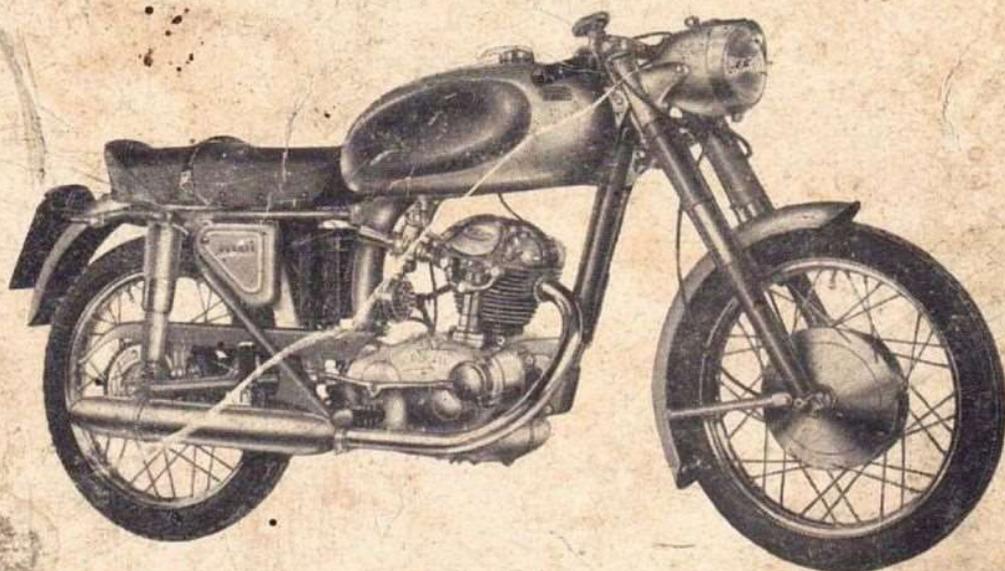


**ducati**  
**125**

**Sport**

dalla matricola 201001



**istruzioni**  
**per l'uso**  
**e la manutenzione**

Ogni motociclo è fornito di una copia di questo libretto.

## **TESSERA DI GARANZIA**

**Tutti i motocicli DUCATI sono corredati della "Tessera di Garanzia" sigillata nella scatola porta-attrezzi.**

**Il sigillo può essere tolto soltanto dall'acquirente.**

Il contenuto del presente libretto non è impegnativo, la DUCATI MECCANICA S.p.A. perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del modello qui descritto ed illustrato, di apportare, ove se ne presentasse la necessità, modifiche di particolari, o forniture di accessori, che essa ritenesse convenienti per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere tecnico-economico, senza peraltro impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questo libretto.

## **Egregio Signore,**

*siamo lieti di porgerLe il benvenuto fra i nostri clienti, nella certezza che anche Ella apprezzerà le magnifiche prestazioni delle motoleggere DUCATI.*

*Le nostre macchine sono frutto di studio e di lunghe esperienze derivate in particolar modo da risultati di gare di gran fondo che, come Ella sa, sono state sempre vinte anche clamorosamente dalla DUCATI MECCANICA.*

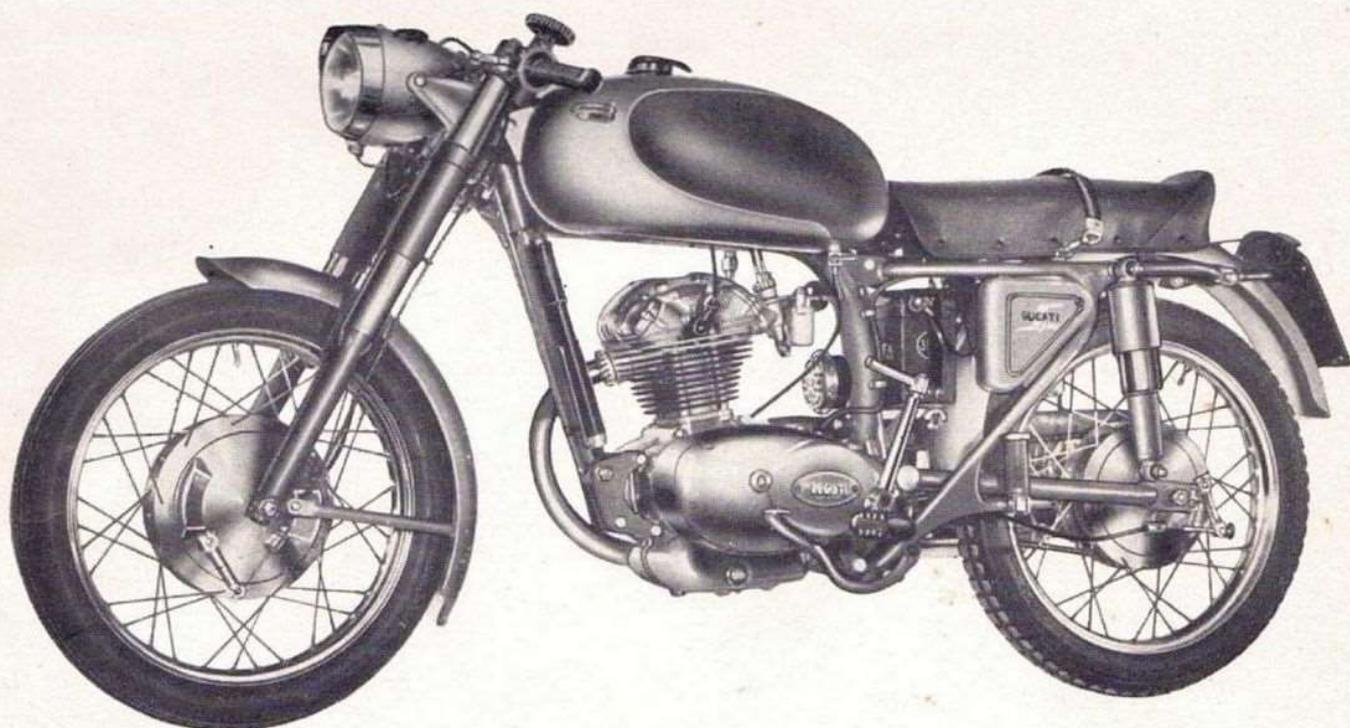
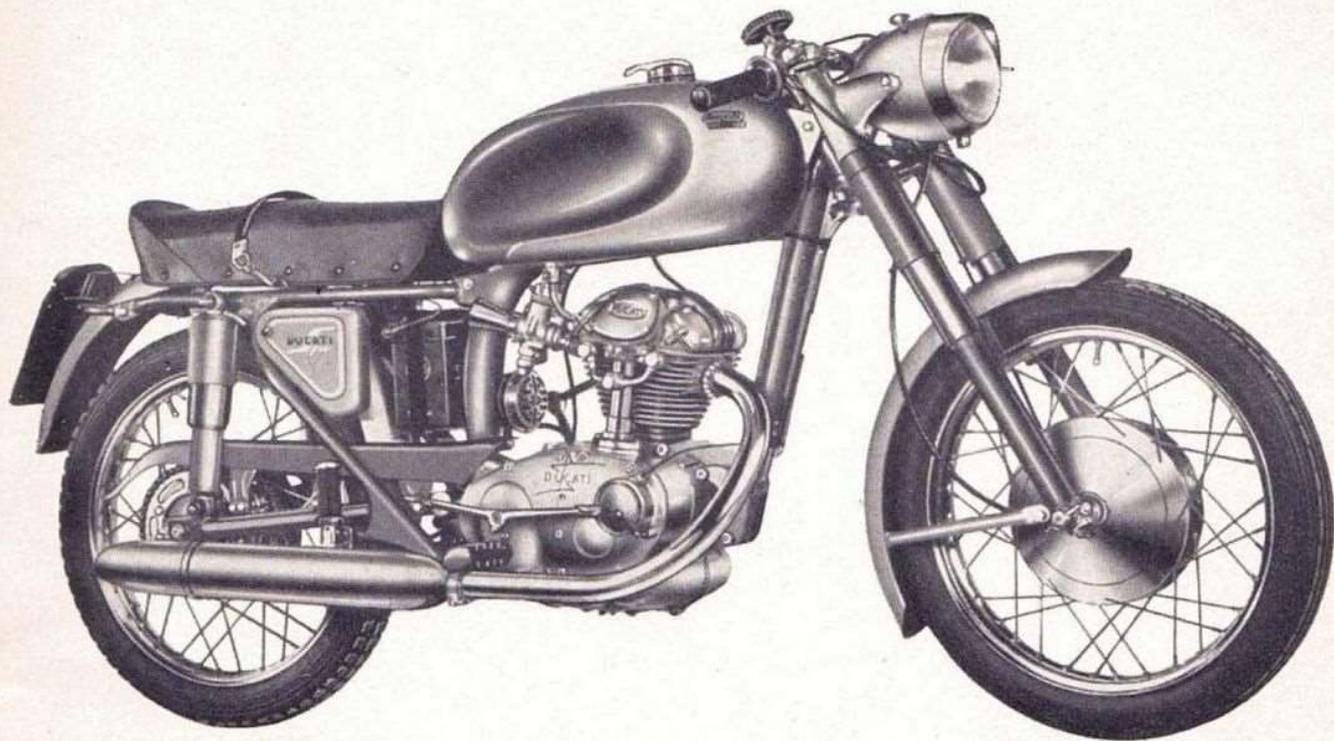
*Ci permettiamo però di farLe presente che per proteggere a lungo il capitale da Lei investito acquistando la DUCATI 125 Sport, è necessario che Ella si attenga alle norme contenute nel presente opuscolo che Le illustrano dettagliatamente le caratteristiche, il funzionamento e la manutenzione della Sua moto.*

*Contiamo quindi sulla accurata osservanza da parte Sua delle norme che è necessario seguire in particolare nel primo periodo d'uso della macchina. In tal modo Ella potrà contare a lungo su di un mezzo dalle ineguagliabili prestazioni.*

*RingraziandoLa e congratolandoci vivamente con Lei per aver scelto questo modello, Le auguriamo di essere per molti anni orgoglioso di possedere una DUCATI 125 Sport.*

DUCATI MECCANICA S.p.A.







## P R E M E S S A

*Scopo principale del presente libretto istruzioni è di mettere in grado il possessore del DUCATI 125 Sport, di usare il veicolo nel migliore dei modi.*

*Quelle che seguono, sono quindi semplici norme, suggerimenti, consigli e notizie di carattere informativo sufficienti a permettere a chiunque, anche al profano di particolari cognizioni tecniche, di usufruire e conservare a lungo in perfetta efficienza il mezzo meccanico di cui dispone.*

### STAZIONI DI SERVIZIO DUCATI

Quando poi occorresse eseguire operazioni che richiedono una speciale competenza tecnica si consiglia di rivolgersi alle « Stazioni di Servizio Ducati » che sono dotate di personale specializzato e della necessaria attrezzatura per una fattiva assistenza ed esecuzione delle riparazioni a perfetta regola d'arte (vedere le illustrazioni a pag. 39 e seguenti).



Si potrà essere certi così, che anche l'eventuale sostituzione di gruppi o particolari verrà effettuata con pezzi originali Ducati; con ciò si eviteranno imprevedibili inconvenienti e saranno invece garantiti l'intercambiabilità, il funzionamento e la durata.

## **PARTI DI RICAMBIO**

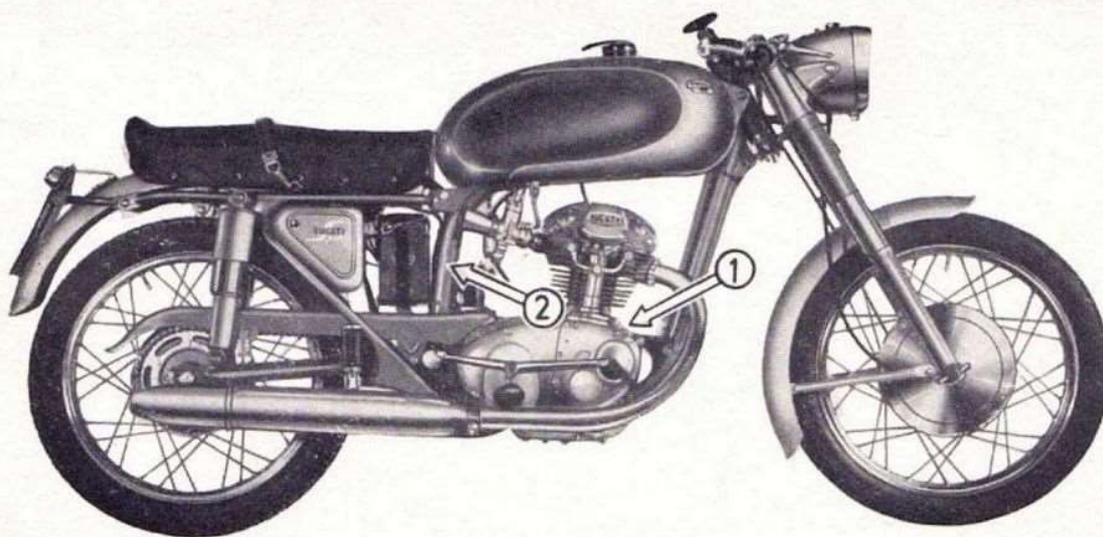
E' necessario che ogni richiesta di parti di ricambio sia precisa e corredata dei seguenti dati:

- 1) Numero di classifica del particolare (rilevarlo dal Catalogo delle Parti di Ricambio del motociclo 125 Sport).
- 2) Numero di identificazione del motore (se trattasi di un ricambio del motore).
- 3) Numero di identificazione del telaio (se trattasi di un ricambio del telaio).

## DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni DUCATI 125 Sport è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio e per il motore. Per il telaio, il numero è impresso sulla trave centrale in prossimità della batteria.

Per il motore, il numero è impresso sul carter in prossimità dell'attacco anteriore del motore al telaio.



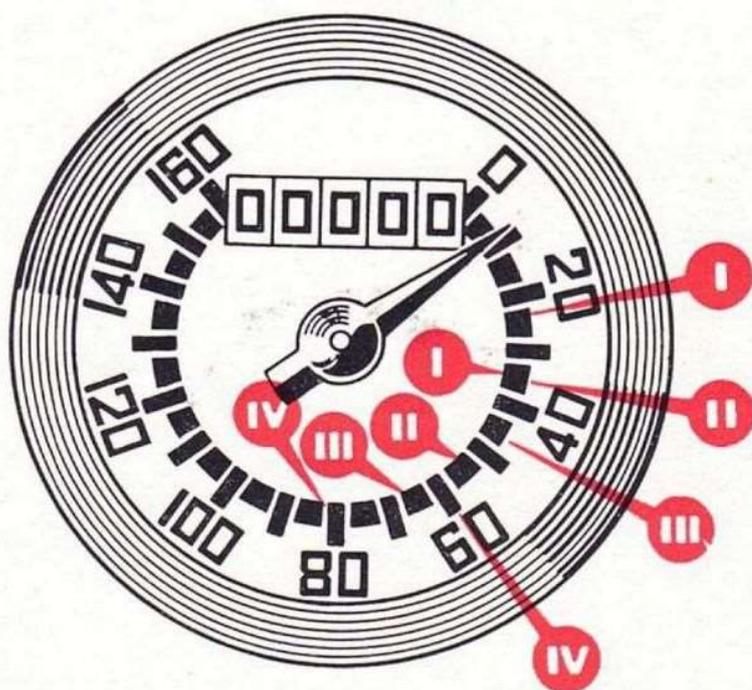
1 - Numero d'identificazione motore

2 - Numero d'identificazione telaio

## PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL VEICOLO

La costruzione dei moderni motori da motocicletta esige tolleranze strettissime tra i vari organi in movimento ed è quindi essenziale che il Cliente completi il rodaggio, cioè l'assestamento tra queste parti, già iniziato dalla Fabbrica che, prima a freddo e poi a caldo, ha fatto girare il motore.

Per ottenere un rodaggio razionale si dovranno osservare le prestazioni massime indicate dal diagramma e dalla tabella.



CHILOMETRI PERCORSI	VELOCITÀ MASSIME CONSENTITE IN Km/h.			
	in I marcia	in II marcia	in III marcia	in IV marcia
Fino a 500 Km.	21	35	46	60
Da 500 a 1000 Km.	32	53	69	82

Si consiglia inoltre quanto segue:

- non mantenere le velocità massime consentite per lunghi periodi di tempo;
- non forzare il motore, mantenendolo per lungo tempo ad un elevato regime di giri, particolarmente in salita;
- dopo ogni 500 Km., effettuare, a motore caldo, la sostituzione completa dell'olio nella coppa del motore; registrare le punterie; controllare il bloccaggio dei tiranti di fissaggio della testa e del cilindro al carter, e la bulloneria in genere; registrare le puntine platinatate.

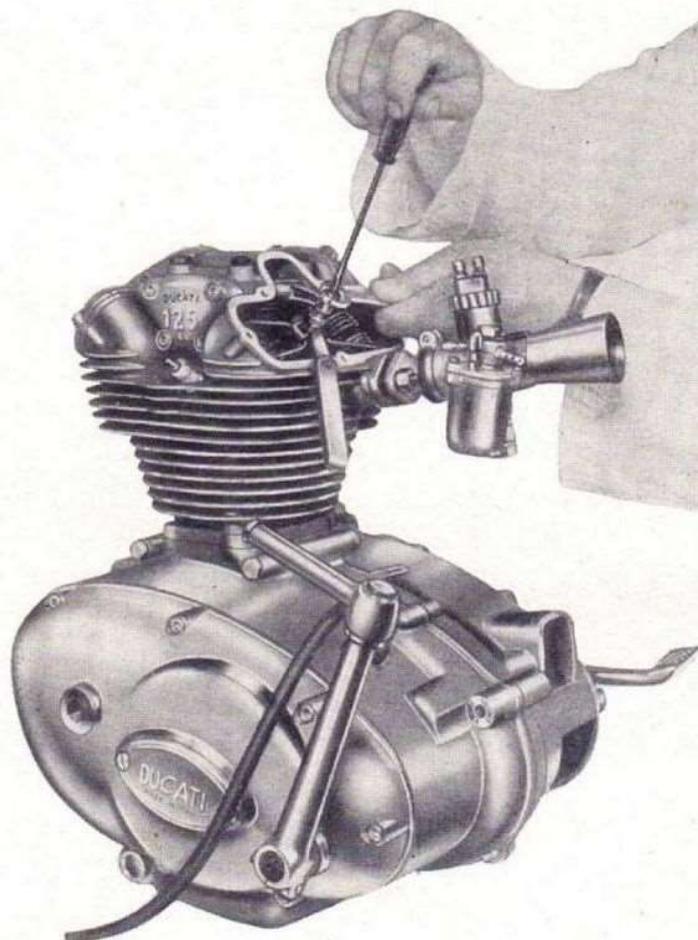
Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni, tanto più lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisioni o di messe a punto.

Affinchè il Cliente non deroghi dalle suddette prescrizioni, si è provveduto a piombare il carburatore, previa aggiunta in esso, di un distanziale che limita la corsa della valvola gas. Dopo 1.000 Km. circa il Cliente è pregato di recarsi dal suo Concessionario il quale spiomberà il carburatore per toglierne il distanziale.

La mancata esecuzione di quanto è detto svincola la DUCATI MECCANICA da ogni responsabilità circa eventuali inconvenienti che si dovessero verificare nel cilindro e nel pistone.

## Registrazione

La registrazione delle punterie si effettua mediante le viti di regolazione poste sui bilancieri.



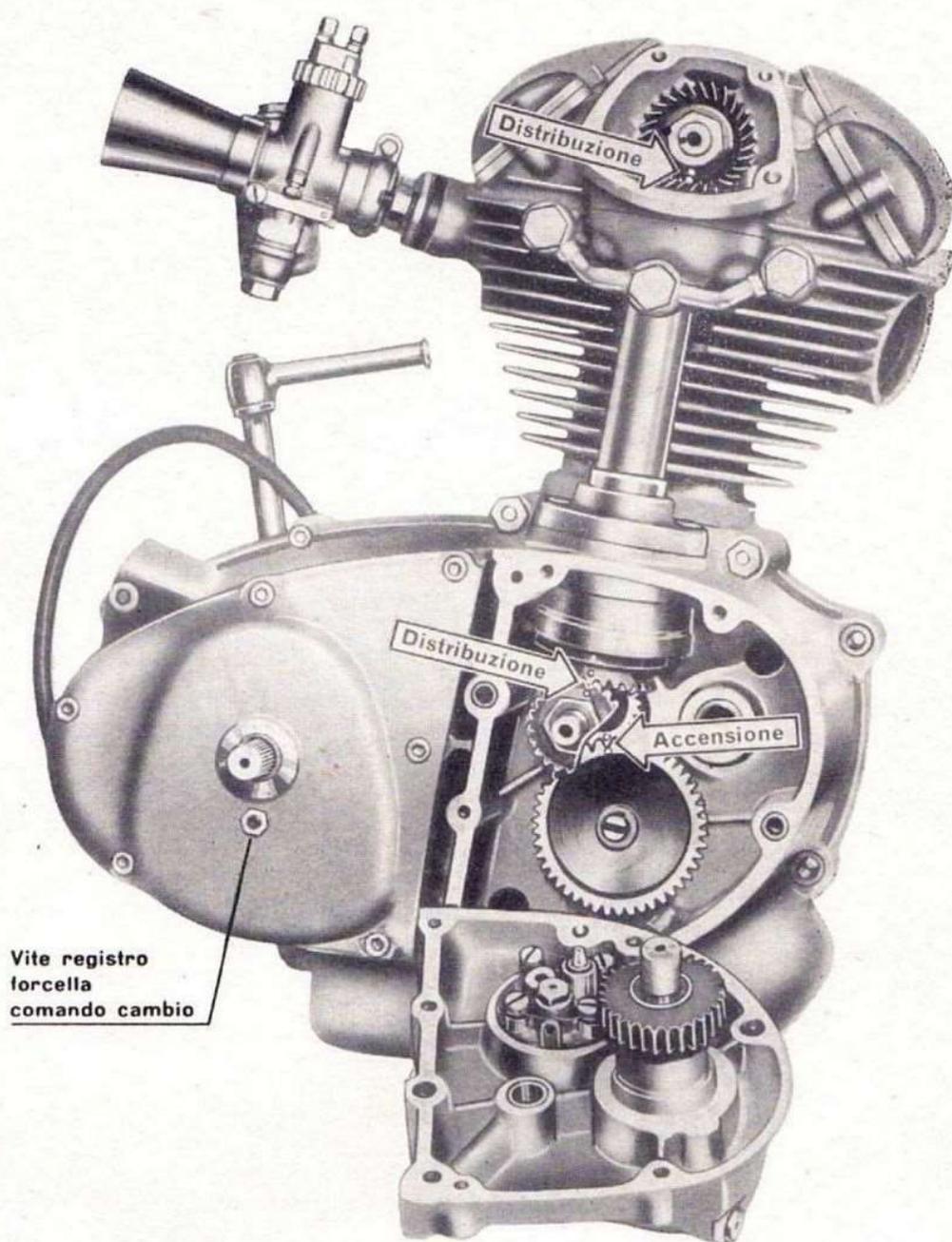
## Giuoco

Il giuoco di funzionamento fra valvole e bilancieri, a motore freddo, è di  $0.05 \div 0.07$  mm.; a tale valore deve essere registrato e verificato con spessimetro il giuoco stesso dopo il controllo dei suddetti dati della distribuzione.

## Messa in fase

Gli ingranaggi di comando della distribuzione, montati sull'albero motore e sull'albero distribuzione, portano dei segni di riferimento incisi sulla fascia dentata.

La distribuzione è in fase quando questi segni sono disposti come indicato dalle frecce nella figura seguente.



## ALIMENTAZIONE

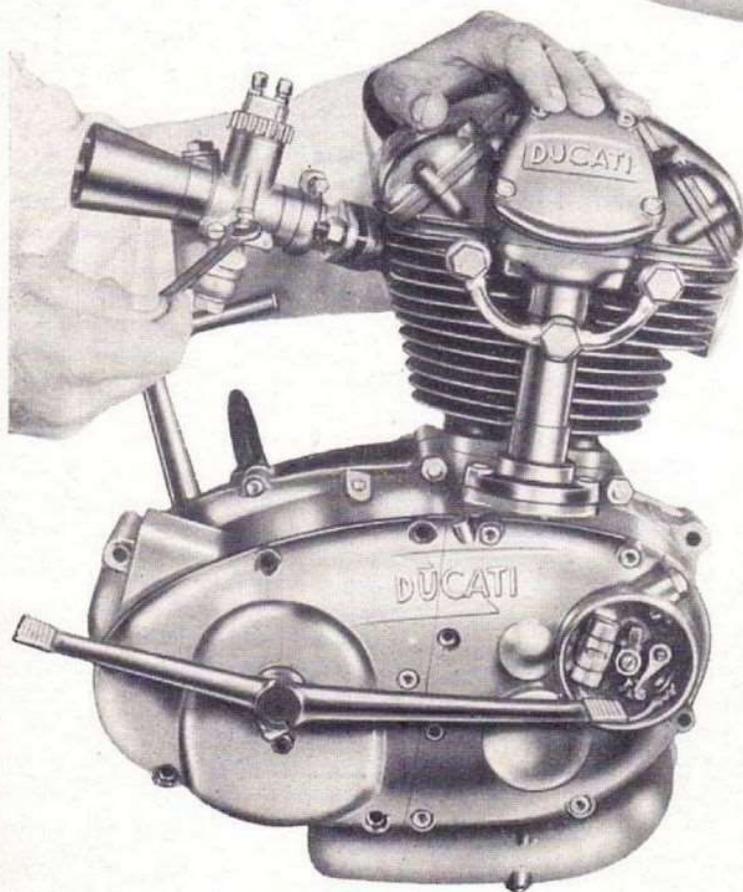
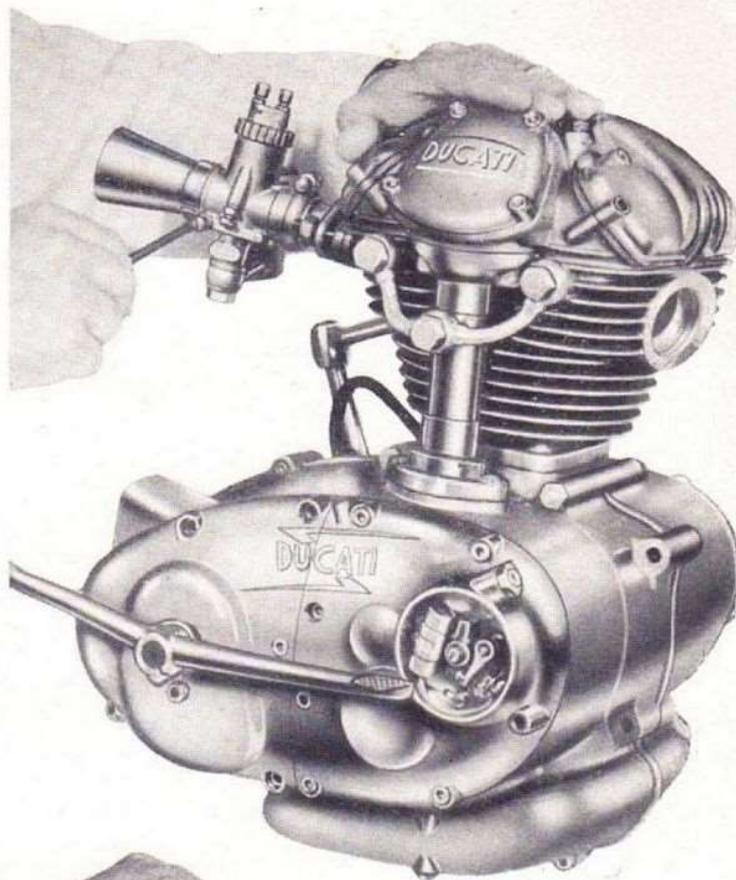
L'alimentazione del motore avviene per gravità.

Il carburatore è un Dell'Orto tipo UB 20 BS munito di titillatore e di presa d'aria a cornetto tronco conico.

I dati di regolazione del carburatore sono:

- diametro del diffusore mm. 20;
- diametro dell'ugello principale mm. 0.85;
- diametro dell'ugello del minimo mm. 0.35.

**Regolazione aria  
minimo**



**Regolazione  
valvola gas**

Il serbatoio della capacità di lt. 17 è munito di un rubinetto a tre posizioni: chiuso - aperto - riserva.

Un secondo rubinetto, in comunicazione anch'esso col carburatore, permette di usufruire della riserva che è di litri 1,6 circa.

## LUBRIFICAZIONE

La lubrificazione è a pressione, ed è ottenuta mediante una pompa ad ingranaggi comandata dall'albero motore; la pompa aspira l'olio, attraverso il filtro, dalla parte più bassa del carter motore che funge da coppa olio, e lo manda attraverso apposite canalizzazioni, in tutti i punti nevralgici del motore. Il recupero è ottenuto per gravità.

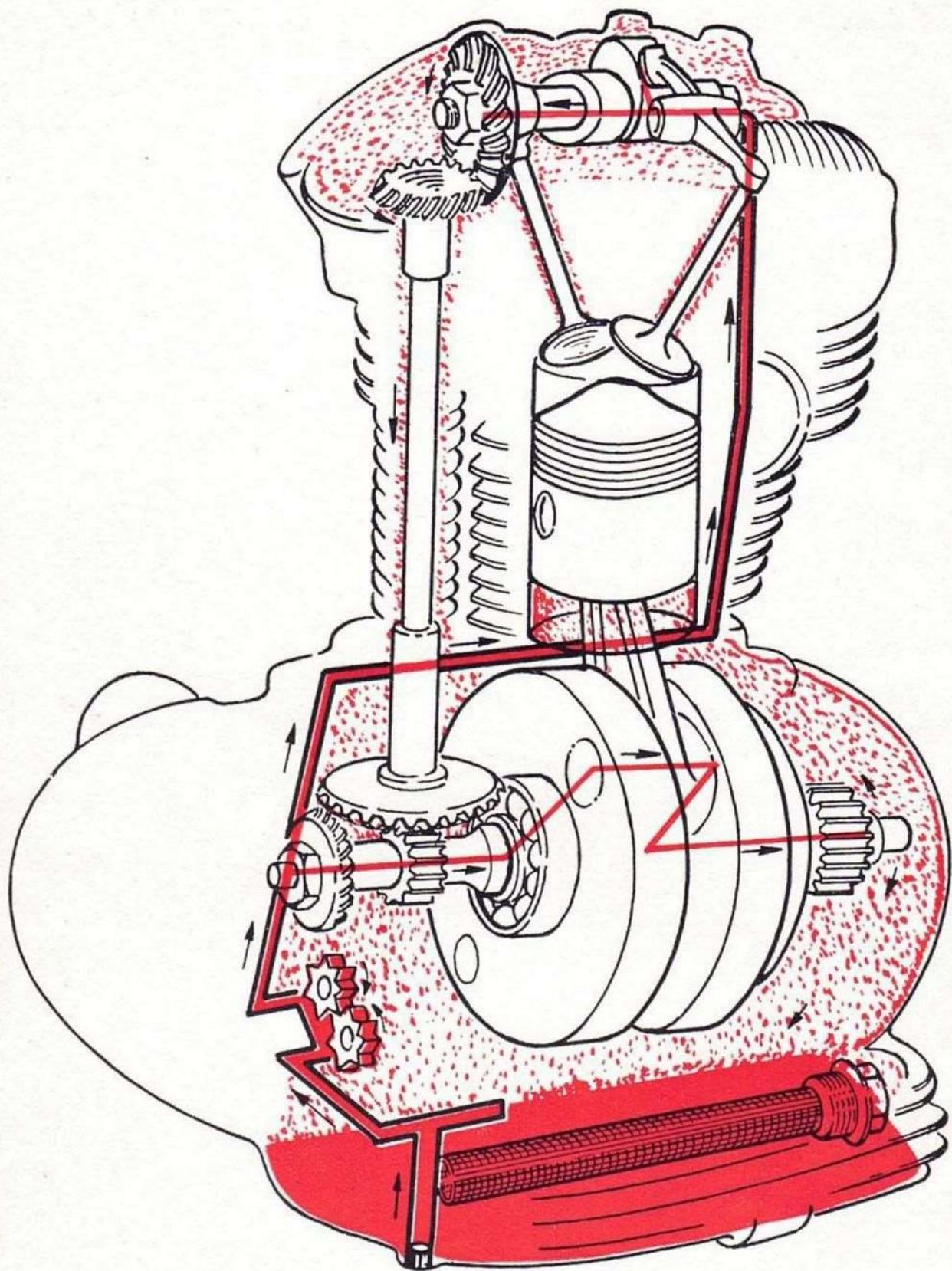
La capacità della coppa olio è di circa Kg. 1,750.

Il giusto livello è dato quando l'olio sfiora i primi filetti del bocchettone d'introduzione.

Il procedimento per riempire la coppa olio, quando è completamente vuota, è il seguente:

- introdurre olio finchè non sfiora i primi filetti del bocchettone introduzione (Kg. 1,300 circa) e avvitarlo il tappo
- avviare il motore per qualche minuto affinché l'olio investa tutti gli organi interni del motore
- svitare il tappo dell'olio, inclinare leggermente la moto-leggera dalla parte opposta al bocchettone introduzione, quindi introdurre l'olio rimasto (Kg. 0,450 circa) e riavvitare il tappo.

Il sistema di lubrificazione del DUCATI 125 Sport è semplicissimo e non richiede nessuna manutenzione salvo il ripristino del livello dell'olio (ESSO EXTRA MOTOR OIL MULTI-GRADE HD 20W-30-40, o RACER 40) ogni 500 Km. ed il ricambio integrale dell'olio e la pulizia del filtro ogni 2000 Km. circa.



## RAFFREDDAMENTO

Il particolare sistema di alettatura del cilindro e della testa favorisce la dispersione del calore.

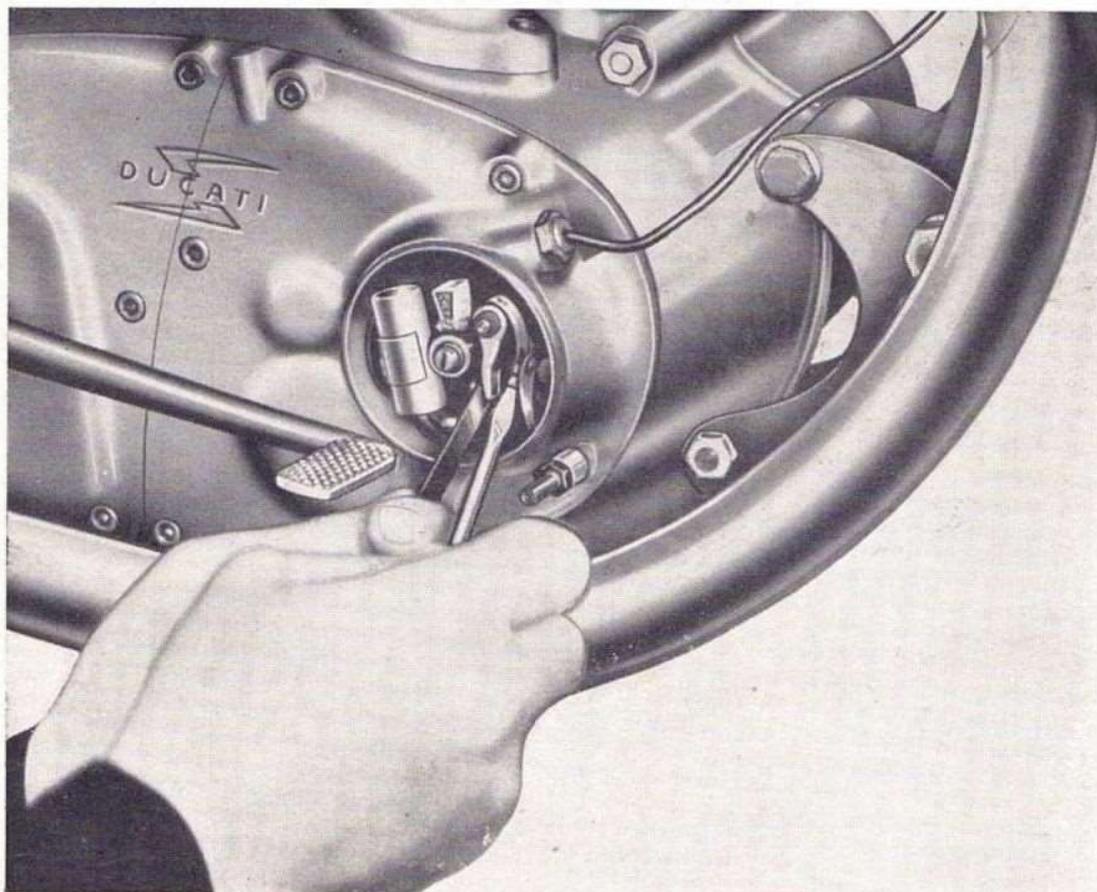
## ACCENSIONE

L'accensione è a spinterogeno.

L'anticipo dell'accensione è automatico e vale  $20^{\circ} \div 48^{\circ}$ .

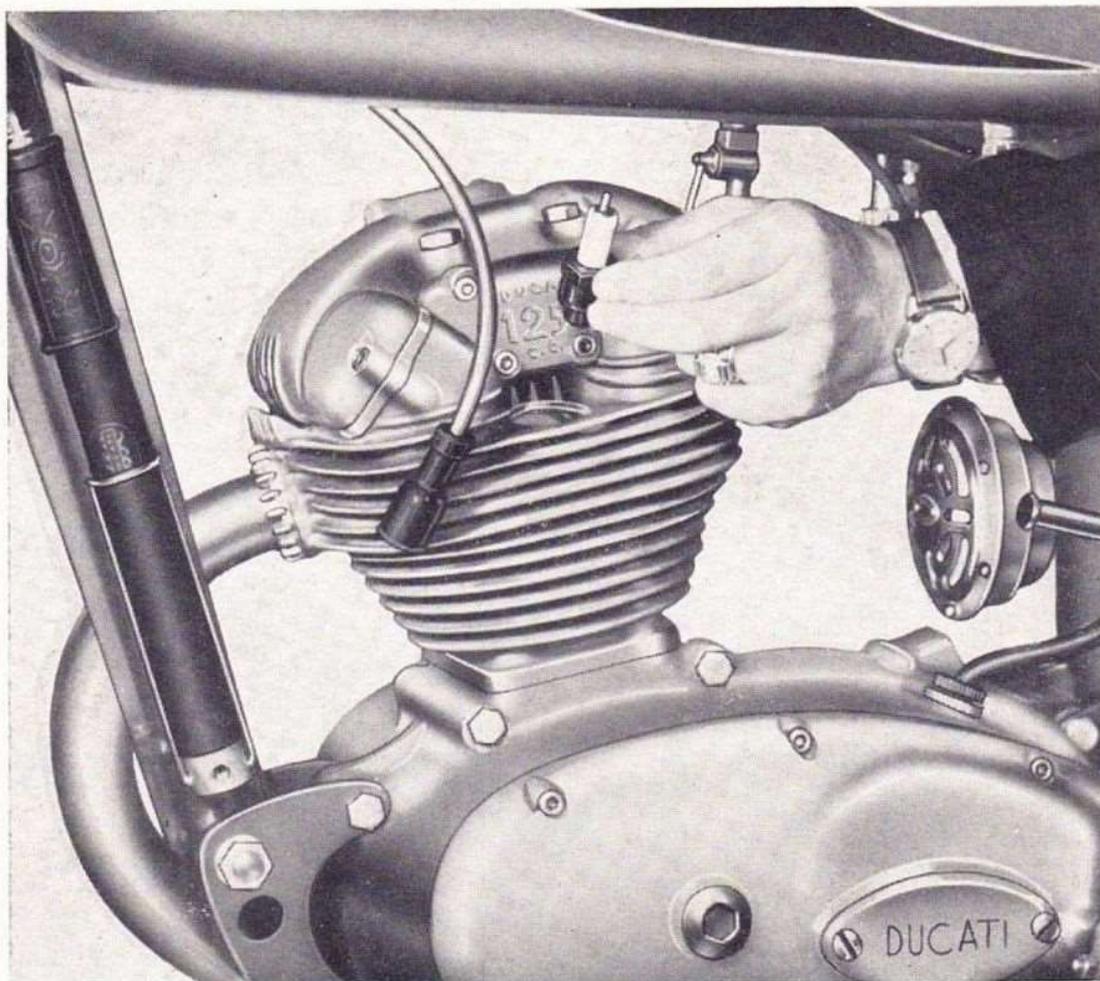
Per la messa in fase dell'accensione vedi figura a pagina 13.

Il giuoco fra le puntine platinato è di 0,4 mm. e viene controllato mediante lo spessimetro come è indicato in figura.



La candela è una Marelli CW 250 A o tipo analogo ed è montata a sinistra sul cielo della testa.

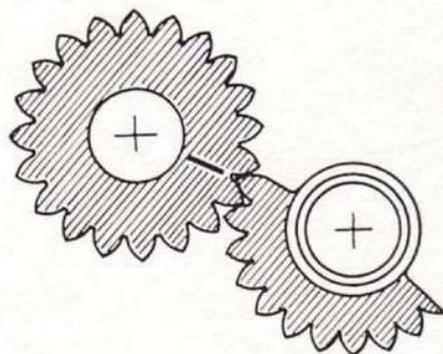
Nel caso di rimontaggio della candela è necessario porre attenzione ad introdurla con la stessa inclinazione dell'attacco della testa, avvitare leggermente e quindi stringere a fondo. Quanto sopra per evitare eventuali spanature.



## AVVIAMENTO

L'avviamento è ottenuto mediante il pedale snodato posto alla sinistra del motore.

In caso di rimontaggio del gruppo avviamento, è indispensabile tener presente che il primo dente del perno avviamento deve coincidere col segno di riferimento riportato su di un vano dell'ingranaggio avviamento.



## TRASMISSIONE

La trasmissione comprende la frizione ed il cambio. La frizione è a dischi multipli in acciaio e resina fenolica, funziona in bagno d'olio ed è montata sull'albero primario del cambio. La si comanda azionando la leva sinistra posta sul manubrio. La trasmissione fra motore ed albero primario del cambio è ad ingranaggi ed il rapporto di riduzione vale 3,050:1.

Il cambio, in blocco con il motore, è a 4 rapporti con ingranaggi sempre in presa e con comando a pedale.

I rapporti fra gli ingranaggi del cambio sono:

- in prima velocità 1:2.75
- in seconda velocità 1:1.65
- in terza velocità 1:1.18
- in quarta velocità 1:0.96

La trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore è ottenuta a mezzo di catena ed il rapporto da essa realizzato vale 2.750:1.

## TELAIO

Il telaio del « DUCATI 125 Sport » è del tipo monotrave tubolare di acciaio ad alta resistenza e di linea molto elegante.

## SOSPENSIONI

La sospensione anteriore è a forcella teleidraulica a lunga corsa MARZOCCHI.

Ciascun gambo contiene cm<sup>3</sup> 125 di olio ESSO EXTRA, corretto con il 10% di olio grafitato privo assolutamente di granuli grossi, oppure 10% di olio antigrippante Bardhal, Rhoten, ecc.

La sospensione posteriore è a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

## RUOTE

Le ruote sono a raggi con cerchi in acciaio cromato lucido, profilo speciale sport 17" × 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub>".

La ruota anteriore, con perno sfilabile, monta pneumatico CEAT 2,50-17 ancorizzato.

La ruota posteriore, con speciale parastrappi, monta pneumatico CEAT 2,75-17 scolpito e rinforzato.

Le rispettive pressioni di gonfiaggio, sono 1,75 Kg/cm<sup>2</sup> e 2,25 Kg/cm<sup>2</sup>.

## FRENI

I freni ad espansione a doppia ganaschia con comando a mano per l'anteriore ed a pedale per il posteriore, hanno ceppi di grande diametro e larghezza; guarniture resistenti all'usura e tamburi alettati.

I diametri dei tamburi sono: di mm. 180 l'anteriore e di mm. 160 il posteriore.

## IMPIANTO ELETTRICO

L'illuminazione è a batteria con ricarica a mezzo di volano alternatore CEV e raddrizzatore.

Il faro anteriore CEV, di grande diametro, è a 3 luci e porta incorporato il contachilometri VEGLIA, fondo scala 160.

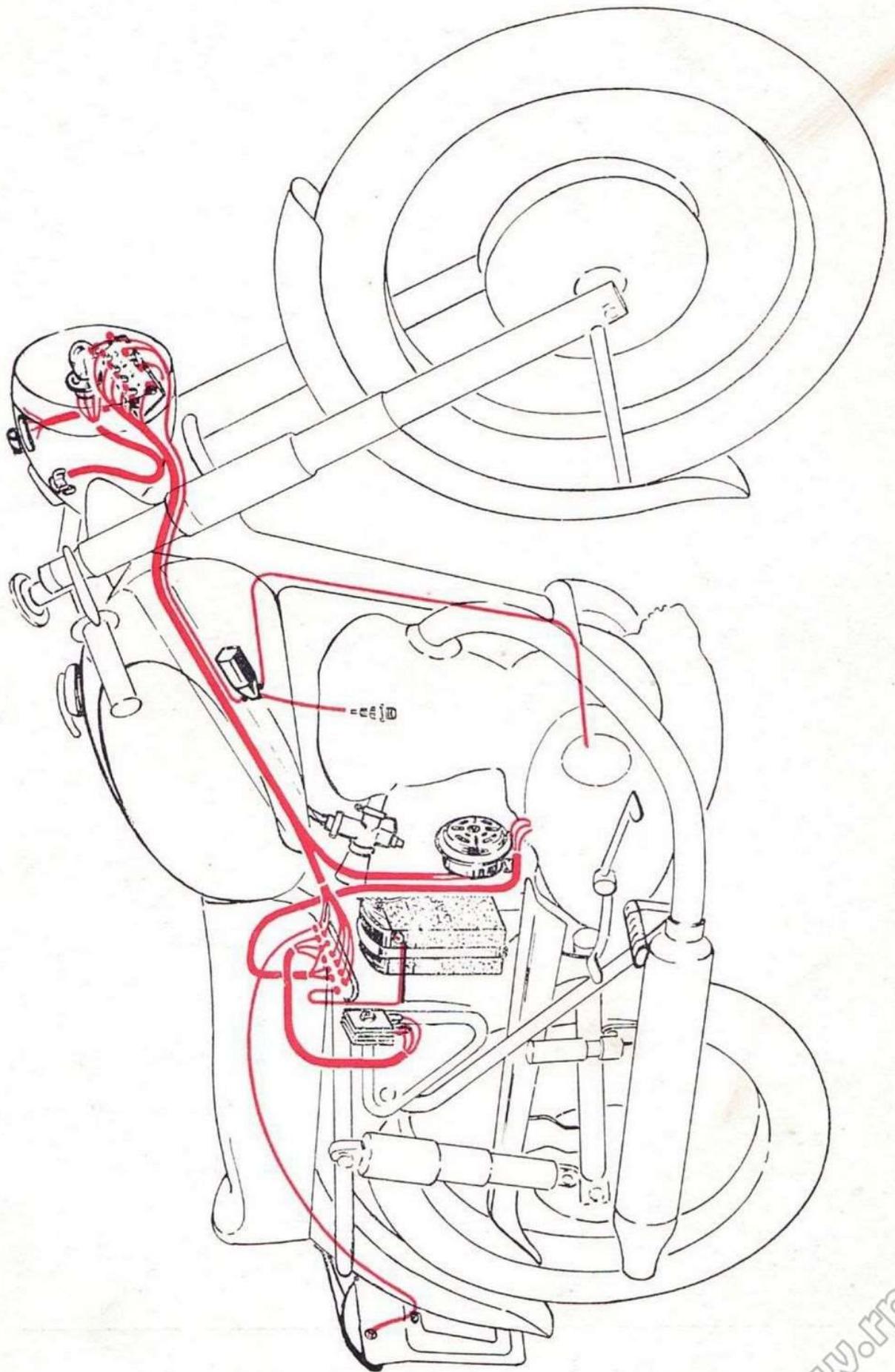
Il commutatore a tre posizioni per il comando delle luci è situato sul faro anteriore. Una chiavetta estraibile serve per l'accensione del motore. Togliendo la chiavetta si ottiene l'arresto del motore.

Sul manubrio, accanto alla manopola sinistra, è sistemato il deviatore per le luci di profondità e anabbagliante ed il pulsante per l'avvisatore acustico.

Sul parafrangente posteriore, nella posizione regolamentare, è sistemato il portatarga ed il fanalino posteriore con lampada e catadiottro metacrilato per l'illuminazione della targa.

Una batteria SAFA mod. 3L3 ad acido libero (6V - 13.5 Ah), tenuta carica a mezzo del volano alternatore e raddrizzatore, alimenta, a motore fermo, le luci di posizione (luce città e fanalino posteriore).

E' sconsigliabile marciare senza batteria per non compromettere l'efficienza del raddrizzatore (vedi rimedio per batteria scarica a pagina 36).





## FUNZIONAMENTO

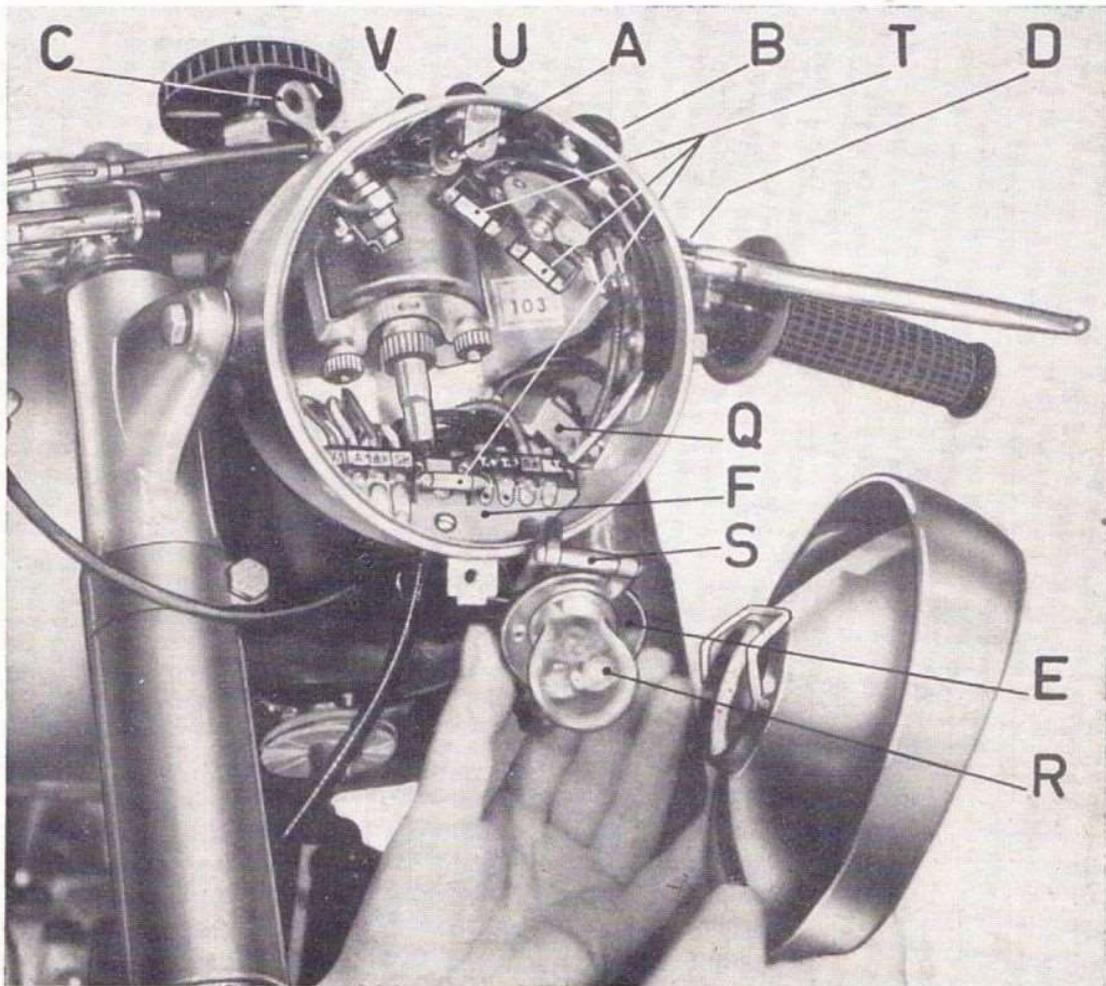
**STAZIONAMENTO DIURNO:** Commutatore in posizione 0 - Chiave disinserita - Il veicolo non parte - La connessione raddrizzatore - Batteria è interrotta - Spia spinterogeno rossa spenta. Disinseriti: luce principale, claxon e accensione motore.

**MARCIA DIURNA:** Commutatore in posizione 0 - Chiave inserita - Spia spinterogeno rossa accesa - La batteria è caricata tramite la bobina V1 corrispondente alla 1/2 carica = Amp. 3.

**MARCIA NOTTURNA CITTÀ:** Commutatore in posizione 1 - Chiave inserita, sono accese: luce di città e fanalino targa - Spia verde illuminata - La batteria è caricata tramite la bobina V1 corrispondente alla 1/2 carica = Amp. 3.

**MARCIA NOTTURNA CAMPAGNA:** Commutatore in posizione 2 - Chiave inserita, è accesa la luce principale (6V - 20/20 W). La batteria è caricata tramite la bobina A corrispondente alla carica massima = Amp. 6,5.

**STAZIONAMENTO NOTTURNO:** Commutatore in posizione 1 - Sono accese: luce di città e fanalino targa - Spia verde illuminata - Chiave disinserita - Il veicolo non parte. Disinseriti: luce principale, claxon e accensione motore.

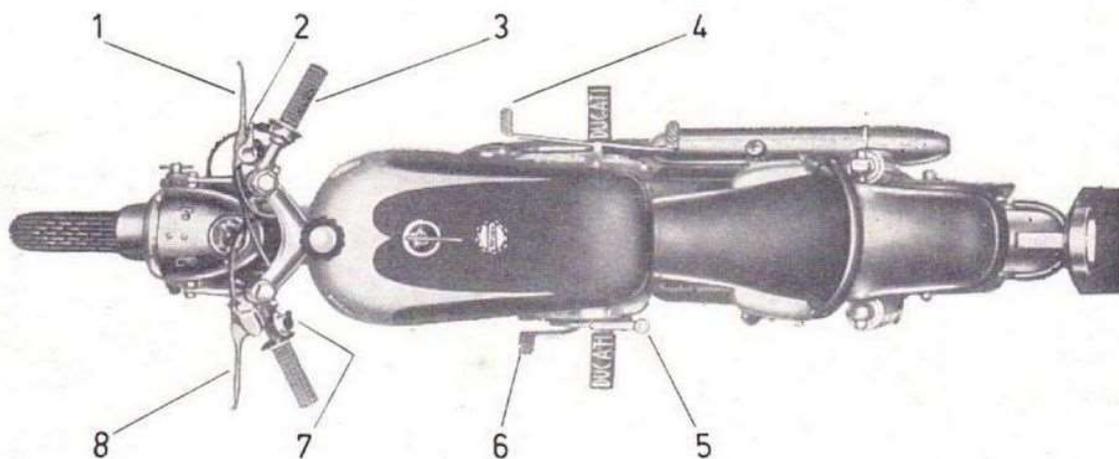


## COMANDI

Sul manubrio, come si è visto nel paragrafo precedente, accanto alla manopola sinistra fissa, è sistemato il deviatore per le luci di profondità e anabbagliante, il pulsante per l'avvisatore acustico, la leva per il disinnesto della frizione; la manopola destra è girevole e serve per il comando dell'acceleratore, davanti ad essa è sistemata la leva per il freno anteriore e superiormente a questa la levetta comando regolazione aria.

Accanto alla pedana sinistra è montata la leva del freno posteriore e la leva snodata della messa in moto.

Accanto alla pedana destra è sistemata la doppia leva del cambio.



### LEGGENDA

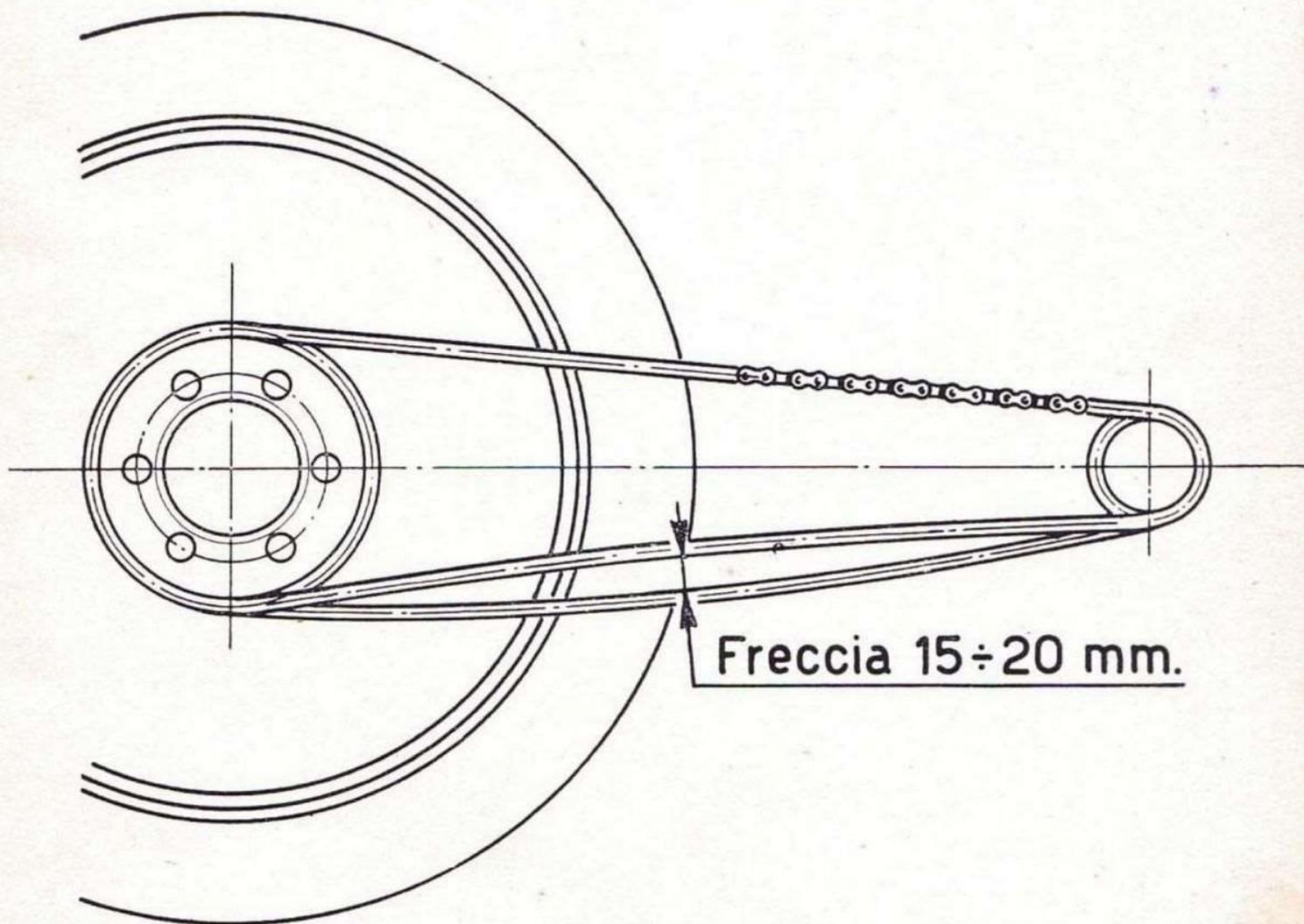
- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 1 - Leva comando freno anteriore     | 6 - Leva comando freno posteriore   |
| 2 - Levetta comando regolazione aria | 7 - Deviatore per le luci di profondità ed anabbagliante e pulsante per avvisatore acustico |
| 3 - Manopola comando acceleratore    | 8 - Leva comando frizione   |
| 4 - Doppia leva del cambio           |   |
| 5 - Leva snodata della messa in moto |   |

## SELLA

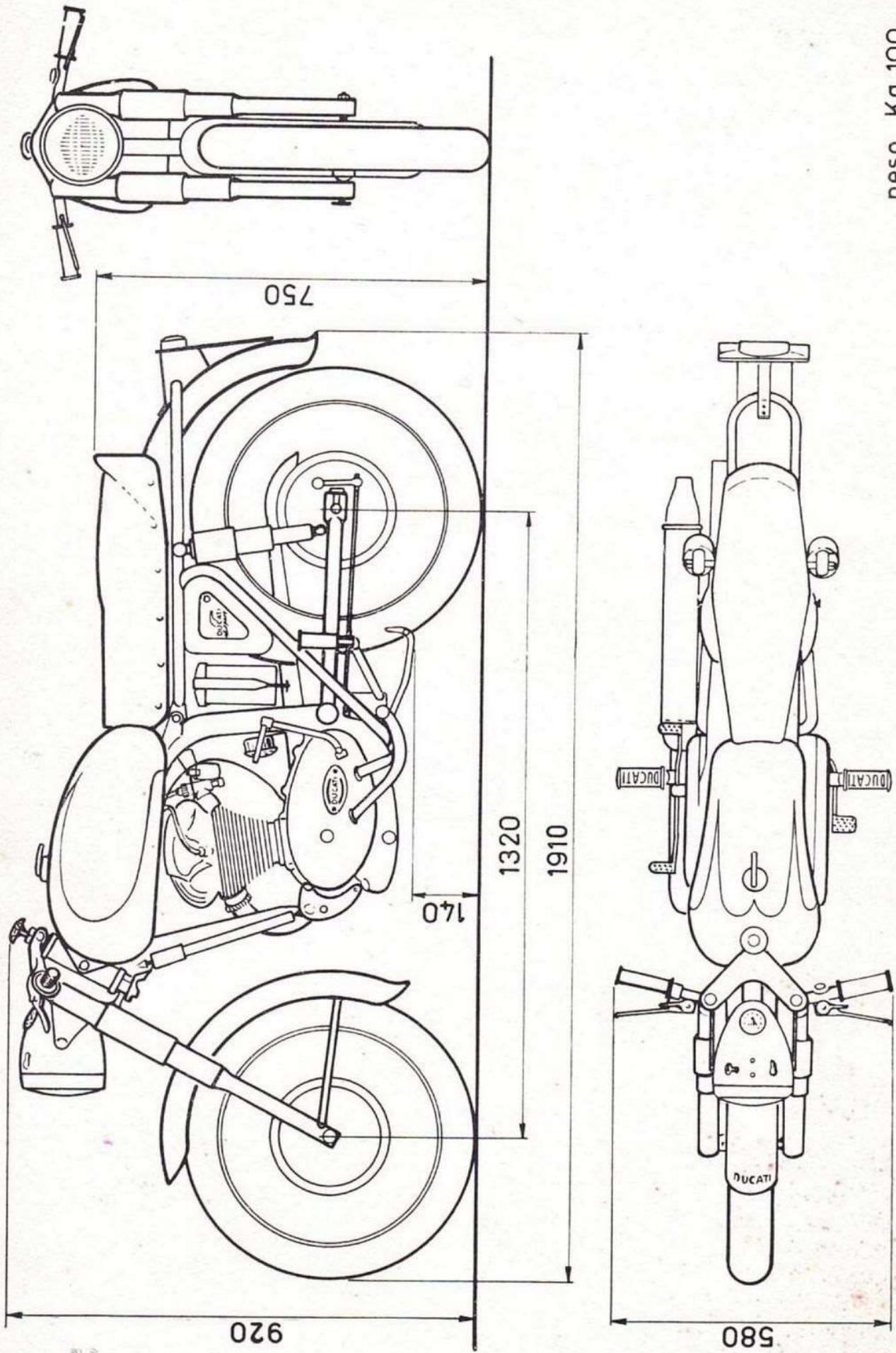
Sella biposto, maniglia e pedanine per il secondo passeggero.

## REGISTRAZIONE DELLA CATENA

La catena deve presentare una possibilità di scuotimento pari a  $15 \div 20$  mm. con macchina a terra e con una persona seduta sulla parte posteriore della sella, oppure con le sospensioni posteriori a metà corsa.



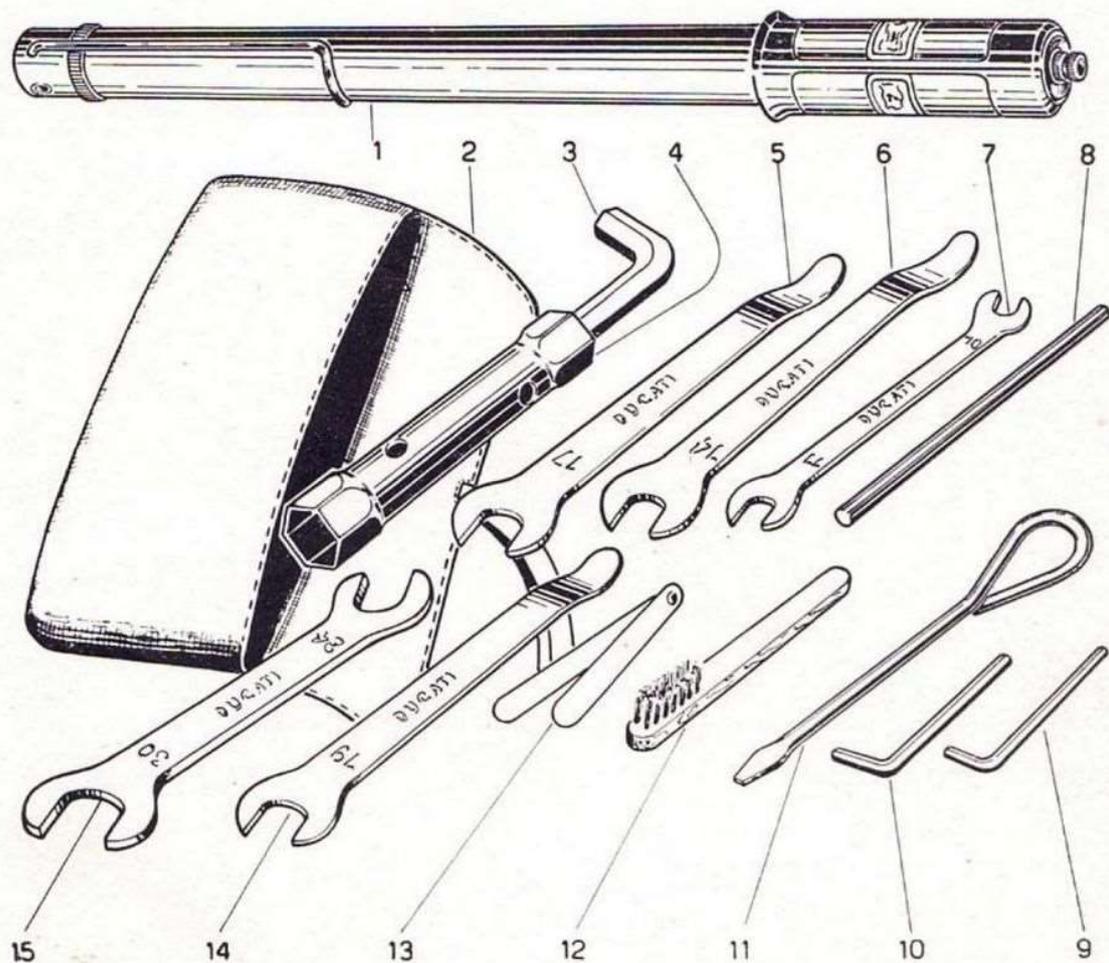
**DATI DI INGOMBRO E PESO**



peso Kg.100

## ATTREZZI IN DOTAZIONE

La dotazione di chiavi ed utensili, fornita per le normali operazioni di verifica che può eseguire l'Utente, è contenuta in una capace scatola doppia porta-attrezzi sistemata sotto la sella.

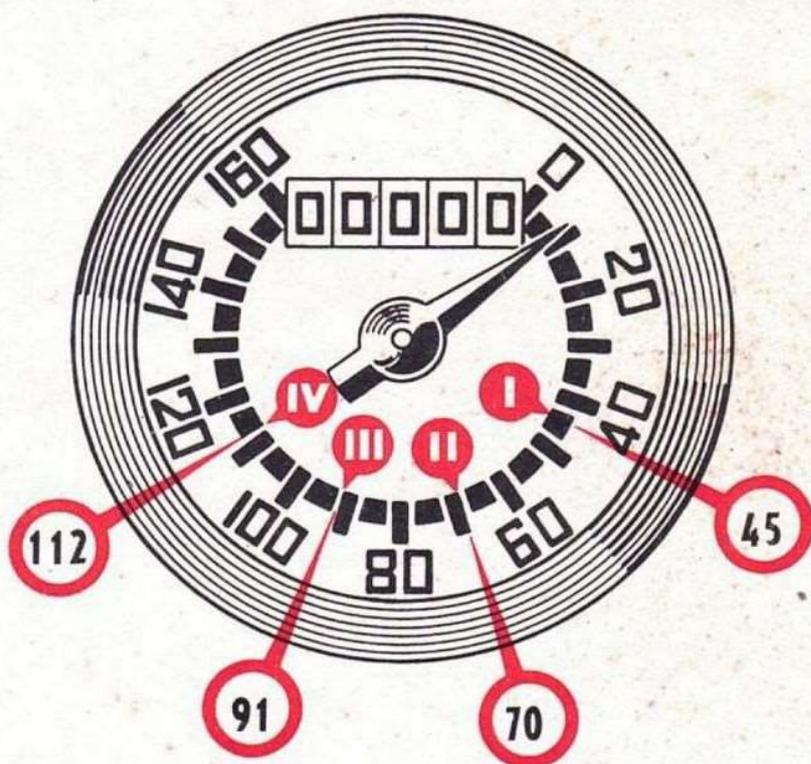


- 1 - Pompa per pneumatici
- 2 - Borsa attrezzi
- 3 - Chiave esagonale per interni ch. 14
- 4 - Chiave a tubo doppia ch. 21 - 22
- 5 - Chiave fissa 17 con levacopertoni

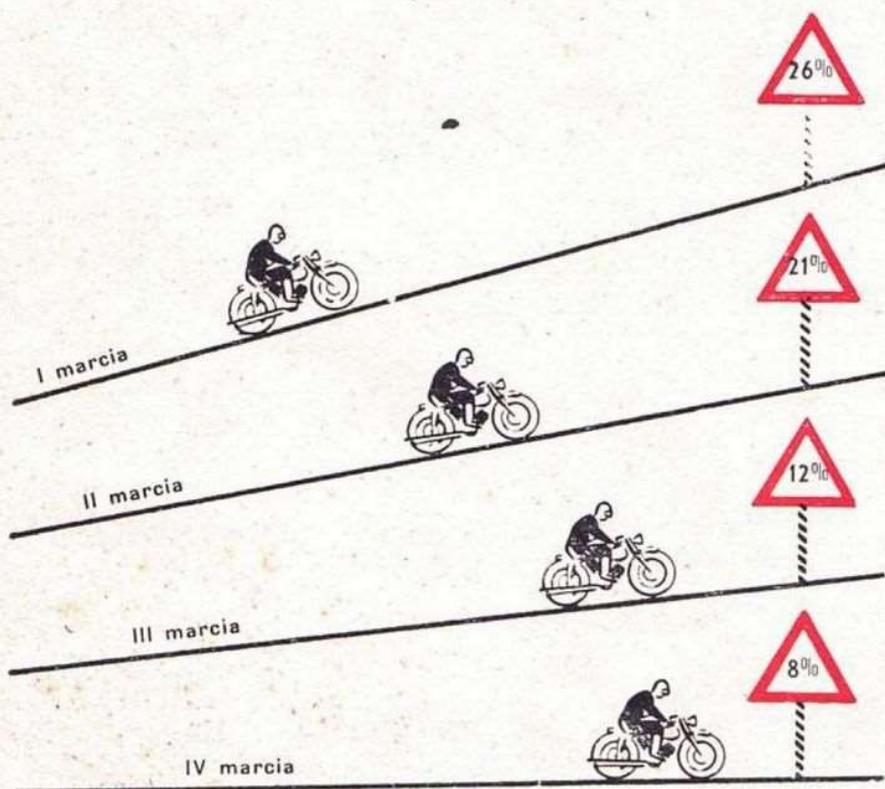
- 6 - Chiave fissa 14 con levacopertoni
- 7 - Chiave fissa 10 - 11
- 8 - Pernetto per chiave 21 - 22
- 9 - Chiave esagonale per interni ch. 5
- 10 - Chiave esagonale per interni ch. 6
- 11 - Cacciavite
- 12 - Spazzolino per candela
- 13 - Spessimetro
- 14 - Chiave fissa 19 con levacopertoni
- 15 - Chiave fissa 24 - 30

## PRESTAZIONI

Velocità massime ammissibili nelle varie marce (corrispondenti ai valori riportati nei cerchietti in rosso sul conta-chilometri).



Pendenze massime superabili con una persona nelle varie marce.



Consumo alla velocità economica di 70 ÷ 75 Km/h.:  
— 1 litro di benzina Super N.O. 90 ÷ 100 ogni 36 Km.  
Autonomia: circa 612 Km.

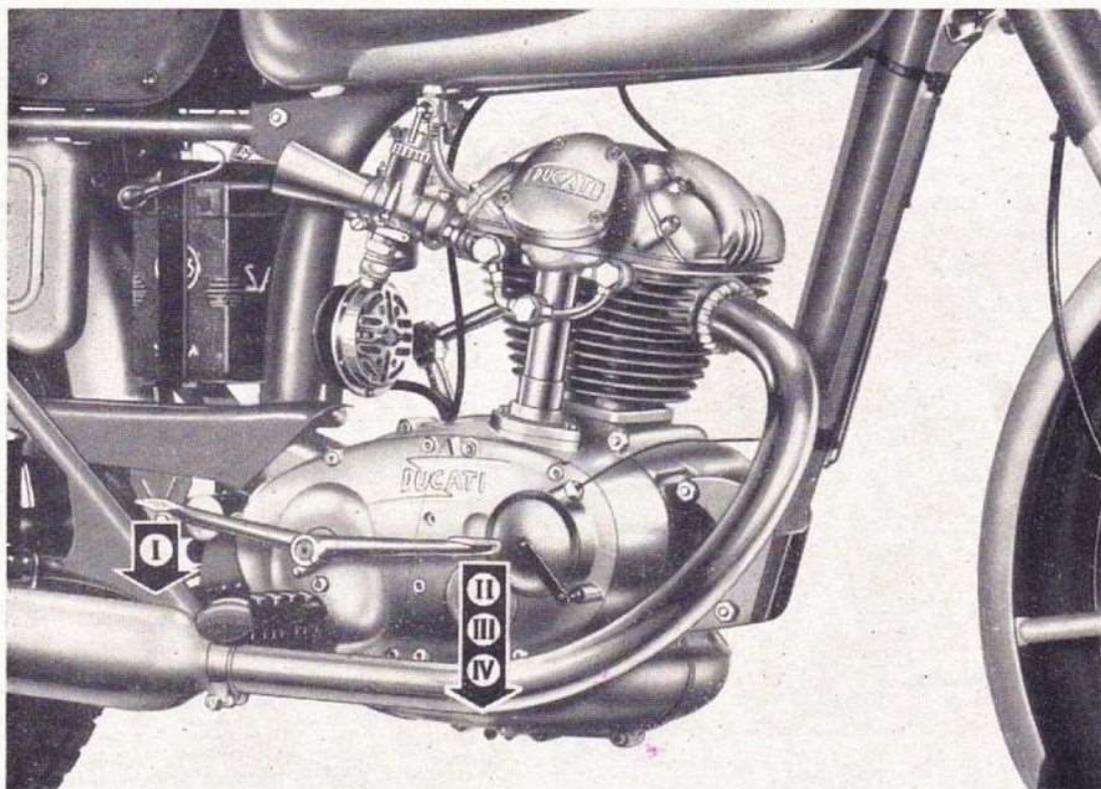
## USO DEL 125 Sport

### RIFORNIMENTI E AVVIAMENTO DEL MOTORE

Prima di avviare il motore ci si assicuri che nel serbatoio vi sia carburante in quantità sufficiente per il percorso che si intende compiere, che sia aperto il rubinetto benzina e che l'olio del motore sia al giusto livello.

Si consiglia di usare ESSO EXTRA MOTOR OIL MULTI-GRADE HD 20W-30-40 o RACER 40.

Effettuati e controllati i rifornimenti si verifichi che la leva del cambio sia in posizione di folle e si agisca sul titillatore del carburatore per assicurare l'arrivo in esso della benzina. Ora, aperta circa per un ottavo della sua corsa la manopola del gas, si preme energicamente il pedale d'avviamento dopo aver inserito la chiavetta nel commutatore situato sul faro.



Se il motore non si avvia si ripeta la manovra aprendo più o meno la manopola del gas. Appena avviato il motore non lo si faccia subito girare a un troppo elevato numero di giri, specie se è freddo, in modo da permettere all'olio, riscaldandosi, di circolare facilmente nei condotti e di giungere in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

## AVVIAMENTO E MARCIA DEL VEICOLO

Per avviare il veicolo, occorre disinnestare la frizione e col tacco spingere verso il basso il braccio posteriore della leva del cambio. Tale leva, abbandonata a sè stessa, ritornerà nella primitiva posizione. Effettuata tale manovra risulterà innestata la prima marcia. Si apra ora leggermente la manopola del gas e si abbandoni lentamente la leva della frizione; il veicolo comincerà a spostarsi. Abbandonata completamente la frizione si porti il veicolo a 10-15 Km/h. e poi, per passare in seconda, si chiuda rapidamente il gas tirando immediatamente dopo la leva della frizione e si spinga verso il basso il braccio anteriore della leva del cambio. Si riapra la manopola del gas e si rilasci la frizione. Si ripeta la manovra per passare dalla seconda alla terza velocità e dalla terza alla quarta velocità.

Per passare dalle velocità superiori alle inferiori, si proceda nel modo seguente: si chiuda il gas, si tiri la leva della frizione, si acceleri il motore per un breve istante in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, si innesti la marcia più bassa e infine si rilasci la leva della frizione.

Un buon motociclista deve far uso dei comandi con intelligenza e tempestività: in salita, quando la macchina accenna a diminuire la propria velocità, si cambi subito la marcia con un rapporto inferiore; non si mantenga innestata una marcia alta quando, per lo sforzo cui è sottoposta la macchina, occorrerebbe una marcia più bassa.

Per non provocare un eccessivo riscaldamento della frizione e di conseguenza un troppo rapido logorio del materiale di attrito, non si mantenga per troppo tempo disinserita la frizione con una marcia innestata.

Salvo casi imprevisti non si facciano mai funzionare i freni bruscamente quando si è già troppo sotto l'ostacolo, ma prima si rallenti a motore togliendo il gas e poi si ricorra al freno. Si tenga presente che i pneumatici insufficientemente gonfiati peggiorano la tenuta di strada, si consumano più presto e diminuiscono l'efficienza della frenata.

## **ARRESTO DEL VEICOLO**

Quando si vuol fermare il veicolo, si chiuda completamente la manopola del gas (si otterrà così una dolce frenata a motore), si disinnesti la frizione e si sposti la leva del cambio sul folle; con ulteriore aiuto dei freni si otterrà l'arresto del veicolo.

Per spegnere il motore si tolga la chiavetta dal commutatore sul faro anteriore.

## MANUTENZIONE

Dalla buona manutenzione dipende la buona conservazione del veicolo.

Con l'osservanza delle seguenti norme fondamentali si possono evitare inconvenienti gravi ed ottenere ottime prestazioni dal veicolo.

Le operazioni da eseguirsi sono state suddivise in modo da tener conto della loro successione in funzione dei percorsi chilometrici effettuati dal veicolo. Naturalmente i dati che seguono sono soltanto indicativi poichè la necessità di lubrificazione, verifica e regolazione dipende dalla conformazione del percorso compiuto, dalla temperatura ambiente, dal trascorrere del tempo, ecc.

### OGNI 500 Km.

- Si ripristini il livello dell'olio contenuto nel carter motore;
- si verifichi con un manometro la pressione dei pneumatici;
- si controlli il bloccaggio dei tiranti del cilindro-testa;
- si registrino i freni;
- si verifichi il giuoco fra le valvole e bilancieri agendo sull'apposita vite e dado sistemati su questi ultimi e riportando tale giuoco a  $0.05 \div 0.07$  mm.

### OGNI 1000 Km.

- Si controlli la distanza fra gli elettrodi della candela che deve essere di circa 0,5 mm. e se ne puliscano le punte con lo spazzolino metallico e benzina;
- si puliscano i contatti platinati del ruttore d'accensione con uno straccio inumidito di benzina e si verifichi la distanza delle puntine controllando che la loro apertura massima non superi i 0,4 mm.;
- si verifichi il giuoco fra le valvole e i bilancieri come detto precedentemente.

### **OGNI 2000 Km.**

- Si sostituisca l'olio nel carter motore lasciando scolare l'olio usato a motore caldo in modo da essere certi che l'olio usato scoli completamente;
- si pulisca l'interno della vaschetta del carburatore e i getti del massimo e del minimo;
- si registri la frizione poichè, in seguito ad usura delle guarnizioni, potrebbe tendere a slittare;
- si lubrifici il perno di oscillazione della forcella posteriore;
- si umetti con grasso ad alto punto di rammollimento il feltrino di lubrificazione della camma del ruttore.

### **OGNI 10000 Km.**

- Si smontino i dischetti di chiusura dell'albero a gomito e si pulisca la cavità del perno di manovella.

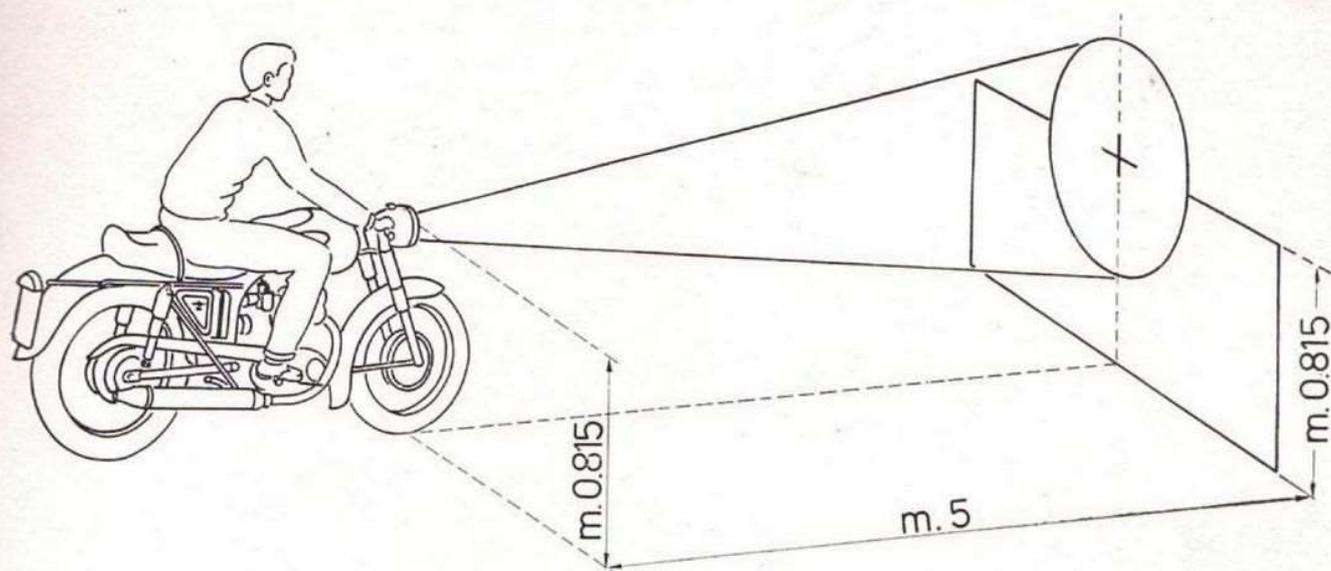
### **OGNI 20000 Km.**

- Si smonti il tubo di scarico, la testa e il cilindro per togliere le incrostazioni sulla testa e sul pistone (presso Stazione di Servizio Ducati).

### **ORIENTAMENTO DEL PROIETTORE**

E' opportuno verificare periodicamente l'orientamento della luce del proiettore nel modo sottoindicato:

- porre il veicolo a 5 metri di distanza da una parete chiara;
- assicurarsi che il terreno sia piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete;
- il veicolo, con una persona a bordo, deve poggiare su ambedue le ruote e non sul cavalletto;
- tracciare sulla parete una crocetta nel punto d'intersezione dell'asse ottico del proiettore con la parete stessa, ad una altezza cioè di mt. 0,815 da terra;
- accendendo la luce di profondità la crocetta deve trovarsi nel centro del cerchio luminoso proiettato sulla parete;



- l'eventuale rettifica dell'orientamento del proiettore si può effettuare allentando le due viti che fissano il faro alla forcella anteriore.

## PULIZIA GENERALE

Il veicolo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade.

- Si pulisca il motore con petrolio e lo si asciughi con stracci puliti;
- si lavino le parti verniciate del telaio con acqua usando una spugna per detergere e la pelle scamosciata per asciugare;
- non usare mai solventi, benzina, alcool o petrolio, per evitare di rendere opaca la vernice;
- ungere le parti cromate con vaselina e fregare con pelle scamosciata.

## LUNGHE INATTIVITA'

Se il veicolo non viene usato per alcuni mesi è consigliabile, prima di metterlo in riposo:

- provvedere alla pulizia generale;
- vuotare il serbatoio della benzina;

- introdurre dal foro della candela un po' di olio nel cilindro e far compiere a mano qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
- appoggiare le pedane su due sostegni di legno in modo da sollevare da terra le ruote e sgonfiare le camere d'aria;
- ricoprire il veicolo con un telone.

## ISTRUZIONI PER LA PRIMA CARICA, L'USO E LA MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

### Tipo

Batteria SAFA 3L3, ad acido libero, **secca da caricare**

- Tensione: V. 6
- Capacità in 20 ore: Ah 13,5
- Capacità in 10 ore: Ah 12
- Corrente di ricarica normale: Amp. 1,2
- Corrente di ricarica max: Amp. 2
- Dimensioni esterne: mm. 120x90x165.

### Avvertenza

Conservare sempre le batterie, secche o cariche che siano, in luogo fresco ed asciutto. Verificare frequentemente il livello e la densità dell'elettrolito.

Non lasciare mai gli accumulatori completamente scarichi. Tenere i tappi sfogatoi ben chiusi ed avvitati. Pulire terminali e connessioni dagli ossidi e proteggerli con un leggero strato di vaselina pura: non usare grasso. Le batterie vanno tenute pulite ed asciutte in ogni loro parte e principalmente nella parte superiore.

### Elettrolito

Deve essere acido solforico della purezza prescritta per accumulatori, diluito con acqua distillata in modo da portare la densità, riferita alla temperatura di 15° C., ai valori sotto specificati:

CONDIZIONI AMBIENTALI	DENSITÀ ELETTROLITO PER BATTERIA		Temperat. mass. dell'elettrolito durante la carica
	secche	cariche	
Climi temperati	1,28 ÷ 1,29	1,27 ÷ 1,28	50° C.
Climi tropicali	1,21 ÷ 1,22	1,20 ÷ 1,21	60° C.

Il livello dell'elettrolito negli elementi dovrà essere di 1 cm. sopra il bordo superiore dei separatori.

Dopo aver riempito con elettrolito tutti gli elementi, lasciare riposare le batterie per circa 6 ore, al fine di permettere che le placche si raffreddino.

Una parte di elettrolito verrà assorbita dai separatori e dalle placche: si dovrà quindi ristabilirne il livello aggiungendo altro acido solforico.

Per misurare il livello dell'elettrolito usare solamente bastoncini di vetro o ebanite.

### **Prima carica**

Togliere i tappi sfogatoi e mettere le batterie in carica con corrente continua ad intensità pari ad 1/10 della capacità nominale in 10 ore, per un periodo di almeno 50 ore consecutive. Durante la carica badare a che la temperatura dell'elettrolito non superi i 50° C.

La carica deve cessare quando:

- a) sia trascorso il numero effettivo di ore di carica sopra indicato, tenendo conto delle eventuali interruzioni;
- b) si abbia una intensa ebollizione in tutti gli elementi;
- c) la densità dell'elettrolito e la tensione di ogni elemento delle batterie rimangano invariati per almeno 3 letture consecutive distanziate di un'ora.

A fine carica la densità dell'elettrolito dovrà aver riacquisito il valore iniziale e la tensione di ogni elemento aver raggiunto un minimo di 2,7 Volt sotto carica, ossia 8,1 Volt per una batteria di 3 elementi e 16,2 Volt per una batteria di 6 elementi.

Le batterie sono così pronte ad entrare in servizio.

### **Cariche successive**

La ricarica si esegue preferibilmente ad una intensità in Amp. pari e non superiore ad 1/10 della capacità nominale in 10 ore.

Se durante la carica, la temperatura, misurata con apposito termometro immerso nell'elettrolito, dovesse raggiungere i 50° C. sarà necessario ridurre od interrompere la carica sino a che non sia scesa almeno al di sotto dei 40° C.

La carica deve continuare sino a che la densità dell'elettrolito non risulti costante per 3 letture consecutive distanziate di un'ora o sino a che la tensione non abbia raggiunto il valore di 2,7 Volt per elemento.

**Non effettuare mai rabboccamenti con acido solforico di qualsiasi densità per nessun motivo**; il rabboccamento deve essere fatto solo con acqua distillata chimicamente pura, prestando attenzione a che il recipiente da usare sia sempre scrupolosamente pulito per evitare che sostanze nocive possano inquinare il liquido e irreparabilmente compromettere l'efficienza della batteria.

Se gli accumulatori rimangono temporaneamente inattivi, è necessario sottoporli ad un breve periodo di carica almeno una volta al mese od ogni qualvolta li si debba porre in servizio.

### **ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO ELETTRICO**

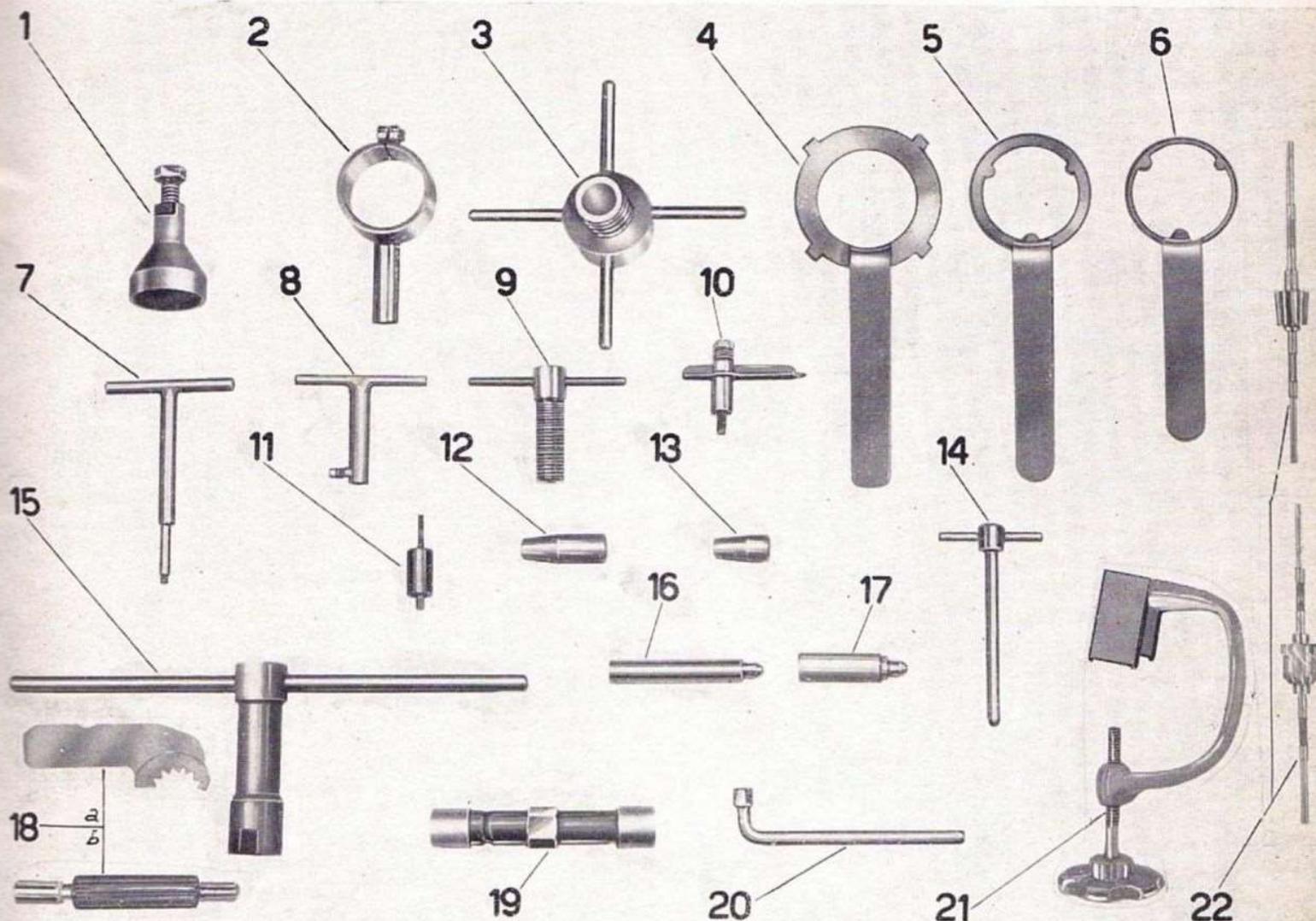
In caso di verifica o riparazione, è di estrema importanza il rendersi esatto conto del funzionamento e di seguire lo schema elettrico indicato a pag. 22. Non inviare correnti contrarie (continue o alternate) al generatore per evitare la smagnetizzazione.

Qualunque verifica dovrà essere effettuata con apposito analizzatore (Ohmmetro).

Per non compromettere il buon funzionamento del raddrizzatore, non si deve marciare senza batteria.

# STAZIONE DI SERVIZIO

## ATTREZZI IN DOTAZIONE



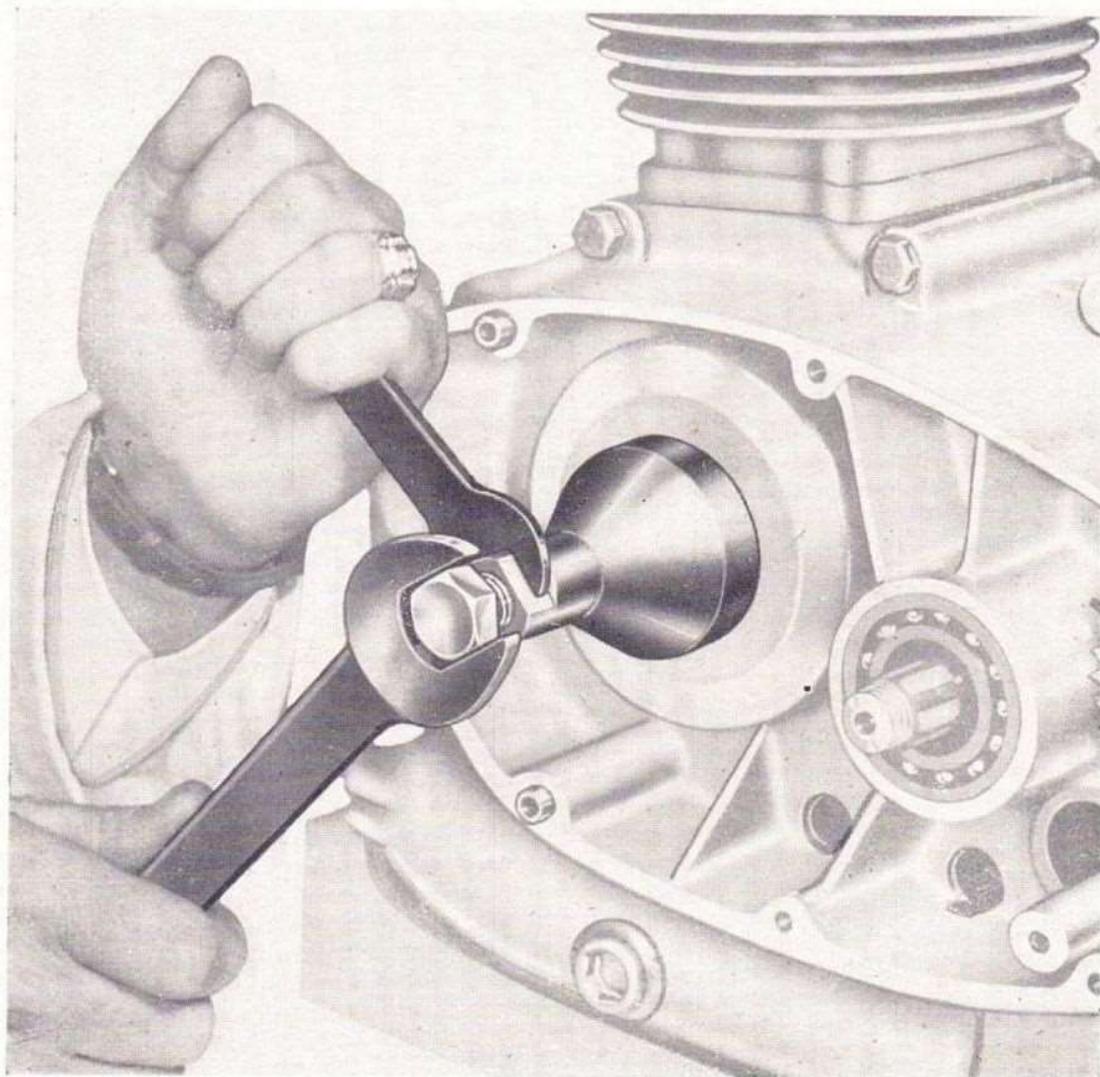
### LEGGENDA

- 1) Estrattore per volano
- 2) Attrezzo per pulire pistone
- 3) Estrattore per bussola porta cuscinetti
- 4) Chiave fissa-campana per bloccare ingranaggio albero motore
- 5) Chiave fissa-tamburo frizione per bloccaggio dado del tamburo
- 6) Chiave fissa-pignone per bloccaggio dado
- 7) Chiave per bloccaggio viti a testa esagona incassata
- 8) Attrezzo per smerigliare sedi valvole
- 9) Estrattore per coperchio lato frizione
- 10) Indicatore posizione pistone
- 11) Estrattore per perno bilancieri
- 12-13) Coni montaggio anelli elastici a sezione tonda e quadrata
- 14) Spina orientamento rondelle e boccole per montaggio perni bilancieri
- 15) Chiave fissa-albero distribuzione per bloccaggio ingranaggio conico  $Z = 28$
- 16-17) Spina per montaggio e smontaggio spinotto pistone
- 18) Attrezzi fissa-albero motore per bloccaggio ingranaggio conico  $Z = 21$   
a) con cilindro-testa montati b) con cilindro-testa smontati
- 19) Chiave per bloccaggio ingranaggio conico  $Z = 28$  (vedi 15)
- 20) Chiave per montaggio tappi con esagoni interni
- 21) Attrezzo per montaggio e smontaggio valvole
- 22) Frese per sedi valvole

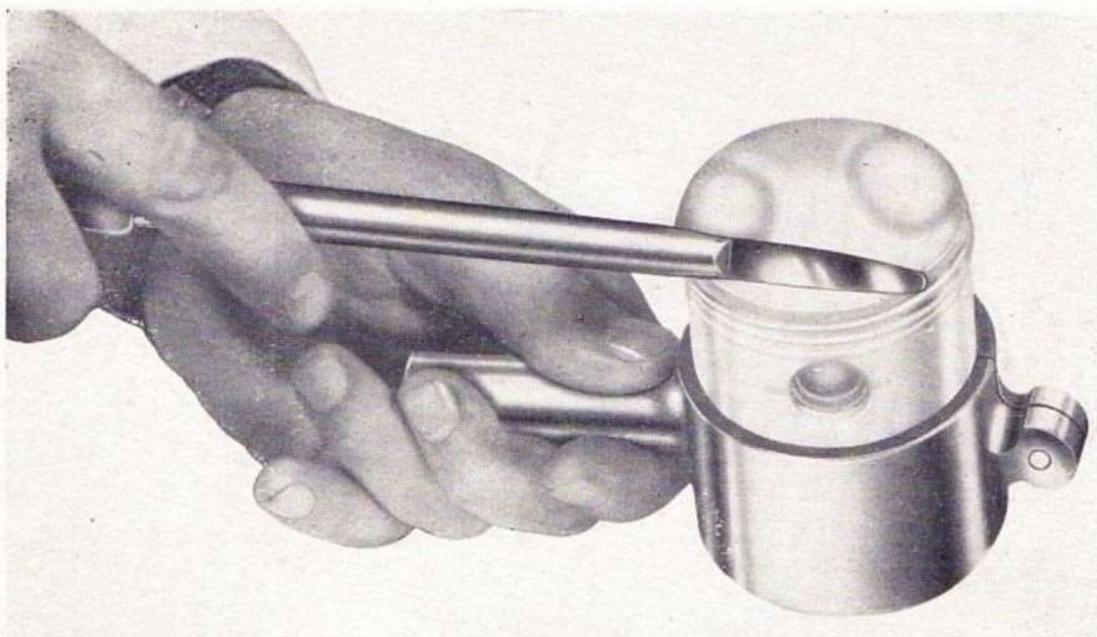
# STAZIONE DI SERVIZIO

## ATTREZZI IN DOTAZIONE

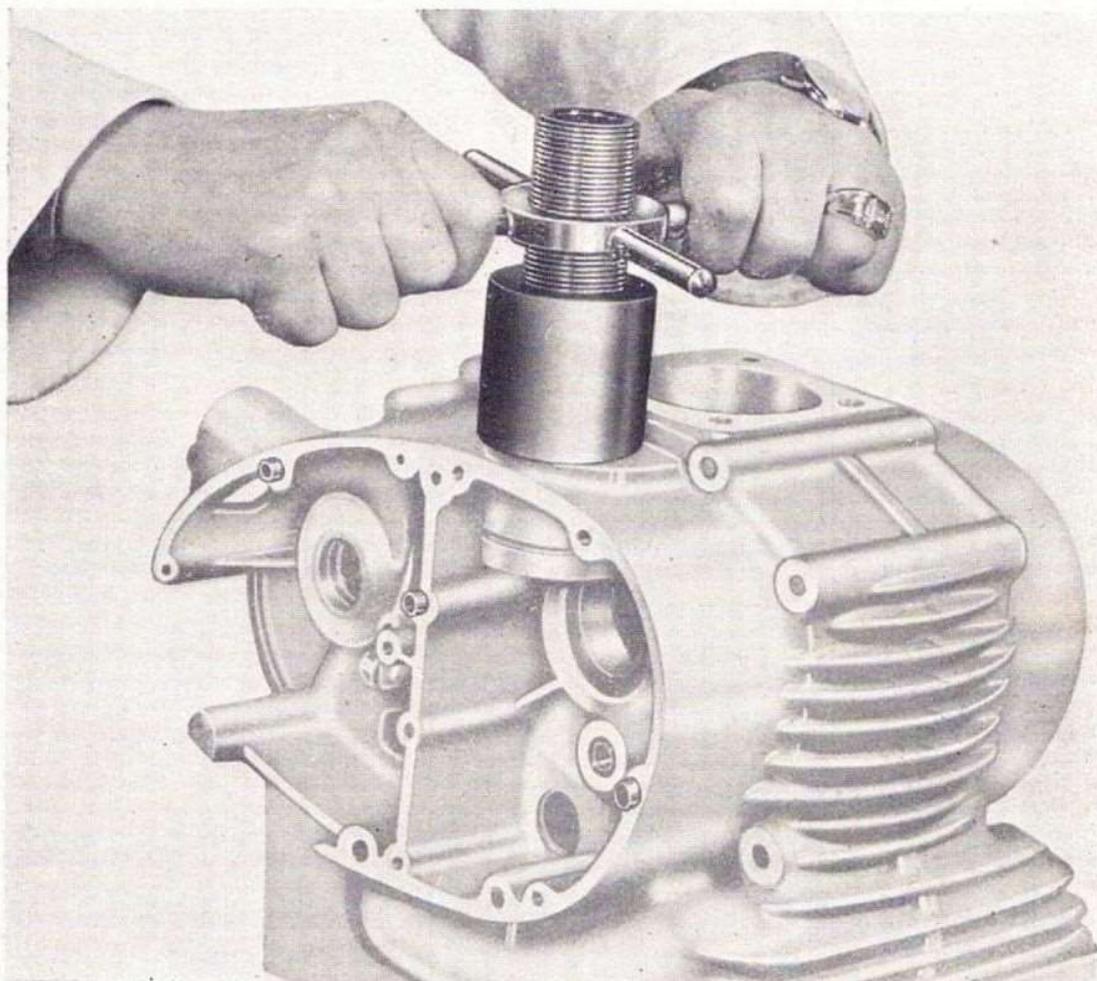
### IMPIEGO



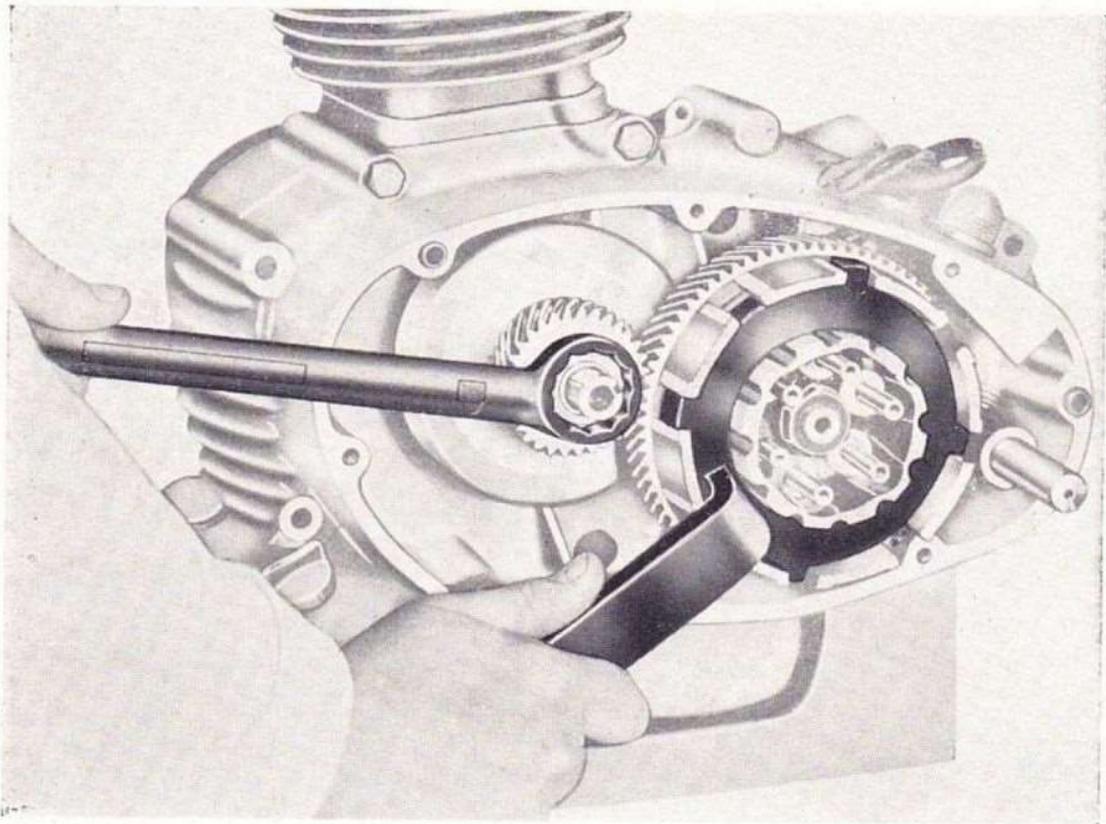
1 - Estrattore per volano



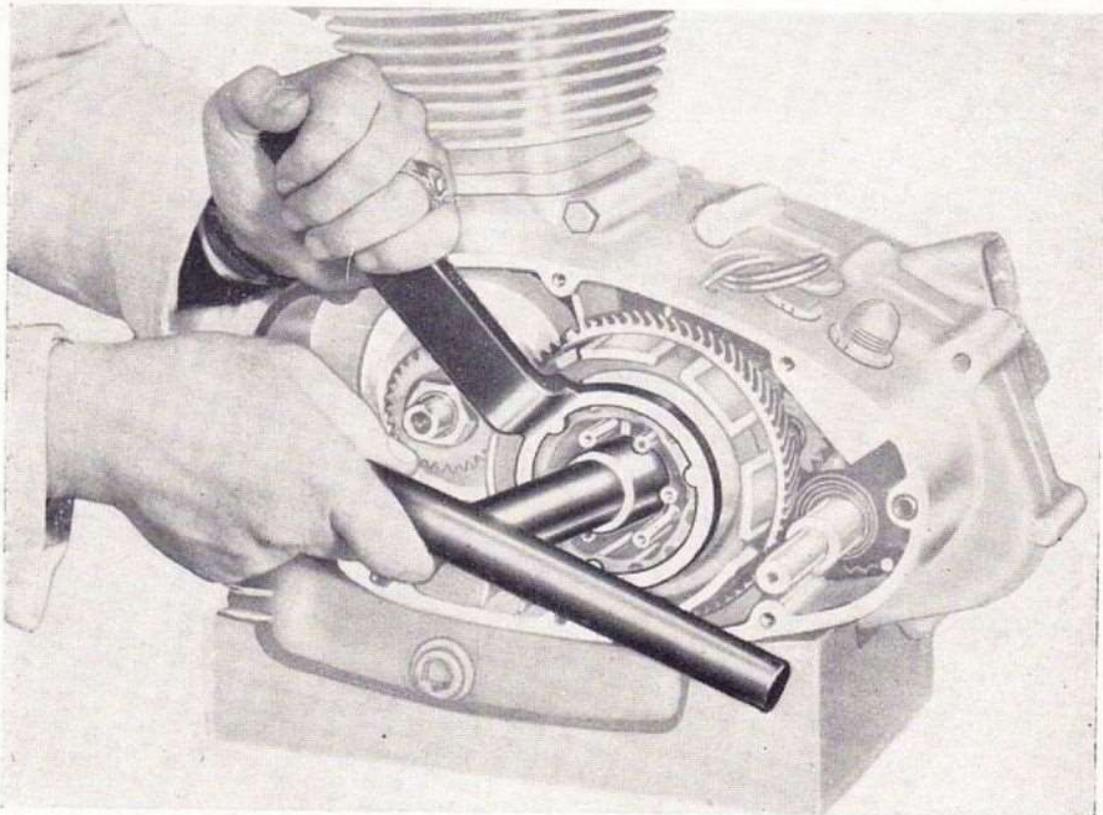
2 - Attrezzo per pulire pistone



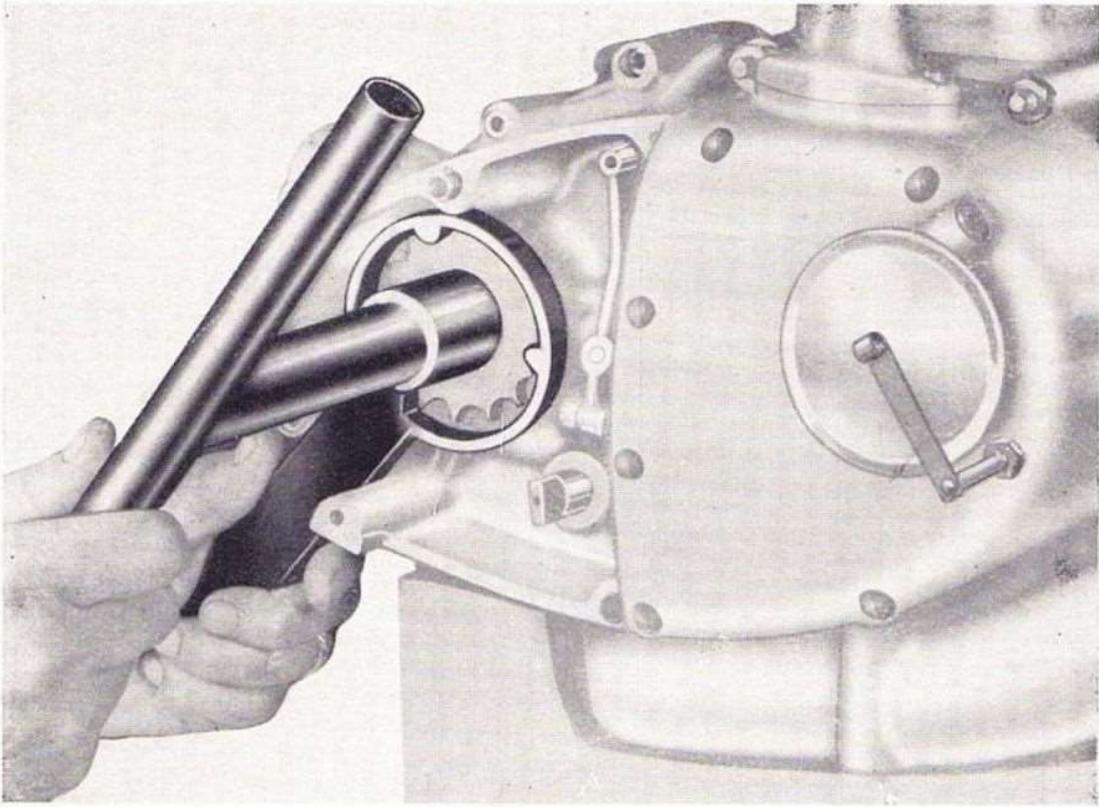
3 - Estrattore per bussola portacuscinetti



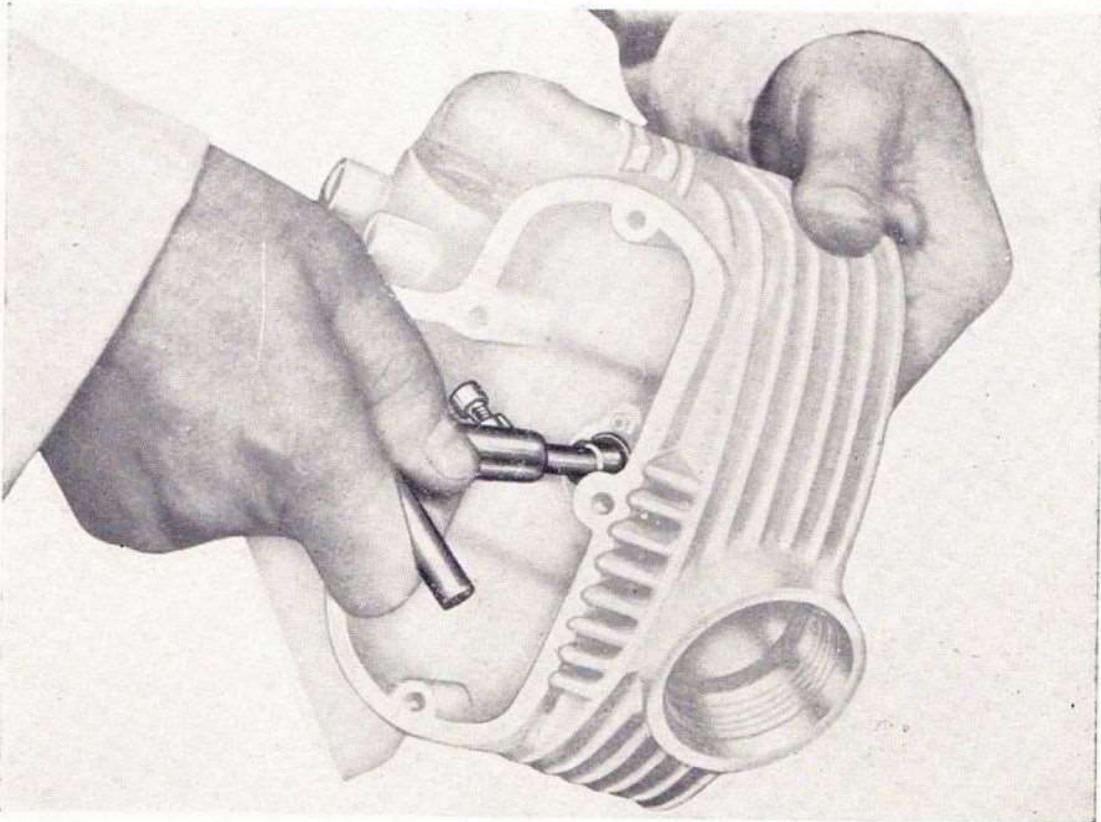
4 - Chiave fissa-campana per bloccare ingranaggio albero motore



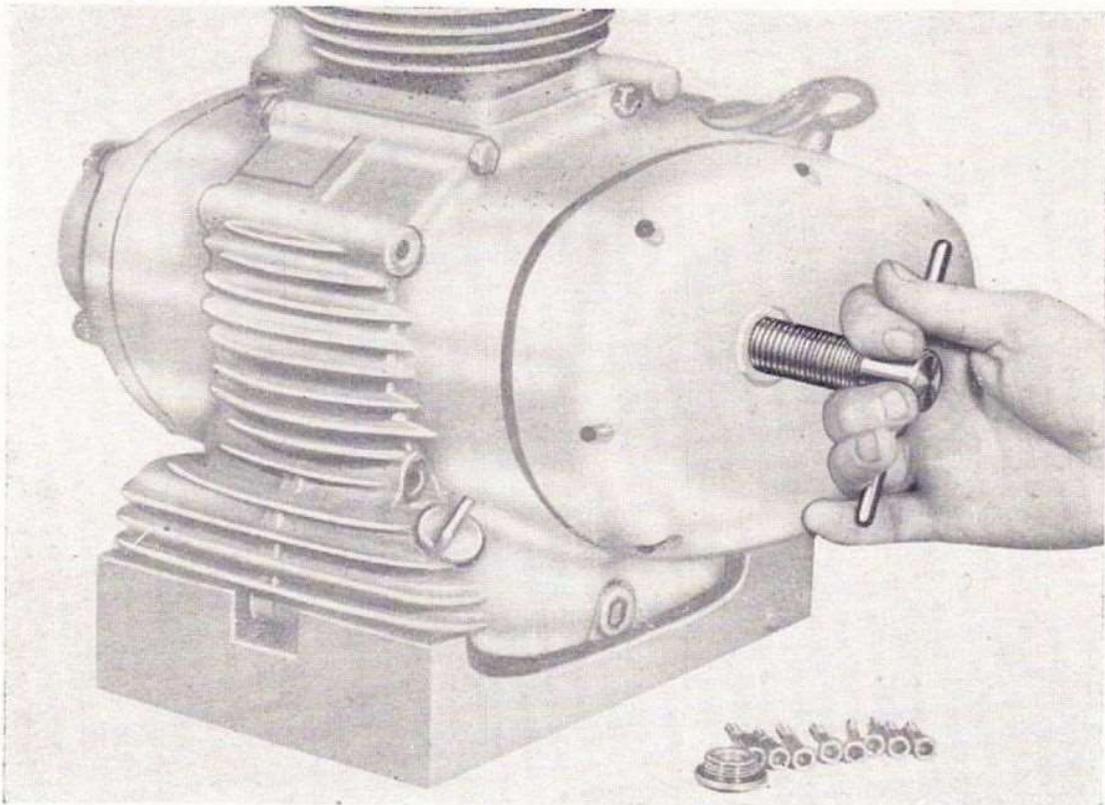
5 - Chiave fissa-tamburo frizione per bloccaggio dado del tamburo



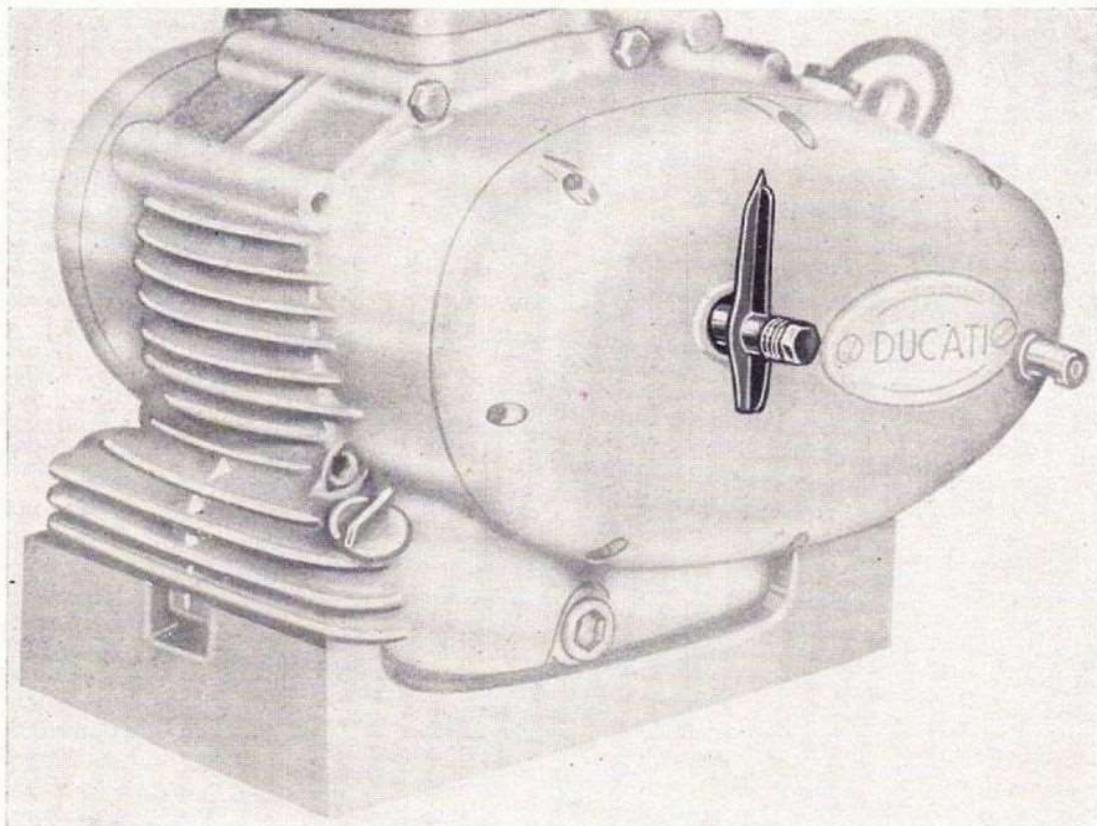
6 - Chiave fissa pignone per bloccaggio dado



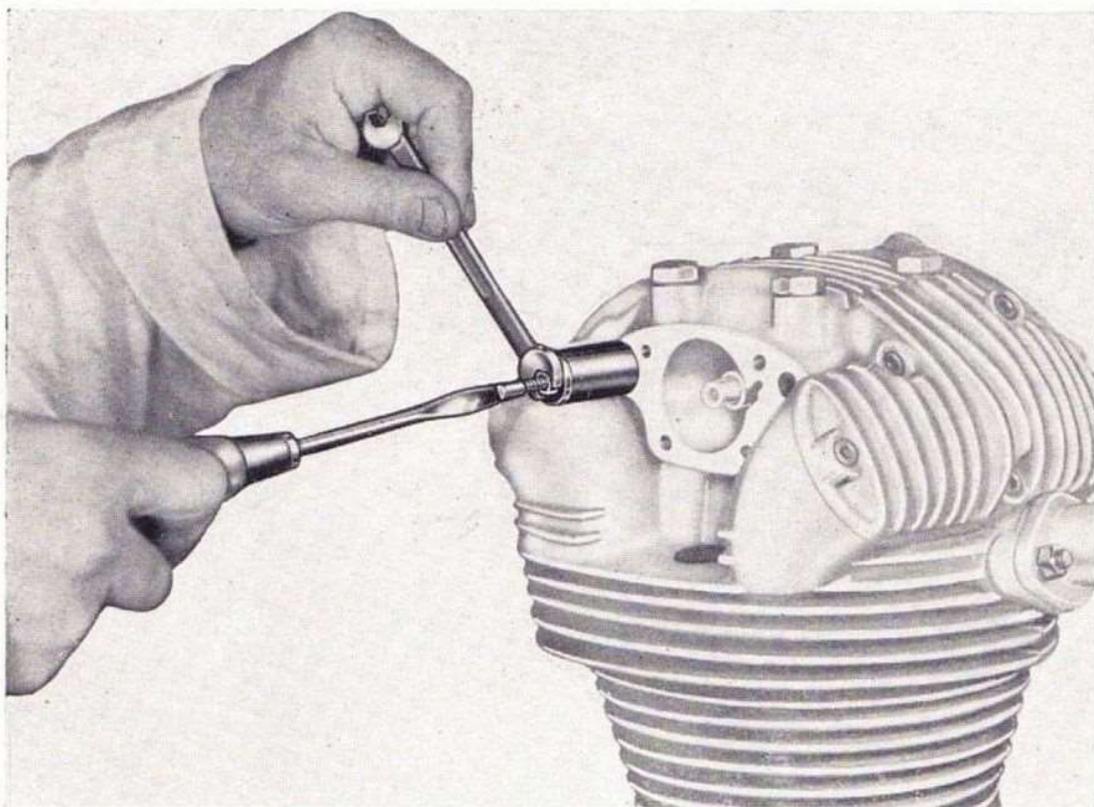
8 - Attrezzo per smerigliare sedi valvole



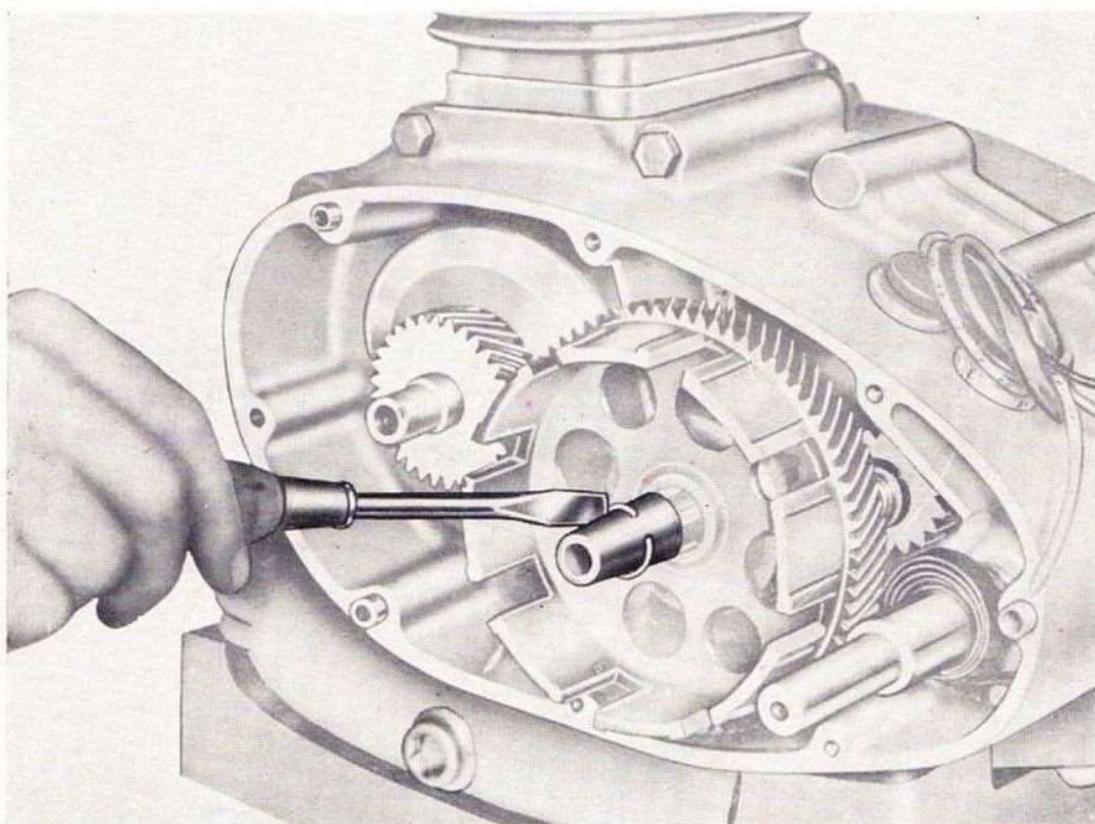
9 - Estrattore per coperchio lato frizione



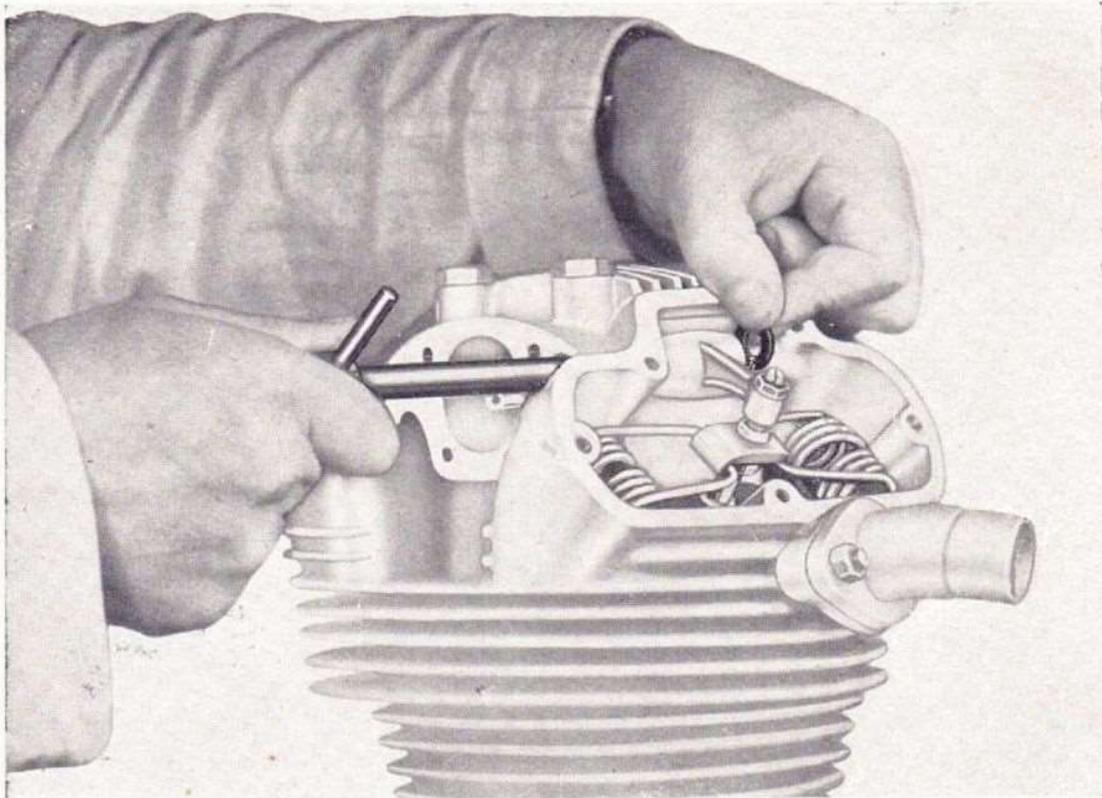
10 - Indicatore posizione pistone



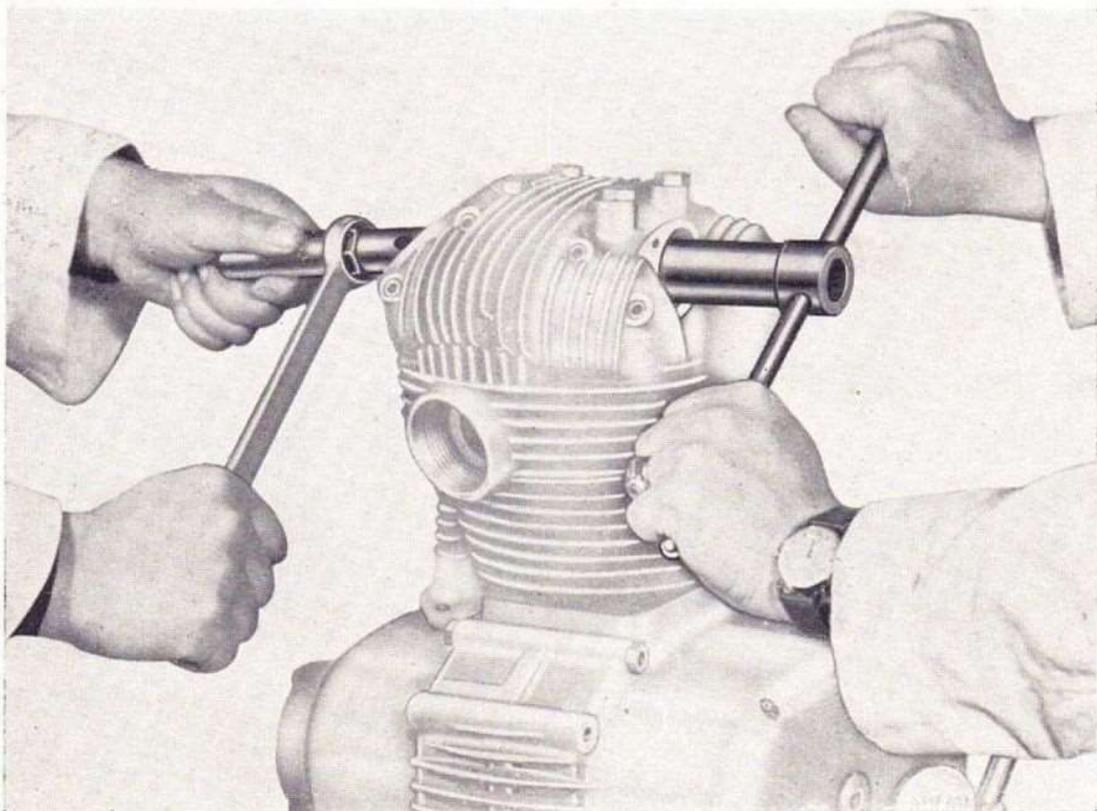
11 - Estrattore per perno bilancieri



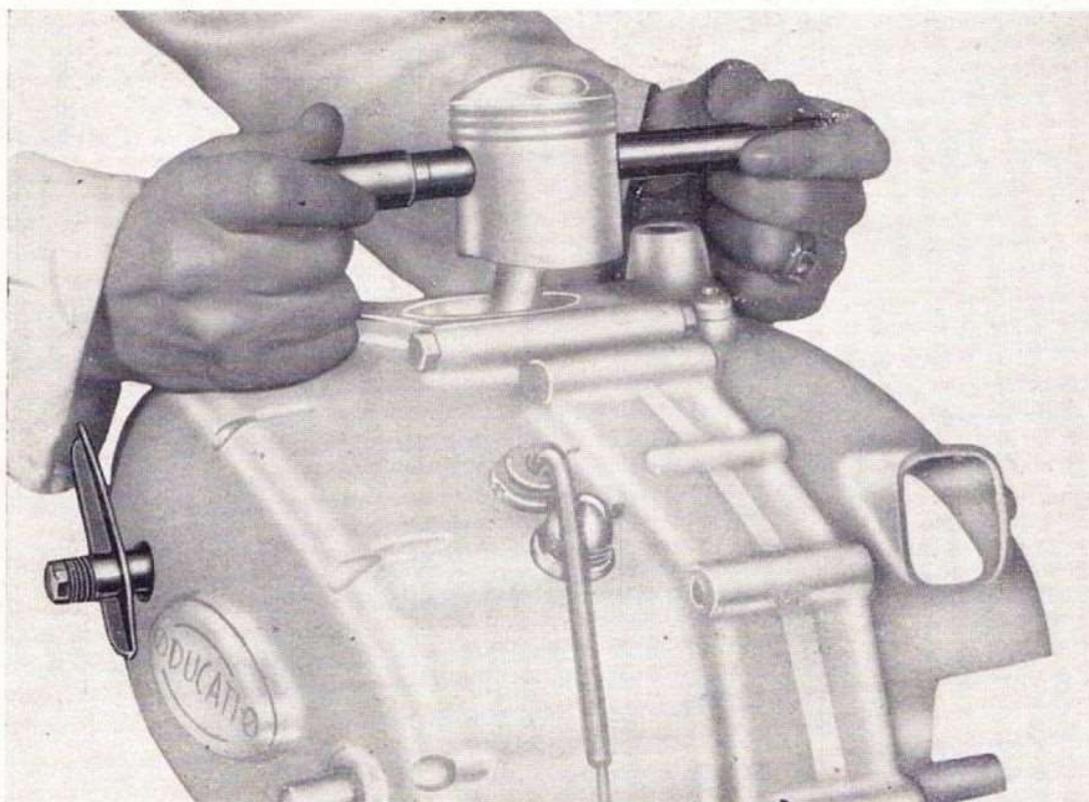
12-13 - Coni montaggio anelli elastici a sezione tonda e quadrata



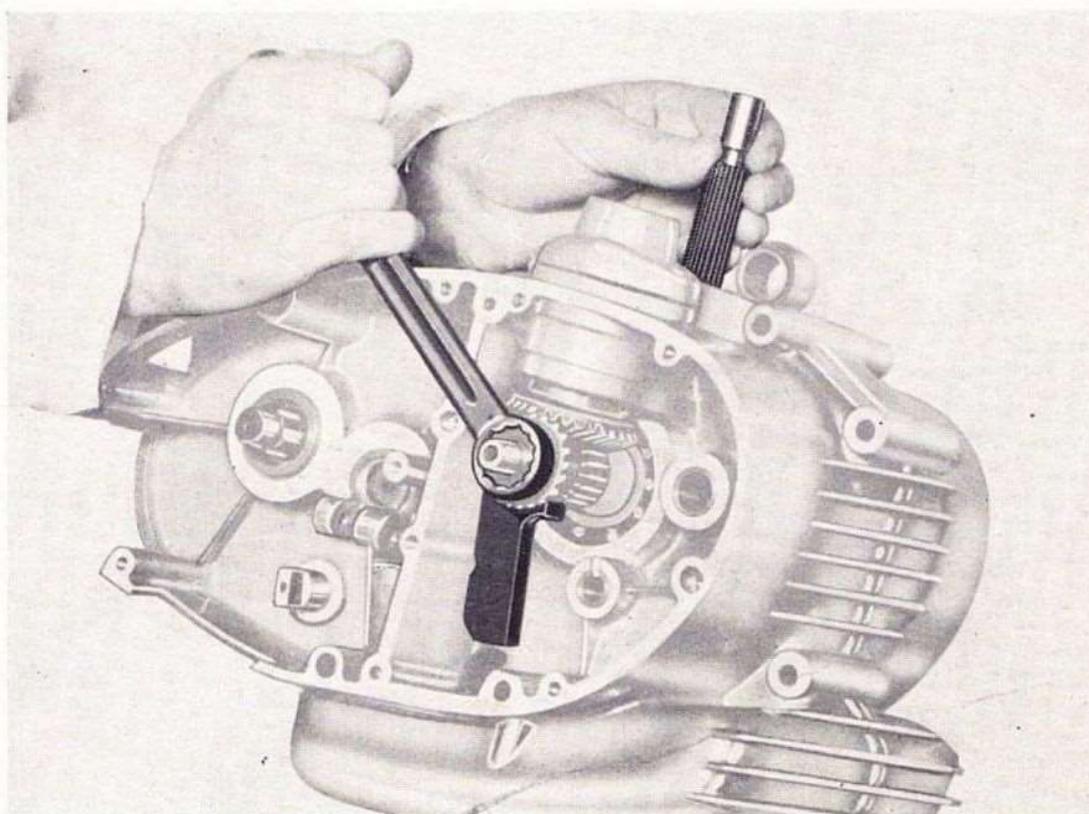
14 - Spina orientamento rondelle e boccole per montaggio perni bilancieri



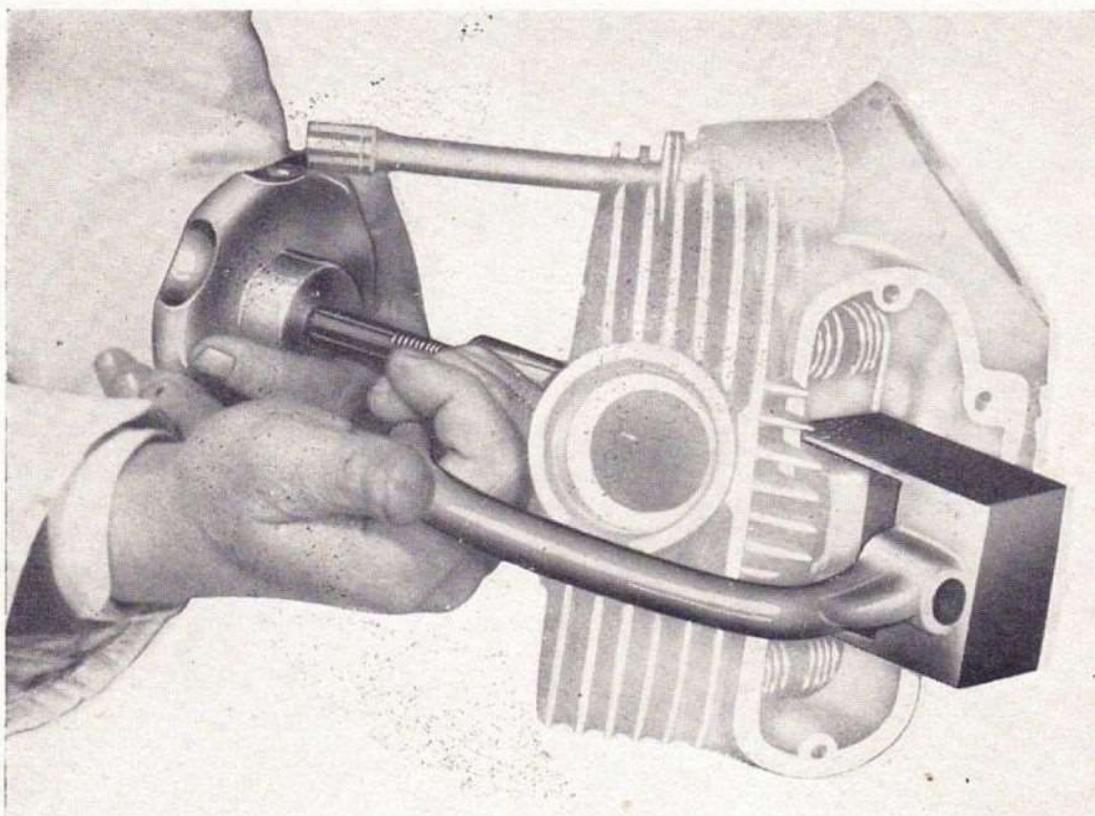
15 - Chiave fissa-albero distribuz., per bloccare ingranaggio conico  $Z = 28$



16-17 - Spine per montaggio e smontaggio spinotto pistone



18 - Attrezzi fissa-albero motore per bloccare ingranaggio conico  $Z = 21$



21 - Attrezzo per montaggio e smontaggio valvole

## INCONVENIENTI E RIMEDI

Qui di seguito sono elencati alcuni degli inconvenienti che possono verificarsi e le cause che possono averli provocati.

### DIFFICILE O MANCATO AVVIAMENTO

Anzitutto si verifichi il livello benzina e l'apertura del rubinetto benzina (A=aperto R=riserva). Se ciò risulta normale possono essere sopravvenute le seguenti cause:

CAUSA	RIMEDIO
Il tubo benzina è otturato.	Si soffi in esso fino a ripristinare il passaggio.
E' sporco il filtro arrivo benzina carburatore.	Si smonti il filtro e si pulisca la reticella con un getto d'aria.
E' sporco il filtro del rubinetto benzina.	Si smonti il filtro e si proceda alla pulizia con un getto d'aria sulla reticella.
E' inceppato il galleggiante del carburatore.	Si proceda allo smontaggio del galleggiante e si pulisca la vaschetta che lo contiene (presso Stazione di Servizio Ducati).
E' forato il galleggiante.	Si proceda alla sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).
E' otturato il gicleur.	Si invii in esso un forte getto di aria per liberare il passaggio.
Il cavo che va dalla bobina accensione alla candela è interrotto o scarica esternamente.	Si verifichi l'isolamento del cavo e, se necessario, si proceda alla sua sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).

CAUSA	RIMEDIO
<b>La candela è difettosa.</b>	Si sostituisca o si ripulisca la candela, assicurandosi che il nucleo isolante sia intatto, che non vi siano depositi carboniosi sugli elettrodi e che la distanza fra le punte degli elettrodi stessi non sia superiore a mm. 0,5.
<b>I contatti del ruttore non si aprono.</b>	Si verifichi la posizione del contatto fisso.
<b>Il martelletto del ruttore è bloccato sul perno.</b>	Si verifichi la scorrevolezza del martelletto e si proceda alla lubrificazione del perno.
<b>I contatti del ruttore sono sporchi.</b>	Si proceda alla pulizia dei contatti con uno straccio imbevuto di benzina.
<b>Il condensatore è interrotto o in corto circuito.</b>	Si proceda alla sostituzione (presso Stazione di Servizio Ducati).
<b>Non c'è compressione.</b>	Si controlli l'avvitamento a fondo della candela, la perfetta chiusura delle valvole, e la perfetta tenuta dei segmenti elastici del pistone (presso Stazione di Servizio Ducati).
<b>Una molla valvola si è rotta.</b>	La si sostituisca (presso Stazione di Servizio Ducati).
<b>Una valvola si è inceppata.</b>	Si smonti la valvola e si proceda alla lisciatura dello stelo della valvola e del foro del guida-valvola assicurandosi che al montaggio il giuoco non risulti superiore a 0,15 mm. (presso Stazione di Servizio Ducati).
<b>La vite di registro del giuoco della distribuzione si è allentata.</b>	Si proceda ad una nuova registrazione del giuoco ed al bloccaggio, con l'apposito controdado, della vite stessa.

CAUSA	RIMEDIO
<p>La batteria è scarica.</p>	<p>Si provveda a ricaricarla seguendo le istruzioni a pag. 36 (presso Stazione di Servizio Ducati).</p>
<p>La batteria si scarica rapidamente per un guasto od una interruzione nel circuito di ricarica.</p>	<p>1) Si inserisca la chiave e si controlli con un voltmetro che fra il + del raddrizzatore e la massa ci sia la tensione della batteria. In caso negativo, può essere interrotto qualche cavo di collegamento, o la chiave non pone in buon contatto i tre morsetti.</p> <p>2) In caso positivo, si stacchino i due cavi collegati ai morsetti in alternata del raddrizzatore. Ai capi di questi morsetti si deve avere, col commutatore in posizione diurna e serale città, una resistenza di circa 0,9 Ohm., e in posizione di marcia notturna campagna, una resistenza di circa 0,2 Ohm.; se ciò non avviene, si ricontrrolli tutto l'impianto secondo lo schema a pag. 22.</p>
<p>Di giorno la batteria va in ebollizione, di notte si scarica rapidamente.</p>	<p>In questo caso la prova 2) dimostrerebbe che le resistenze sono scambiate. Si ha cioè 0,2 Ohm. in marcia diurna e serale città, 0,9 Ohm. in marcia notturna campagna. Si elimini l'inconveniente scambiando i due morsetti VI ed A nel faro.</p>

## IL MOTORE NON RENDE

C A U S A	R I M E D I O
L'afflusso di benzina al carburatore non è costante.	Si pulisca il filtro del carburatore, il filtro del rubinetto, il tubo benzina.
Il getto del massimo si è parzialmente ostruito.	Si proceda alla pulizia con un getto d'aria.
Non si apre completamente la valvola del carburatore.	Si regoli l'apertura della valvola agendo sulla vite di registro del bowden del carburatore (presso Stazione di Servizio Ducati).
Lo spillo del galleggiante non chiude bene.	Si ripulisca il carburatore ed in particolare la sede spillo (presso Stazione di Servizio Ducati).
La benzina è di cattiva qualità.	Si cambi la benzina nel serbatoio e ci si rivolga preferibilmente ad una Stazione di Rifornimento di fiducia.
La candela è di tipo inadatto.	Se la candela è troppo calda, si avranno preaccensioni, battiti in testa, perdite di colpi specialmente agli alti regimi; se la candela è troppo fredda si avrà mancanza di accensione per corto circuito degli elettrodi. Si monti la candela del grado termico appropriato; consigliamo la candela di grado termico 250 della scala internazionale Bosch.
La candela si allenta nella sua sede.	Si provveda a stringere la candela a fondo; fra la candela e la testa deve essere sempre interposta la guarnizione di rame.
Il cavo della candela scarica esternamente.	Si proceda alla sua sostituzione o lo si isoli maggiormente (presso Stazione di Servizio Ducati).





**DUCATI** **MECCANICA S. p. A. - BOLOGNA**  
(BORGO PANIGALE) CASELLA POSTALE 313

TELEFONO N. 383-851 (quattro linee) TELEGRAMMI: "DUCATIMEC., - BOLOGNA