

ISTRUZIONI
PER L'APPLICAZIONE E L'USO
DEL MICROMOTORE PER CICLO

“ *ciccio*
DUCATI T 2,,



DUCATI

SOCIETÀ SCIENTIFICA RADIO BREVETTI DUCATI
COSTRUZIONI RADIO ELETTRO OTTICO MECCANICHE DI PRECISIONE
MILANO - LARGO AUGUSTO, 7 - TELEFONO 72941

www.ducati.it

CARATTERISTICHE TECNICHE DEL MICROMOTORE

CUCCILO DUCATI 48/2 tG 4102.2.

Il « CUCCILO 48/2 » (alesaggio mm. 30 - corsa mm. 40 - cilindrata 48 cmc.), è a quattro tempi. L'accensione avviene mediante volano magnetico DUCATI. L'anticipò normale di accensione varia tra i 25° e i 29°.

Il cilindro a testa fissa è staccato dal carter: quest'ultimo è monoblocco.

Il diagramma di distribuzione normale, misurato con gioco di 10 centesimi di mm. alle punterie, è approssimativamente il seguente:

— aspirazione: apre da 5° a 15° prima P.M.S. — chiude da 25° a 30° dopo P.M.I.

— scarico: apre da 45° a 35° prima P.M.I. — chiude da 0° a 20° dopo P.M.S.

Questi angoli si riferiscono all'inizio delle aperture ed alla fine delle chiusure, e ammettono una tolleranza complessiva per ciascuna fase di una decina di gradi.

La « came » è unica, pertanto la durata delle fasi è sempre uguale.

Il rapporto volumetrico di compressione è di 5,5:1 per il tipo « Turismo ».

Per il tipo « Sport » il rapporto è di 6,5:1.

La potenza normale al freno è di circa 0,8 CV per il tipo « Turismo », e di 1,¼ CV per il tipo « Sport », valori pressochè costanti dai 3000 ai 4000 giri 'al minuto.

I rapporti al cambio sono: 2º velocità, riduzione tra albero motore e pignone primario catena 10,5:1 — 1º velocità, 18,2:1. Rapporti reciproci tra le due marce: 1-1,735.

E' dunque sempre possibile, data la straordinaria elasticità del motore, disporre del rapporto adatto malgrado la presenza di sole due marce; in salita, quando la 1ª velocità sia « imballata », può essere inserita e mantenuta la 2ª velocità.

Il carburatore è il « Weber-Cucciolo » di 14 mm.; diffusore 9 mm.; getto del massimo 55, getto del minimo 45; con otturatore a farfalla; comando unico. Esso deve fornire, con adeguato rapporto di trasmissione e in condizioni di carico normali (100 Kg. tra veicolo e passeggero) su strada pianeggiante e alla velocità di 30 Km. ora circa, 100 Km. di percorso con un litro (Kg. 0,76) di benzina. La capacità del serbatoio è di circa litri 2.

Il carburatore possiede due viti di regolazione (fig. 3). Con la vite A si regola il titolo della miscela nel « minimo » e nel « passaggio »: essa viene fornita già registrata per le condizioni medie, e si consiglia di non toccarla se non in seguito a decise variazioni delle condizioni della carburazione (qualità e densità della benzina, clima gelido o tropicale, motore nuovo o molto deperito).

La vite B è un semplice fermo di contrasto alla chiusura della farfalla; con essa si può regolare la quantità residua e minima quando il bowden del gas non è più in tiro.

La velocità massima del « CUCCILO 48 » tipo « Turismo » adeguatamente montato con rapporti adatti, è di c.a. 35 Km/ora. Velocità superiori si possono ottenere col tipo « Sport ».

Si consiglia però di non superare i 30 Km/ora nel montaggio su bicicletta normale a telaio rigido, se non, eccezionalmente, su strada a fondo ottimo.

La moltiplica a dentatura interna possiede 45 denti, il rullatore 11 rulli. Il rapporto di trasmissione tra pedali e ruota è quindi analoga alla bicicletta comune - quello tra pedali e motore (avviamento) di 1:43 (in seconda velocità).

Il pignone primario della catena, che è riportato sull'albero uscita moto con passo withworth, può essere fornito a 14 denti (per l'impiego dei normali pignoni 16-19 denti sulla ruota posteriore) - ovvero a 19 denti, per l'impiego di pignoni tipo trasporto da 22-25 denti, riducendo lo sforzo di trazione della catena.

Peso del gruppo motore: circa 8 Kg.

Si raccomanda per il « CUCCILOLO 48/2 » la lubrificazione esclusivamente con Oleoblitz Sport.



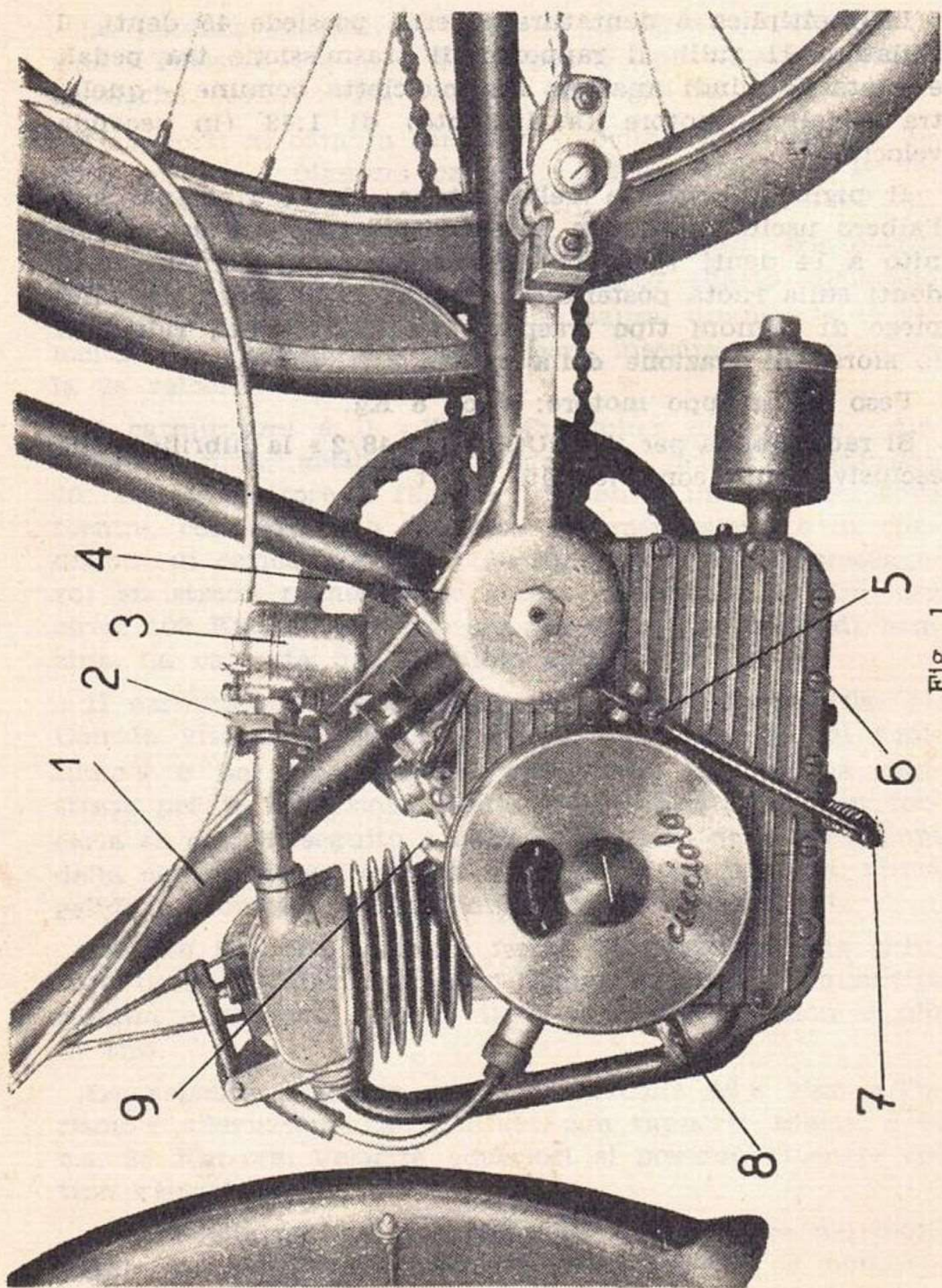


FIG. 1

APPLICAZIONI DEL GUCCIOLO SU BICICLETTA

1. — Smontaggio del movimento.

Si smonta dalla bicicletta:

il perno movimento centrale con le due pedivelle dei pedali. Di questi si utilizza solo la pedivella sinistra con relativo pedale ed il pedale destro.

2. — Eventuale adattamento del comando freno.

Se la bicicletta ha i freni con comando a bacchette esterne, il bilancino che sta vicino al movimento centrale verrà, con eventuale accorciamento delle bacchette ed un lamierino chiodato sul semicollare, portato leggermente più in alto per dar modo di piazzare il semicollare per il bloccaggio del motore.

L'eventuale freno a contropedale nel mezzo va sostituito con un freno comandato a bowden o a bacchetta indipendente dal pedale.

3. — Applicazione del motore al telaio (fig. 2).

Applicare il gruppo motore in modo che la solcatura semicilindrica 14 abbracci la parte inferiore della pipa della pedaliera 4 e la culla 13 aderisca alla parte bassa anteriore del tubo diagonale anteriore del telaio. La so-

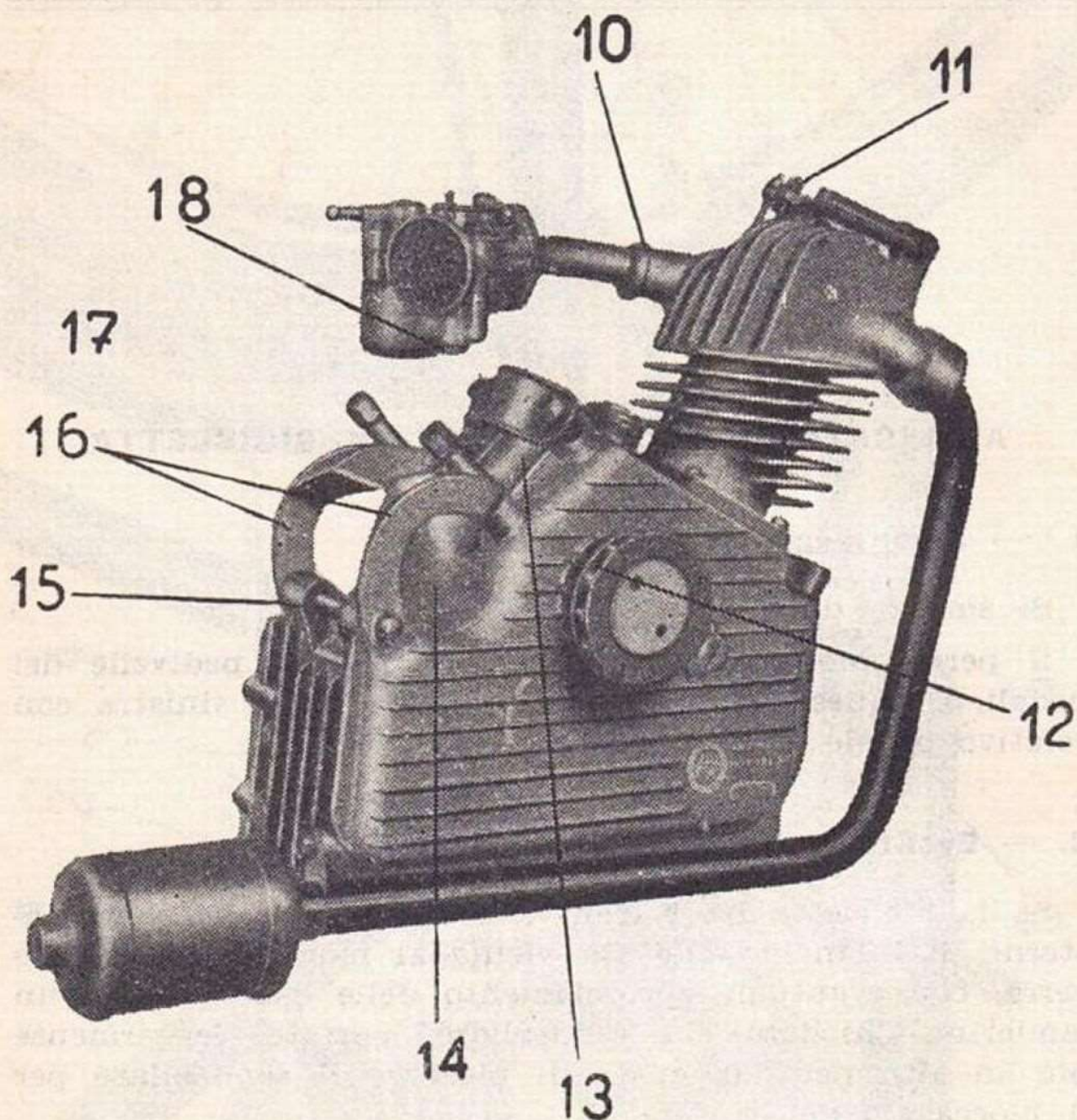


Fig. 2

catura 14 verrà stretta alla pipa con l'interposizione della guarnizione antivibrante di cui è fornita, come pure ne è fornito l'attacco a culla 13, mediante i due semicollari 16 che vengono a circondare la pipa della pedaliera e tenuti in posizione dal perno attacco motore 15. Superiormente, contro la culla 13 si applica la staffa 17, in modo da imprigionare il tubo 1 (fig. 1).

Badare che, stringendo collari e staffa (vengono fornite col motore le chiavi necessarie), le alette superiori del cilindro motore non vengano a toccare o ad avvicinare eccessivamente il tubo del telaio (occorre una luce di almeno 2 mm.) Eventualmente aggiungere un piccolo spessore tra la culla 14 ed il tubo 1. Chiudere dapprima leggermente i collari 16, poi leggermente la staffa 17, poi a fondo rispettivamente i collari e la staffa, alternando la chiave sui dadi di destra e su quelli di sinistra. Con la chiusura dei quattro prigionieri suddetti, il motore è montato. Assicurarsi che la solcatura 14 calzi a fondo contro il corpo della pipa 4, e non salga invece sulle ghiera ed i controdadi delle calotte del movimento: il che renderebbe poi duro e disagiata l'uso dei pedali, variando l'interasse tra la moltiplica e il rullatore. Nel caso (eccezionale e dipendente soltanto da difettosa o anormale costruzione del telaio ciclistico) che non si riesca a stringere a fondo la guarnizione (sempre unica!) sottostante alla pipa, perchè la solcatura 14 rimane un po' staccata, occorrerà o smussare leggermente a lima lo spigolo del carter o asportare a lima o a mola la cresta sporgente del controdado o della calotta nella parte che tocca.

Nel caso (anche più eccezionale) che la pipa 4 abbia un diametro di 45 mm. anzichè dei classici 42 mm., levigarla leggermente a lima, smussarne il raccordo con il manicotto del tubo 1, ed eventualmente limare o raschiettare leggermente tutt'intorno non oltre $\frac{1}{2}$ mm. di profondità, la solcatura 14, che va poi montata senza guarnizione. Assicurarsi però anche in tal caso che la solcatura 13 calzi a fondo contro la pipa.

4. — Rimontaggio del movimento.

Il perno del movimento centrale va sostituito con quello fornito col motore, consistente in un perno più lungo dei normali per bicicletta. Questo perno si monta come uno normale.

Sopra al perno è necessario montare apposito mozzo sup-

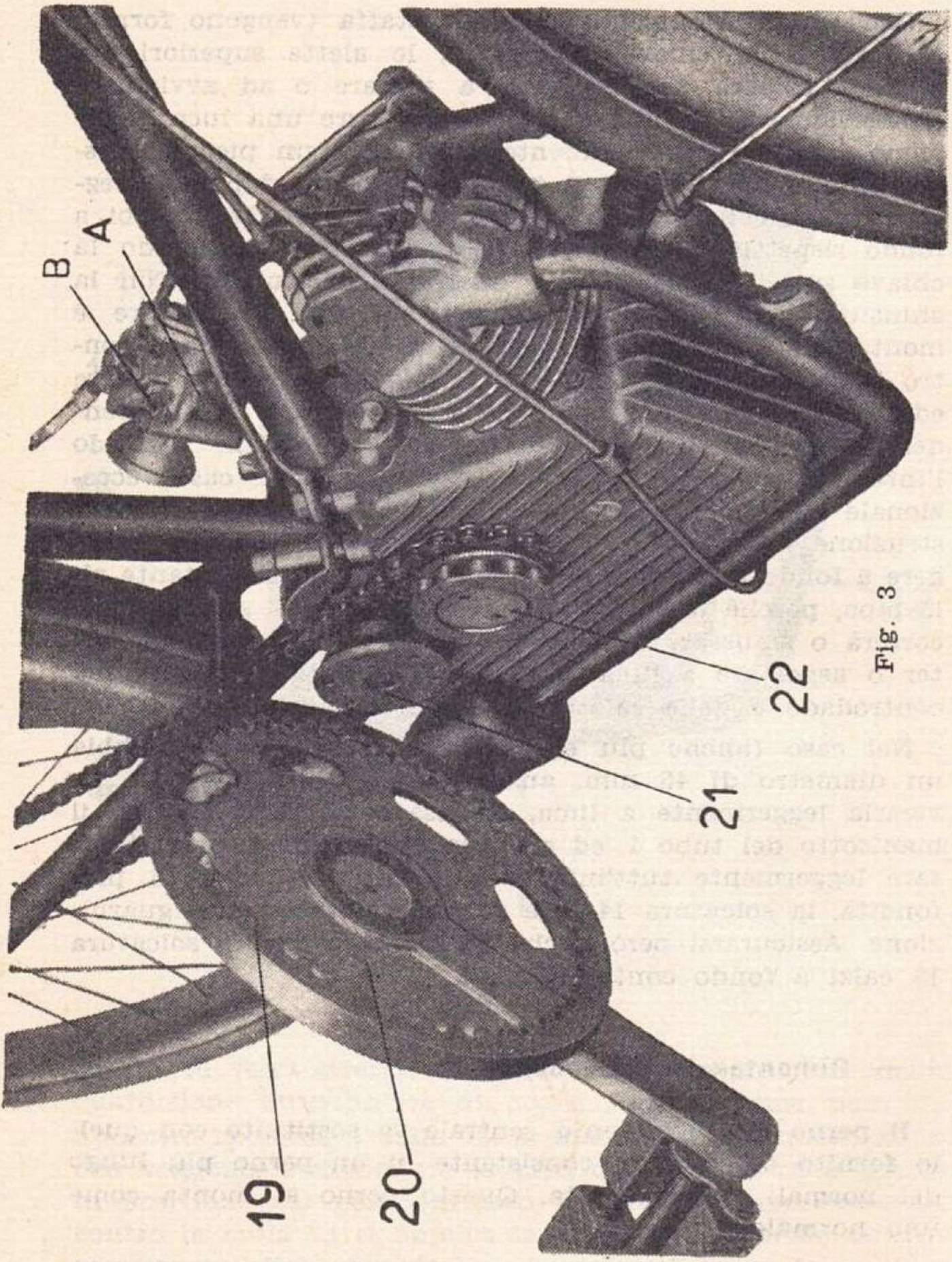


Fig. 3

porto pedale con chiavella normale da bicicletta.

A questo punto è necessario assicurarsi che il mozzo supporto pedale 21 sporga dalla ghiera del rasamento rullatore 22 di circa mm. 1,5.

Se questo non fosse, si agisce sulle calotte del movimento fino a portare il perno nell'esatta posizione.

5. — Montaggio della moltiplica.

Sul mozzo supporto pedale si applica il piatto di alluminio 20 portante la moltiplica 19 a dentatura interna, mediante le 6 viti apposite con rosetta dentellata.

Assicurarsi prima di bloccare le viti che la moltiplica non sforzi sui rulli del rullatore 12 che non tenda a sfregare sul fianco dello stesso.

Dopo il montaggio la moltiplica deve girare silenziosamente e con tutta scorrevolezza.

Montare la coppetta esterna di protezione estetica sopra le 6 viti.

L'asta della moltiplica porta un foro già filettato per avvitarvi il pedale destro, smontato dalla pedivella originale del ciclo.

6. — Registrazione del gruppo cambio-preselettore.

Per registrare il cambio è necessario allentare completamente la vite registro della frizione 5 (fig. 1).

Si monta la leva del cambio 24 sulla leva della frizione, e si mette la rondella e copiglia.

Si mette il cambio in posizione di folle, e pedale sinistro basso.

Si infila il filo del bowden coll'apposito occhiello della leva frizione 7 e si tira fino a che le due borchiette della leva del cambio, distano dalla campana del selettore 25 di circa 2 mm.

Si blocca il filo del bowden mediante apposita vite e si

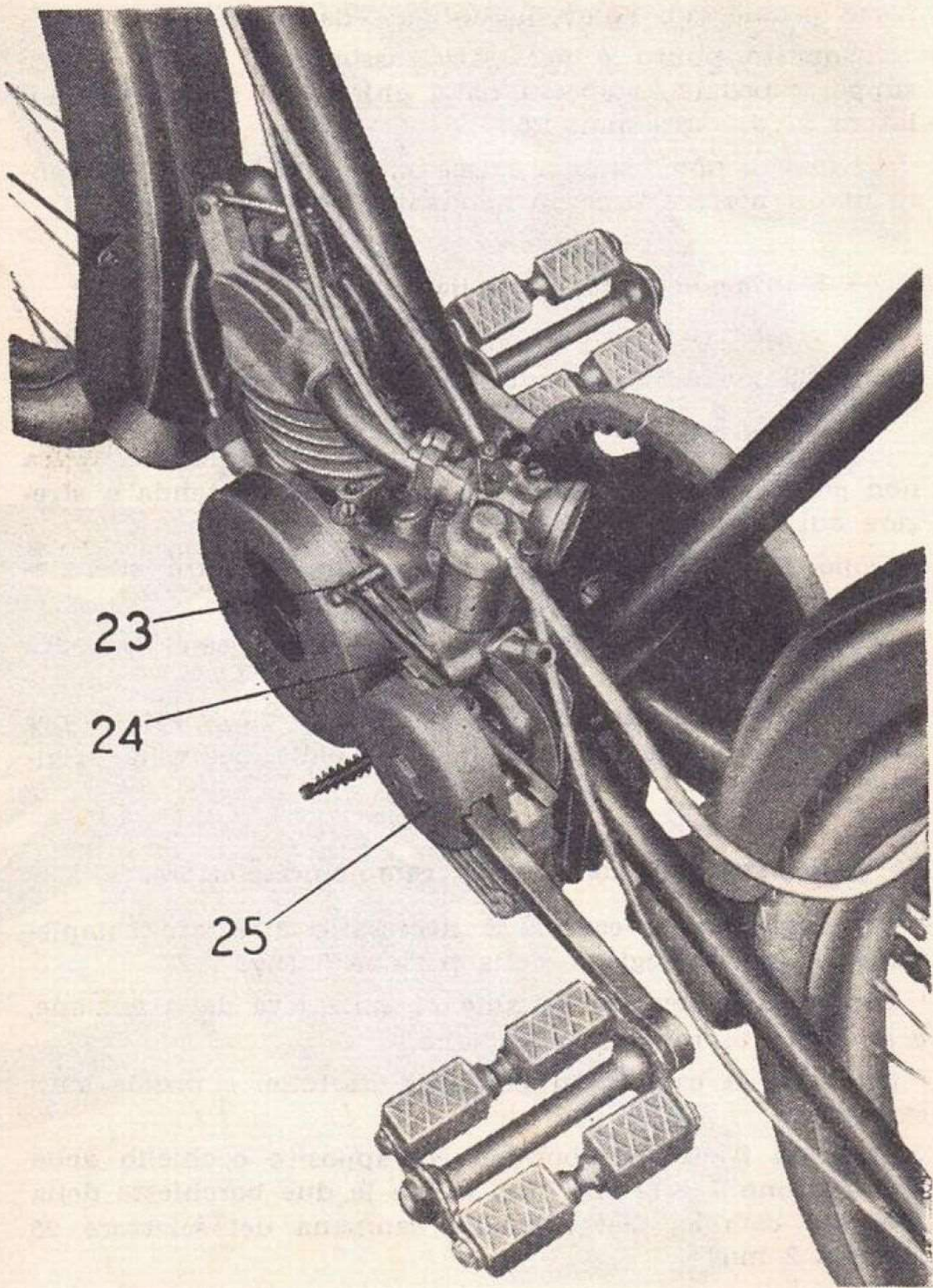


Fig. 4

registra la vite della frizione 5 bloccandola con controdado.

Con pedale sinistro in avanti si deve innestare la prima velocità (astina del cambio 23 tutta in dentro).

Con pedale in basso il cambio è in folle.

Con pedale sinistro all'indietro si deve innestare la seconda velocità (astina 23 tutta in fuori).

Quando sono innestate le 2 velocità, i pedali devono poter girare facilmente all'indietro senza che la campana 25 urti nella leva del cambio 24.

Nell'eventualità che per la registrazione del cambio sia necessario spostare in fuori la campana del selettore, è necessario interporre tra la campana e il perno movimento centrale delle rondelle di spallamento in modo che l'interno della campana del selettore 25 sia sempre addossata alla pedivella.

7. — Trasmissione.

In via di massima si consiglia di montare sulla ruota posteriore il pignone fisso, che non sottrae la ruota libera nell'eventuale marcia a pedali (già fornita dello scatto libero contenuto nel rullatore) mentre rende più piacevole e sicura la marcia, rende possibile l'avviamento ad inerzia o a spinta, e consente di sfruttare il motore come freno.

Dimensioni raccomandate per il pignone posteriore:

	Diametri ruote	28"	26"
Albero motore a 14 denti	}	A - 18	17
		B - 19	18
Albero motore a 19 denti	}	A - 24	23
		B - 25	24

N. B. — A: uso normale col motore a due marce, con persona di peso normale, su strade comuni;

B: uso normale col motore a due marce, con persona pesante e su strade abituali a forti pendenze.

Come risulta dalla tabella, il « CUCCILO 48/2 » può essere fornito sia con pignone motore 14 denti, che consente di montare sulla ruota posteriore i comuni pignoni « velo » del commercio, sia con pignone motore 19 denti che esige posteriormente un pignone del tipo trasporto (furgoncino) e relativa catena.

I due pignoni motori sono intercambiabili in qualunque momento, e si potrà richiedere al concessionario venditore la fornitura iniziale col pignone 19 denti; in mancanza d'indicazioni il CUCCILO viene normalmente fornito con 14 denti.

8. — Per completare l'equipaggiamento « CUCCILO 48/2 » non rimane che:

a) Applicare il serbatoio a cavallo del parafango posteriore; a questo scopo il serbatoio viene fornito munito di staffa a fascette per l'attacco posteriore.

Si consiglia di interporre tra fascette e tubi un giro di nastro isolante.

L'applicazione posteriore del serbatoio non esclude il portapacchi per portata fino a 20 Kg.

Soltanto nei casi speciali di cicli a sospensione elastica posteriore, col parafango sobbalzante con la ruota, si applicherà il serbatoio nel quadro centrale del telaio, dietro la pipa dello sterzo.

b) Collegare il rubinetto del serbatoio col tubetto di presa del carburatore mediante il tubo flessibile che viene fornito già infilato nel serbatoio. Basta infilarlo forzato; non occorrono fascette nè altri arresti

c) Eventualmente registrare la posizione del carburatore che, per una anormale inclinazione del motore dovuta ad una eccezionale inclinazione del tubo diagonale anteriore del telaio, risultasse storto.

Si corregge la posizione ruotando leggermente il tubo di aspirazione (sbloccare e poi ribloccare la ghiera di attacco al cilindro 10), la vaschetta deve essere perpendicolare al terreno.

d) Applicare i fili dei comandi già forniti collegati con le singole leve; il bowden del gas va infilato nel pernetto sulla leva farfalla-carburatore e fissato con l'apposita vite; il bowden alzavalvole, va fissato alla parte superiore del cilindro col morsetto già predisposto (si noti che esso lavora in reazione, cioè a filo fermo e guaina spingente: perciò si eviti di ancorare troppo fortemente la guaina al telaio).

La miglior disposizione dei comandi è la seguente:

sul lato destro del manubrio; leva multipla del gas alzavalvola; freno posteriore;

sul lato sinistro del manubrio; frizione; freno anteriore.

Sui manubri ad estremità molto curva, si applicherà la leva frizione sul davanti trasversalmente.

e) Applicare l'attacco luce 9, derivando un cavetto dall'apposita presa del blocco motore, presso il volano magnetico. Badare che il motore faccia massa col telaio, e così pure il fanale: eventualmente assicurare la massa con apposito filo. L'impianto luce fornisce a regime medio circa 5 6 watt, utilizzabili sia con una che con due lampadine 6 volta (luce anteriore e posteriore). Attenzione a non mandare il filo luce a massa quando il motore è in funzione!

f) Abbassare completamente la sella; rivedere accuratamente i freni (specialmente se si è conservata la trasmissione in ruota libera).

g) Copricatena (facoltativo). Il carter copricatena non è più necessario, mancando la moltiplica a dentatura esterna che, con la bicicletta normale, poteva rappresentare un pericolo per l'integrità degli indumenti.

Con l'applicazione CUCCILO la stessa moltiplica a den-

tatura interna costituisce il migliore e più estetico dei paracatena.

Volendo tuttavia coprire anche la parte posteriore del ramo superiore della catena, si potrà utilizzare opportunamente tagliato, il « carter » preesistente, con lo stesso attacco posteriore. Qualunque meccanico ciclista è in grado di compiere agevolmente il piccolo adattamento, ovvero di fornire, eventualmente, un copricatena nuovo per il solo riparo superiore.



ISTRUZIONI PER L'USO

N. B. — Ogni motorino CUCCIOLA viene fornito provato al banco e «slegato» ma non «rodato» a fondo. Per i primi 200-300 Km. si consiglia quindi una velocità ridotta, evitando di sottoporlo a sforzi o a surriscaldi rilevanti.

Lubrificazione.

Il motore viene consegnato secco: prima di avviarlo la prima volta, introdurre dal tappo 8 (fig. 1) situato nella parte sinistra del basamento motore in basso, circa 350-400 gr. d'olio, del tipo denso d'estate, semidenso d'inverno, preferibilmente Oleoblitz Sport.

Con tale quantità, se il motore è orizzontale (normale conformazione del telaio ciclistico, e bicicletta in piano) il livello d'olio deve giungere quasi all'orifizio del bocchettone di riempimento, cioè lasci liberi i primi 5 filetti.

Data la funzione di sfioratore adempiuta dallo stesso tappo di riempimento, facile è il controllo successivo per le eventuali aggiunte di lubrificante. Non lasciare scendere il livello sotto gli 8-9 mm. dal normale: verificarlo all'uso all'incirca ogni 250 Km. (sempre che il motore sia ben stagno: più sovente ove gettasse olio dalle connessioni o dall'apposito sfiatatoio).

In ogni caso, dopo i primi 200-300 Km., e successiva-

mente ogni 1000-1500 Km. circa, l'olio va interamente sostituito, svitando il tappo di spurgo 6 (vedi fig. 1) e lasciando bene scolare, a motore tiepido.

Ove sia possibile il rifornimento con Oleoblitz Sport, si usi altro buon olio minerale di sicura qualità e di analoghe caratteristiche di vischiosità e di densità.

Richiamo benzina.

Assicurarsi che la benzina giunga alla vaschetta del carburatore, premendo due o tre volte, per qualche secondo, il pulsante del titillatore (bottoncino sporgente dal coperchio della vaschetta), finchè si inumidisca la retina della presa d'aria. Questa manovra (nella quale peraltro è bene non insistere eccessivamente) è sempre opportuna nelle partenze a motore freddo. Astenersi invece dall'agitare se il motore è già caldo il che arricchirebbe eccessivamente la miscela compromettendo la facilità di partenza.

Avviamento del motore e partenza.

A - Avviamento ad inerzia — E' il tipo di avviamento normale, per la bicicletta montata col comune pignone posteriore fisso.

Partire in folle, cioè con la bicicletta sciolta acquistando con qualche pedalata una media velocità (non troppo elevata).

Fermare i piedi col pedale destro in avanti. Azionare l'alzavalvola mediante la leva del gas-alzavalvola tenendo la levetta completamente in avanti.

Tirare per un istante la leva della frizione a fondo e lasciarla subito andare.

Con questo movimento rimane automaticamente innestata nel cambio interno del motore la 2ª velocità.

L'inerzia del veicolo trascina in rotazione il motore.

Riportare subito la levetta del gas-alzavalvole all'indietro, di poco oltre l'incavo centrale; cioè dando non più di un quarto di gas. Il motore parte istantaneamente.

Ove, eccezionalissimamente, per candele o carburatore sporchi o altre anormalità, il motore partisse a strappi, con pochi colpi irregolari, o stentasse a partire, lo si sostenga con pochi colpi di pedale senza più toccare la leva frizione; eventualmente azionando l'alzavalvola per pochi istanti per acquistare con minor sforzo una maggiore scioltezza di pedalata, e poi riportando la levetta in posizione di gas, ivi spostandola avanti e indietro mentre si pedala, sinchè il motore è partito regolarmente.

S'intende che, se la strada è in salita, si partirà nell'altro senso in discesa, frizionando e frenando appena il motore è avviato, per rigirare il veicolo e proseguire.

A motore caldo, anche d'inverno, ed in ogni caso nella stagione calda, la partenza ad inerzia si può eseguire col semplice tocco della leva-frizione, senza accompagnarne il movimento con quello dell'alzavalvola.

Importante — A motore freddo, non avviare mai il motore col cambio interno in 1ª velocità, ma sempre e soltanto in 2ª, per non sottoporre pedali e trasmissione a sforzi eccessivi.

La prima va usata solo per partire da fermo con motore già acceso, oppure inserita subito dopo iniziata la marcia, se si avverte che il motore sforza, ove non si voglia continuare a pedalare per qualche metro.

Manovra del cambio.

Da quanto sopra è già evidente il funzionamento automatico del cambio di velocità interno al motore: la stessa leva della frizione 7 (fig. 1) con lo stesso movimento che disinserisce il motore dalla trasmissione, attua contemporaneamente ed automaticamente anche la manovra del cambio, senza bisogno di un'apposita leva di comando.

All'uopo la campana 25 (fig. 4) montata all'estremità

sinistra dell'asse dei pedali, unitamente al gioco di leva relativo, funziona da preselettore. Se si aziona la frizione mentre il pedale sinistro si trova in avanti, il cambio scatta in prima (o vi rimane, se già era in prima). Tenendo in avanti, il pedale destro, nell'istante che si friziona, entra o rimane la seconda.

Tirando la frizione coi pedali verticali, (pedale sinistro in basso), il cambio passa in folle (chiudere il gas prima di tirare la frizione).

Se non si tira la frizione la pedalata è completamente libera, sia a motore inserito, sia in folle.

Da ciò si comprende che non si deve mai tenere tirato il comando frizione quando si pedali, sia per non far scattare continuamente ad ogni mezzo giro il cambio di una marcia all'altra, sia per non sottoporre ad immane usura reciproca gli organi del preselettore.

Perciò, anche per cambiare, è bene portare i pedali nella posizione desiderata prima di tirare la frizione, e cambiare sempre a pedali fermi.

Unica eccezione, se il pignone della ruota motrice è a scatto libero; a motore fermo e catena ferma, per far entrare la marcia è necessario smuovere leggermente i pedali, o far rinculare di pochi centimetri il veicolo, mentre si tiene tesa (moderatamente) la frizione, perchè venga a combinare gli imbocchi degli ingranaggi del cambio.

Per cambiare elegantemente durante la marcia, ridurre per un istante il gas prima della frizione, e riaprirlo decisamente prima di allontanare il comando frizione, se si è passati in prima velocità; togliere il gas e attendere a ridarlo dopo abbandonata la leva frizione, se si è passati in seconda. Ma queste raffinatezze si imparano con l'uso, come in auto o in moto; il principiante può usare il gas e frizione come gli pare, sicuro di cambiare sempre istantaneamente e senza inconvenienti. La specialità del cambio CUCCILOLO è proprio l'assoluta, automatica immediatezza della manovra, e la possibilità di abbandonare di colpo la leva della frizione, senza speciali cautele.

Durante la marcia.

Nessuna precauzione è richiesta durante la marcia: il motore può girare a lungo sul tiro rallentatissimo, in piano come in salita; o conservare quanto si voglia il pieno regime. Consigliabile è tuttavia la via di mezzo: passare alla marcia inferiore quando il motore sforza, e non insistere troppo a lungo alle altissime velocità di rotazione.

Non far girare il motore, a mano e per spinta, tenendo staccato il filo della candela; l'eccesso di tensione potrebbe bruciare la bobina. Occorrendo girare senza candela (per prova, o per qualsiasi motivo) infilare sempre il terminale del cavo d'accensione contro un'aletta del cilindro, a massa.

Per usare il veicolo come bicicletta comune, basta passare in folle. Questo agisce a valle di tutti i ruotismi del motore, che rimangono quindi staccati e fermi, eliminando ogni superfluo attrito.

Nelle discese, servirsi (nel montaggio a ruota fissa) del motore come freno, cercando però di non tenere inserita la prima velocità troppo a lungo nè ad andatura troppo sostenuta, per non rischiare di sporcare la candela. Quando possibile, aprire un istante il gas, per far dare al motore qualche scoppio.

Per frizionare senza cambiare, basta avere l'avvertenza di tenere in avanti il pedale corrispondente alla marcia che si ha inserita.

La frizione non patisce a funzionare staccata (ostacoli, semafori, ecc.) anche parecchi minuti consecutivi; si eviti tuttavia di farla parzialmente slittare sotto tiro, in sostituzione del cambio o di qualche colpo di pedale.

Arrestando la marcia quando il motore sta per fermarsi, frizionare o usare l'alzavalvola (se il montaggio è in ruota fissa) per evitare strappi o contraccolpi alla trasmissione.

Esaurita la scorta normale di benzina, si può fruire di quella che i sussulti stradali abbiano risparmiata nella sacca di destra del serbatoio, inclinando un attimo il veicolo sul fianco sinistro per travasare la benzina nello scomparto di uscita.

EVENTUALI INCONVENIENTI E RIMEDI

A — Il motore non parte.

Arriva la benzina? Se non fuoriesce agitando il pulsante, sfilare all'estremità inferiore il tubo flessibile e ricercare per eliminazione dove avvenga la ostruzione. Impiegandosi carburante con solvente sporco, può incantarsi in alto la spina del carburatore; sovente basta in tal caso qualche moderato colpetto sulla baschetta, per disincantarla. Alla peggio smontare e pulire.

Se la benzina arriva e fuoriesce abbondantemente anche senza agitare (spina incantata in apertura), chiudere il rubinetto, avviare a gas tutto aperto, e riaprire il rubinetto dopo qualche secondo.

Se la benzina arriva normalmente, e si avverte la compressione scarsa (eccessiva facilità di rotazione del motore nella pedalata di avviamento), osservare se la valvola di scarico non si sia « incollata » nella propria sede, rimanendo aperta. Il ché può capitare usando olii inadatti o in quantità eccessiva, quando il motore è nuovo e il gioco fra stelo della valvola e relativa guida è minimo. Basta in tal caso versare poche gocce di benzina sullo stelo della valvola, ed eventualmente tirarla verso l'alto a mano o con un cacciavite inserito tra le spire della molla.

Se le valvole sono fuori causa (badare anche che non « puntino » per registrazione troppo tesa eseguita dal vostro meccanico, e che non sia troppo teso il filo dell'alza-

valvola), verificare la candela, che può essersi bagnata di benzina nei primi infruttuosi tentativi d'avviamento del carburatore ingolfato (in tal caso bruciarla), o far ponte tra le puntine per impurità od olio (in tal caso pulirla).

B — Il motore perde colpi, stenta in ripresa, scoppietta dal carburatore.

Con tutta probabilità, difetto di candela. Pulirla accuratamente, e preferibilmente cambiarla. In mancanza dell'originale, qualunque buona candela passo 14 da automobile di gradazione media (tra la 125 e la 175 della gradazione Marelli-Bosch) è adatta per il CUCCILOLO.

Verificare altresì che il terminale superiore del cavo di accensione non scarichi a massa contro le colonnine o i perni dei bracci comando valvole.

Eccezionalmente può trattarsi anche di difetto di alimentazione (carburatore sporco, livello eccessivamente basso, acqua nella benzina).

C — Il motore funziona regolarmente sul minimo, ma si spegne aprendo il gas.

Si è ostruito per qualche impurità passata con la benzina il getto del massimo 18 del carburatore. Svitarlo (vedi fig. 2), pulirlo soffiando energicamente, a bocca o con la pompa delle gomme, e rimontare.

D — Il motore è regolare ma fiacco di potenza.

Eccessivo gioco di tiranti valvole. Esso va, normalmente, da 1 a 3 decimi di mm., e non deve mai superare il mezzo millimetro.

Il CUCCILOLO, fornito di un diagramma di distribuzione molto economico, è assai sensibile alla registrazione delle valvole.

Verificare dunque dopo i primi 250 Km., e successive.

mente a intervalli di 750-1000 Km. al massimo, e, se necessario, registrare riducendo il gioco ad 1-2 decimi.

Gli appositi dado e contro-dado 11 in testa alle astine-tiranti consentono a chiunque la registrazione in pochi secondi.

E — Frizione che slitta e non stacca.

Il bowden di comando è rispettivamente troppo teso o troppo lungo. Ovvero il puntalino di spina frizione, avvitato sulla leva 7 (vedi fig. 1), punta od è svitato.

Ricordare tuttavia che è normale un funzionamento della frizione assai dolce, tendendo a slittare lievemente per qualche metro dopo rilasciato il comando, perchè essa funziona vantaggiosamente da giunto elastico sulla trasmissione. Inversamente, non è necessario che la frizione distacchi a fondo nella manovra del cambio di marcia automatico.

F — Pedalando con la seconda innestata, il motore passa in folle.

Cattiva registrazione del gruppo preselettore-comando cambio, o filo frizione troppo teso.

Verificare seguendo le istruzioni dell'apposito paragrafo del « Montaggio ».

Se si ha il pignone posteriore fisso, l'inconveniente è tuttavia trascurabile, in quanto non occorre, per avviare, pedalare a seconda inserita — mentre l'eventualissimo aiuto di pedali al motore ha ragione di essere quando si marcia in prima (che la pedalata non può togliere) e non già quando si è in seconda, avendo la prima di riserva.

G — Il motore a pieno gas a tiro forzato in salita perde colpi o spinge indietro (eccezionalissimo).

Punte della candela troppo vicine in relazione all'esuberanza di corrente fornita dal magnete. Allontanare le

puntine candela, dai normali 4-5 decimi di mm. fino ad 1 mm.

Per eventualissime disfunzioni o avarie di maggiore importanza, rivolgersi nei primi tre mesi dall'acquisto (periodo di garanzia) al Concessionario venditore; successivamente a qualsiasi delle Stazioni di Servizio CUCCILO diffuse in tutto il mondo.

Per l'impianto elettrico, rivolgersi direttamente alla più vicina Stazione di Servizio.

Nella corrispondenza con l'organizzazione DUCATI o direttamente con la Fabbrica, menzionare sempre il numero di matricola del motore, inciso nella parte anteriore destra del carter.



I N D I C E

	Pag
Caratteristiche tecniche del micromotore Cucciolo	
Ducati 48/2 tG 4102.2	1
Applicazioni del Cucciolo su bicicletta	5
Istruzioni per l'uso	15
Eventuali inconvenienti e rimedi	20

Normali Tecniche di illustrazione e di documentazione, fotografie, listini, sono a disposizione degli interessati per la conoscenza particolareggiata delle caratteristiche e delle modalità di applicazione, d'uso e manutenzione. Richiederle alla DUCATI - Largo Augusto, 7 - Milano

INDUSTRIA GRAFICA C. RE & C. - MILANO

www.italy.it