

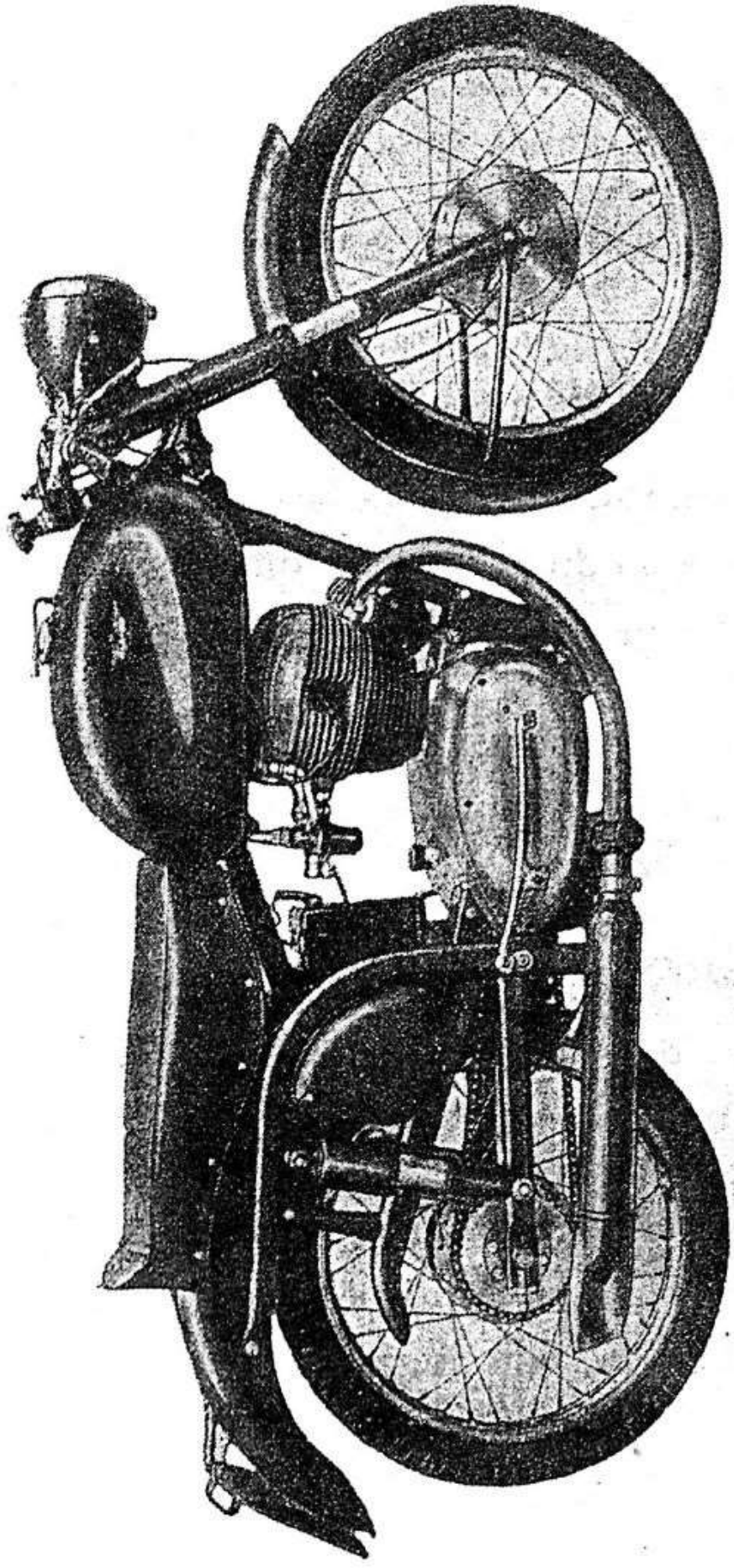


MOTOCICLO ALPINO 175 cc.
CON MOTORE A 4 TEMPI

ISTRUZIONI
per l'uso e la manutenzione

Moto Alpino S.p.A.

SEDE: MILANO - VIALE MONTENERO, 4 - TELEFONI 573.230 - 576.972
STABILIMENTI: STRADELLA - VIA NAZIONALE - TELEFONO 83



MOD. 175 CC. 4 T.

AVVERTIMENTI IMPORTANTI

Allo scopo di permettere un graduale adattamento degli organi meccanici, quando il veicolo è nuovo, si raccomanda di non superare la velocità di 60 Km. orari durante i primi 1000 Km., 80 Km. da 1000 a 2000.

Si consiglia inoltre quanto segue :

- evitare, a motore freddo, di farlo girare subito troppo forte, in modo da permettere all'olio di entrare completamente in circolazione ;
- non forzare il motore mantenendolo per lungo tempo ad un elevato regime di giri, particolarmente in salita ;
- per le periodiche operazioni di controllo, o per la revisione, consigliamo di rivolgersi esclusivamente ai ns/ Concessionari ;
- in occasione di revisioni o riparazioni, si esiga che vengano impiegate parti di ricambio originali ; queste solo possono dare la garanzia di un perfetto adattamento e di una lunga durata.

CARATTERISTICHE

MOTORE

Monocilindrico a 4 tempi

Alesaggio e corsa mm. 64 × 54

Cilindrata cmc. 173,7

Rapporto di compressione 1 : 6,5

Potenza effettiva CV 8,5 a 6000 giri al minuto

Potenza fiscale CV 2

Cilindro in ghisa al nichel-cromo

Testa in alluminio con sedi valvole riportate.

Distribuzione a valvole in testa comandate per mezzo di aste e bilanceri dall'albero di distribuzione

Diagramma di distribuzione :

— Aspirazione : inizia 45° prima del PMS ; termina 75° dopo il PMI

— Scarico : inizia 75° prima del PMI ; termina 45° dopo il PMS

Alimentazione con carburatore Dell'Orto MB 20 B

Accensione con dinamo-spinterogeno di 45 Watt 6 Volt, batteria 8 Ampère × ora. Anticipo automatico

Lubrificazione a pressione, ottenuta per mezzo di pompa a ingranaggi comandati all'asse motore e munita di filtro immerso nella coppa

Trasmissione primaria ad ingranaggi elicoidali

Cambio di velocità nel blocco motore, a 4 marce

— Rapporti: 1^a vel. 1:23 — 2^a vel. 1:15,2 — 3^a vel.
1:11,1 — 4^a vel. 1:8,1

— Comando a pedale con preselettore

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio

TELAIO

in profilati di acciaio ad alta resistenza.

Sospensioni:

— anteriore con forcella telescopica idraulica

— posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici

Ruote a raggi, con cerchi di 19"

Pneumatici:

— anteriore 2,50 × 19 rigato

— posteriore 2,50 × 19 R. scolpito

Freni ad espansione, tamburi \varnothing 140 × 25 mm. di largh.

Dimensioni: lunghezza totale mm. 1920; larghezza mm. 600; passo mm. 1270

Peso a vuoto Kg. 111

Velocità Km/h 100 circa

Consumo (secondo le norme C.U.N.A.) lt. 2,5 per 100 Km.

Capacità serbatoio carburante lt. 16

Capacità di olio nella coppa motore Kg. 2

LUBRIFICAZIONE

MOTORE - CAMBIO

Dopo i primi 500 Km., trattandosi di macchina nuova, è necessario sostituire completamente l'olio nel carter motore-cambio con altro fresco.

Per eseguire tale operazione occorre togliere il tappo di introduzione olio (posto sulla parte anteriore sinistra della coppa motore), ed i tappi di scarico olio situati: il primo sul coperchietto coppa motore, il secondo nella parte inferiore del coperchio carter lato frizione e distribuzione. Dopo la fuoriuscita dell'olio, per la pulizia del filtro occorre togliere il coperchietto pompa, la copiglia ed il filtro posto sul gambo di immissione olio nella pompa, lavare bene con benzina, indi rimontare: filtro, copiglia, coperchietto coppa (avendo cura, per quest'ultima, di spalmare i bordi con pasta adesiva Pich), tappo sul coperchietto, e tappo sul coperchio carter. Introdurre la quantità di circa Kg. 2 di olio dal bocchettone; il livello deve raggiungere il bordino superiore posto sull'astina del tappo; il bordino inferiore indica il livello minimo. La quantità di olio non deve mai essere inferiore al livello minimo. Si consiglia, per tale operazione, di usare sempre olio MOBIL OIL della Mobil Oil Italiana S.p.A.:

— per l'estate il tipo « AF »

— per l'inverno il tipo « A »

In seguito, rinnovare completamente l'olio ogni 3000 Km.

FORCELLA ANTERIORE

Ogni 5000 Km. è indispensabile cambiare l'olio nella forcella. Per eseguire tale operazione, svitare i due tappi sulla piastra superiore della forcella, senza toglierli dall'astina su cui sono bloccati; togliere i due tappi inferiori che fissano le astine parafango alla forcella; uscito l'olio, rimettere i tappi inferiori ed introdurre olio fresco nei fori filèttati dei tappi superiori, in quantità di centilitri 50 per ogni canotto. Si consiglia di usare olio MOBILFLUID 62 della Mobil Oil Italiana.

PERNO FORCELLONE OSCILLANTE

Ogni 1000 Km. immettere, attraverso l'apposito ingrassatore, MOBILGREASE n. 2 della Mobil Oil Italiana.

MOZZI RUOTA

Ogni 5000 Km. pulire i cuscinetti ed ingrassarli usando MOBILGREASE n. 2 della Mobil Oil Italiana.

ECCENTRICO DELLO SPINTEROGENO

Ogni 3000 Km. iniettare, con poche gocce, il feltro dell'eccentrico con olio MOBIL OIL A.

REGISTRAZIONI VARIE

PUNTERIE

La registrazione delle punterie si effettua, a motore freddo, togliendo il coperchio della testa, che è fissato

con quattro viti ad esagono incassato, togliendo la candela e portando il pistone al PMS in fase di compressione. Mediante i registri posti sui bilanceri, si deve ottenere un gioco, fra valvola e registro, di mm. 0,05; vale a dire che, toccando i bilanceri, il gioco risulta quasi zero, ma le astine devono liberamente girare su se stesse.

FRIZIONE

Per il regolare funzionamento della frizione, servirsi dell'apposito registro posto sotto la coppa motore, lasciando un leggero gioco, che verrà regolato con il registro posto sul manubrio.

FRENO ANTERIORE

Anche per il freno anteriore, la prima registrazione va eseguita con il registro posto sul coperchio mozzo, indi regolare con il registro sul manubrio.

FRENO POSTERIORE

La regolazione si ottiene con il pomello posto alla estremità del tirante, accanto alla leva sul mozzo posteriore. Si raccomanda di dare un gioco di circa 2 cm. al pedale freno, ossia: premendo sul pedale, l'estremità di questo deve percorrere una corsa a vuoto di circa 2 cm. prima di iniziare la frenatura; diversamente, con due persone a bordo l'oscillazione del forcellone tende a frenare la ruota.

CATENA

La tensione della catena viene regolata mediante gli appositi tendi-catena posti ed agenti alle estremità del forcellone. La tensione della catena deve essere regolata ogni qualvolta si noti un certo allungamento. L'oscillazione massima deve aggirarsi sui due centimetri. Il controllo va effettuato con la macchina sul cavalletto. Durante l'operazione di regolazione, controllare l'allineamento delle ruote.

La catena va lubrificata con MOBILGREASE n. 2 ogni qualvolta appare secca.

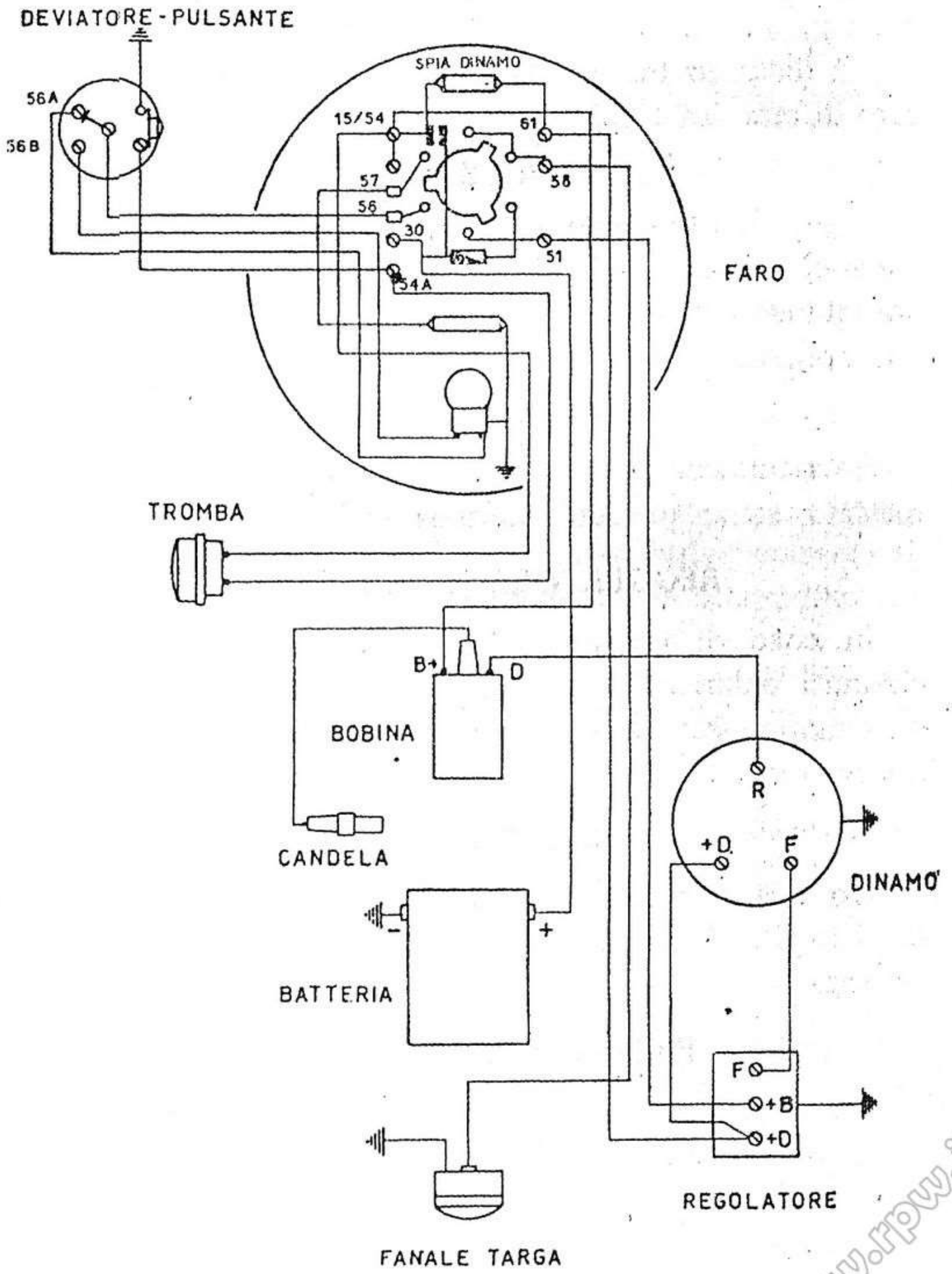
Una migliore conservazione della catena si ottiene immergendola (dopo un'accurata pulizia), in un bagno di olio denso.

AMMORTIZZATORI POSTERIORI

Per detti ammortizzatori non occorre nessuna manutenzione; essi sono tarati e chiusi meccanicamente dalla Ditta costruttrice; perciò, ogni manomissione è da ritenersi senz'altro dannosa al buon funzionamento.

IMPIANTO ELETTRICO

Ogni 5000 Km. si consiglia di controllare le puntine platinato dello spinterogeno; esse devono avere una apertura di mm. 0,5. In caso contrario, la registrazione si effettua allentando la vite che fissa lo squadretto, introducendo e ruotando un cacciavite nell'apposita asola. Per la pulizia delle puntine, basta allontanarle



www.rpw.it

leggermente ed introdurre tela smeriglio a grana finissima piegata in due.

La distanza fra gli elettrodi della candela deve essere di mm. $0,4 \div 0,5$.

SPAZZOLE

Ogni 5000 Km. verificare l'usura delle spazzole ; nel contempo, assicurarsi che le viti dei capicorda siano ben chiuse e che i cavetti siano intatti e bene attaccati alle spazzole.

COLLETTORE

Se risultasse sporco, pulirlo con carta abrasiva finissima, senza produrre rigature.

REGOLATORE DI TENSIONE

In caso di irregolare funzionamento dell'apparecchiatura elettrica, è assolutamente sconsigliabile operare manomissioni sul regolatore di tensione, essendo questo opportunamente tarato dalla Casa costruttrice.

BATTERIA

Ogni 3000 Km. controllare la carica della batteria ed il livello del liquido. Si consiglia di affidare questa operazione ad uno specialista.

PRESSIONE PNEUMATICI

Per la maggior durata, la miglior stabilità e comodità di marcia, si consigliano le seguenti pressioni :

- pneumatico anteriore Kg. cmq. 1,75 circa
- pneumatico posteriore Kg. cmq. 2,00 circa

www.fpw.it

INCONVENIENTI E RIMEDI

Qualora il motore presentasse difficoltà nell'avviamento, od irregolarità durante il funzionamento, operare come segue :

ACCENSIONE

- 1) assicurarsi che la candela non sia sporca e che gli elettrodi siano a giusta distanza ;
- 2) che arrivi corrente alla candela (per il controllo, togliere la candela, collegarla al cavo ed appoggiare sulla testa, facendo quindi girare il motore mediante il pedale della messa in moto ; se arriva corrente si vedranno scoccare le scintille fra gli elettrodi) ;
- 3) assicurarsi che i cavi del circuito non presentino rotture od interruzioni ; che i capicorda dei cavi fissati sulla batteria non siano ossidati ;
- 4) che le puntine platiniate del ruttore non siano sporche, mal registrate od ossidate.

CARBURAZIONE

- 1) controllare che arrivi regolarmente benzina al carburatore, e che il filtro su questo sia pulito ;
- 2) che non sia inceppato o forato il galleggiante ;
- 3) che il getto massimo sia pulito ;

CONTROLLO TRASMISSIONE

Se la frizione slitta, o meglio si verificano scorrimenti fra i dischi, le cause sono dovute :

- leva sul manubrio senza gioco : registrare unitamente a quella sulla frizione ;
- dischi consumati : sostituirli ;
- dischi che durante il funzionamento si sono lucidati : smerigliarli con tela smeriglio di media grana.

N.B. - Se il gioco fra la leva comando frizione sul manubrio e quella sulla frizione è eccessivo, logicamente la frizione non disinnesta.



Moto Alpina S.p.A.

SEDE: MILANO - VIALE MONTENERO, 4 - TELEFONI 573.230 - 576.972

STABILIMENTI: STRADELLA - VIA NAZIONALE - TELEFONO 83