

MOTO

Bianchi

175 Cm³

Freccia d'Oro

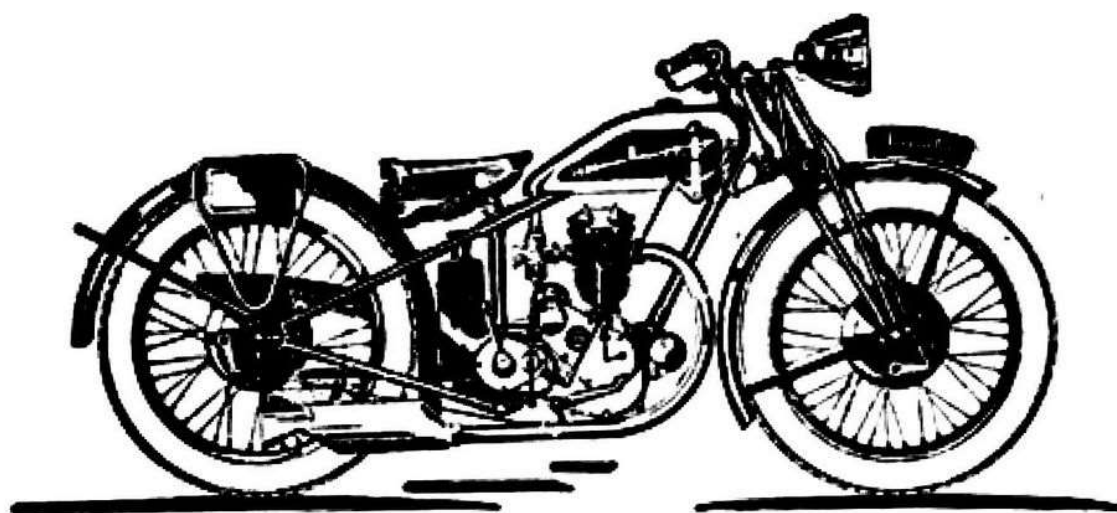
NORME

per l'uso e la manutenzione
della macchina

SOCIETÀ ANONIMA
FABBRICA AUTOMOBILI E VELOCIPEDI
EDOARDO BIANCHI
MILANO

CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 30.000.000

C. P. E. MILANO N. 7100



ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione della

Moto Bianchi

TIPO P³ 175

“FRECCIA D'ORO”

Dati generali

—

MOTORE

Motore: monocilindrico a valvole in testa.

Diametro e corsa:	m/m. 57 × 67
Cilindrata:	em. ³ 175
Regime:	giri minuto 4.200
Potenza corrispondente:	circa cav. 6,5

ORGANI MOTORE.

Stantuffo in lega speciale di alluminio, biella a sezione a doppio T con movimento su rulli di grande diametro, i perni dei volani lavorano in due lunghe bussole di bronzo. Il magnete è azionato a mezzo di trasmissione a catena dall'ingranaggio delle cames. Sull'albero motore lato trasmissione è montato un ingranaggio munito di parastrappi.

DISTRIBUZIONE.

	In m/m. sulla corsa del pistone
Valvola aspirazione apre 10° prima del punto morto superiore	0,5
Valvola aspirazione chiude 44° dopo il punto morto inferiore	9
Valvola scarico apre 50° prima del punto morto inf.	11,5
Valvola scarico chiude 28° dopo il punto morto sup.	4
Giuoco alle valvole: a motore freddo	
} valvola aspiraz.	5/100
} valvola scarico	5/100

ACCENSIONE.

Magnete ad alta tensione. Regolazione: a magnete tutto anticipato il pistone deve trovarsi 10 m/m. prima di giungere al massimo punto superiore durante la fase di compressione.

Apertura massima tra le punte delle candele da m/m. 0,4 a 0,5.

CARBURATORE.

Tipo Gurtner.

Diametro del diffusore m/m. 18.

Getti N. 29-30 in stagione calda.

Getti N. 30-31 in stagione fredda.

Diametro manicotto di attacco m/m. 25,4.

LUBRIFICAZIONE.

Con pompa meccanica.

AVVIAMENTO.

A pedale.

CAMBIO E FRIZIONE

CAMBIO.

A tre velocità. Leva di comando al serbatoio benzina. Rapporti di trasmissione con ruote 25 × 3 su macchina normale da turismo.

1^a velocità da 1 a 17,2

2^a velocità da 1 a 12,6

3^a velocità da 1 a 7,3

Il cambio velocità è munito di una scatola contenente gli ingranaggi e la pedivella per l'avviamento del motore.

FRIZIONE.

La frizione è del tipo a più dischi metallici guarniti di cilindretti di sughero, funzionanti a secco.

TRASMISSIONE

Le trasmissioni sono effettuate a mezzo di catene; dal motore al cambio da una catena con m/m. 12,7 di passo e m/m. 5,2 di larghezza interna, composta di 51 rulli.

Le medesime dimensioni ha pure la catena per il comando dal cambio alla ruota posteriore ma di 123 rulli.

MACCHINA

Distanza fra i centri delle ruote:	metri 1,300.
Altezza minima della sella dal suolo:	metri 0,700.
Peso della macchina completa di impianto luce, senza accessori, benzina, olio:	Kg. 100.
Portata utile (motociclista):	Kg. 100.
Sospensione elastica alla forcella anteriore assicurata da una molla centrale funzionante a compressione; la forcella è munita di ammortizzatori registrabili e frena-sterzo.	
Ruote a canale:	2 $\frac{1}{2}$ × 19.
Pneumatici a bassa pressione:	25 × 3.
Freni a tamburo alle due ruote.	
Serbatoio benzina:	capacità litri 7 circa.
Serbatoio olio:	capacità Kg. 1.

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione normale dell'impianto	Volta 4.
Batteria della capacità:	20 Ampère ora.
Dinamo tipo Miller con regolazione a terza spazzola.	
Velocità minima per la carica della batteria:	
Giri della dinamo al minuto: 1200 pari a una velocità di 15 Km. all'ora con il veicolo in 3 ^a velocità.	
Faro a due luci con amperometro e interruttore.	
Tromba elettrica con bottone interruttore al manubrio.	

DISPOSIZIONE DEI COMANDI

—

MANUBRIO

BRACCIO SINISTRO

Leva comando frizione.
Manettino comando magnete.
Leva alza valvola.

BRACCIO DESTRO

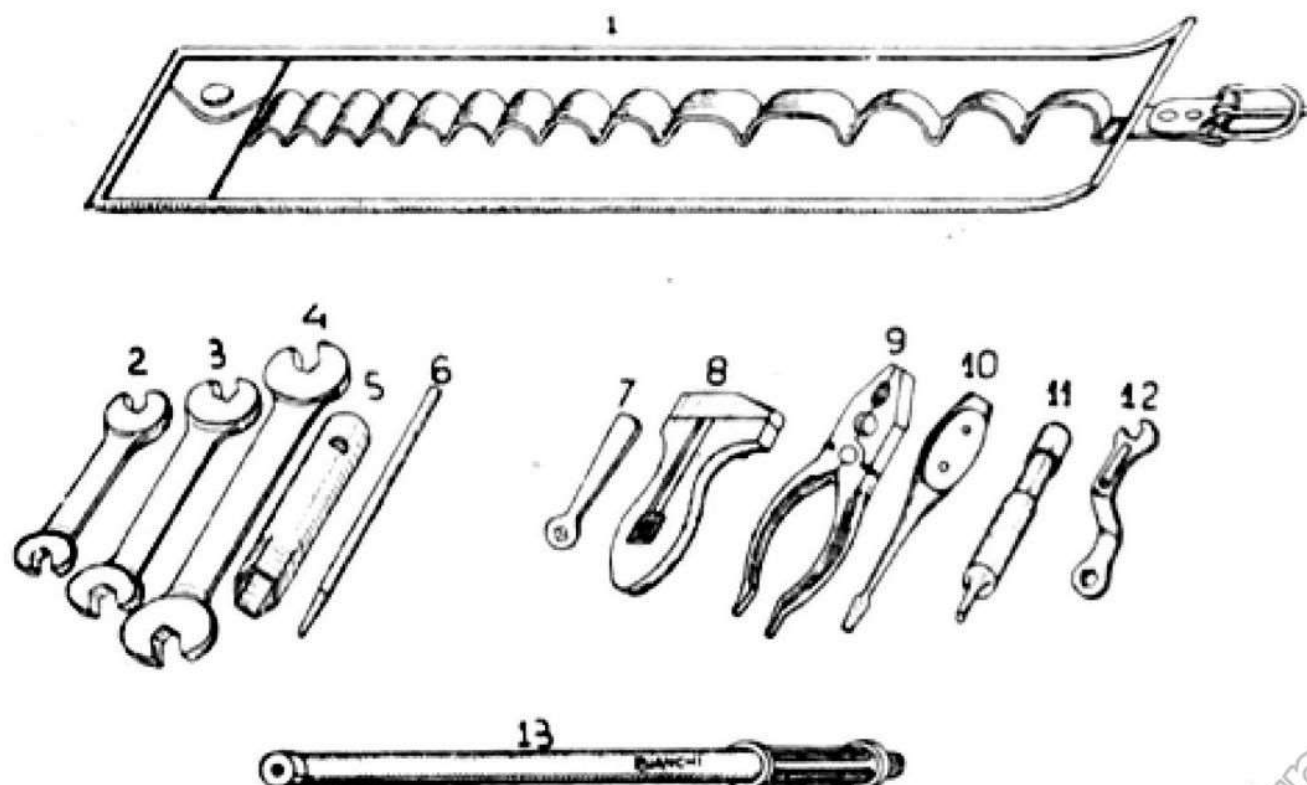
Manettino comando carburatore.
Leva comando freno anteriore.
Bottone comando avvisatore.

Leva comando cambio alla destra del serbatoio benzina.
Leva a pedale comando freno posteriore al poggiatesta destro.

DOTAZIONE CHIAVI E UTENSILI

Numero Riferimento	Numero Matricola	DENOMINAZIONE
1	13852	Telo porta utensili
2	4005	Chiave doppia da 8-11
3	4006	Chiave doppia da 14-17
4	13861	Chiave doppia da 19-22
5	13870	Chiave di tubo da 16
6	9012	Punzone diritto
7	13865	Chiave per registrazione puntalini levette
8	4012	Chiave inglese
9	5915	Pinza
10	5909	Cacciavite
11	6403	Ingrassatore
12	—	Chiave per magnete
13	6993	Pompa per pneumatici

AVVERTENZA. — La suddetta dotazione è sufficiente per le operazioni di manutenzione ordinaria.



Uso della macchina

—

LA MACCHINA NUOVA

Per quante cure si abbiano nella pulitura delle parti fuse e nella finitura delle parti lavorate, sulla superficie degli organi nell'interno del motore rimangono sempre delle parti minutissime che staccandosi durante il funzionamento si mescolano all'olio che serve per la lubrificazione formando una poltiglia abrasiva che danneggia le parti in movimento.

E' perciò necessario che dopo 300 Km. circa venga vuotata completamente il carter motore dall'olio, sostituendo con 50 grammi di olio fresco.

Per quanta cura si abbia nell'aggiustaggio delle varie parti dotate di moto alterno o rotante, esse presentano sempre un certo eccesso di attrito che scompare col progressivo assestamento degli organi nelle loro sedi. È quindi necessario che nei primi 300 Km. la motocicletta non venga mai spinta al massimo della sua velocità o adoperata su forti salite. Velocità consigliabile per i primi 300 Km.: 40 - 45 Km.

AVVIAMENTO

Assicurarsi che i serbatoi benzina e olio contengano bastante quantità di liquido e che la benzina giunga regolarmente al carburatore.

Il motore si avvierà sempre prontamente seguendo le seguenti istruzioni:

1°) Aprire circa un terzo la leva del comando anticipo;

2°) aprire leggermente, circa 1/8 della sua corsa totale, la leva del gas (che è la più lunga);

3°) la leva dell'aria deve essere aperta a metà della sua corsa;

4°) premere il bottone di richiamo o agitatore del galleggiante esistente sopra la vaschetta del carburatore perchè affluisca sufficiente benzina nella sua camera. Sollevate la leva alzavalvola fino al limite massimo della sua corsa, e fate girare la pedivella d'avviamento per due o tre volte tenendo sempre alzata la valvola. Questa operazione sarà necessaria nei casi di avviamento del motore completamente freddo;

5°) portare a folle la leva comando cambio, e cercando il punto di compressione spingere energicamente il pedale della messa in marcia, se possibile senza far uso dell'alzavalvola.

Se l'avviamento invece non si verifica fate ancora altri due o tre tentativi ripetendo i movimenti sopra indicati ma senza richiamare la benzina nel carburatore.

La difficoltà di partenza in una macchina nuova è piuttosto dipendente dalla mancanza di conoscenza del motore, che da veri difetti esistenti nella macchina.

Se essa è la vostra prima macchina insistete alquanto prima di iniziare la ricerca dell'eventuale difetto.

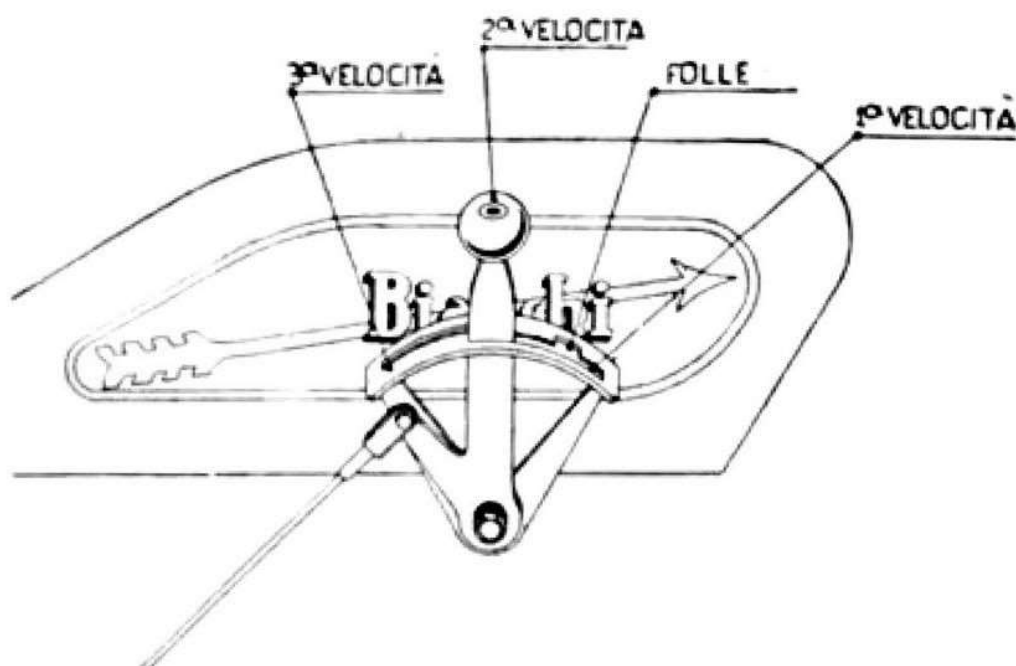
IN MARCIA

Dopo aver avviato il motore e regolata la pompa dell'olio (vedi pag. 14) disinnestare, alzando la leva comando frizione che è applicata alla sinistra del manubrio, inserire la prima velocità nel cambio, aprire leggermente la leva del gas e rilasciare dolcemente la leva della frizione.

Per innestare la seconda velocità chiudere quasi del tutto la leva del gas, disinnestare la frizione, portare la leva comando cambio nella tacca della seconda velocità, lasciare l'innesto e aprire nuovamente la leva del gas.

Regolarsi precisamente nello stesso modo per innestare la terza velocità.

Tenere presente che per passare da una velocità inferiore a una superiore occorre che la macchina abbia raggiunta una notevole velocità. Dopo eseguito il cambio accelerare.



Per passare dal rapporto superiore a quello inferiore e cioè da una velocità alta a una bassa, fate rallentare il motore **chiudendo un po' il gas**, disinnestate e spostate quindi la leva del cambio nella prossima posizione più bassa. Lasciare poi l'innesto.

Prima di cambiare velocità sia per aumentare che per ridurre i rapporti *non dimenticare di disinnestare la frizione.*

IMPIANTO ELETTRICO

La dinamo non deve essere messa in funzione fino a che la batteria non abbia ricevuta la prima carica e sia stata installata con

i suoi attacchi ben puliti ed i morsetti ben serrati. *Nel caso si voglia far funzionare la dinamo senza che la batteria sia in tali condizioni l'interruttore deve trovarsi nella posizione di « OFF ».*



A motore fermo e macchina sul cavalletto provare la luce mettendo l'interruttore nella posizione « L » ove avrete la lampadina per città, nella posizione « H » entrerà in azione la lampadina per campagna.

Durante la marcia quando non necessita l'uso del faro, è bene tenere l'interruttore nella posizione « CH » per tener costantemente carica la batteria specialmente facendo uso dell'avvisatore elettrico.

Verifiche registrazione e manutenzione

—

NORME GENERALI

Prima di effettuare un'operazione qualsiasi di regolazione, di riparazione o di ricambio, assicurarsi se effettivamente ve ne sia la necessità; eseguire a tale scopo le verifiche come più avanti indicato e ripeterle magari più volte, *onde essere ben sicuri del loro risultato.*

Ogni ricambio dev'essere effettuato esclusivamente con pezzi originali « Bianchi ». Questo sia per scongiurare inconvenienti, sia per assicurare l'intercambiabilità, sia per ridurre al minimo le operazioni di aggiustaggio, sia infine per ottenere i migliori risultati di funzionamento e di durata.

LUBRIFICAZIONE

MOTORE.

Per l'appropriata lubrificazione del motore raccomandiamo l'impiego del Gargoyle Mobiloil TT della Vacuum Oil Company S.A.I.

La lubrificazione del motore è assicurata da una pompa meccanica, posta sul coperchio del carter della distribuzione, comandata dall'ingranaggio del magnete. Come già detto nelle « Avvertenze per la macchina nuova » nei primi 300 chilometri occorre andare ad una velocità moderata, ed abbondare nella lubrificazione di circa il 30 % sulla quantità normale. Dunque la quantità di olio che la pompa deve alimentare al motore, tenendo come punto di partenza la velocità di 20 Km. all'ora in presa diretta, terza velocità, sarà di circa 15-20 gocce al minuto.

In paesi montagnosi e marciando ad alta velocità, occorrerà aumentare l'alimentazione dell'olio.

L'eccesso di lubrificazione dà luogo a fumo dallo scappamento e ad eccessivi depositi carboniosi che incollano, tra altro, la valvola di scappamento.

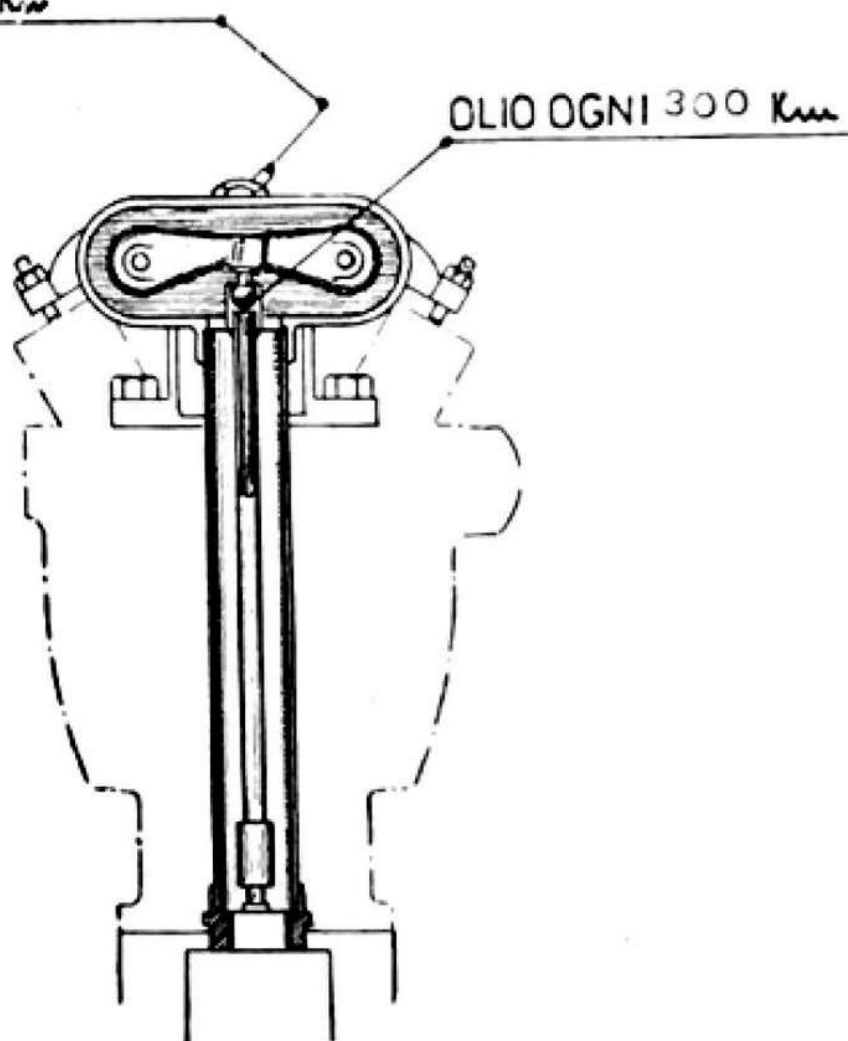
Una lubrificazione insufficiente è causa di riscaldi, funzionamento difettoso e guasti a tutti gli organi.

SUPPORTINO LEVETTE COMANDO VALVOLE.

Le bronzine delle levette sono lubrificate da una camera centrale del supporto stesso, che va alimentata con apposita siringa a pressione ogni 500 Km. riempita di Gargoyle Mobilgrease.

Le estremità delle aste di comando conformate a coppa e soggette a intenso lavoro richiedono accurata lubrificazione ogni 300 Km. mediante olio del motore.

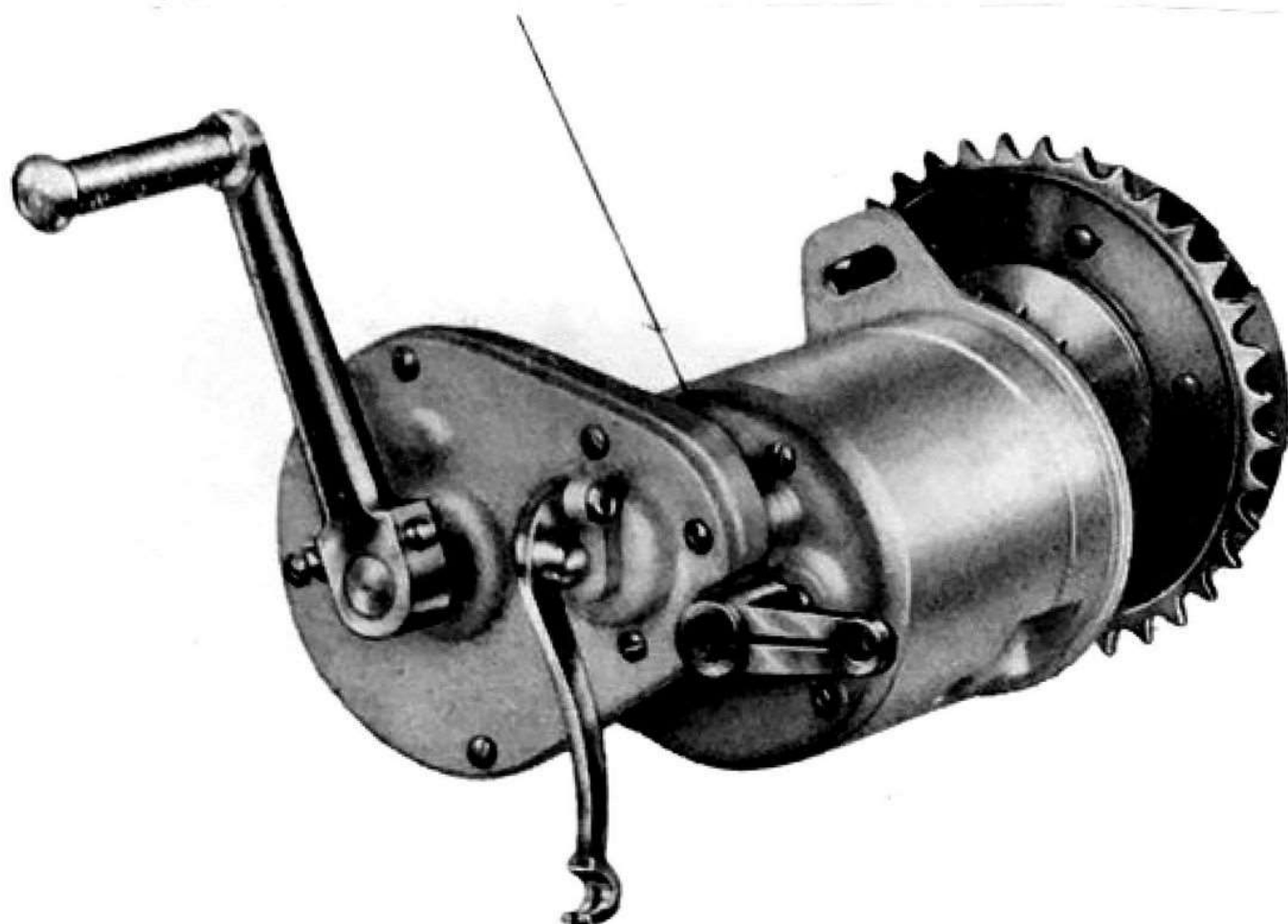
LUBRIFICARE CON INGRASSATORE N° 11 (VEDI ACCESSORI) OGNI 500 Km



CAMBIO DI VELOCITA'.

Le fughe d'olio della scatola del cambio sono generalmente causate da un riempimento eccessivo. Un'insufficiente provvista provoca ingranamenti nel cambio.

(1) AGGIUNGERE LUBRIFICANTE OGNI 800 Km.

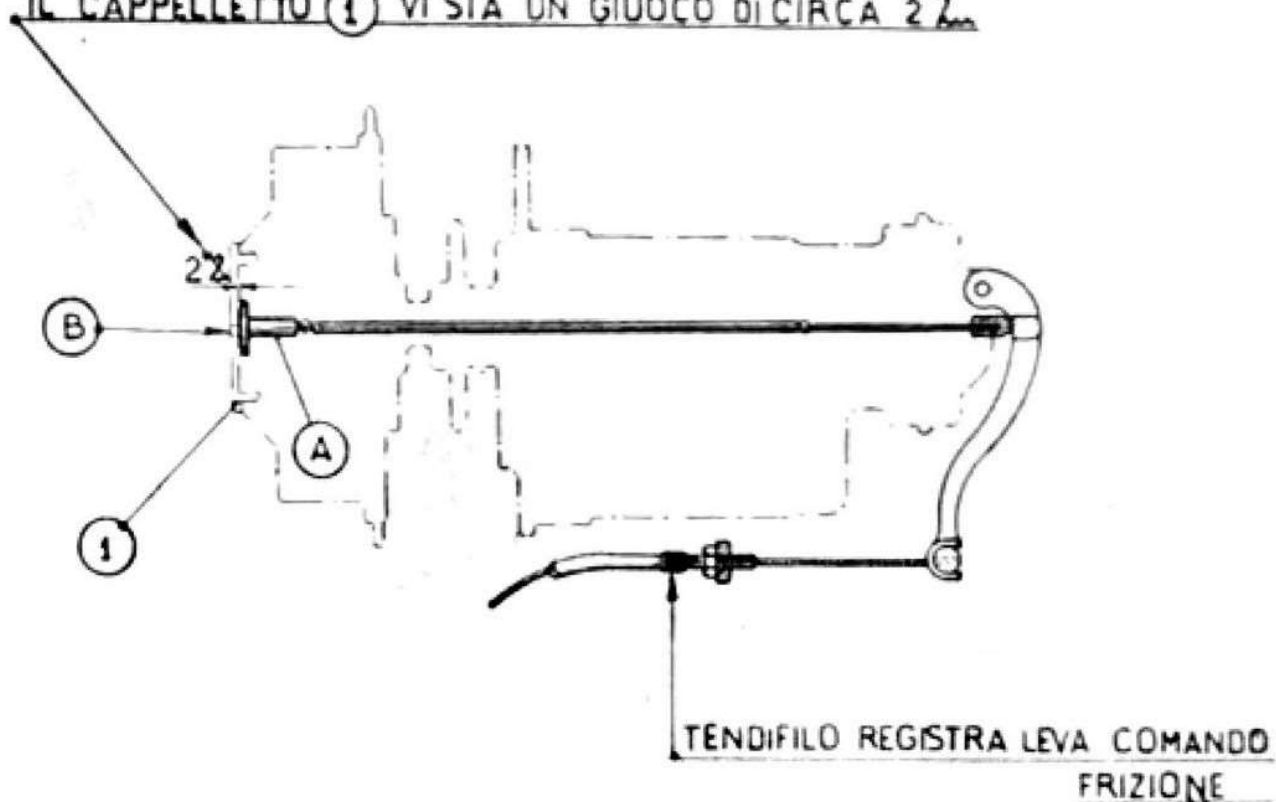


Ogni 800 Km. circa è necessario aggiungere il lubrificante nella scatola del cambio. Dal tappo che esiste sul coperchio del cambio introdurre con una siringa circa 70 grammi; fare attenzione però di non colmare eccessivamente la scatola, poichè diversamente il lubrificante uscirà dai cuscinetti.

E' importante usare esclusivamente Gargoyle Mobilgrease.

Lubrificare le due sfere delle aste comando frizione, levando per questa operazione il cappelletto e smontare le aste e sfere, introducendole poi cosparse di Gargoyle Mobilgrease.

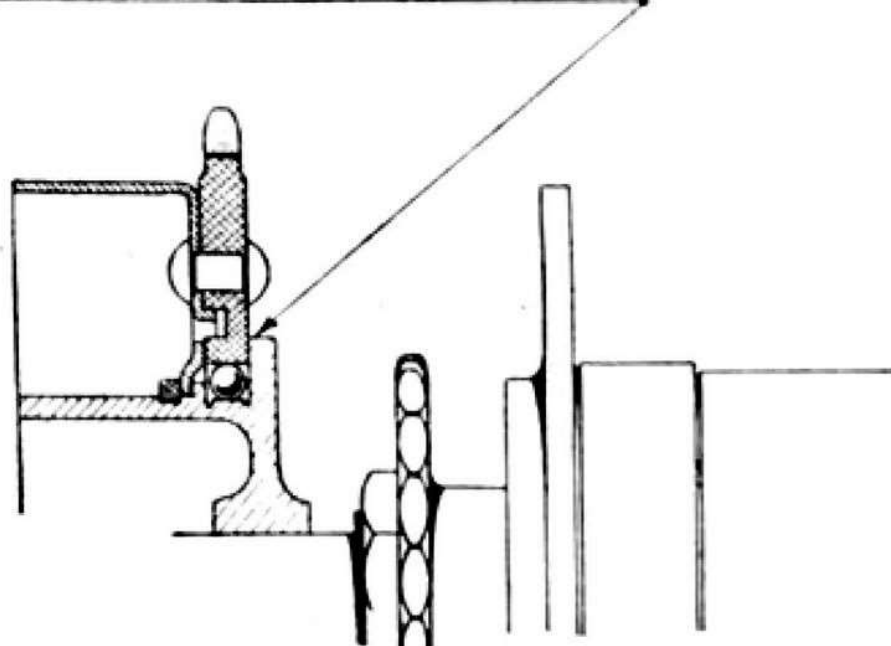
PER IL BUON FUNZIONAMENTO DELLA FRIZIONE
CONTROLLARE ATTRAVERSO AL FORO (B) CHE TRA IL PUNTALINO (A) E
IL CAPPELLETTO (1) VI SIA UN GIUOCO DI CIRCA 27_m



FRIZIONE.

Ogni 1000 Km. circa è necessario lubrificare con olio del motore il movimento a rulli dell'ingranaggio principale della frizione.

PUNTO DA LUBRIFICARE CON OLIO OGNI 1000 Km.



MOZZI.

Sia l'anteriore che il posteriore devono essere lubrificati a mezzo dell'apposita siringa, ogni 1500 Km., con Gargoyle Mobilgrease.

Fare attenzione di non eccedere e curare che non affiorino leggeri strati di lubrificante attorno ai coni.

Lubrificare il braccio a cames dei freni con relativo asse.

CATENE.

E' necessario mantenerle sempre alla giusta tensione e ben lubrificate affinché abbiano a conservarsi a lungo e in ottime condizioni.

E' consigliabile smontare ogni 1500 Km. circa le catene, lavarle accuratamente con petrolio ed immergerle in un bagno di Gargoyle Mobilgrease. Scuoterle poi in modo che il lubrificante, abbia la possibilità di penetrarsi bene, appenderle e lasciar gocciolare l'eccesso di lubrificante.

Levando la catena anteriore è consigliabile lubrificare attentamente anche il parastrappi all'albero motore. Si potrà allora smontarlo e distaccarne le parti con un cacciavite in modo che l'olio vi possa bene penetrare.

FORCELLA.

Lubrificare ogni 800 Km. circa la forcella anteriore con l'apposita siringa ripiena di Gargoyle Mobilgrease.

Manutenzioni

—

GIORNALIERE

PULIZIA SOMMARIA ESTERNA.

Mentre si vanno compiendo le operazioni di pulizia sommaria esterna, conviene passare in rassegna viti, bulloni, guarniture, ecc., onde rilevare e provvedere subito a eventuali difetti di tenuta, di isolamento, di trasmissione.

Una lunga durata della macchina è assicurata da una buona manutenzione e da una buona pulizia di tutte le sue parti.

MENSILI

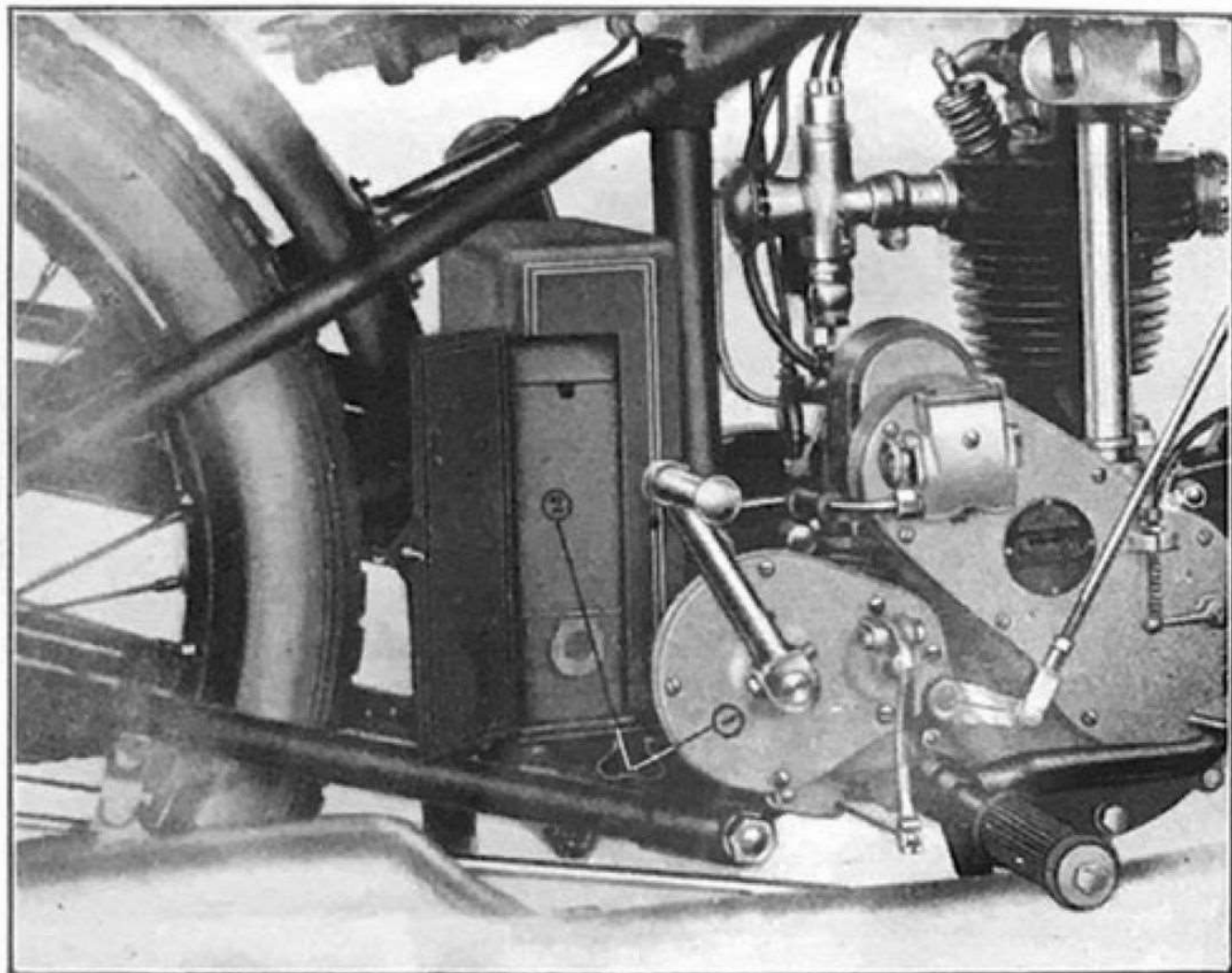
CASSETTA BATTERIA.

Almeno ogni 30 giorni deve essere ispezionata e con maggior frequenza durante i forti calori. L'acido nelle cellule deve coprire l'estremità superiore delle piastre; se il livello è al disotto di tale estremità aggiungere solamente dell'*acqua pura distillata*.

Curare che gli attacchi della batteria siano puliti e liberi da ogni traccia di acido proteggendoli, per evitare corrosioni, con vaselina.

Per togliere la batteria dalla scatola di protezione, aprire lo sportello che la racchiude, staccare il filo della *massa* che è chiuso sotto la testa del bullone reggisella. Svitare il dado a farfalla (1)

che si trova sotto la mensola di supporto affinché la fascia di tenuta si allenti con l'anello (2), tirare dolcemente aiutando a far scorrere i fili nel foro della scatola, sino a che la batteria sia completamente uscita, liberare poi le estremità dei cavi dai morsetti di fissaggio.

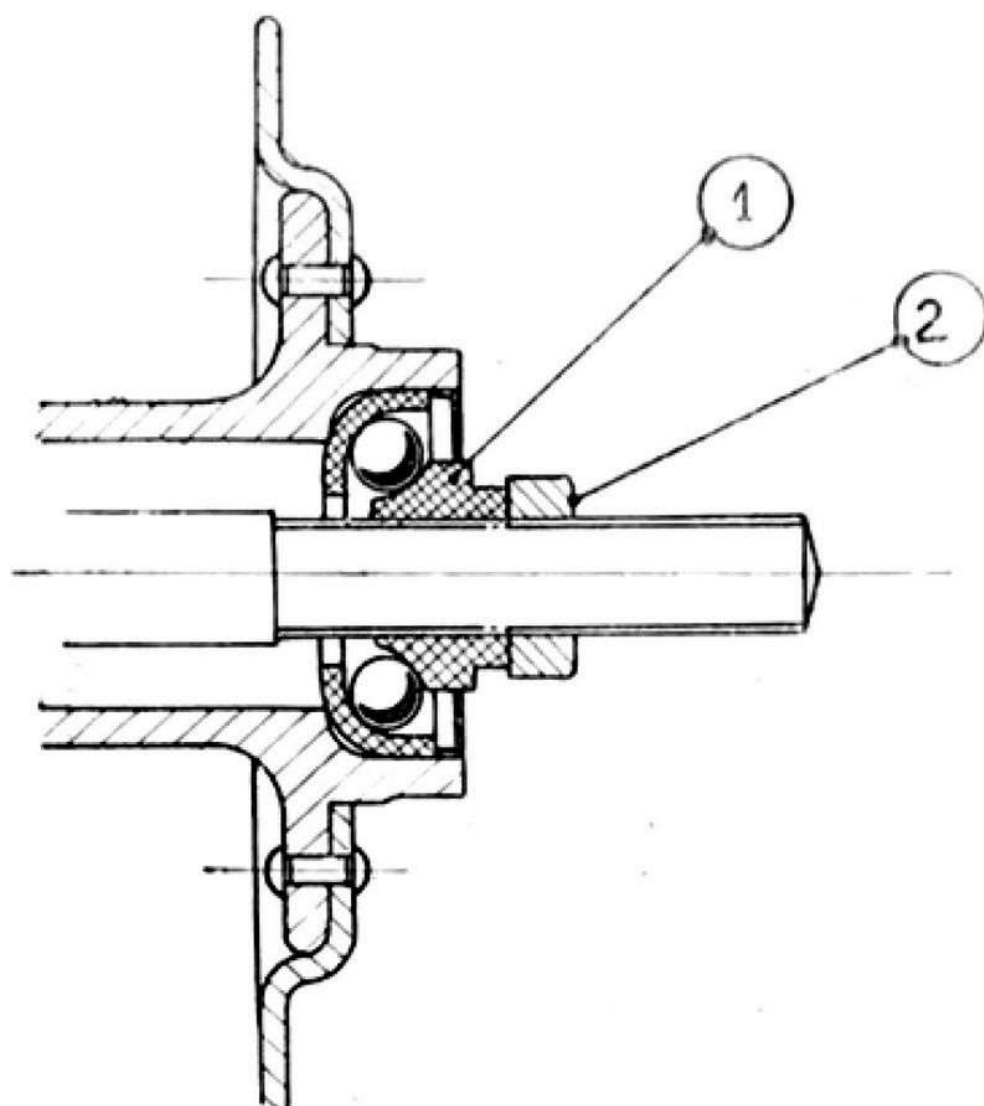


TRIMESTRALI

RUOTE.

Verificare la registrazione delle ruote e nel caso di una regolazione avvitare o svitare il cono registratore (1), posto al lato destro

guardando la macchina di fronte, a seconda del bisogno, finchè la ruota giri libera senza oscillazioni laterali; dopo la registrazione chiudere a fondo il dado (2) che fissa il cono.



CARBURATORE.

Smontare dal corpo del carburatore la vaschetta per benzina, levare il coperchio. L'astina di tenuta deve essere sfilata dal galleggiante. La parte interna della vaschetta deve essere accuratamente lavata con benzina eliminando tutti gli eventuali depositi che si siano formati.

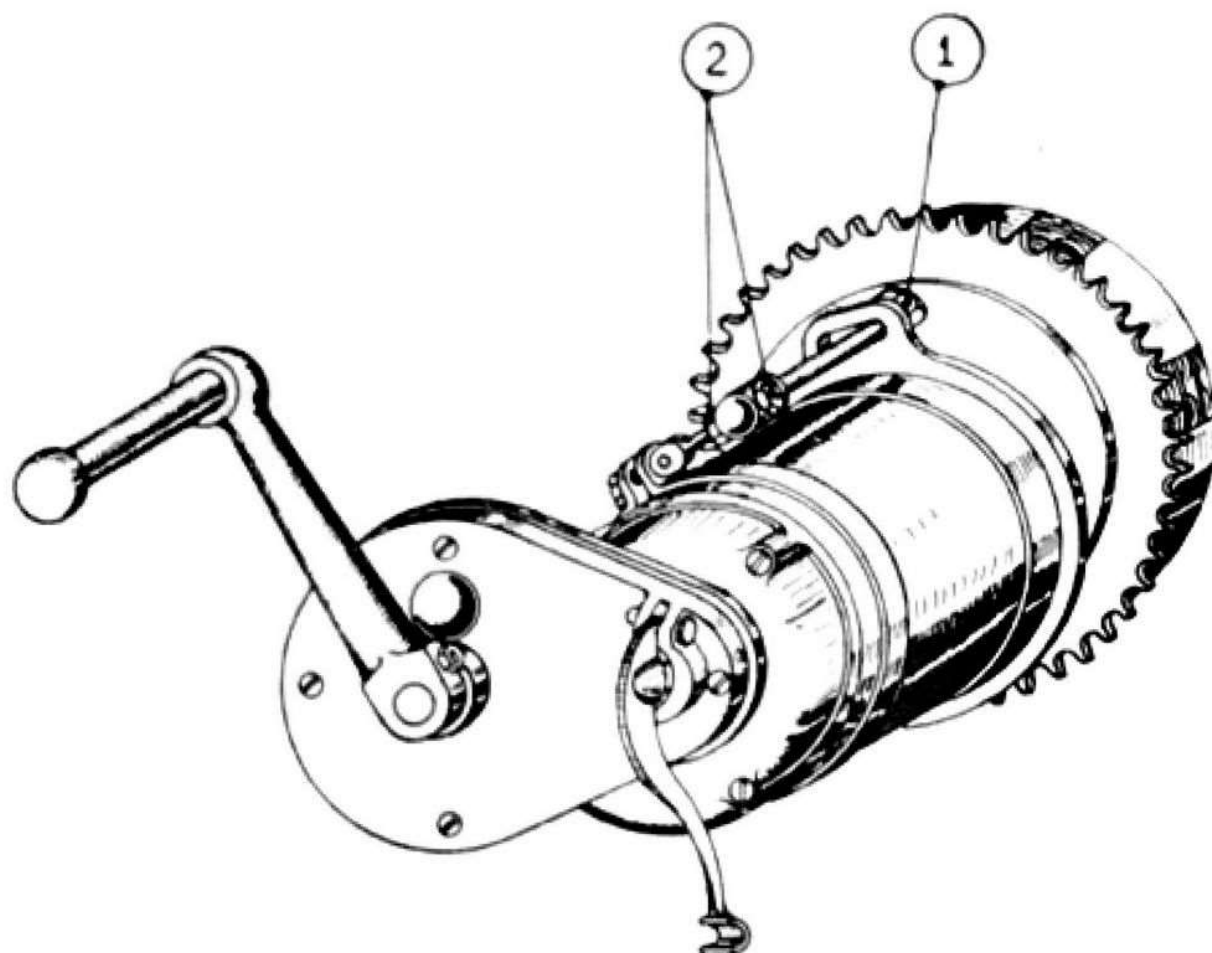
CANDELA.

Lavarla nella benzina e, se molto annerita, pulirla con una spazzolina metallica, assicurarsi che la distanza tra le punte delle candele sia normale (circa 0,4-0,5 m/m.) e se è necessario regolarla.

CATENE.

Le catene vanno regolate mediante appositi tendicatena.

Catena di trasmissione dal motore al cambio: Allentare il dado (1) di bloccaggio scatola cambio e manovrando i due dadi (2)

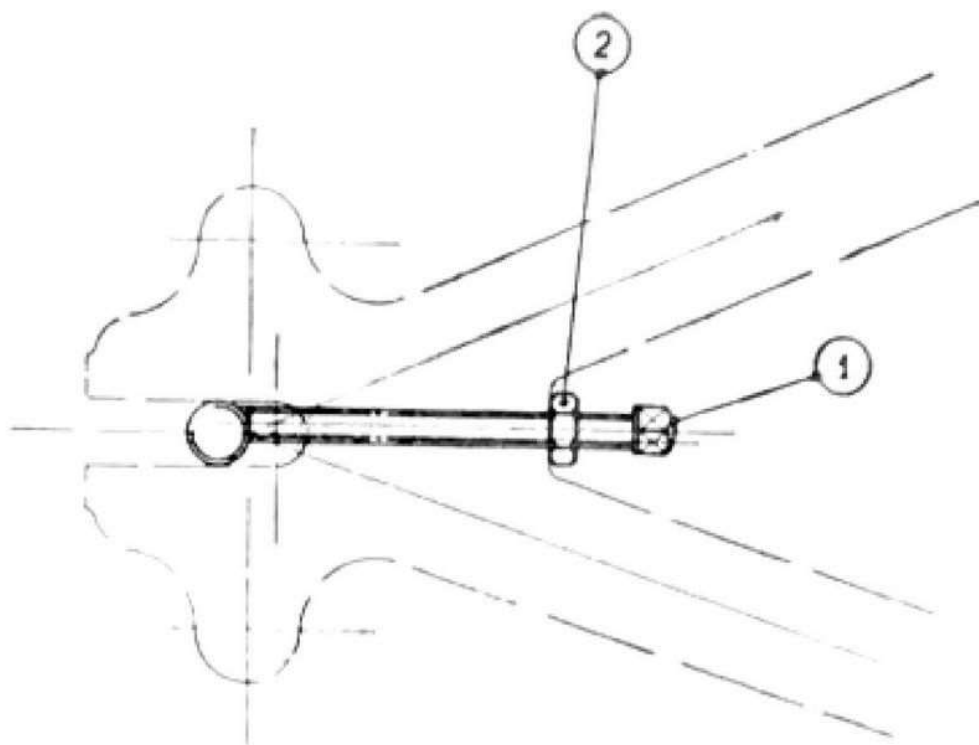


① DADO DI BLOCCAGGIO CAMBIO

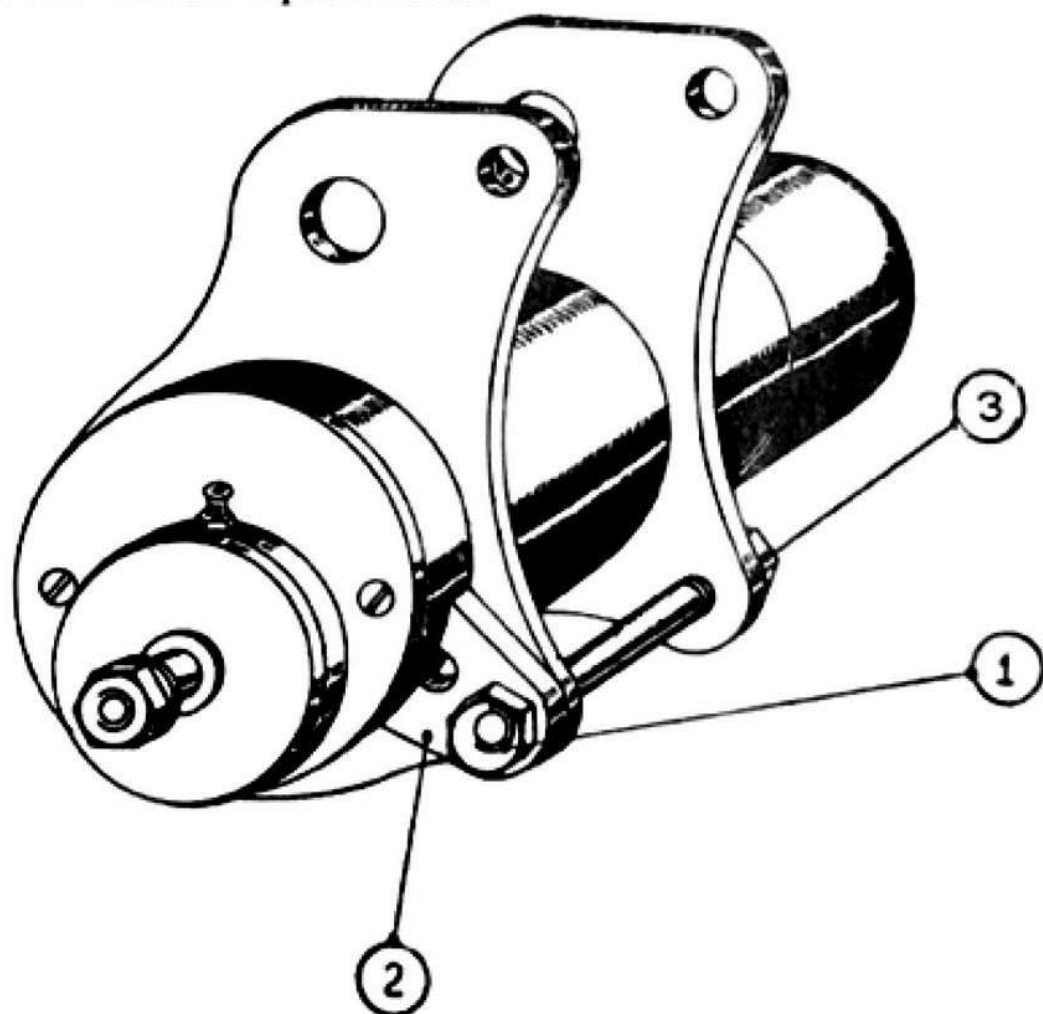
② DADI DI REGISTRO CATENA

di registro allentare o tendere la catena a seconda del bisogno. Per il buon funzionamento di una catena lo scuotimento massimo che deve avere è di 3 a 4 m/m.

Per la catena posteriore la sua registrazione si ottiene allentando i due dadi che fissano la ruota e manovrando la vite di registro (1) fino ad ottenere una giusta tensione della catena, fissando poi la vite con il dado (2).



E' importante eseguendo questa registrazione di mantenere sempre il perfetto allineamento della ruota, ciò si può verificare controllando la distanza tra i bordi del cerchio ai tubi orizzontali che devono essere equidistanti.



CATENA COMANDO DINAMO.

La catena della dinamo si registra girando il dado (1) con corona eccentrica sin che questi stacchi la piastrina (2) di fermo e permetta alla dinamo di rotare. Registrare quindi la catena.

Prima di muovere il dado con la corona eccentrica che si trova dalla parte della catena è necessario svitare il dado (3) che si trova alla parte opposta sul medesimo tirante. Chiuderlo poi a registrazione avvenuta.

SEMESTRALI

CAMERA DI COMPRESSIONE.

Le continue combustioni specie con miscele troppo ricche o con olio eccessivo, lasciano dei residui carboniosi che a lungo andare formano delle incrostazioni che si arroventano durante il funzionamento del motore provocando l'auto accensione della miscela e conseguente irregolarità di funzionamento.

Ad evitare ciò necessita eseguire lo smontaggio della testa dal cilindro. Smontata la testa dal cilindro si deve provvedere ad una accurata pulizia togliendo tutti i residui che si sono formati nella camera di compressione, sulle valvole e sulla testa del pistone. Si eseguisce la smerigliatura delle valvole nelle loro sedi; togliere poi le quattro viti del cilindro e smerigliare i due piani di aggiustaggio e di tenuta tra testa e cilindro.

Dopo aver tutto accuratamente lavato nel petrolio si provvede a rimontare tutte le parti.

Eventuali inconvenienti e rimedi

—

NORME GENERALI

Per eliminare un inconveniente conviene procedere sistematicamente per esclusione. Effettuare cioè successivamente ed ordinatamente le verifiche del caso in modo da poter restringere man mano il campo delle ricerche.

Ripetere le verifiche se non si è ben sicuri del risultato ottenuto; specialmente se l'esito sfavorevole della verifica esige una riparazione o il cambio di pezzi.

Il mettere subito mano su questo o quell'organo, allorchè si manifesta un difetto di funzionamento è sistema sconsigliabile perchè richiede molta pratica e si risolve in maggiore perdita di tempo e fatica.

INCONVENIENTI EVENTUALI AL MOTORE

Se il motore funzionasse in modo imperfetto o si riscontrasse in esso una diminuzione di rendimento, ricercare le possibili cause fra quelle qui sotto elencate:

Il motore non si avvia o, accelerando, si arresta.

Mancanza di giuoco alle punterie.

Tenuta difettosa della testa cilindro o delle valvole.

Tenuta difettosa della candela.

Miscela troppo ricca.

Galleggiante forato.

Tenuta imperfetta dell'astina del carburatore.

Mancanza di carburante.
Benzina scadente o contenente acqua.
Filtro o tubazione benzina ostruiti.
Candela sporca o oleosa.
Connessioni bagnate o mal fissate.
Calotta del distributore sporca o bagnata.
Contatti del ruttore sporchi o bagnati d'olio.
Condensatore del magnete guasto.
Accensione fuori fase.

Il motore sviluppa velocità e potenza inferiori a quelle normali.

Punterie mal regolate.
Valvole con molle rotte o indebolite.
Tenuta difettosa del cilindro o delle sedi valvole.
Incrostazioni nella camera di compressione.
Miscela troppo ricca.
Miscela troppo povera.
Rubinetto benzina non bene aperto.
Infiltrazioni d'aria al tubo di aspirazione.
Tenuta difettosa degli anelli del pistone.
Anticipo accensione insufficiente.
Candele sporche, mal regolate.

Il motore si riscalda troppo, oppure ha accensioni premature, oppure ritorni di fiamma.

Punterie mal regolate.
Incrostazioni nella camera di compressione.
Miscela troppo povera.
Infiltrazione d'aria al tubo di aspirazione.
Getto del carburatore parzialmente ostruito.

Il motore è rumoroso, batte o vibra.

Gioco eccessivo alle punterie.
Ancoraggio difettoso.
Usura eccessiva degli organi motori.

Il motore batte in testa.

Anticipo eccessivo.
Incrostazioni nella camera di compressione.

DISTRIBUZIONE.

Messa in fase degli ingranaggi della distribuzione. Se per un motivo qualsiasi si debbono smontare, per rimetterli a posto con il calettamento esatto delle fasi del motore (vedi dati a pag. 5) basta far coincidere tra loro i denti segnati su ogni ingranaggio e con il pistone durante la fase di compressione.

PER LA MESSA A PUNTO DEL MAGNETE.

Il pignone di comando non deve essere fissato sull'alberino del magnete, ma per la messa a punto dovrà essere libero sull'alberino suddetto.

Aprire tutta la leva comando anticipo accensione, girare l'albero motore nel suo senso di rotazione finchè il pistone sia nella fase di compressione avendo cura di fermarlo 9/10 di m/m. prima che raggiunga il punto morto superiore. Ciò si può controllare dal foro della candela, con un'asticciuola sulla quale preventivamente sia stato segnato il punto massimo superiore raggiunto dal pistone.

Quando il pistone si trova nella posizione indicata (9/10 di m/m. prima del punto morto superiore) le puntine del ruttore del magnete devono *cominciare* a aprirsi. Questo si ottiene girando il ruttore nel senso della freccia impressa sul magnete, ottenuto come sopra si fisserà il pignone di comando sull'alberino del magnete, avendo cura di non spostare la posizione del ruttore e del pistone.

Date le sue dimensioni e condizioni di lavoro la catena comando magnete non ha bisogno di essere registrata.

CAMBIO DI VELOCITA'.

Rumorosità.

Manovra maldestra.

Grasso insufficiente o inefficace.

Ingranaggi deteriorati.

Non stanno innestate le marcie.

Molla rotta o allentata del nottolino interno di fermo della forcella scorrevole.

Registrare, ogni volta che si muova la scatola del cambio di velocità, il tirante di comando in modo che la leva al serbatoio sia nella posizione di « folle » e così pure dovrà essere registrata la levetta sulla scatola del cambio.

FRIZIONE.

Slittamento:

- 1) Manovra maldestra.
- 2) Sugheri sporchi d'olio.
- 3) Mancanza di giuoco tra leva di comando e asta.
- 4) Sugheri logorati.

Per la regolazione della frizione vedere pag. 17.

MACCHINA IN GENERALE.

Forcella elastica:

Cigolio: lubrificazione insufficiente ai perni e snodi.

FRENI.

Slittano: tamburo sporco d'olio.

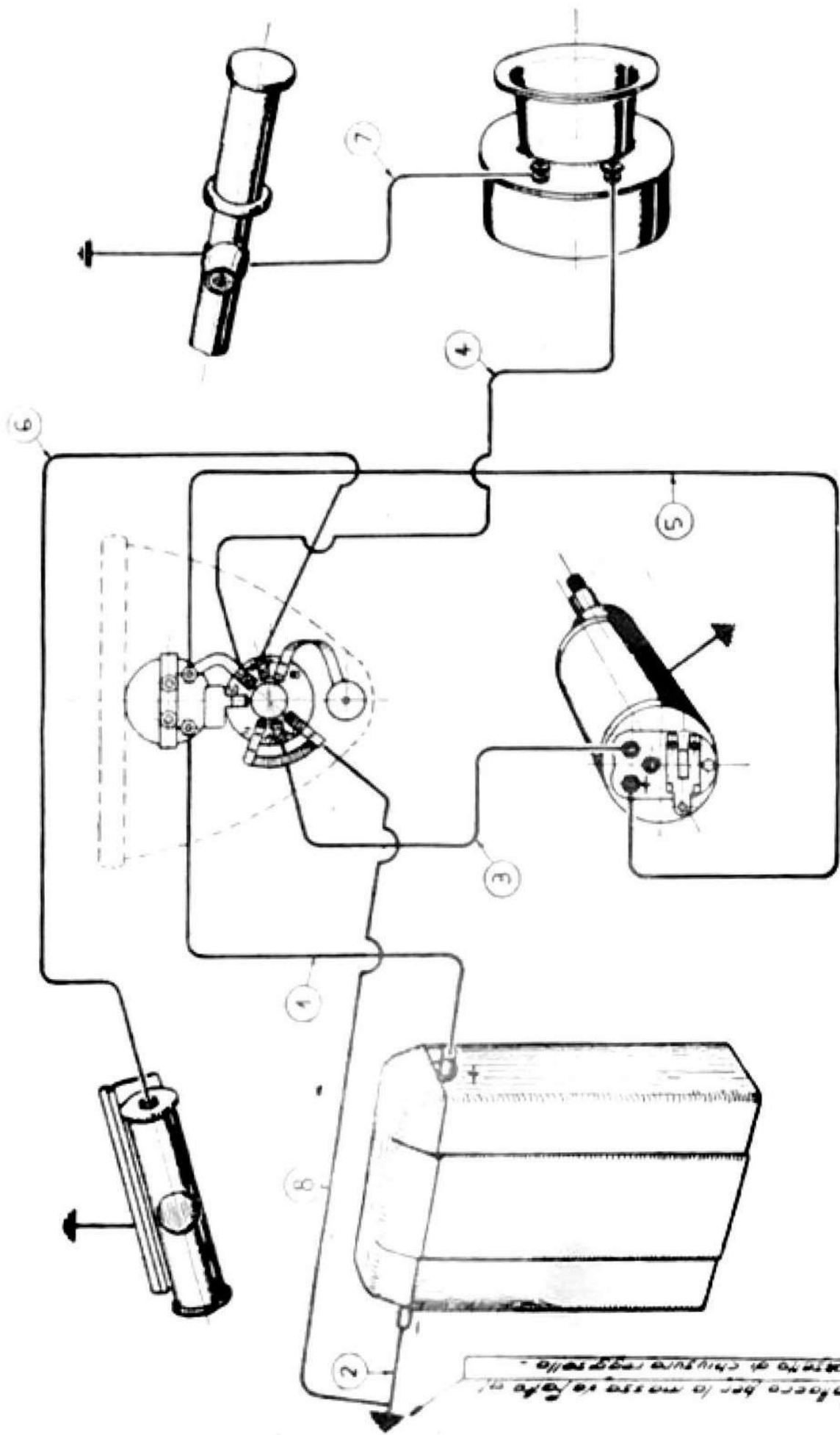
Inconvenienti all' impianto luce

In caso di inconvenienti è opportuno consultare lo schema del circuito facendo le seguenti considerazioni: quando l'interruttore si trova nella posizione di « OFF » il circuito è aperto, la dinamo non mette in azione l'elettro calamita del disgiuntore ed allora le puntine restano staccate. Quando l'interruttore è nella posizione « CH » il circuito è chiuso, la resistenza di mezza carica inserita ed il voltaggio iniziale notevolmente aumentato. In queste condizioni la corrente generata è insufficiente (perchè il motore giri a una certa velocità) per mettere in azione l'elettro calamita del disgiuntore e le puntine di contatto saranno attratte l'una contro l'altra in modo che la carica verrà trasmessa alla batteria.

Se il disgiuntore non funziona:

Non variare la distanza fra le puntine del disgiuntore; se esse non funzionano la causa è una o parecchie delle seguenti:

- 1) Rottura del cavo che dalla dinamo va al faro anteriore.
- 2) Resistenza di mezza-carica guasta.
- 3) Contatti dell'interruttore sul faro difettosi.
- 4) Spazzole della dinamo o collettore richiedenti una verifica.



Schema dell' impianto elettrico

Unendo allora i morsetti « D » ed « SH » della dinamo a mezzo di un pezzo di cavo, il disgiuntore funzionerà perfettamente se il guasto risiede o nel cavo o nella resistenza o nell'interruttore. Se invece in questa condizione temporanea il disgiuntore non funziona allora il guasto risiede nella dinamo, in questo caso pulire le spazzole e il collettore.

Quando l'interruttore è nella posizione « L » si genera il corto circuito nella resistenza di mezza carica ed allora si ha un aumento nel rendimento della dinamo purchè la velocità sia naturalmente abbastanza elevata. La lampadina di città in questo caso collegata alla batteria deve brillare se le connessioni di massa sono bene eseguite.

Se una delle lampadine non funziona:

Si può verificare la connessione di massa a mezzo di un pezzo di cavo toccando con un estremo l'esterno della dinamo e con l'altro l'esterno del faro in esame.

Se tutte le lampadine non funzionano:

Quasi sempre è dovuto agli attacchi difettosi della batteria. Esaminarli come pure esaminare i collegamenti singoli di ogni cellula. Se non si trova nulla di anormale esaminare i collegamenti e contatti dell'interruttore del faro anteriore togliendo il coperchio.



Arti Grafiche
“ STAMURA „
MILANO
Via Friuli, 36

