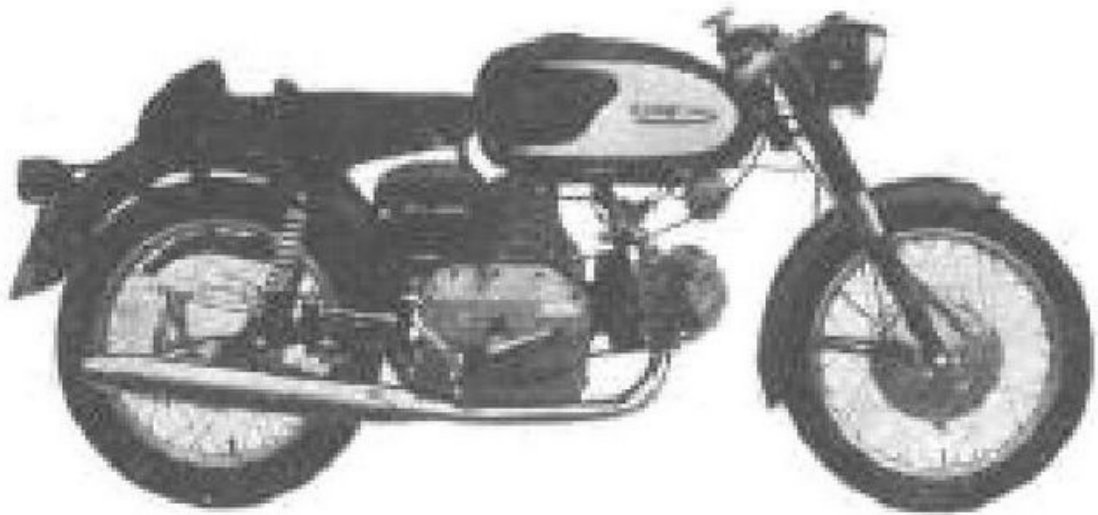
Wisconsin



**NORME E CONSIGLI PER
L'USO E LA MANUTENZIONE**



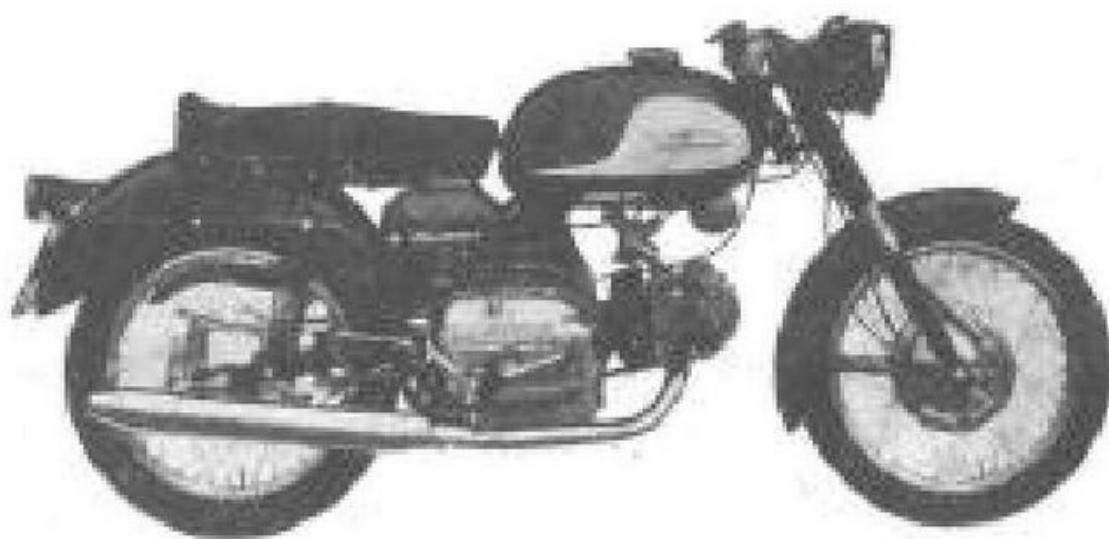
Ala Rossa (2ª serie)



Ala Verde



Ala Rossa G. T.



Ala Azzurra



Wisconsin

INDICE

Descrizione dati caratteristici	pag. 5
Comandi	12
Uso del veicolo	15
Norme per il rodaggio	20
Manutenzione periodica	22
Operazioni diverse di manutenzione e regolazione	24
Eventuali inconvenienti e relativi rimedi	45

DESCRIZIONE DATI CARATTERISTICI

MOTORE

Monocilindrico a quattro tempi a valvole in testa. Cilindro in ghisa inclinato a 10° sull'orizzontale; testa in lega leggera con sedi valvole riportate, in ghisa speciale; albero motore a volani interni con perno di manovella montato per forzamento; cuscinetto di banco lato trasmissione a due file di sfere, cuscinetto di banco lato dinamo a una sola fila di sfere. Biella in acciaio al cromo-nickel (con testa lavorante su cuscinetto a rullini ingabbiati). Carter in lega leggera fusa sotto pressione, diviso in due metà simmetriche, con coperchi esterni.

	Ala Bianca Ala Rossa G.T.	Ala Rossa	Ala Azzurra	Ala Verde	Wisconsin
Alesaggio . . . mm.	60	60	66	66	66
Corsa . . . mm.	61	61	72	72	72
Cilindrata . . . cm. ³	172.4	172.4	246.2	246.2	246.2
Rapporto di compressione	7:1	9:1	7:1	8.5:1	8.5:1
Potenza fiscale CV	2	2	3	3	3

Distribuzione a valvole inclinate a 70° tra loro, richiamate da doppie molle ad elica e comandate con aste e bilancieri, punterie a piattello. Diagramma di distribuzione con giuoco tra gambi valvole e bilancieri di mm 1,00:

Aspirazione	{ apre	prima del p. m. s. 15°
	{ chiude	dopo il p. m. l. 45°
Scarico	{ apre	prima del p. m. l. 55°
	{ chiude	dopo il p. m. s. 4°

Gioco di funzionamento a freddo:

aspirazione	. . . . .	mm.	0,08
scarico	. . . . .	mm.	0,12

Lubrificazione a circolazione forzata con pompa a ingranaggi e serbatoio dell'olio nella parte inferiore del carter. Il lubrificante è inviato direttamente dalla pompa di mandata al cuscinetto di testa di biella, alla superficie di lavoro delle camme e ai perni dei bilancieri: da questi punti sfugge e viene lanciato su tutti gli altri organi. Altro olio, con quello proveniente dalla scatola dei bilancieri attraverso l'apposito tubo, si raccoglie nel carter.

Il sistema è completato da due filtri a rete, coassiali, rapidamente smontabili per la pulizia, da uno sfiatatoio e da un indicatore di livello ad astina.

Capacità del serbatoio olio	. . . . .	litri	2 circa
olio da usare: in estate	. . . . .	S A E	50
in inverno	. . . . .	S A E	30

Accensione a spinterogeno, con rottore ad anticipo automatico calettato sull'albero a camme.

Distanza tra i contatti del rottore: mm. 0,45.

Candela da usare - Per Ala Bianca, Ala Rossa G.T. e Ala Azzurra: Marelli CW 250 L oppure Bosch W 240 T2. Per Ala Rossa, Ala Verde e Wisconsin: Bosch W 260 T25, oppure W 260 T28.

Max angolo di anticipo:

Ala Bianca Ala Rossa G.T.	Ala Rossa	Ala Azzurra	Ala Verde	Wisconsin
52° ÷ 55°	45° ÷ 47°	40° ÷ 42°	40° ÷ 42°	40° ÷ 42°

Carburatore Dell'Orto con comando aria diretto, a-
vente funzione di starter.

	Ala Bianca Ala Rossa G.T.	Ala Azzurra
Tipo	UA 18 BS 3	UB 22 BS 2
Diffusore \varnothing	18	22
Getto principale	78	95
Getto minimo	45	50
Valvola del gas	65	80
Spillo conico	D 12	E 9
Tacca di fissaggio spillo conico	1 ^a	2 ^a
Polverizzatore	260 B	260 A
Galleggiante gr.	5	5

	Ala Rossa	Ala Verde	Wisconsin
Tipo	UB 22 BS 2	UB 24 BS 2	UB 24 BS 2
Diffusore \varnothing	22	24	24
Getto principale	105	100	100
Getto minimo	40	50	50
Valvola del gas	80	80	80
Spillo conico	E 9	E 9	E 9
Tacca fissaggio spillo conico	2 ^a	2 ^a	2 ^a
Polverizzatore	260 C	260 A	260 A
Galleggiante gr.	5	5	5

Raffreddamento ad aria a ventilazione naturale.

FRIZIONE

In bagno d'olio, sistemata nell'ingranaggio condotto della trasmissione primaria. Dischi guarniti di materiale di attrito sono alternati a dischi di acciaio liscio; unica molla di pressione centrale.

CAMBIO DI VELOCITA'

In blocco col motore, a quattro rapporti, con quarta velocità in presa diretta. Ingranaggi sempre in presa e manicotti di innesto scorrevoli con denti frontali a imbocco facilitato; comando a pedale doppio, a destra, con

selettore in bagno d'olio nella scatola della trasmissione primaria; lubrificazione a mezzo dell'olio in circolazione nel motore.

Rapporti:	I velocità	. . . . .	2.912
	II velocità	. . . . .	1.761
	III velocità	. . . . .	1.278
	IV velocità	. . . . .	1

TRASMISSIONE

Tra motore e cambio con coppia di ingranaggi a dentatura elicoidale in bagno d'olio; pignone motore 26 denti, corona frizione 65 denti.

Tra cambio e ruota motrice a catena da 1/2" x 7,8 mm.

Il n.° del denti del pignone uscita cambio e della corona, sono:

	Ala Bianca Ala Rossa G.T.	Ala Rossa	Ala Azzurra	Ala Verde	Wisconsin
Pignone z =	15	14	16	18	18
Corona z =	42	36	38	38	38

La corona è montata sulla ruota con un parastroppi a tasselli di gomma.

Rapporti:

	Ala Bianca Ala Rossa G.T.	Ala Rossa	Ala Azzurra	Ala Verde	Wisconsin
Motore e cambio . . .	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Cambio e ruota motr.	2.800	2.571	2.375	2.111	2.111
Totale in I velocità	20.384	18.715	17.288	15.367	15.867
" " II "	12.927	11.918	10.455	9.293	9.293
" " III "	8.946	8.214	7.587	6.744	6.744
" " IV "	7,—	6.427	5.937	5.277	5.277

AVVIAMENTO

A pedale, con settore e pignone a scatto libero sistemati sotto il coperchio laterale sinistro del blocco motore, ben protetti, ma rapidamente accessibili, in caso di necessità.

TELAIO

Di tipo monotrave a struttura mista in tubo e lamiera di acciaio.

SOSPENSIONE POSTERIORE

A forcellone oscillante con due ammortizzatori idraulici disposti lateralmente alla ruota posteriore.

SOSPENSIONE ANTERIORE

A forcella telescopica con ammortizzatori idraulici.

RUOTE - PNEUMATICI - FRENI

Le ruote hanno mozzi in lega leggera con freni a tamburo centrale, montati su cuscinetti a sfere.

	Ala Bianca Ala Rossa G.T. Ala Azzurra	Ala Rossa Ala Verde e Wisconsin
Freno ant. (comando a mano) \varnothing utile	mm. 160	mm. 180
Freno post. (comando a pedale) \varnothing utile	mm. 160	mm. 180
Cerchio ruota anteriore misura	2 1/4" X 17"	
Cerchio ruota posteriore misura	2 1/4" X 17"	

Misura pneumatici:

Posteriore	3,00 X 17 R
Anteriore	2,50 X 17 R

Pneumatico anteriore:

pressione di gonfiaggio: a solo.	atm. 1,4
con passeggero	atm. 1,5

Pneumatico posteriore:

pressione di gonfiaggio: a solo	atm. 1,7
con passeggero	atm. 2,0

SERBATOIO BENZINA

La capacità totale è di lt. 17 per i tipi Ala Rossa, Ala Verde, Ala Bianca, Ala Azzurra e Wisconsin; di lt. 15 per il tipo Ala Rossa G.T.; la riserva è di lt. 2 circa.

Per i tipi Ala Rossa, Ala Verde e Wisconsin usare esclusivamente « supercarburante ».

IMPIANTO ELETTRICO

A corrente continua, alimentato da una dinamo da 60 W, calettata direttamente sul prolungamento sinistro dell'albero motore, munito di regolatore di tensione separato e fissato al telaio. L'impianto elettrico, oltre alla bobina e al ruttore d'accensione, comprende un proiettore a tre luci, un fanale posteriore e un avvisatore acustico.

Tensione			6 V
Batteria			9 + 12 A/h
Lampada bilux			6V 25/25W
Lampada da città nel faro	tubolare	6V	3W
Lampada fanale posteriore	tubolare	6V	3W
Lampada spia dinamo		6V	1,5W
Lampada STOP	tubolare	6V	15W

INGOMBRI E PESO

	Ala Bianca	Ala Rossa G.T.	Ala Azzurra	Wisconsin
Intercasse (passo)	m. 1.300	1.300	1.300	1.300
Lunghezza totale	m. 1.920	1.920	1.920	1.920
Altezza	m. 0.950	0.880	0.880	0.880
Larghezza	m. 0.700	0.600	0.600	0.700
Altezza della sella	m. 0.740	0.740	0.740	0.740
Altezza da terra (minima)	m. 0.160	0.160	0.160	0.160

	Ala Bianca	Ala Rossa G.T.	Ala Rossa	Ala Azzurra	Ala Verde	Wisconsin
Peso a vuoto	Kg. 112	112	112	114	114	115

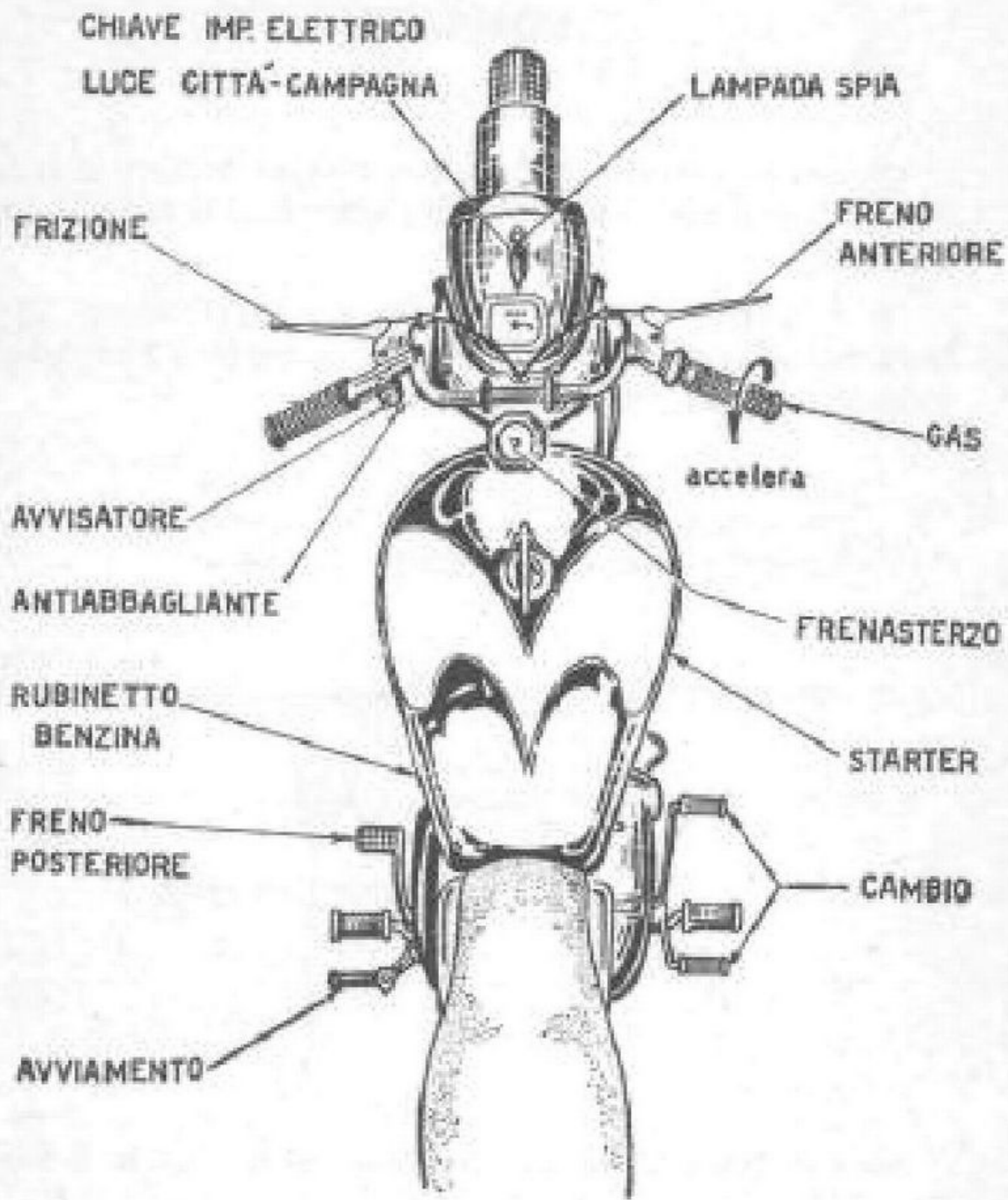


Fig. 1 — Disposizione dei comandi.

COMANDI

Sono del consueto tipo motociclistico, sistemati come in fig. 1. Hanno caratteristiche particolari le disposizioni seguenti.

Il rubinetto benzina si trova sul lato sinistro della moto appena sotto al serbatoio; il manettino può essere orientato in tre posizioni:

manettino rivolto in dietro = chiuso
manettino rivolto in basso = aperto
manettino rivolto in avanti = riserva

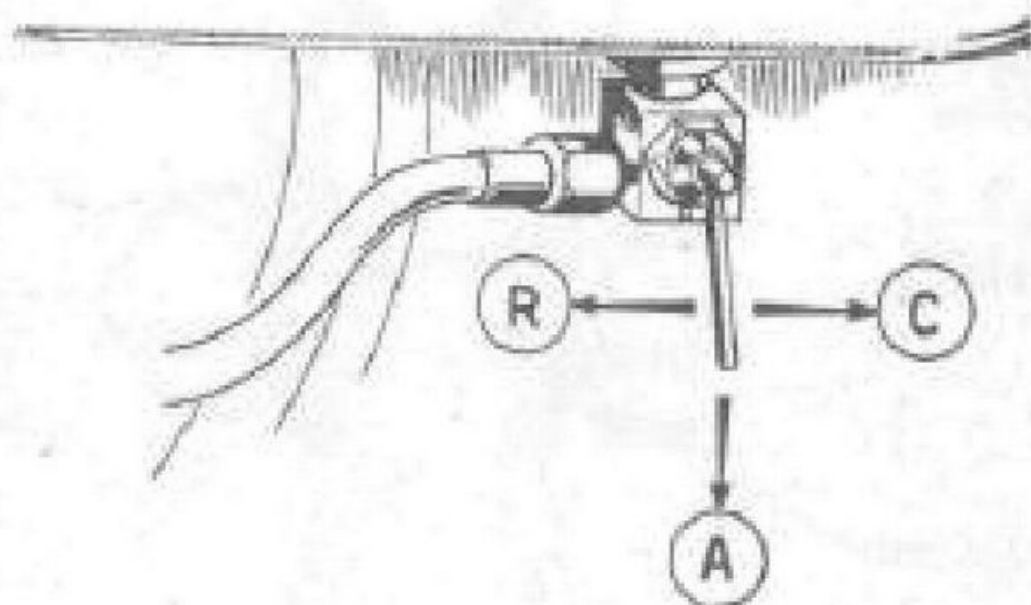


Fig. 2 — Rubinetto benzina: C) Chiuso - A) Aperto - R) Riserva

L'agitatore del galleggiante del carburatore, va usato con molta parsimonia per l'avviamento a motore freddo.

Il comando dell'aria (starter) va usato solo per l'av-

viamiento a freddo nella stagione invernale: è comandato dalla apposita manetta posta sopra al carburatore. Va spinto indietro prima dell'avviamento e tirato in fuori qualche istante dopo che il motore è partito (a meno che il freddo intenso non consigli attendere che il motore abbia cominciato a scaldarsi).

La chiave dell'impianto elettrico ha la sua sede nel faro: chiude il circuito dell'accensione e dell'avvisatore acustico e serve come maniglia di comando del commutatore luce.

La chiave deve essere inserita e spinta a fondo perchè l'impianto elettrico funzioni e il motore possa venire avviato e mantenuto in marcia; deve essere tirata in fuori, o meglio ancora tolta, per fermare il motore.

La chiave non deve assolutamente rimanere in posizione di marcia a motore fermo (spia illuminata) per non scaricare la batteria, col rischio di danneggiarla e di

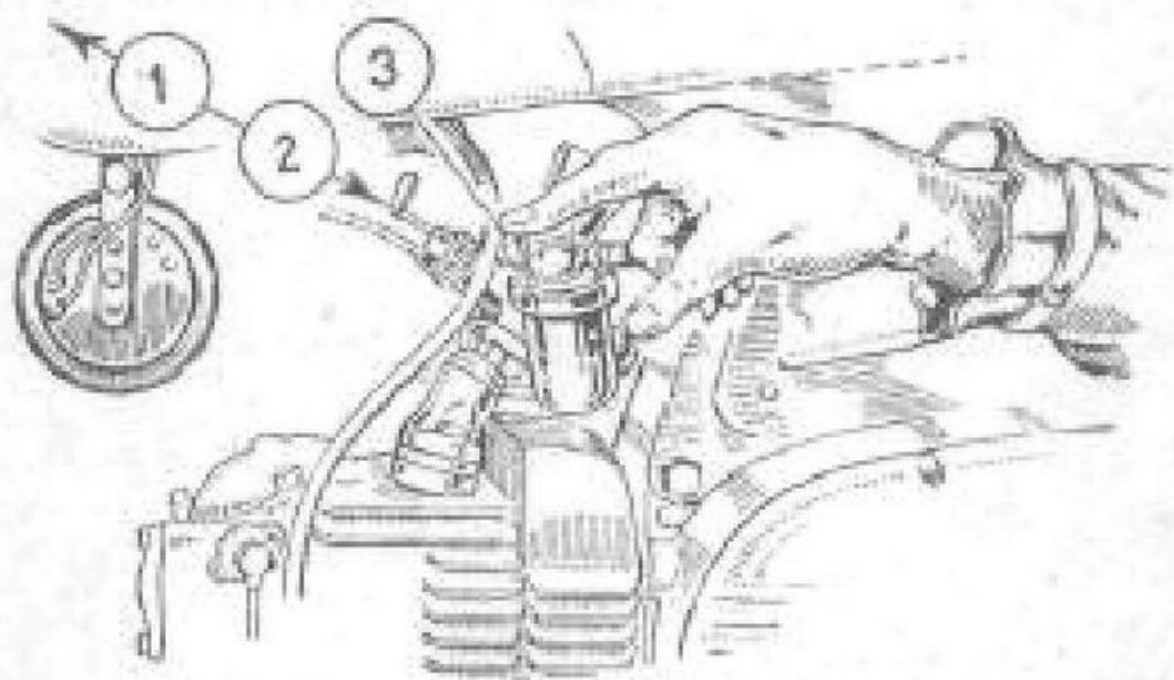


Fig. 3 — Starter e agitatore collegati sul carburatore: 1) Starter in posizione di marcia - 2) Starter in posizione di avviamento - 3) Agitatore.

danneggiare pure la bobina di accensione. Buona norma è quella di asportare sempre la chiave quando si ferma il motore.

La lampada di spia, che si trova sul lato al centro del commutatore, si accende quando si inserisce a fondo la chiave e rimane accesa finchè il motore è fermo o gira a un minimo molto basso; si spegne non appena il motore accelera un poco e la dinamo comincia a fornire corrente.

USO DEL VEICOLO

AVVIAMENTO DEL MOTORE

Assicurarsi che il serbatoio contenga una certa quantità di benzina e che l'olio nel carter del motore sia al giusto livello.

Verificare che il cambio sia in folle.

Introdurre la chiave del commutatore nel foro e spingerla a fondo, osservando che la spia si sia accesa.

Aprire il rubinetto della benzina, premere brevemente l'agitatore del galleggiante del carburatore.

Aprire il gas di una quantità molto piccola (circa 1/6 della corsa della manopola), premere energicamente il pedale di avviamento, riaccompagnandolo poi col piede nel successivo ritorno. Il motore deve avviarsi al primo o al secondo tentativo.

Non appena il motore è partito, chiudere il comando del gas.

Se il motore è già caldo, non premere l'agitatore del galleggiante. Nella stagione fredda invece, se si hanno difficoltà di avviamento, fare uso dello starter.

Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo: lasciarlo girare al minimo diversi secondi nella stagione calda e per alcuni minuti in inverno, perchè il cilindro possa cominciare a scaldarsi e l'olio abbia raggiunto tutti i punti da lubrificare.

Nota. - Come detto anche altrove, si raccomanda di non eccedere nell'uso dell'agitatore del galleggiante. Data la posizione quasi verticale del condotto di aspirazione e del carburatore, la benzina chiamata in più del

necessario scala direttamente nella camera di combustione dilavando poi il lubrificante sulla parete del cilindro. Si creano così possibili difficoltà di partenza e si diluisce l'olio riducendone le proprietà lubrificanti con danno della meccanica del motore.

PARTENZA • MANOVRA DEL CAMBIO

Tirare a fondo la leva della frizione, premere col tallone il pedale posteriore della leva del cambio per innestare la prima velocità; rilasciare lentamente la leva della frizione aprendo contemporaneamente e progressivamente il gas.

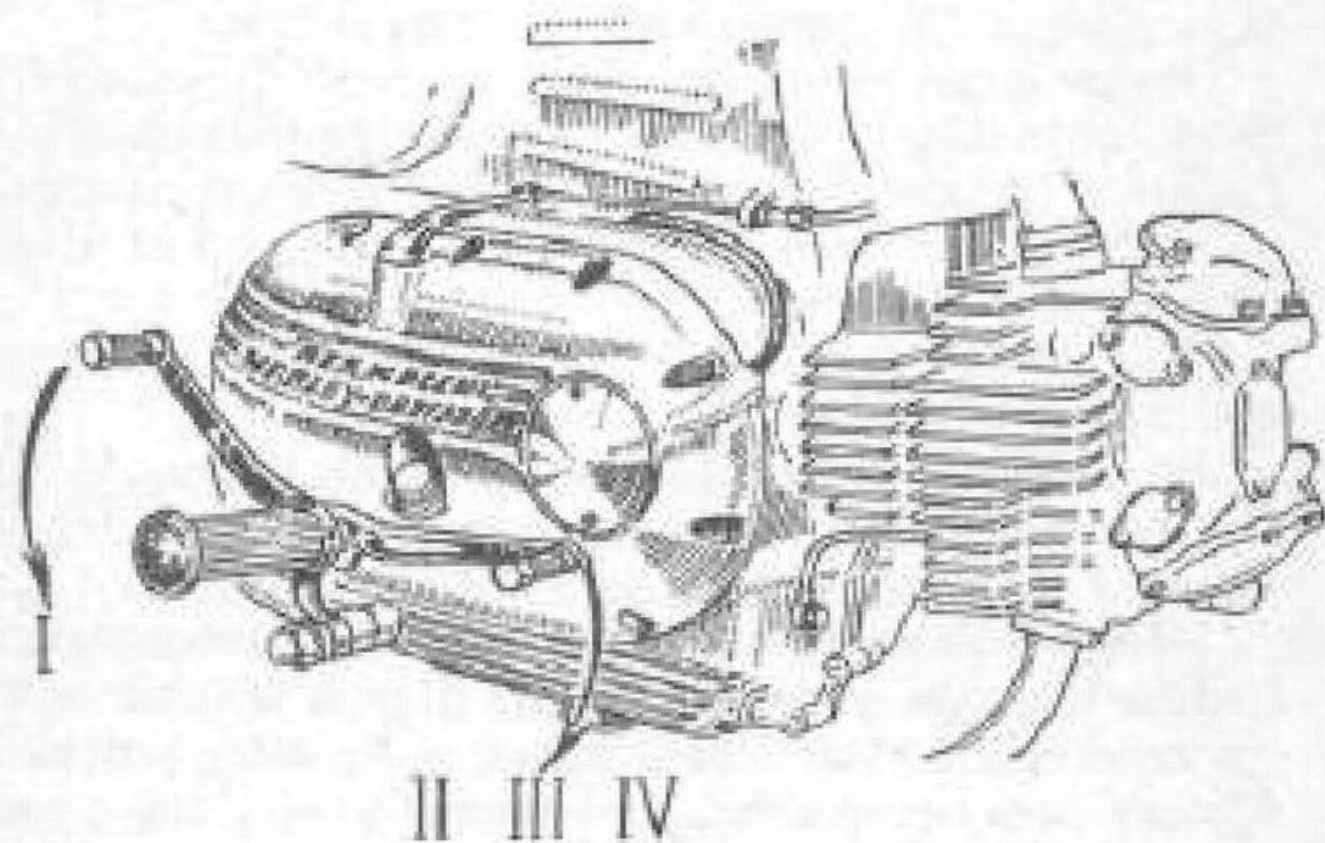


Fig. 4 — Pedale comando cambio.

Non appena la macchina ha percorso qualche metro, chiudere il gas. Tirare la leva della frizione e innestare la seconda velocità, premendo con la punta del

piede il pedolino anteriore; rilasciare rapidamente, ma dolcemente, la frizione, aprire nuovamente il gas in modo che il motore acceleri. Ripetere la stessa manovra per passare in terza e in quarta velocità.

Ricordare che premendo il pedale anteriore della leva del cambio si passa dalla marcia innestata a quella immediatamente superiore e che premendo invece col tallone il pedale posteriore si passa alla marcia immediatamente inferiore.

Il pedale di comando del cambio va sempre spinto a fondo, con decisione, ma con dolcezza, tenendolo premuto col piede fino a che non si è rilasciata la frizione.

Prima di manovrare il cambio disinnestare sempre a fondo la frizione. Chiudere completamente il gas nel passare dalle marce inferiori a quelle superiori. Chiudere il gas solo parzialmente passando dalle marce superiori a quelle inferiori, in modo che il motore tenda ad accelerare non appena si stacca la frizione.

IN VIAGGIO

Non far mai slittare la frizione per evitare la manovra del cambio in ripresa. Non tenere mai la frizione disinnestata invece di mettere il cambio in folle durante le attese di via libera agli incroci e durante le altre fermate col motore in moto.

Non imballare inutilmente il motore: quando esso prende a girare molto velocemente perchè la resistenza incontrata dal veicolo è diminuita, innestare il rapporto immediatamente superiore.

Non tenere inutilmente il motore sotto sforzo: quando si incontra una salita o si riduce di molto l'andatura, conviene innestare il rapporto immediatamente inferiore.

prima che la marcia accenni a divenire stentata e il motore cominci a dare strappi.

Il motore deve girare sempre allegro ed essere in condizioni di accelerare almeno un poco quando si apre completamente il gas. Se si desidera conservarlo a lungo in piena efficienza, il motore non deve mai essere tenuto a pieno gas su lunghi percorsi in velocità o in salita. Non bisogna mai chiedere in continuità al motore tutta la potenza che esso può dare, tenendola solo come riserva da utilizzare in casi di estrema necessità.

Non percorrere mai le discese col cambio in folle: il motore trascinato a vuoto è un ottimo freno che consente di risparmiare molto vantaggiosamente quelli delle ruote. Se la pendenza è accentuata e vi sono curve frequenti innestare di preferenza la terza velocità, che favorirà la ripresa all'uscita delle curve.

Se la discesa è lunga è utile aprire un po' il gas e far funzionare qualche istante il motore, non appena la strada lo consente, per bruciare l'olio che inevitabilmente si raccoglie nella camera di combustione e che talvolta può imbrattare la candela.

Su strada buona e asciutta abituarsi a usare tutti e due i freni, con preferenza per quello anteriore. Ricordare che una brusca frenata col solo freno posteriore può bloccare la ruota e provocare uno sbandamento e una caduta.

Su terreno viscido sabbioso o ghiatoso usare i freni con molta circospezione: ricordare anche che se slitta la ruota posteriore si cade sul fianco, mentre se slitta quella anteriore si cade in avanti, il che è più pericoloso.

Evitare per quanto possibile l'uso dei freni in curva: il massimo rallentamento dovrà verificarsi all'imbocco della curva stessa che sarà poi percorsa col motore in tiro, in fase di ripresa.

Per questo motivo, gli eventuali cambi di marcia dovrebbero essere effettuati prima di abbordare le curve, le quali vanno percorse tenendo innestato il rapporto che servirà per uscirne.

RIFORNIMENTI

Durante un lungo viaggio ricordarsi di tanto in tanto di controllare il livello dell'olio del motore; in caso di necessità ripristinare il livello sempre con lo stesso tipo di olio (anche se lo si troverà solo di marche diverse).

ARRESTO DEL VEICOLO

Mentre la macchina rallenta manovrare il cambio fino a raggiungere la posizione di folle: è scomodo (e anche dannoso per il selettore) fermarsi in quarta e cercare di manovrare il cambio a macchina ferma.

Fermare il motore alzando, o meglio togliendo, la chiave del commutatore. Se la chiave non viene estratta, vi è sempre la possibilità che essa faccia casualmente contatto e lasci passare corrente, scaricando la batteria e provocando anche guai peggiori.

Prendere l'abitudine di chiudere sempre il rubinetto della benzina, perchè una eventuale piccola perdita della valvola del galleggiante, innavvertibile in marcia, potrebbe causare gocciolamento di carburante nel cilindro e conseguente diluizione dell'olio.

NORME PER IL RODAGGIO

Durante il primo periodo di impiego una macchina nuova di fabbrica, o anche semplicemente revisionata, deve essere usata con un certo riguardo per permettere che si effettui l'assestamento spontaneo e graduale di tutti gli organi che sono in movimento tra loro. Tale adattamento si completa in modo definitivo durante il cosiddetto periodo di rodaggio, e corrisponde ad un percorso di circa 3000 Km.

Durante il rodaggio si levigano a poco a poco, sugli organi soggetti ad attrito, tutte quelle microscopiche asperità che le usuali lavorazioni meccaniche non riescono a sopprimere. Si ha così un distacco di minutissime particelle metalliche che rimangono sospese nell'olio riducendone l'effetto lubrificante e esercitando una certa azione abrasiva. Facendo funzionare il motore nuovo a velocità elevata si produrrebbe perciò un attrito eccessivo e conseguentemente un'usura anormale dei suoi organi.

Durante il rodaggio, il motore non deve essere tenuto mai sotto sforzo, neppure per breve tempo: deve girare allegro, ma a carico ridotto, in modo da rispondere prontamente ad una maggior apertura di gas, in qualunque condizione di marcia e qualunque sia il rapporto innestato. Limitare la velocità in piano come indica la tabella seguente.

Se si incontra una salita e il motore comincia a calare di giri, innestare subito la terza velocità, scendendo poi, se necessario, anche alla seconda e alla prima e procedere sempre con poco gas ad andatura ridotta. Comunque in periodo di rodaggio i percorsi con salite lunghe e dure sono da evitare.

Marcia	Velocità massima in pianura durante il rodaggio - Km/ora				
	Ala Bianca Ala Rossa G.T.	Ala Rossa	Ala Azzurra	Ala Verde	Wisconsin
1 ^a	20	25	25	25	25
2 ^a	35	40	40	40	40
3 ^a	55	60	60	60	60
4 ^a	70	80	80	80	80

Dopo i primi 500 Km. controllare (e regolare se necessario) il giuoco delle punterie, l'apertura dei contatti del ruttore, la tensione della catena finale, stringere bene tutta la bulloneria verificando in particolare modo quella del fissaggio del cilindro, della testa e del motore al telaio. Cambiare tutto l'olio contenuto nel blocco motore e lavare accuratamente i filtri.

Dopo i primi 1500 Km. aumentare gradualmente la velocità di marcia tanto in piano che in salita facendo ogni tanto qualche mezzo chilometro a velocità un po' più sostenuta. Ma per 1500 Km. ancora evitare di chiedere al motore la sua potenza massima.

Ricordarsi che dal modo con cui è stato effettuato il rodaggio dipendono moltissimo la successiva durata del motore e l'elevatezza delle prestazioni della macchina.

N. B. - Le ns/ macchine sono diaframmate. Far togliere dal Concessionario il diaframma dopo 3000 Km.

MANUTENZIONE PERIODICA

Qui di seguito sono riassunte le diverse operazioni da eseguire secondo gli intervalli di tempo più opportuni. Maggiori dettagli su alcune di esse sono forniti nel capitolo delle pagine che seguono:

GIORNALMENTE

Verificare che la pressione dei pneumatici sia quella prescritta e cioè:

con una persona: ruota ant. atm. 1,4; ruota post. atm. 1,7;

con due persone: ruota ant. atm. 1,5; ruota post. atm. 2.

OGNI 500 Km.

Controllare e ripristinare, se necessario, il livello dell'olio del motore.

OGNI 2000 Km.

Controllare e regolare, se necessario, la tensione della catena. Lubrificare con qualche goccia di olio da motore gli snodi dei comandi dei freni, i tratti scoperti delle trasmissioni flessibili e tutte le altre articolazioni.

Pulire con uno straccio la catena e spennellarla con olio denso da motore asciugandola poi in modo che resti unta, ma che non spruzzi olio attorno.

Lubrificare con grasso, per mezzo di una siringa a pressione, il perno del forcellone oscillante (ingrassatore sul lato sinistro).

Cambiare l'olio del motore.

Controllare il serraggio di tutta la bulloneria.
Controllare la distanza degli elettrodi della candela.

MENSILMENTE

Aggiungere acqua distillata nella batteria (nei paesi caldi e nella stagione estiva più sovente, anche ogni due settimane).

OGNI 4000 Km.

Smontare, lavare e lubrificare la catena.
Verificare l'apertura dei contatti del rottore.
Mettere un po' di grasso sul feltro del rottore.

OGNI 12-15.000 Km. O ALLE REVISIONI

Distincrostare la camera di scoppio, smerigliare, se necessario, le valvole, pulire il tubo di scarico e il silenziatore (presso una ns/ Stazione di servizio).

Sostituire la candela con una nuova del tipo prescritto.

Smontare e pulire il carburatore.

Smontare, pulire e lubrificare i cuscinetti delle ruote e le sfere dello sterzo.

OPERAZIONI DIVERSE DI MANUTENZIONE E REGOLAZIONE

LUBBRIFICAZIONE DEL BLOCCO MOTORE

Gli organi interni del blocco motore, cioè il motore propriamente detto, trasmissione primaria, frizione e cambio di velocità sono lubrificati automaticamente dalla riserva di olio contenuta nel carter e messa in circolazione dalla pompa di mandata.

Il sistema non richiede da parte dell'utente altra cura che il mantenimento del livello dell'olio al valore prescritto e il periodico ricambio di tutto il lubrificante ogni 2000-2500 Km. Impiegare olio minerale di primaria marca, della viscosità S.A.E. 50 nella stagione calda e S.A.E. 30 nella stagione invernale. Noi consigliamo l'uso di olio SHELL X-100 SAE 50 e SHELL X-100 SAE 30.

Il tappo di rifornimento dell'olio si trova sul coperchio destro del carter motore ed è munito di astina per il controllo del livello. Il livello dell'olio deve essere sempre mantenuto in prossimità della tacca superiore dell'astina di controllo e non deve mai assolutamente scendere al di sotto di quella inferiore. Per controllare il livello tenere la macchina dritta sul cavalletto su un pavimento piano, svitare il tappo (con la chiave da 21 mm. in dotazione) asciugare l'astina con uno straccio o un pezzo di carta pulita, rimettere in sede il tappo senza avvitarlo ed estrarlo di nuovo.

Eccesso di olio può causare perdite e gocciolamenti, fumosità allo scarico, formazioni di incrostazioni nella camera di combustione, funzionamento difettoso della frizione. Deficienza di olio provoca riscaldamento anor-

male e possibili interruzioni della lubrificazione con gravissime conseguenze per l'integrità di tutti gli organi del blocco motore.

Il controllo del livello va fatto in media ogni 500 Km. e anche più spesso, se si nota che esso tende a dimi-

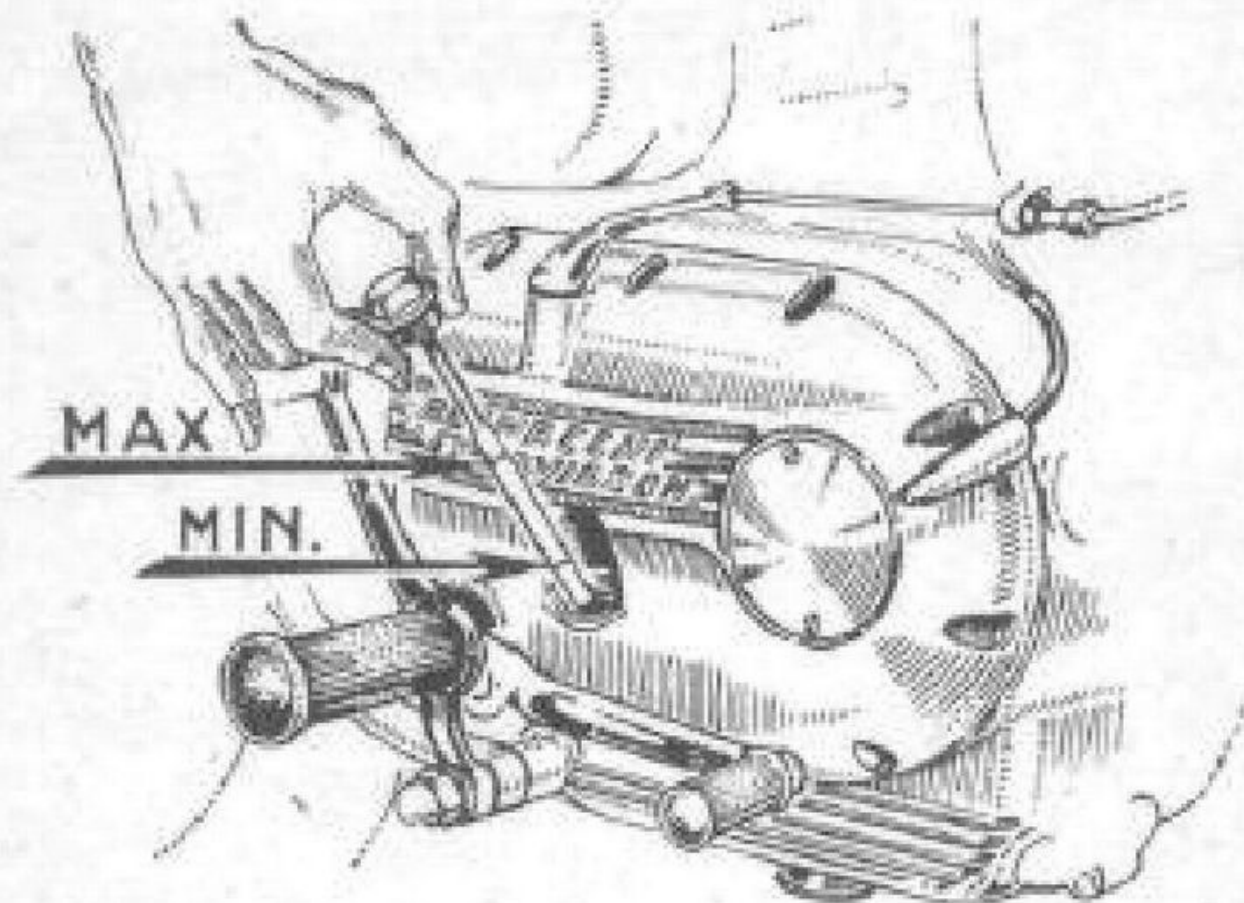


Fig. 5 — Tappo rifornimento olio con astina di controllo del livello.

nuire con una certa rapidità (in questo caso far esaminare il motore da una ns/ Stazione di servizio).

Il ricambio dell'olio va effettuato a motore caldo: il tappo di scarico si trova sul fondo della coppa nella parte inferiore del carter, dal lato destro. Svitandolo con la chiave da 27 mm. in dotazione, escono anche i due filtri che devono essere ben lavati con benzina o petrolio e quindi asciugati. I filtri devono essere rimontati con la bocca rivolta in basso; sul tubo di presa della

pompa dell'olio deve essere pure montata la molla che appoggia sul fondello del filtro esterno spingendolo in basso.

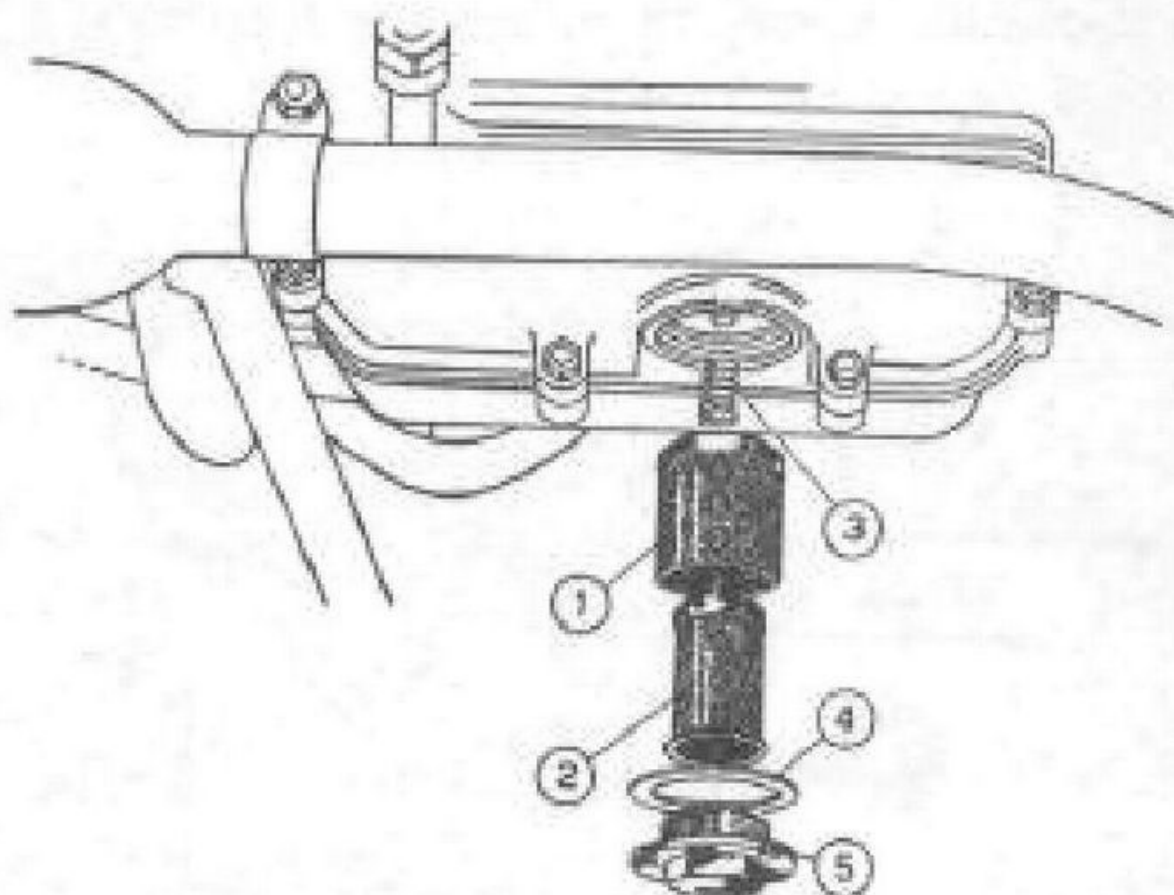


Fig. 8 — Filtro della pompa di mandata olio: 1) Filtro esterno - 2) Filtro interno - 3) Molla ritegno filtri - 4) Guarnizione del tappo - 5) Tappo scarico olio.

Nel rimontare i filtri, curare la pulizia delle sedi, della guarnizione e del tappo che andrà stretto a fondo senza però esagerare.

Su motori nuovi o revisionati, il cambio dell'olio va fatto una prima volta dopo i primi 500 Km. di percorso, allo scopo di eliminare i residui metallici, per la successiva buona conservazione del motore.

LUBRIFICAZIONE PARTI VARIE

Sospensione anteriore. — La forcella anteriore è lubrificata automaticamente dall'olio contenuto negli ammortizzatori idraulici incorporati nelle due gambe. Se non si notano perdite di olio o anomalie di funzionamento, non necessitano operazioni di manutenzione. In caso diverso è opportuno portare la macchina presso una ns/ Stazione di servizio autorizzata.

Si tenga presente comunque che ciascuna gamba della forcella deve contenere in condizioni normali cm^3 135 di olio speciale per forcelle telescopiche tipo Shell Camea 51 o equivalente.

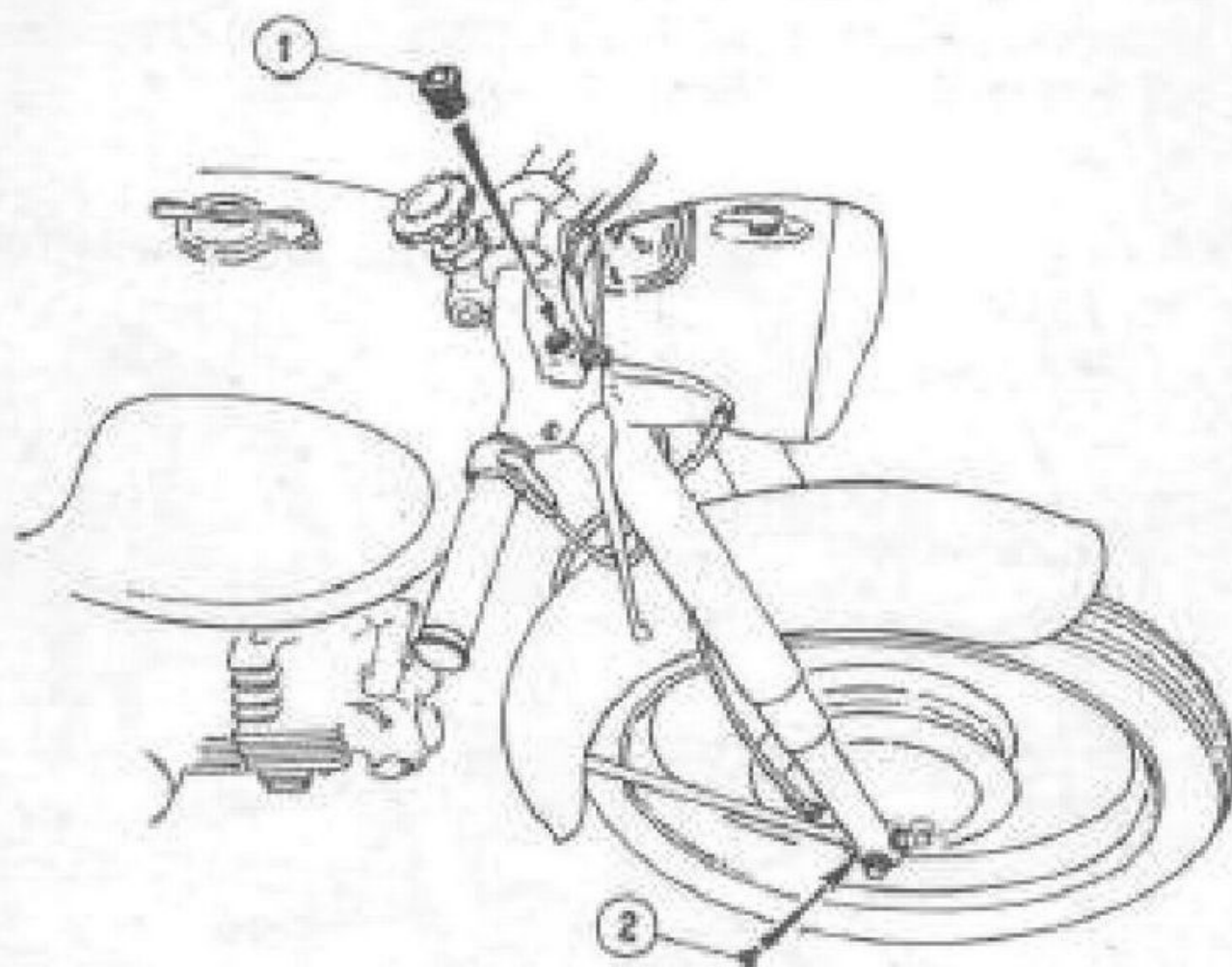


Fig. 7 — Ricambio dell'olio nelle due gambe della forcella telescopica: 1) Tappi esterni bloccaggio forcella - 2) Tappi inferiori scarico olio.

Per ripristinare il livello, svitare i tappi superiori di bloccaggio dei due tubi della forcella. Nella parte inferiore dei due tubi scorrevoli, in prossimità dei morsetti che bloccano il perno della ruota, si trovano altri due tappi a vite che verranno tolti per scaricare l'olio.

Riavvitare i due tappi inferiori e introdurre dall'alto cm³ 135 di olio tipo Shell Carnea 51 o equivalente, preferibilmente nuovo. Rimontare i due tappi superiori, assicurandosi che siano ben stretti.

Forcellone oscillante posteriore. — Il perno di oscillazione va lubrificato ogni 1000 Km. con grasso di media consistenza (SHELL RETINAX CD) da introdurre con siringa a pressione nell'ingrassatore a sfera che si trova sul lato sinistro in testa al perno stesso.

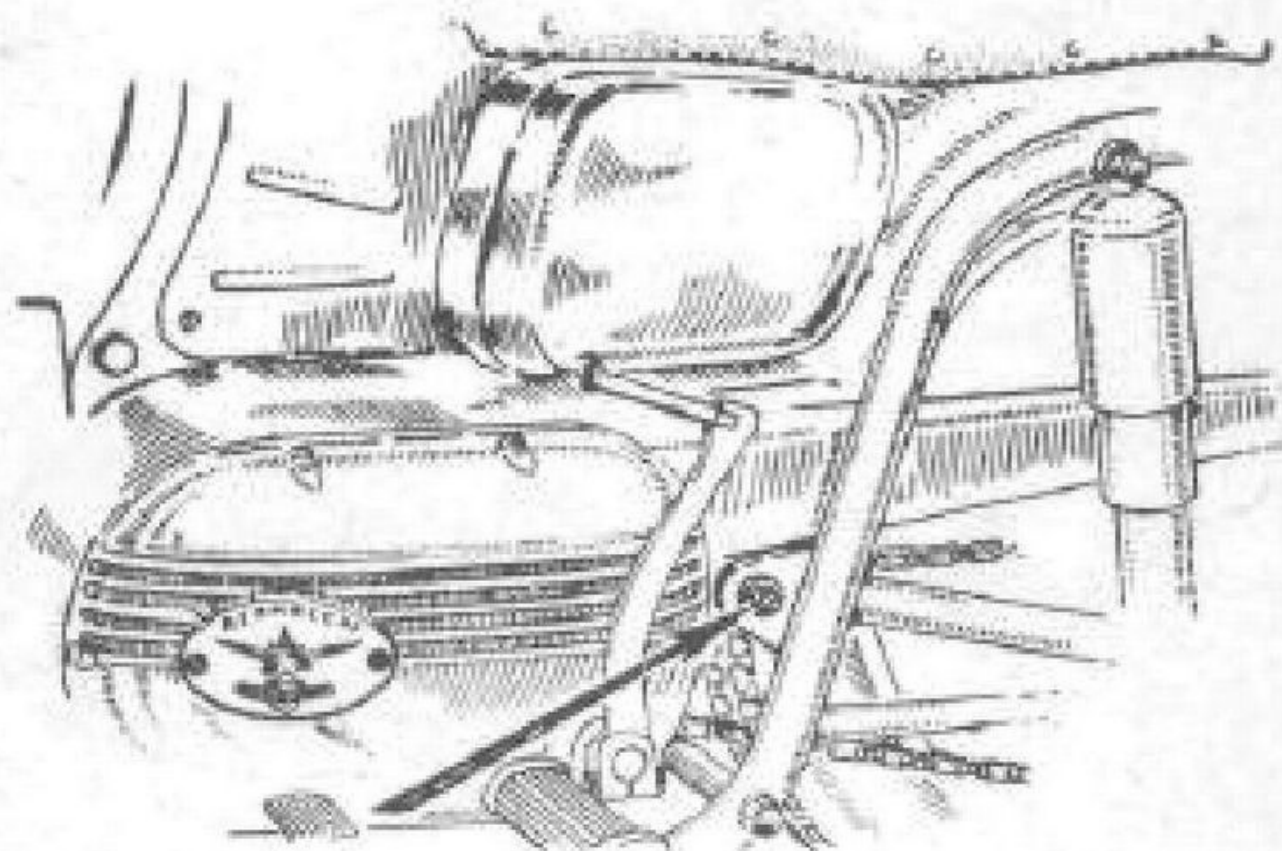


Fig. 8 — Ingrassatore del perno del forcellone oscillante posteriore.

Ammortizzatori posteriori. — Gli ammortizzatori durante il normale lavoro non richiedono nessuna manutenzione. Se si verificassero perdite di olio o anomalie di funzionamento, si consiglia vivamente di non manometterli: sarà indispensabile rivolgersi a una ns/ Stazione di servizio autorizzata.

In ogni ammortizzatore è contenuta gr. 59 di olio speciale tipo Shell Camea 51 o equivalente.

Cuscinetti ruote - Sfere sterzo. — In occasione della revisione del veicolo oppure ogni 12-15.000 Km. smontare i mozzi e lo sterzo, pulire il tutto accuratamente, riempiendo i cuscinetti e le sedi delle sfere sempre con grasso SHELL RETINAX CD. In tale occasione ingrassare, ma con molta parsimonia, anche le camme di comando dei freni.

Catena. — I rulli non dovrebbero mai avere l'aspetto secco e brillante: lubrificarla spesso ma con molta parsimonia con olio denso da motori dopo averla pulita esternamente con uno straccio. Non lavarla mai con benzina o nafta senza toglierla dalla macchina, perchè così si asporta dall'interno delle maglie quel poco di lubrificante che, con i mezzi normali, non si può più rinnovare. Chi abbia la comodità di farlo o di farlo fare può ogni tanto (3-4000 Km.) smontare la catena, lavarla con benzina lasciandola del tempo a bagno, farla bene asciugare e quindi immergerla in un recipiente di sego fuso. Il sego penetra così nell'interno delle articolazioni e si conserva per parecchio tempo, prolungando la vita della catena.

Trasmissioni flessibili e articolazioni diverse. — Ogni 1000 Km. è opportuno pulire con uno straccio le parti terminali dei cavetti flessibili che rimangono scoperte e

gli snodi del comando del freno posteriore, unguendo poi con qualche goccia di olio da motori, azionando i comandi perchè il lubrificante penetri bene.

REGOLAZIONE DEI FRENI

I freni richiedono di essere regolati in modo che il comando abbia sempre un piccolissimo giuoco. Tanto la leva a mano che il pedale del freno posteriore de-

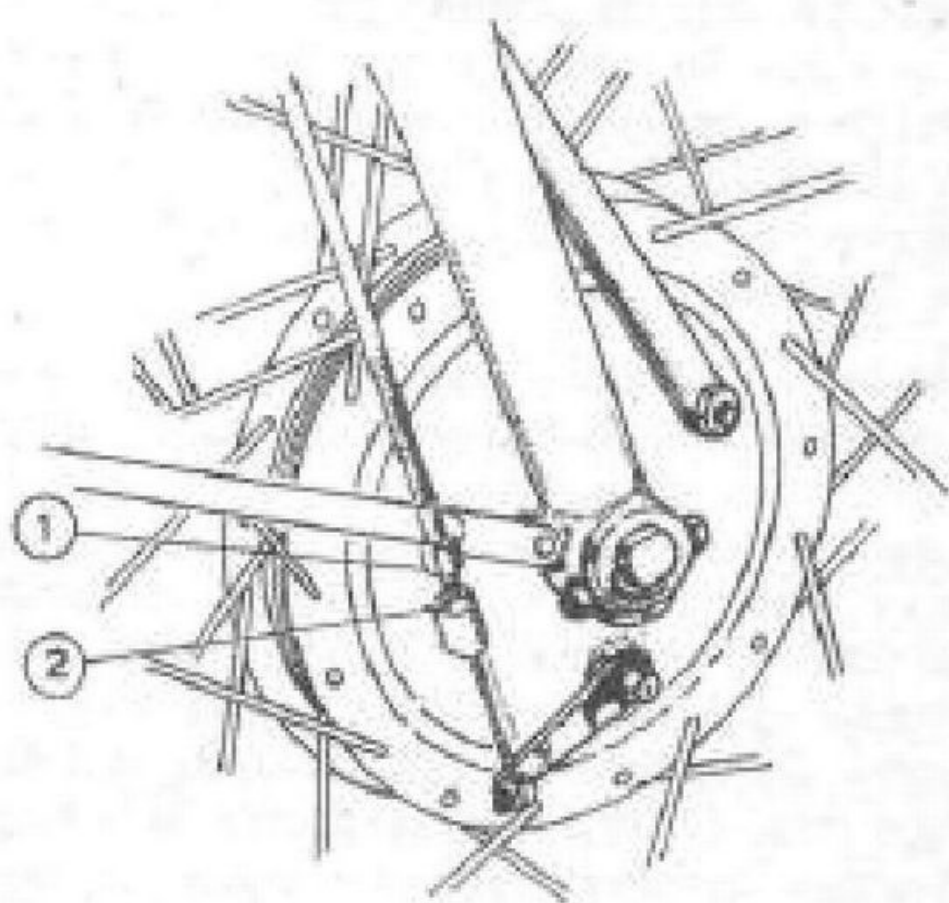


Fig. 9 — Regolazione del freno anteriore: 1) Tenditore - 2) Contradado.

vono entrare in azione prontamente: è necessario però assicurarsi, quando la macchina è sul cavalletto, che le ruote girino liberamente a regolazione avvenuta e che non si sentano strisciamenti all'interno dei tamburi.

Quando i tenditori sono giunti a fine corsa è segno che le guarnizioni dei freni sono logore e che le stesse vanno cambiate.

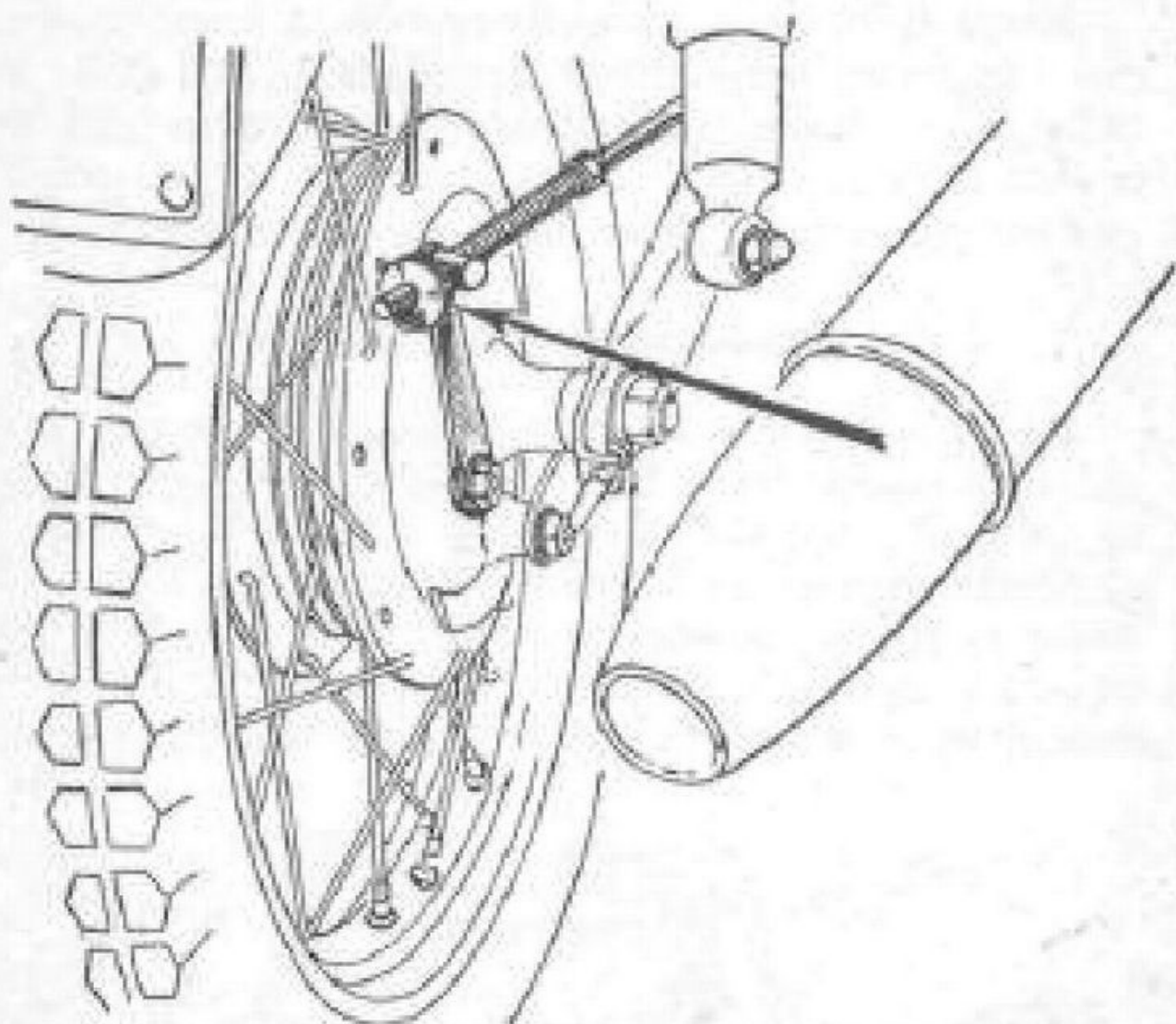


Fig. 10 — Bottone di regolazione del freno posteriore.

REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DELLA CATENA

La regolazione della tensione della catena va effettuata a macchina nuova dopo i primi 500 Km. di percorso e, in seguito, ogni qualvolta si noti un certo allungamento. Per regolare la tensione, è opportuno mettere la ruota motrice a terra e far sedere in sella due persone. A regolazione avvenuta, sollevando poi la mac-

china sul cavalletto, si vedrà la catena allentarsi un poco; ciò è necessario perchè le oscillazioni del forcello non provochino nella catena stessa eccessi di tensione che ne compromettano la buona conservazione.

Prima di bloccare definitivamente la ruota osservare che questa sia bene allineata sulla mezzeria della macchina. Controllare infine che la regolazione del freno posteriore non abbia subito variazioni apprezzabili in seguito allo spostamento della ruota motrice.

REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE

La frizione non richiede altra regolazione che quella, del resto molto rara, della tensione della trasmissione di comando, attuabile mediante il tenditore di ancoraggio della guaina sul telaio o sul manubrio. Tale regolazione si rende necessaria infatti solamente quando il giuoco è divenuto eccessivo per effetto dell'usura degli organi di comando in seguito a servizio molto prolun-

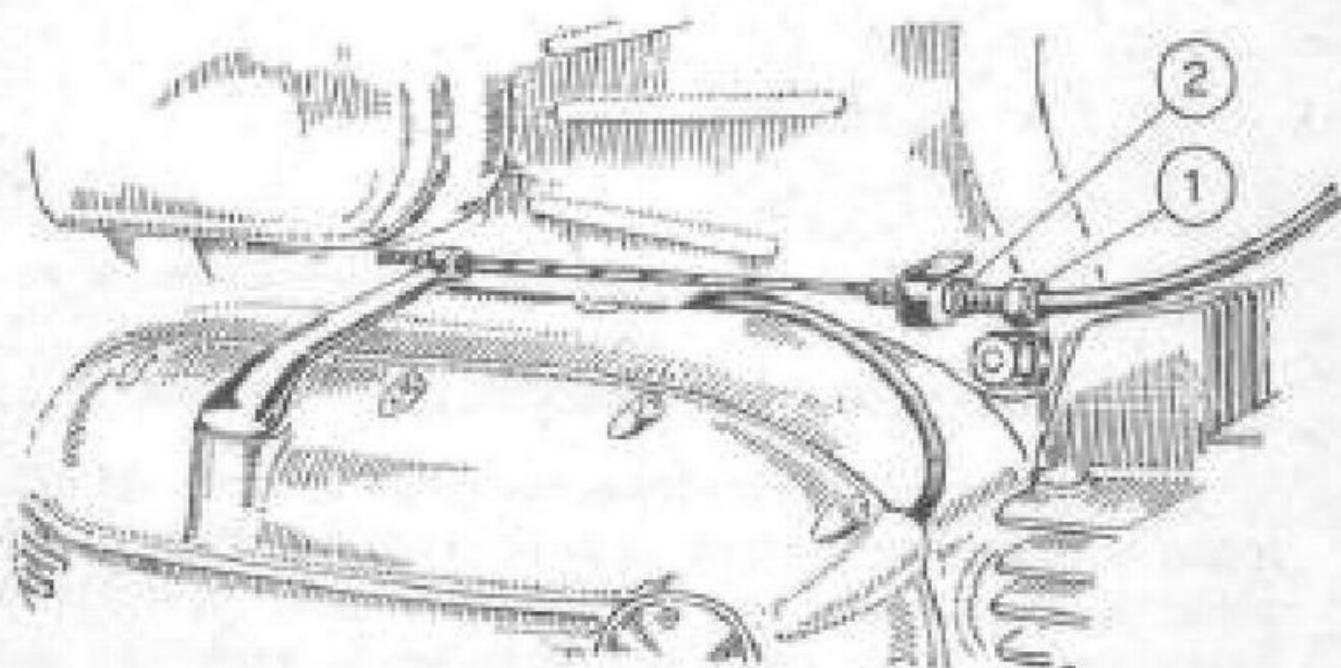


Fig. 11 — Regolazione comando frizione: 1) Tenditore della trasmissione flessibile - 2) Controcedo.

gato. Nel fare questa operazione, ricordarsi di lasciare sempre un po' di corsa a vuoto della leva, in modo tale da essere sicuri che tra la frizione e il relativo comando esista sempre un piccolo giuoco, che in ogni caso deve essere nettamente sensibile.

PULIZIA E REGOLAZIONE DEL CARBURATORE

Salvo che ciò venga richiesto più di frequente, il carburatore va smontato e pulito una volta all'anno per togliere i residui solidi lasciati nel suo interno dalla polvere e dalla benzina. Per effettuare comodamente lo smontaggio del carburatore è necessario che questo venga rimosso dal motore.

Per prima cosa conviene allentare e distaccare il raccordo del tubo di arrivo della benzina, all'interno del quale si trova un piccolo filtro a forma di anello. Svitare ora la ghiera superiore del carburatore e sfilare la valvola del gas assieme al tegolo dello starter; valvola e tegolo rimarranno attaccati al telaio per il cavetto comando gas. Allentare la vite che stringe il collare di attacco del carburatore al condotto di aspirazione e staccare il carburatore stesso dal motore.

Svitare il dado che fissa la vaschetta e togliere da quest'ultima il coperchio e il galleggiante; svitare il getto principale e il getto del minimo. Lavare il tutto con benzina pulita e soffiare nei canaletti di passaggio con aria compressa; evitare l'uso di aghi e di fili di acciaio per la pulizia dei getti e degli altri orifizi, allo scopo di non alterarne la taratura.

Si può fare a meno di toccare le viti di regolazione e cioè la vite di arresto della valvola del gas e la vite di ingresso dell'aria del minimo per evitare di rifare la regolazione a pulizia ultimata. Se si volesse togliere que

ste viti, è anche opportuno servirsi di un riferimento per rimetterle poi nella stessa posizione. Se fosse necessario svitare la vite di regolazione dell'aria per pulire meglio il condotto del minimo, è opportuno avvitare

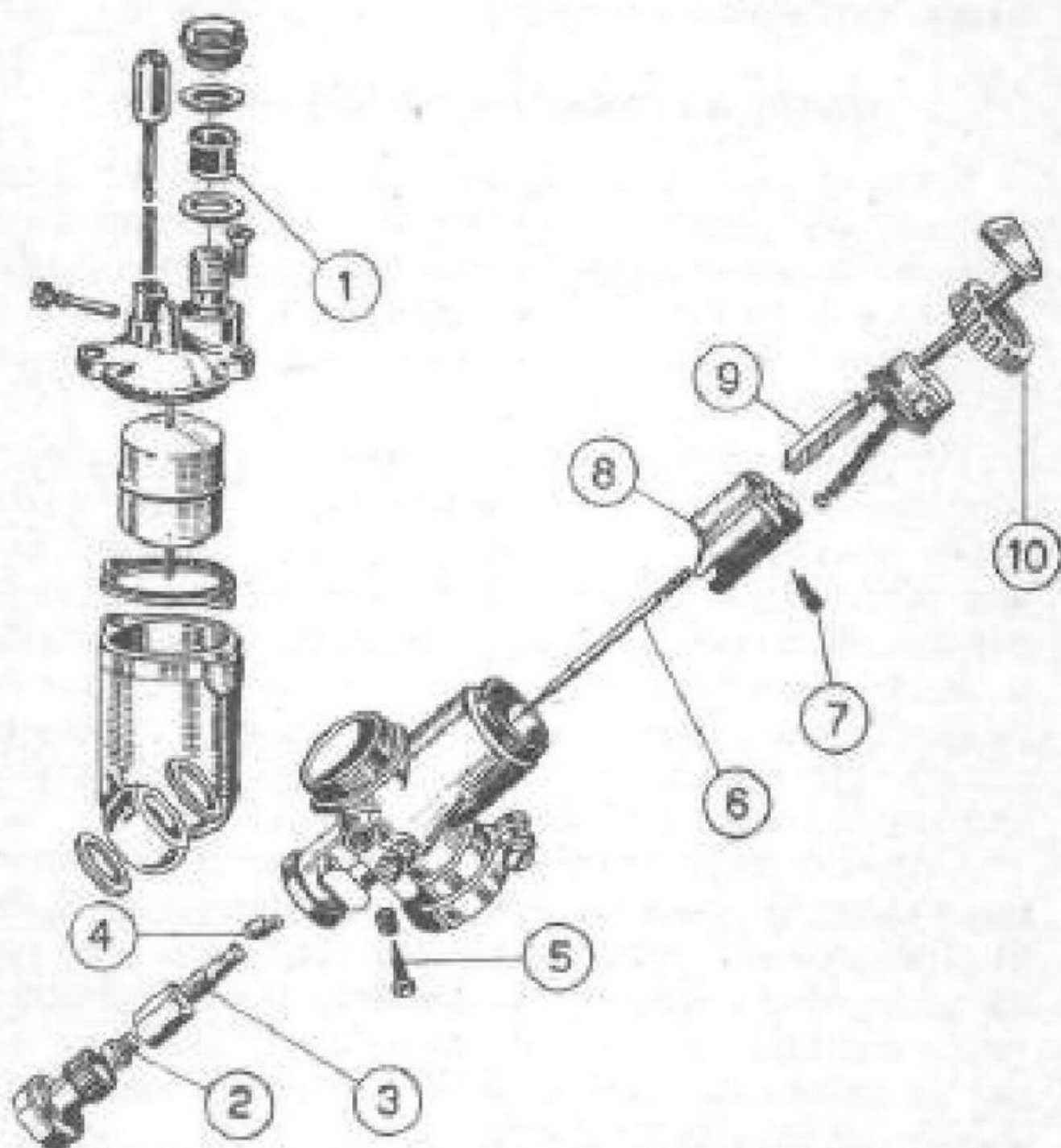


Fig. 12 — Carburatore smontato per la pulizia: 1) Filtro del carburatore - 2) Getto principale (o del massimo) - 3) Polverizzatore partagetto - 4) Getto del minimo - 5) Vite regolazione aria minima - 6) Spillo conico - 7) Molletta fissaggio spillo conico - 8) Valvola del gas - 9) Tergo dello starter - 10) Ghiera di chiusura.

prima a fondo la vite stessa contando i giri e le frazioni di giro. Per la vite di fine corsa della valvola del gas è invece possibile di servirsi come riferimento della posizione del controdado.

Dopo aver rimontato il carburatore, fare bene attenzione che la vaschetta del galleggiante risulti ben verticale, quando la macchina ha le ruote a terra e il guidatore seduto in sella.

La regolazione del carburatore richiede ben raramente modifiche e di massima non deve essere variata rispetto a quella originale, salvo che non lo richiedano particolari condizioni di quota o di temperatura.

Se la marcia del motore al minimo è un po' irregolare e piuttosto veloce (galoppante, come si dice in gergo), la miscela è ricca: allentare allora gradualmente la vite dell'aria. Se ciò facendo la marcia diviene regolare ma troppo celere, svitare un poco la vite di arresto della valvola del gas per chiudere leggermente questa ultima. Se invece la marcia al minimo è stentata, accompagnata da qualche starnuto e il motore tende a fermarsi quando si apre il gas, la miscela del minimo è magra e occorre chiudere la vite dell'aria, regolando successivamente quella della valvola del gas, se necessario.

In montagna, oltre i 1500 metri di quota, o in luoghi molto caldi la carburazione può divenire troppo grassa (motore che diventa pigro e tende a scaldare, minimo galoppante, fumo nero allo scarico, candela con isolante interno scuro ed elettrodi affumicati). Si può allora ridurre di qualche unità la misura del getto del massimo e abbassare di una o due tacche lo spillo conico della valvola del gas. Fare attenzione a non cadere nell'eccesso opposto.

Temperatura dell'aria molto bassa o pressione atmo-

sferica molto elevata possono invece rendere la miscela troppo magra. Se si nota qualche ritorno di fiamma e qualche starnuto di carburatore, se il motore è pigro in ripresa, pur avendo l'avvertenza di aprire gradualmente il gas, occorre alzare lo spillo della valvola del gas di una o due tacche. Se gli stessi fatti avvengono a tutta apertura di gas, occorre aumentare di alcune unità il getto del massimo.

REGOLAZIONE GIUOCO COMANDO VALVOLE

Il giuoco esistente tra i gambi delle valvole ed i pattini dei relativi bilancieri deve essere, a motore freddo, di mm. 0,08 per l'aspirazione e mm. 0,12 per lo scarico.

Detto giuoco va controllato (ed eventualmente ripristinato) una prima volta dopo 500 Km. di percorso, a motore nuovo o revisionato e una seconda volta a rodaggio ultimato: in seguito verrà controllato qualora si notasse una certa rumorosità della distribuzione o si rilevasse qualche anomalia di funzionamento del motore imputabile alla distribuzione medesima.

Un giuoco eccessivo è causa di rumorosità e di usura precoce degli organi della distribuzione; un giuoco troppo piccolo o inesistente può provocare l'imperfetta chiusura di una delle valvole, con conseguente perdita di compressione e possibile bruciatura della valvola stessa.

Per controllare il giuoco, quando il motore sia freddo, smontare i due coperchi delle valvole, il coperchietto centrale sopra le aste, la candela. Portare lo stantuffo al p. m. s. in fase di scoppio (valvole chiuse) e inserire fra gli steli delle valvole e i pattini dei bilancieri lo spessore prescritto di mm. 0,08 per l'aspirazione e mm. 0,12 per lo scarico che dovrà passare a dolce sfregamento.

Per regolare il giuoco, trattenere con un cacciavite la

viti dei puntalini nei quali appoggiano le aste e allentare con la chiave ad anello in dotazione i relativi controdadi; avvitare o svitare i puntalini della frazione di giro che occorre e stringere bene i controdadi, ma senza esagerare. Controllare nuovamente il giuoco e rimontare i coperchi, curando di non guastare le guarnizioni e stringendo bene le viti.

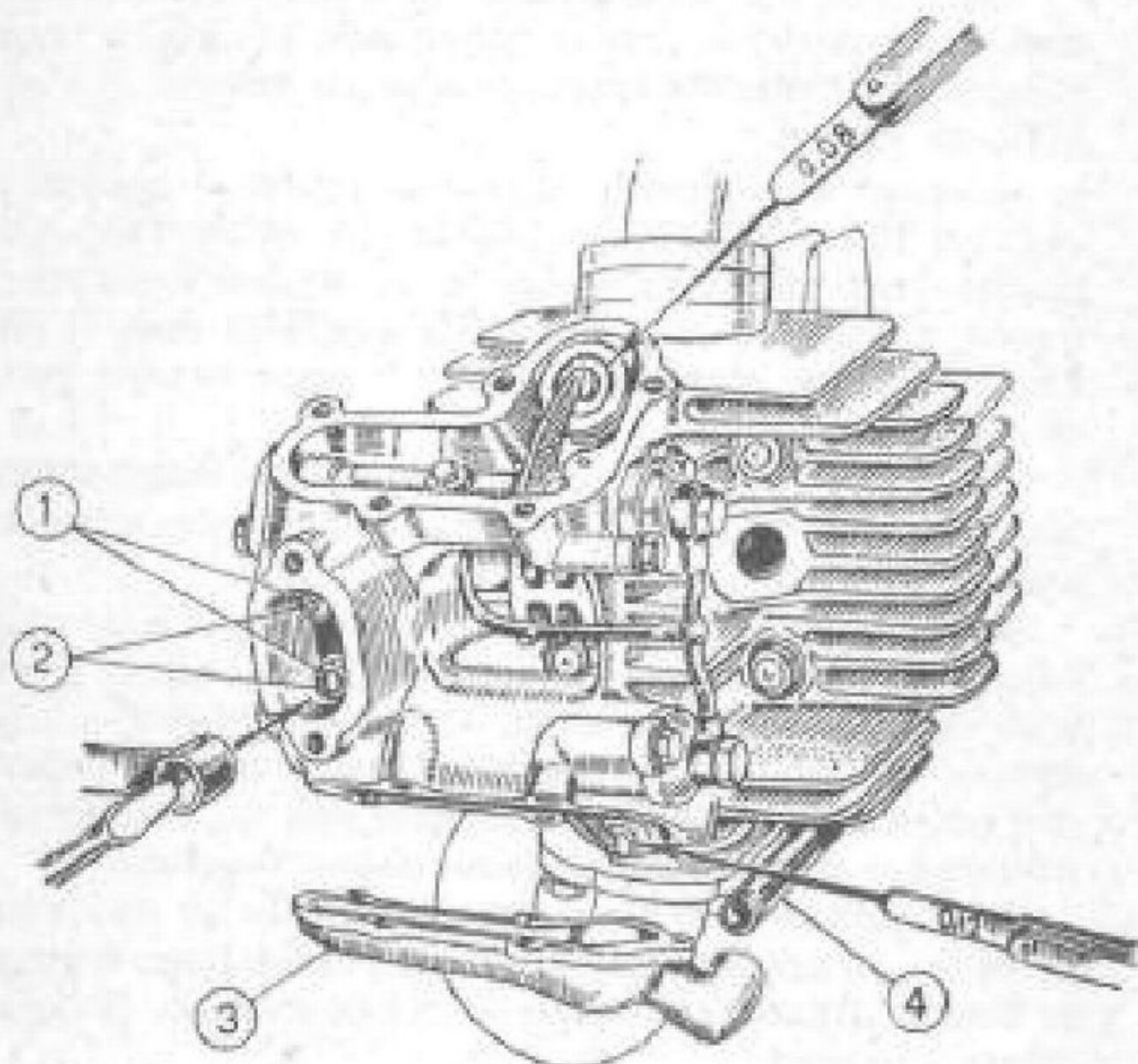


Fig. 13 — Regolazione giuoco comando valvole: 1) Viti di regolazione - 2) Controdadi - 3) Coperchio valvola scarico con raccogliatore olio - 4) Tubo ricupero olio dal bilancieri.

CANDELA

Si raccomanda di usare esclusivamente candele del tipo prescritto o quanto meno del grado termico e del tipo equivalente a quelle indicate a pag. 6 (lunghezza del filetto mm. 18, distanza degli elettrodi di mm. 0,5).

Tipi diversi non appropriati possono provocare gravi anomalie di funzionamento del motore.

Ogni 2000 Km controllare che la distanza degli elettrodi non ecceda di 1/10 di mm quella prescritta; se necessario ripristinarla agendo esclusivamente sull'elettrodo di massa.

Quando gli elettrodi appaiono logori o quando si nota qualche altro difetto, sostituire la candela con altra nuova dello stesso tipo. Anche se apparentemente in buone condizioni, la candela va sostituita dopo 15.000 Km. di servizio, perchè l'isolante a poco a poco perde le sue caratteristiche.

L'esame della candela fornisce anche sicure indicazioni sul titolo della carburazione e sulle condizioni del motore.

Se tutto è in ordine, la testa dell'isolante che circonda l'elettrodo centrale deve essere di color nocciola chiaro e di aspetto pulito; se essa invece è nerastra e fuliginosa, significa che la miscela è troppo grassa; la testa dell'isolante va pulita tutta intorno con un raschietto o sabbia e il carburatore deve essere regolato.

Se l'isolante è molto chiaro e coperto da uno strato perlaceo, la carburazione è magra perchè l'ago è troppo in basso, il getto principale è troppo piccolo, il carburatore è sporco.

Se l'isolante e l'interno della candela presentano incrostazioni nere e untuose, significa che le fasce elastiche dello stantuffo non fanno buona tenuta e lasciano

passare olio in testa. Occorre cambiare le fasce elastiche perchè usurate e, con ogni probabilità, far alesare anche leggermente il cilindro e montare uno stantuffo maggiorato.

RUTTORE DI ACCENSIONE

Il ruttore è calettato all'estremità libera dell'albero a camme, sul lato destro del motore e si trova in un vano chiuso da un coperchietto fermato da due viti.

Dopo i primi 500 Km. di percorso durante il rodaggio e in seguito ogni 4000 Km. circa, osservare che i contatti abbiano conservato la distanza prescritta di mm. 0,45 a tutta apertura e regolarli, se necessario, allentando la vite di bloccaggio del contatto fisso e spostando quest'ultimo con l'aiuto di un cacciavite inserito nelle apposite tacche.

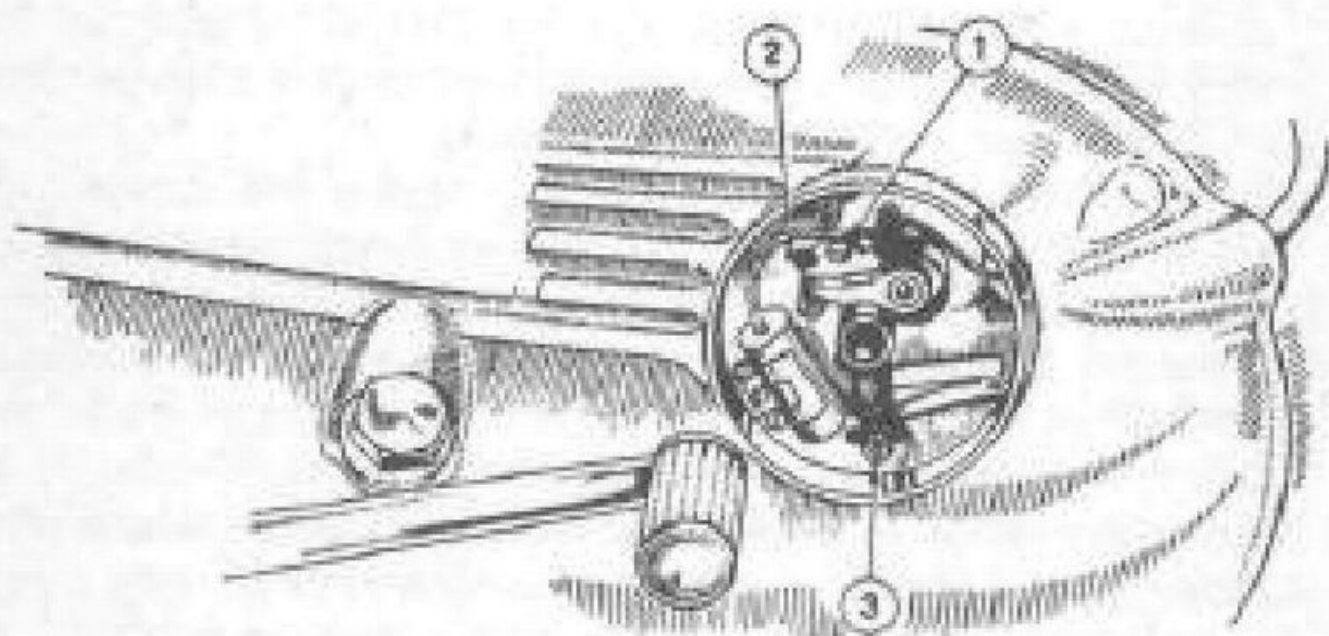


Fig. 14 — Regolazione contatti ruttore: 1) Vite bloccaggio contatto fisso - 2) Tacche per appoggio cacciavite - 3) Viti a colannello fissaggio piastra ruttore e coperchio esterna.

Pure ogni 4000 Km. pulire i contatti con uno straccio imbevuto di benzina o meglio ancora di alcool da ardere. Se i contatti fossero leggermente ossidati o corrosi, è necessario spianarli con una delle apposite lime, prima di lavarli. Non usare tela o carta a smeriglio, le quali possono lasciare dei residui che compromettono il funzionamento del ruttore.

Se si toglie il ruttore dalla sua sede, segnare con una matita e con due colpi di bulino la sua posizione per ritrovarla subito all'atto del rimontaggio. Si consiglia di non modificare assolutamente la messa in fase della accensione.

BATTERIA

La batteria è del tipo a liquido trattenuto e viene fornita scarica. Per la messa in servizio, attenersi alle istruzioni allegate alla batteria stessa.

La batteria viene costantemente tenuta in carica dalla dinamo, anche a luci accese e quando il motore gira a regime di utilizzazione ridotto. Non dovrebbe perciò mai richiedere di essere ricaricata, salvo che in caso di prolungata inattività del veicolo.

Almeno una volta al mese o anche più spesso nei paesi caldi o quando la macchina è usata molto intensamente, occorre togliere la batteria dal suo supporto liberandola dalla fascia in acciaio che la trattiene nella cassetta sul fianco destro. Svitare i tre tappi degli elementi e aggiungere acqua distillata in modo che l'orlo superiore delle piastre risulti completamente sommerso. Rivvitare i tappi, ricollocare la batteria al suo posto dopo averla asciugata, riattaccare i cavi ai morsetti, rimettere il coperchio e fissarla opportunamente nell'apposita cassetta.

Se è necessario, pulire bene i morsetti della batteria

e i capocorda dei cavetti, ingrassandoli con vaselina dopo che sono stati chiusi.

Se la macchina rimane ferma per del tempo, ricaricare la batteria una volta al mese.

DINAMO

Ogni 4-5000 Km. va ispezionata, togliendo il coperchio destro del carter motore. Pulire il collettore con uno straccetto bagnato di benzina, osservare che il collettore stesso non sia rigato, che le spazzole non siano logore e lavorino bene, scartendo nelle loro guide.

Se si notasse che il collettore è rigato e che deve essere fornito, occorre smontare la dinamo. L'indotto è fissato all'albero motore con una vite al centro; dopo tolta la vite, va sfilato con l'apposito estrattore. La carcassa che va tolta per prima è fissata al carter motore con due viti.

Nel collegare i conduttori ai masetti curare che i capicorda rimangano distaccati dalla massa.

Prendere occasione di eventuali revisioni del motore per far revisionare anche la dinamo da uno specialista.

CONTROLLO DELL'IMPIANTO ELETTRICO

La mancata accensione della lampada di spia, a chiave inserita, con levetta interruttore di emergenza in posiz. BATT (batteria) e a motore fermo, denota che la batteria è scarica. Se la scarica si è verificata per una causa accidentale (accensione non tolta o fari lasciati accesi a macchina ferma, corto circuito già riparato ecc.) e la batteria non si è guastata, questa dovrà semplicemente essere ricaricata.

Per verificare in modo sbrigativo se la dinamo funziona regolarmente, avviare il motore e portare poi la levetta dell'interruttore di emergenza (incorporato nel fanale anteriore) nella posizione di DIN (dinamo) il motore deve rimanere in marcia a regime ridotto e le lampade si devono accendere regolarmente. Per controllare meglio l'efficienza dell'impianto si facciano le seguenti verifiche: staccare il cavo che parte dal morsetto positivo della batteria e inserire tra cavo e morsetto un amperometro a c. c. con zero centrale. Con motore in moto anche a regime ridotto si devono avere da 2 a 3 A. di carica a luci spente. Con fano acceso si potrà avere carica o scarica di intensità non superiore a 0,5 A. a seconda dello stato di carica della batteria che influisce sull'azione del regolatore.

Nel caso in cui la batteria risultasse scarica, portare la levetta dell'interruttore di emergenza nella posiz. DIN (dinamo) e partire a spinta. Usare però solo in caso di assoluta necessità e dopo l'avviamento, riportare la levetta nella posizione di BATT (batteria).

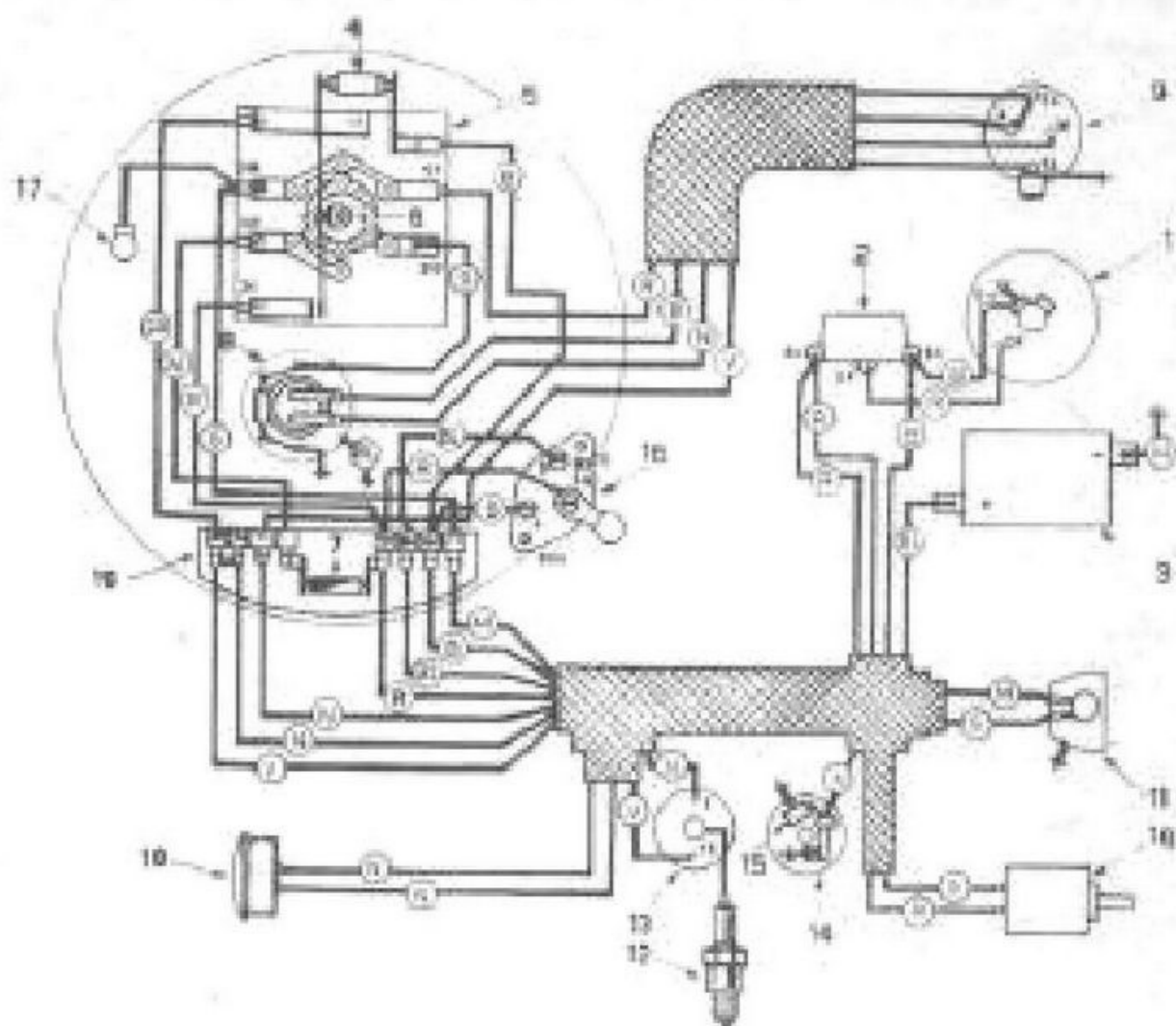
N.B. - Fare attenzione di non viaggiare con la levetta in posizione DIN e con la luce di città accesa poiché la durata della lampadina verrebbe ad essere compromessa:

Per controllare la taratura del regolatore si inserisce tra il cavo positivo che va alla batteria (sempre staccato da questa) e la massa del veicolo un voltmetro a c. c.: la tensione regolata col motore a qualunque regime, salvo che al minimo, deve risultare $7 \div 7,5$ V, a luci spente.

Se si incontrassero difetti di funzionamento del regolatore, come pure altri possibili inconvenienti all'impianto elettrico, rivolgersi ai Concessionari AERMACCHI

HARLEY-DAVIDSON o al Servizio Assistenza Marelli o Bosch.

In caso di smontaggio o di revisioni, controllare che i diversi morsetti di attacco ai cavi dell'impianto elettrico siano ben stretti. Un collegamento allentato può provocare disturbi di difficile localizzazione.



COLORAZIONE DEI CAVI

(N) NERO	(BL) BLEU	(V) VERDE	(R) ROSSO	(B) BIANCO	(GR) GRIGIO	(M) MARRONE	(G) GIALLO
----------	-----------	-----------	-----------	------------	-------------	-------------	------------

Fig. 15 — Schema impianto elettrico.

1) Dinamo - 2) Regolatore - 3) Batteria 6V-9 + 12 Ah - 4) Lampada spia 6V-1,5 W - 5) Commutatore luce e accensione - 6) Interruttore alla chiave del commutatore - 7) Fusibile - 8) Portalamпада del faretto con lampada Bilux 6V-25/25 W e lampada 6V-3 W - 9) Deviatore sul manubrio con pulsante avvisatore acustico - 10) Avvisatore acustico - 11) Fanale per illuminazione targa e segnale di arresto con lampada bilux 6V-3/15 W - 12) Candela - 13) Bobina A. T. - 14) Ruttore - 15) Condensatore - 16) Interruttore di emergenza - 17) Lampada per illuminazione tachimetro - 18) Interruttore per segnale di arresto - 19) Morsettiera nella calotta fanale anteriore.

EVENTUALI INCONVENIENTI E RELATIVI RIMEDI

IL MOTORE NON SI AVVIA O SI FERMA:

ciò può dipendere da:

a) **CARBURAZIONE IRREGOLARE DOVUTA A:**

- 1) **Scarsità o mancanza di benzina:** rifornire il serbatoio.
- 2) **Rubinetto rimasto inavvertitamente chiuso:** aprirlo.
- 3) **Getti del carburatore sporchi:** pulirli.
- 4) **Tubazione della benzina otturata:** pulirla.
Foro del tappo del serbatoio otturato: pulirlo.
- 5) **Carburatore ingolfato:** chiudere la benzina, mettere lo starter in posizione di avviamento; spalancare il gas, far girare rapidamente il motore fino a che questo non dia qualche scoppio. Rimettere lo starter in posizione di marcia. (Vedi nota).
- 6) **Infiltrazioni di aria** attraverso il condotto di aspirazione: stringere bene l'attacco del carburatore; cambiare la guarnizione sotto la flangia se è guasta.
- 7) **Gioco insufficiente alle punterie:** verificare e regolare.

Nota. - Quando occorre pulire i getti del carburatore o il tubo della benzina, aprire anche la vaschetta del galleggiante e togliere la sporcizia che si troverà sul fondo; soffiare nei canaletti interni con la pompa dei pneumatici. L'ingolfamento del carburatore da

più facilmente disturbo nella stagione calda e può essere dovuto a eccessivo uso dell'aggitatore o a cattivo funzionamento del galleggiante. Se dopo aver fatto girare un po' il motore con la benzina chiusa non si sente qualche colpo, svitare la candela e asciugarla bene perchè sicuramente bagnata.

b) ACCENSIONE MANCANTE DOVUTA A:

- 8) **Candela sporca o bagnata:** smontarla, pulirla e asciugarla.
- 9) **Elettrodi della candela troppo distanti:** riportarli alla giusta misura di mm. 0,5-0,6. Se gli stessi appaiono molto corrosi, cambiare la candela.
- 10) **Porcellana della candela guasta:** sostituire la candela.
- 11) **Cavo della candela che scarica a massa:** cavi dell'impianto accensione guasti, connessioni allentate; fasciare provvisoriamente con nastro isolante, stringere i collegamenti a seconda del caso.
- 12) **Contatti del rottore sregolati:** ripristinare il giuoco a mm. 0,45.
- 13) **Contatti del rottore, condensatore o bobina di alta tensione in cattivo stato:** far verificare da un elettrauto.
- 14) **Batteria scarica, valvola fusibile bruciata:** far verificare da un elettrauto, ricaricare, sostituire la valvola.

Nota - La candela può bagnarsi di benzina se il carburatore è ingolfato o se manca l'accensione, può sporcarsi di olio durante una lunga discesa. Deve essere del tipo indicato: se troppo calda dà luogo a scoppi del carburatore e a perdita di colpi quando

il motore è sotto sforzo, se troppo fredda si sporca con facilità.

Si consiglia l'utente di portare con sé sempre una candela sicuramente efficiente, ben protetta dagli urti, da usare in caso di dubbio sul funzionamento dell'apparecchiatura di accensione.

IL MOTORE PARTE MA SI FERMA SUBITO

- 15) Ciò accade generalmente d'inverno: richiamare benzina e far girare un po' il motore al minimo con lo starter in posizione di avviamento.

IL MOTORE PARTE SOLO COL GAS MOLTO APERTO

- 16) **Getto o canali del minimo ostruiti:** pulirli.

IL MOTORE SI FERMA QUANDO SI APRE IL GAS

- 17) **Motore ancora freddo:** lasciarlo scaldare.
- 18) **Getto principale del carburatore sporco:** pulirlo.
- 19) **Benzina che arriva male al carburatore:** pulire tubo, rubinetto e filtro (vedere anche punti 1-3-4).

IL MOTORE DA' POCA POTENZA

- 20) **Miscela povera** (vedere punti 1-3-4).
- 21) **Miscela ricca:** carburatore mal regolato, galleggian-
te che non tiene il livello: regolare, far riparare a
seconda del caso.
- 22) **Candela sporca internamente, non adatta, con elet-
trodi corrosi o a distanza irregolare:** far sabbigare,
regolare gli elettrodi o cambiare la candela a se-
conda del caso.

- 23) **Candela allentata:** stringerla bene.
- 24) **Ruttore o condensatore in disordine:** far controllare.
- 25) **Molle valvole indebolite o rotte:** cambiare.

STARNUTI AL CARBURATORE

- 26) **Miscela povera:** vedere punti 1-3-4.

RITORNI DI FIAMMA E SCOPPI AL CARBURATORE

- 27) **Autoaccensione o detonazione** provocate da surriscaldamento della candela che si è allentata (stringerla), o che è di tipo inadatto o deteriorata (cambiarla). Preaccensione e detonazioni possono essere pure originate dall'impiego di benzina scadente (usare supercarburante per i tipi Ala Rossa, Ala Verde e Wisconsin) o da eccesso di incrostazioni nella camera di scoppio: smontare la testa e disincretarla. Possono infine dipendere da infiltrazioni di aria nel tubo di scarico: stringere la flangia e l'attacco della marmitta.

Per conservare le moto Aermacchi Harley-Davidson in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, rivolgersi per le riparazioni solo ai concessionari ed alle officine autorizzate. Nelle riparazioni impiegare solo parti di ricambio originali della

• AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON •

L'utente è vivamente consigliato nel suo stesso interesse di leggere attentamente, almeno una volta, questo opuscolo e di seguire sempre con cura le norme in esso contenute

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

VARESE (SCHEIANTO)

Uffici pubblicazioni - Stamp. Aermacchi Harley-Davidson - 6 ed. - 1000 - Luglio '64

Ind. Graf. A. Nicola & C. - Varese - Via Sport Della Chiesa, 7 - Tel. 21-387