



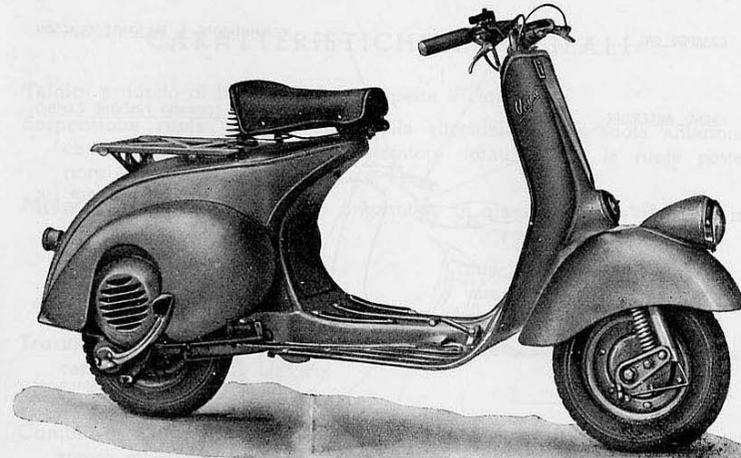
Vespa
125 c.c.

USO E MANUTENZIONE



Vespa
125 c.c.

USO E MANUTENZIONE



CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Telaio: a guscio di lamiera, a forma aperta e carenata.

Sospensione ruote: elastica, con molla elicoidale per la ruota anteriore, con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico per la ruota posteriore e per il motore.

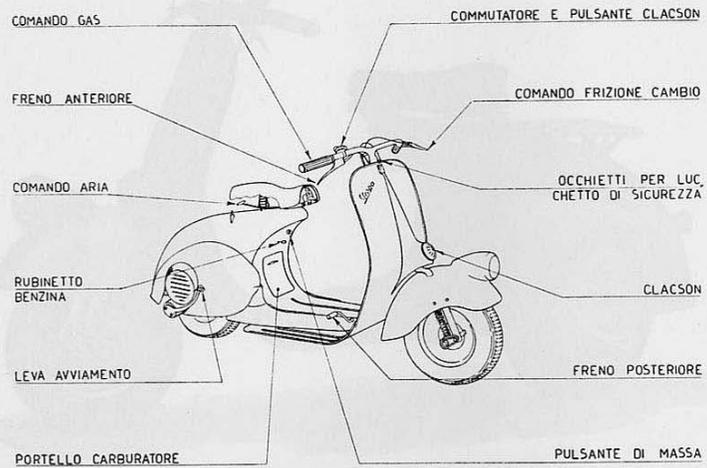
Motore: a due tempi; cilindro orizzontale in ghisa con testa riportata in lega leggera.

Alesaggio	mm.	56.5
Corsa	mm.	50
Cilindrata	cm. ³	125

Trasmissione: diretta sulla ruota posteriore attraverso gli ingranaggi del cambio ed il giunto elastico.

Messa in moto: a pedale.

Cambio di marcia: a tre velocità, con comando abbinato alla frizione, disposto sul lato sinistro del manubrio.



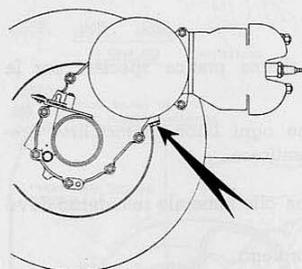


Fig. 3

Solo in caso di difficoltà di avviamento, tirare la leva comando aria posta sotto la sella.

Se all'atto dell'avviamento il carburatore è ingolfato, chiudere il rubinetto della miscela, scaricare la miscela dal motore svitando il tappo situato nella parte inferiore del carter motore (vedi figura 3); far girare a mano il motore di pochi giri affinché la miscela se ne vada completamente, riavvitare ed azionare la leva di avviamento con il rubinetto miscela ancora chiuso, riaprire il rubinetto appena il motore sia avviato.

Il rubinetto della miscela è chiuso quando l'asta situata anteriormente sotto la sella è premuta a fondo. E' aperto quando l'asta è completamente tirata fuori. Apre la riserva quando l'asta è nella posizione intermedia e cioè alla lettera «R» incisa sull'asta.

Il cambio delle marce può essere eseguito anche senza staccare la frizione, da esaurienti prove eseguite con tale sistema gli organi del cambio non subiscono deterioramenti.

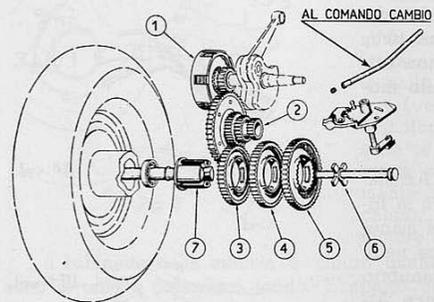


Fig. 5 - Schema del cambio

1. Frizione - 2. Ingranaggio elastico - 3. Ingranaggio 3.^a vel. - 4. Ingranaggio 2.^a vel. - 5. Ingranaggio 1.^a vel. - 6. Crociera del cambio. - 7. Asse ruota post.

AVVERTENZA

Per i primi 1000 Km. si ricorda che la miscela deve essere con 10% di olio e si raccomanda di non utilizzare la piena apertura della manopola comando gas.

Cambio marce (fig. 4-5): Azionare la leva del cambio staccando la frizione e farla ruotare sull'asse del manubrio in modo da portare l'indice nelle posizioni 1-2-3 segnate sul manubrio stesso e corrispondente alle marce. Attaccare dolcemente la frizione.

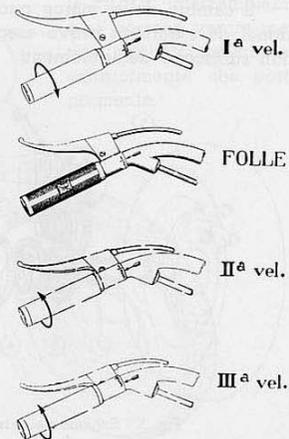


Fig. 4

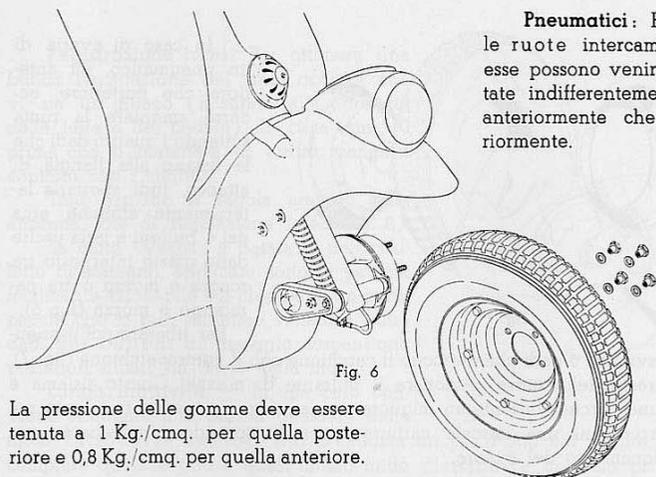


Fig. 6

Pneumatici: Essendo le ruote intercambiabili, esse possono venire montate indifferentemente sia anteriormente che posteriormente.

La pressione delle gomme deve essere tenuta a 1 Kg./cmq. per quella posteriore e 0,8 Kg./cmq. per quella anteriore.

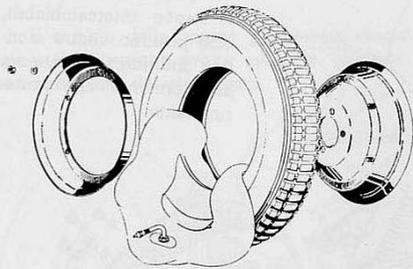


Fig. 7

In caso di avaria di un pneumatico, sia anteriore che posteriore, occorre smontare la ruota svitando i quattro dadi che la fissano alla flangia di attacco, indi spostarla lateralmente affinché esca dallo spazio interposto tra scocca e mozzo o tra parafango e mozzo (fig. 6).

Per liberare poi il pneumatico svitare i 6 dadi che uniscono il cerchio con il controcercione (fig. 7).

Arresto del motore: Azionare il pulsante di massa. Questo sistema è opportuno perché consente un migliore avviamento successivo in quanto nel cilindro rimane una miscela carburata per far riprendere immediatamente il funzionamento del motore.

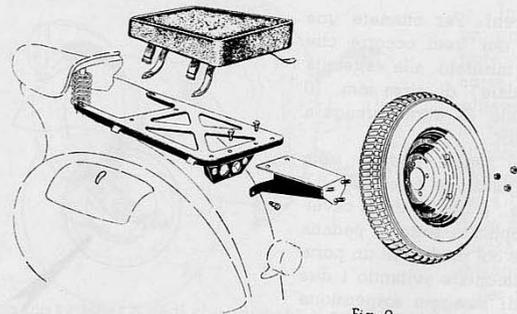


Fig. 9

contro la ruggine. Sollevare da terra le ruote appoggiando le pedane su due tacchetti di legno in modo che i pneumatici non tocchino per terra.

Pulizia della moto. — Per la pulizia del motore è bene ser-

virsi di petrolio, di pennello e stracci puliti per asciugare.

Tutte le parti verniciate vanno invece lavate con acqua, usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare. È dannoso per la vernice usare petrolio ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

Registrazione freni: Per ottenere una buona registrazione dei freni occorre che vi sia un giuoco (misurato alla estremità della leva o del pedale) di circa mm. 10 prima che il materiale di attrito venga a contatto con i tamburi.

Tale giuoco si regola agendo sulla apposita vite di regolazione (vedi fig. 8).

La moto "Vespa", è dotata di un cavalletto di sostegno applicato sotto la pedana facilmente azionabile col piede e di un porta pacchi che si può smontare svitando i due dadi dei bulloni di fissaggio sospensione posteriori situati sul dorso della moto.

Lunga inattività. — In tale caso conviene effettuare una pulizia generale della moto. Introdurre dal foro della candela un po' d'olio nel motore, e fare compiere qualche giro a quest'ultimo onde distribuire un velo protettivo

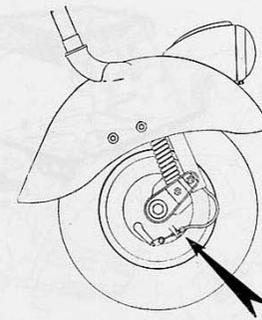


Fig. 8

Seconda sella. — Sul portapacchi può essere a sua volta applicato un cuscino con struttura in gomma piuma che viene fissato a mezzo di 4 cintolini in cuoio al portapacchi (vedi fig. 9).

Porta ruota. — Nella parte posteriore del portapacchi sono previsti tre fori per l'attacco di un supporto munito all'estremità di tre bulloni ai quali viene assicurata la ruota di scorta (fig. 9).

Parabrezza. — Il parabrezza può essere applicato sul tubo del manubrio a mezzo di due morsetti facilmente smontabili (fig. 10).

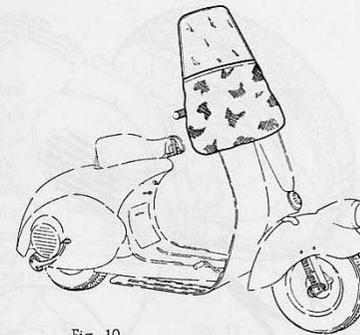


Fig. 10

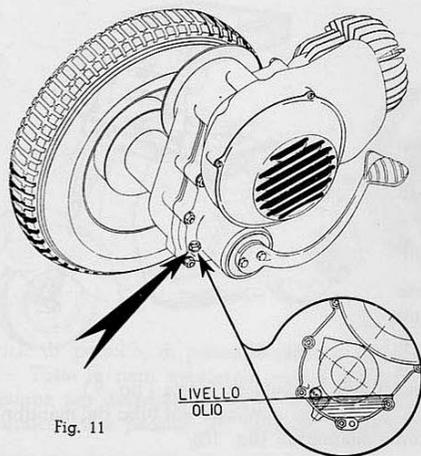


Fig. 11

MANUTENZIONE

Ogni 1000 km: Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio svitando il tappo portante la dicitura «olio». Il livello di olio deve sfiorare il foro per vite. Per la lubrificazione del motore usare olio minerale di ottima qualità (vedi fig. 11).

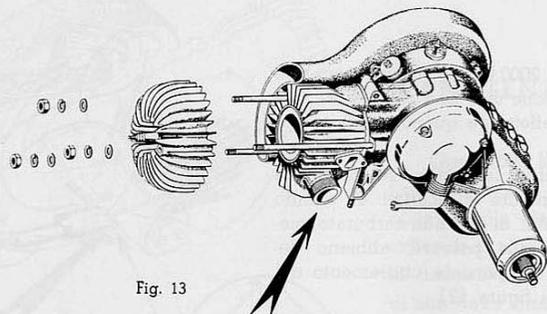


Fig. 13

5) Pulire la luce di scarico del cilindro. Questa operazione può farsi smontando il tubo di scarico e la testa del cilindro portando lo stantuffo al P.M.I. Fare attenzione che residui carboniosi non vadano nell'interno del cilindro. Questa verifica farla eseguire dall'agente di vendita (vedi fig. 13).

Ogni 2000 km.: 1) Occorre operare la sostituzione dell'olio nel motore. Ciò si deve effettuare quando il motore è caldo.

2) Pulire la feritoia sul terminale del silenziatore di scarico in quanto le proiezioni di olio non carburato, mescolandosi alla polvere, abbiano determinato un parziale otturazione del foro (vedi figura 12).

3) Pulire il filtro aria sulla presa d'aria del carburatore. Per far ciò occorre smontare la presa d'aria dal carburatore ed agitarla in un bagno di benzina o di petrolio.

4) Ingrassare il feltro strisciante sulla camme del volano magnete.

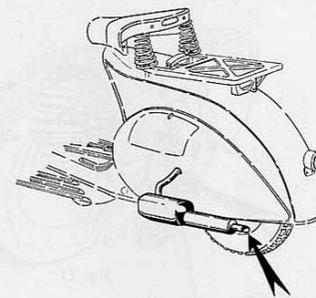


Fig. 12

6.) Verificare la regolazione e pulire le puntine platiniate del rottore del volano magnete e gli elettrodi della candela. La luce sia per gli elettrodi della candela che per le puntine del rottore deve essere di mm. 0,4. Per regolare la luce sulla candela usare tela finissima od apposite limette (vedi fig. 14).

Verificare lo stato dell'isolante, se si riscontrano crepe o rotture sostituire la candela.

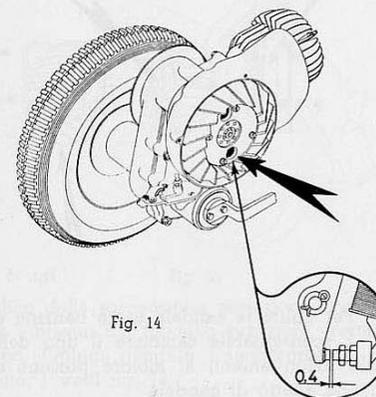


Fig. 14

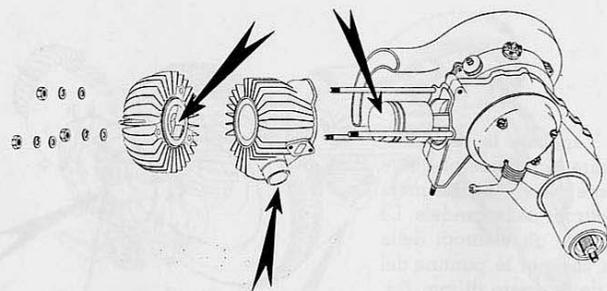


Fig. 15

Per pulire la candela usare benzina pura.

È sconsigliabile cambiare il tipo delle candele montate. Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

Ogni 6000 km.: Togliere le incrostazioni sulla testa, sulle luci del cilindro e sullo stantuffo. Questa operazione può farsi smontando il tubo di scarico, la testa del cilindro ed il cilindro. Fare attenzione che residui carboniosi non vadano nell'interno del motore. Questa verifica farla eseguire dall'agente di vendita. Ricordarsi di montare una guarnizione nuova fra cilindro e testa (vedi fig. 15).

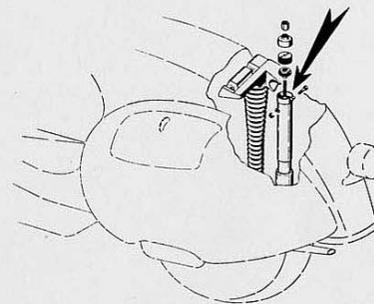


Fig. 16

Quando l'ammortizzatore idraulico della sospensione posteriore cessa di funzionare è necessario allentare il morsetto del fondello superiore, svitare il fondello stesso e togliere il tappo. Quindi riempire l'ammortizzatore di olio "Oleobliz,, Attutix (circa 95 cm.³) vedi fig. 16.