

PISTONE  
E CARATTERISTICHE

# MOTOM-48

---

---

## ISTRUZIONE PER L'USO E LA MANUTENZIONE

Questo motore è progettato per essere utilizzato in un ambiente pulito e asciutto. È importante che il motore sia sempre tenuto in buone condizioni di manutenzione.

Il motore Motom-48 è un motore a due tempi, a iniezione, con cilindrata di 48 cm<sup>3</sup>. È adatto per essere utilizzato in un ambiente pulito e asciutto.

Il motore Motom-48 è un motore a due tempi, a iniezione, con cilindrata di 48 cm<sup>3</sup>. È adatto per essere utilizzato in un ambiente pulito e asciutto.

Il motore Motom-48 è un motore a due tempi, a iniezione, con cilindrata di 48 cm<sup>3</sup>. È adatto per essere utilizzato in un ambiente pulito e asciutto.

MOTOM ITALIANA S. p. A. - MILANO - VIA J. PALMA 27 - Tel.: 40.101 / 482.166 / 482.580

MOTOM ITALIANA S. p. A.  
Servizio Pubblicazioni Tecniche  
Stampato n.º 4801 - 3ª - 35.000 - IX - 51

## DESCRIZIONE E DATI CARATTERISTICI

La «MOTOM 48» è una robusta bicicletta di disegno speciale dotata di un motore di 48 cmc. di elevata efficienza. Tanto la bicicletta che il motore sono stati particolarmente studiati per armonizzarsi a vicenda e costituire un veicolo eminentemente pratico ed economico, atto a fornire con piena sicurezza le più brillanti prestazioni oggi consentite da un micromotore, senza presentare alcuno degli inconvenienti tipici dei cicli comuni motorizzati.

Le caratteristiche della «Motom 48» sono le seguenti:

**Blocco motore-cambio** sopportato elasticamente dal telaio in tre punti.

**Motore** monocilindrico a 4 tempi, raffreddamento ad aria. Alesaggio mm. 39, corsa mm. 40, cilindrata cmc. 48. Cilindro in alluminio con testa fissa e camicia di ghisa incorporata di fusione portante le sedi delle valvole e la sede della candela. Rapporto compressione 6:1. Potenza Cv 1,4 a 4500 giri. Albero a gomito girante su cuscinetti a sfere e portante la biella in acciaio di alta qualità montata su rulli. Distribuzione a valvole in testa comandate per mezzo di aste e bilanceri. Diagramma di di-

distribuzione (con giuoco di regolazione fittizio di millimetri 0,5):

Aspirazione apre	16"	prima	p. m. s.
» chiude	44"	dopo	p. m. i.
Scarico apre	44"	prima	p. m. i.
» chiude	16"	dopo	p. m. s.

Giuoco normale a freddo alle punterie: mm. 0.15.

**Lubrificazione** mediante pompa a stantuffo comandata da eccentrico. Serbatoio dell'olio della capacità di grammi 300 nella parte inferiore del carter del motore, con astina di controllo del livello nel tappo di introduzione.

**Accensione** con magnete generatore volano Filso MAVD-15-6-110-FO 107 o Dansi D 15 W, anticipo fisso 23°, Candela Marelli SE 175 G equivalente, distanza tra le punte mm. 0,4.

**Carburatore** Weber mod. 14 MFM. Diffusore diametro mm. 9, getto principale N. 62, getto minimo N. 45.

**Frizione** monodisco a secco facilmente registrabile e direttamente accessibile dall'esterno.

**Cambio** a tre velocità ad ingranaggi sempre in presa. Rapporti 1:1, 1,59:1, 2,93:1 rispettivamente in III, II, I velocità.

**Avviamento** a mezzo dei normali pedali della bicicletta, con dispositivo per partenza da fermo.

**Trasmissione** con catena unica (munita di tenditore semi-automatico) tra il motore e la ruota motrice: trasmissione con altra catena dalla pedaliera al motore. Durante

la marcia a pedali, tutti gli ingranaggi del cambio rimangono inattivi e ciò conferisce al veicolo la massima scorrevolezza. Le catene sono protette da un carter in lega leggera rapidamente smontabile.

**Telaio speciale** brevettato a trave unica in lamiera imbottita, in boccio con i supporti della sella, della pedaliera e del motore. Struttura a scatola robusta e rigidissima che conferisce, al veicolo una incomparabile tenuta di strada.

**Forcella** anteriore in lamiera stampata. Sospensione a parallelogramma con molla ad elica cilindrica funzionante in trazione.

**Manubrio** in acciaio, portante alla manopola sinistra il comando del cambio di velocità, la leva della frizione e la leva comando freno anteriore, simultaneamente girevoli; alla manopola destra il comando girevole del gas e la leva comando freno posteriore.

**Ruote** a raggi, con gomme 2"00-18" (22" × 1"¾ × 2") (571 × 52).

**Mozzi** in lega leggera montati su cuscinetti a sfere, con freni a espansione a tamburo centrale fortemente alettato e camicia riportata in ghisa speciale del diametro utile di mm. 105. Mozzo posteriore munito di giunto elastico parastrappi collocato entro l'ingranaggio comandato della catena.

**Serbatoio** montato elasticamente nel corpo della trave del telaio. Rubinetto a tre posizioni (chiuso - aperto - riserva), protetto da filtro. Tappo di rifornimento avvitato munito di parapruzzi. Capacità del serbatoio litri 3,5  
Riserva litri 0,3 circa.

**Sella** speciale, facilmente spostabile tanto in altezza che orizzontalmente e con regolazione per la variazione del carico: molleggio ad alta flessibilità e forte escursione.

**Parafanghi** di larga sezione, fortemente armati, il posteriore munito di portapacchi.

**Impianto elettrico** a corrente alternata, tensione 6 V, alimentata da magnete-generatore-volano della potenza di 18 W. Faro a due luci con lampada bilux 6 V - 15 W zoccolo Swan da 15 mm. Fanale posteriore con catari-frangente e lampada 6 V - W, attacco a vite.

#### **Dati dimensionali:**

Peso del veicolo a vuoto circa . . .	kg. 37
Interasse . . . . .	m. 1.12
Lunghezza totale . . . . .	m. 1.65
Larghezza . . . . .	m. 0.70
Altezza . . . . .	m. 0.95

#### **Prestazioni e consumi:**

in I - velocità max. 14 km. ora — pendenza max. 22%	
» II - » » 32 » » » » 11%	
» III - » » 50 » » » » 5%	
Consumo benzina: 1 litro per 75 km.	
» olio: 100 gr. per 1.000 km.	

## USO DEL VEICOLO

Prima di iniziare l'uso su strada della macchina occorre prendere familiarità con i comandi, che sono disposti come mostra la fig. a pag. 12-13.

Prima di partire occorre verificare se il serbatoio contiene benzina. Verificare anche il livello dell'olio. Questo è controllabile mediante la tacca di riferimento marcata sull'astina che è solidale col tappo di introduzione, che trovasi nella parte posteriore sinistra del carter motore. Il livello non deve mai scendere al disotto della estremità inferiore o salire al disopra della tacca superiore.

La partenza si può effettuare mettendo in moto il motore a macchina ferma oppure avviando il motore dopo aver messo già in moto il ciclo mediante i pedali.

**Partenza da fermo:** Aprire il rubinetto della benzina portando la manella sul segno A (aperto). Se necessario, quando il motore è freddo, sollecitare l'afflusso della benzina nel carburatore premendo il bottoncino sporgente sulla vaschetta del carburatore stesso. Assicurarsi che il cambio sia nella posizione di terza velocità. Tirare all'infuori il disinnesto a forma di bottone che è visibile nel centro del foro nel copricatena sul lato destro della macchina, aiutandolo ad uscire, se necessario, collo spostare di qualche centimetro in avanti o indietro il veicolo.

Il comando del carburatore (manopola destra del manubrio) deve trovarsi poco discosto dalla posizione di minimo.

Così predisposti i vari organi di cui sopra, avviare il motore premendo col piede su una delle pedivelle, cia-

scuna delle quali può funzionare da leva di avviamento. Avviato il motore, agire sulla leva della frizione, che è quella che trovasi superiormente sulla manopola sinistra, ed innestare la I velocità; muovendo un po' i pedali controllare che il disinnesto sia ritornato nella primitiva posizione di riposo, indi rilasciare gradualmente la frizione e contemporaneamente dare gas facendo rotare la manopola destra.

**Partenza pedalando:** Volendo partire pedalando, lasciare il disinnesto in posizione rientrata, innestare una marcia, preferibilmente la II, staccare la frizione e, quando il veicolo ha preso una certa velocità, rilasciarla gradualmente, dando gas quanto occorre.

La velocità deve essere abbastanza elevata perchè il motore si avvii decisamente senza strappi, i quali sarebbero nocivi alla buona conservazione degli organi di trasmissione e in particolare della ruota libera. Per questa ragione si consiglia di avviare preferibilmente il motore a macchina ferma.

**Manovra del cambio:** Per passare in II e III velocità, togliere prima il gas facendo ruotare la manopola destra nel senso voluto, contemporaneamente agire sulla leva della frizione ed innestare la velocità desiderata; indi rilasciare gradualmente la frizione e contemporaneamente dare gas quanto necessario.

Per passare durante la marcia da una velocità superiore a una inferiore, cioè dalla III alla II o dalla II alla I, togliere solo parzialmente il gas, contemporaneamente agire sulla leva della frizione e innestare il rapporto voluto rilasciando rapidamente, ma sempre dolcemente, la leva della frizione.

**Arresto:** Chiudere il gas, frenare convenientemente il veicolo, agire sulla leva della frizione quando il veicolo

sta per arrestarsi. Avvenuto l'arresto a motore funzionante al minimo, innestare la terza velocità e rilasciare lentamente la leva della frizione. Il motore in tal modo si arresterà. Mettere quindi il cambio in folle o meglio tirare in fuori il bottone di disinnesto che sarà così già pronto per il successivo avviamento. Chiudere il rubinetto della benzina.

**Marcia senza impiego del motore:** Mantenere il cambio in posizione di folle e pedalare come con un ciclo normale; il bottone di disinnesto deve stare in posizione rientrata.

**Precauzioni per l'uso di una macchina nuova:**

Durante i primi 500 km. di servizio, una macchina nuova di fabbrica (o anche semplicemente revisionata) deve essere usata con una certa cautela: mantenere su strada piana una velocità non superiore ai 35-40 km/h; evitare in questo periodo, se possibile, di fare lunghi percorsi in montagna e di sovraccaricare il veicolo. Il motore deve girare allegro, ma a carico ridotto, in modo che esso tenda sempre accelerare quando si apre il gas; in caso contrario innestare la marcia inferiore e procedere ad andatura moderata. Dal modo con cui è stata usata la macchina nel primo periodo di servizio, durante il quale gli organi in movimento reciproco devono adattarsi in maniera definitiva tra loro, dipendono moltissimo l'efficienza e la buona conservazione del motore.

Dopo i primi 500 km. di percorso l'olio contenuto nella coppa del motore deve essere cambiato; in seguito si potrà gradualmente aumentare la velocità di marcia in piano ed in salita, però conviene ricordare che anche ad un motore ben rodato, se si desidera conservarlo a lungo in piena efficienza, si deve sempre chiedere un po' meno di tutto quello che esso può dare.

# MANUTENZIONE e REGOLAZIONI

## LUBRIFICAZIONE (vedi schema a pag. 26)

**Motore:** (Fig. 1): Usare esclusivamente olio minerale di ottima qualità, di gradazione S.A.E. 30.

Noi raccomandiamo il MOBIL OIL A. della SOCONY-VACUUM ITALIANA. Nei periodi in cui prevalgono temperature medie atmosferiche particolarmente elevate (superiore ai 32° C) è consigliabile passare all'uso del MOBIL OIL AF (S.A.E. 40).

Curare che la coppa contenga sempre la prescritta quantità d'olio; se in difetto aggiungerne.

Il livello dell'olio deve essere mantenuto sempre prossimo alla tacca superiore dell'astina di controllo fissata al tappo del bocchettone di riempimento e non deve in ogni caso mai scendere al di sotto della estremità inferiore dell'astina. Controllare il livello tenendo la macchina verticale su un pavimento piano: svitare il tappo, asciugare l'astina con uno straccio o con un pezzo di carta pulita e tornare a immergerla nella coppa mettendo il tappo in posizione esatta senza avvitarlo; togliere ancora il tappo e guardare dove arriva l'olio.

L'olio va completamente cambiato dopo i primi 500 km. di percorso e successivamente ogni 2.000 km.

Il primo cambio dell'olio si esegue smontando la coppa quando il motore è ancora sufficientemente caldo e per conseguenza l'olio ancora fluido. - La coppa va lavata con petrolio ed asciugata accuratamente con un panno che non lasci filacce. In tale occasione lavare anche il filtro della pompa.

Per il normale cambio dell'olio è sufficiente far defluire l'olio dal bocchettone di riempimento inclinando opportunamente la macchina od estrarlo con siringa.

Ogni due o tre cambi di olio è consigliabile lavare filtro e coppa.

**Forcella:** Ogni 2.000 km. lubrificare le articolazioni della forcella, servendosi di un ingrassatore a pressione. Noi raccomandiamo il MOBIL GREASE N. 2 della SOCONY-VACUUM ITALIANA.

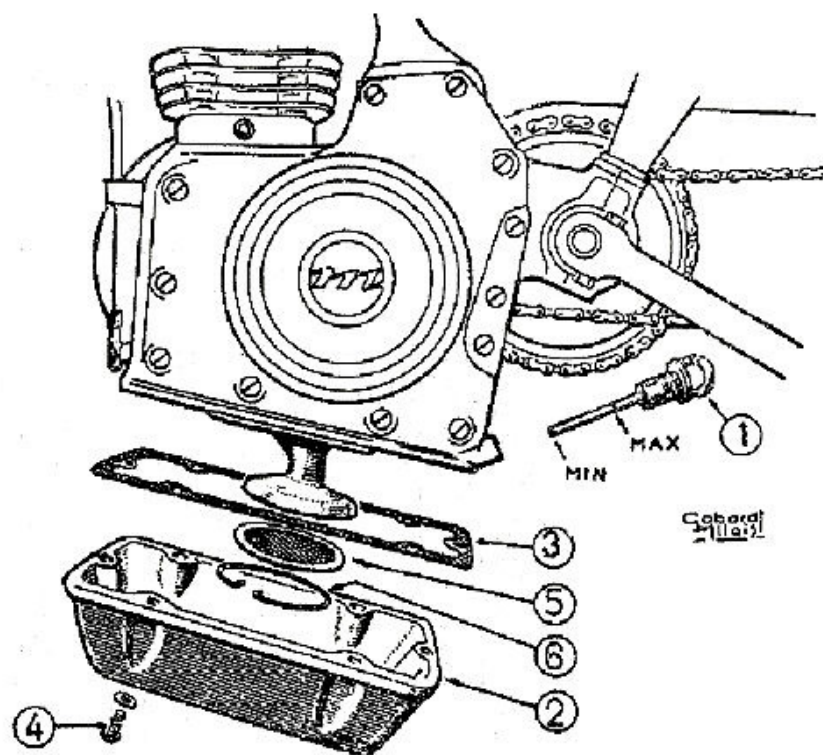


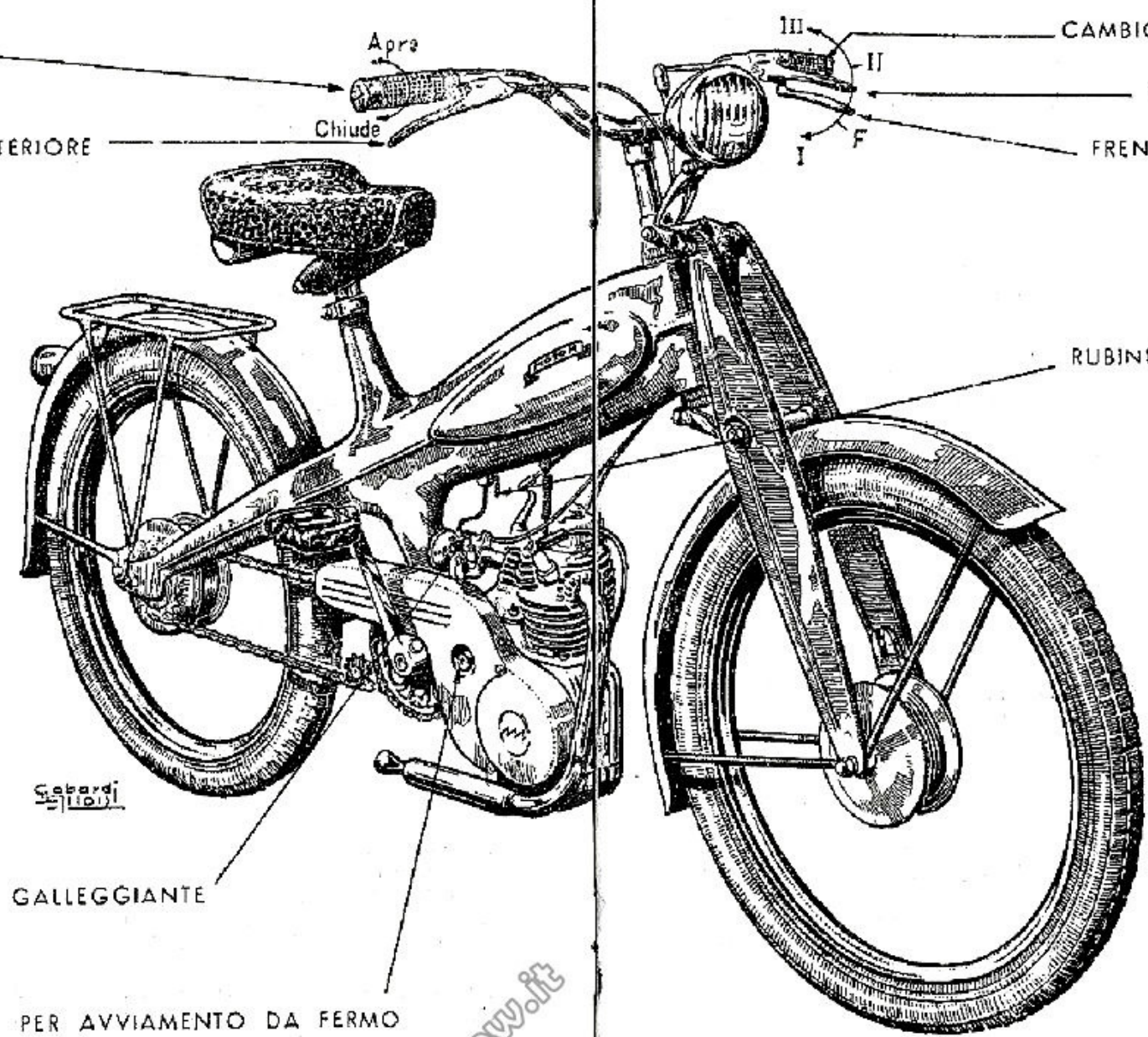
Fig. 1 - Astina di livello dell'olio - Coppa smontata per il ricambio del lubrificatore e la pulizia del filtro

1. tappo di rifornimento con astina di livello - 2. coppa dell'olio
- 3. guarnizione - 4. viti fissaggio coppa - 5. filtro di aspirazione della pompa - 6. anello elastico di fissaggio del filtro.

**Mozzi delle ruote:** Ogni 5.000 km. smontarli completamente, pulirli e riempire di grasso le sedi delle sfere. In tale occasione ingrassare con parsimonia anche la camma di comando del freno. Noi raccomandiamo il MOBIL GREASE N. 5 della SOCONY-VACUUM ITALIANA.

**Catene, snodi e articolazioni varie:** Ogni 2.000 km. lubrificare con poche gocce di olio da motore. Per tutte le operazioni di lubrificazione anzidette riferirsi ai punti indicati nell'apposito schema di lubrificazione.

GAS ————— Apre  
 FRENO POSTERIORE ————— Chiude  
 III ————— CAMBIO DI VELOCITA'  
 II ————— FRIZIONE  
 I ————— FRENO ANTERIORE



RUBINETTO BENZINA

Sobardi  
 AGITATORE GALLEGGIANTE  
 DISINNESTO PER AVVIAMENTO DA FERMO

DISPOSIZIONE DEI COMANDI

www.rpw.it

www.rpw.it

## REGOLAZIONE e PULIZIA del CARBURATORE (fig. 2)

Nel caso che occorra regolare la marcia del motore al minimo, tenere presente che mediante la vite (4) si regola l'apertura della farfalla del gas: avvitandola o svitandola, si aumenta o si diminuisce rispettivamente la velocità di rotazione del motore.

La vite (5) regola invece la dosatura della miscela al minimo e ai bassi regimi di marcia; se, una volta regolato il minimo, allorché si apre il comando del gas, il motore stenta ad accelerare o tende addirittura a fermarsi, ciò significa che la miscela è troppo povera e la vite (5) dovrà essere avvitata; se invece durante la marcia al minimo il motore tende a galoppare, la miscela è troppo ricca e la vite (5) dovrà essere un poco svitata. Il getto principale è munito di una testa esagonale (1), e, quando occorre pu-

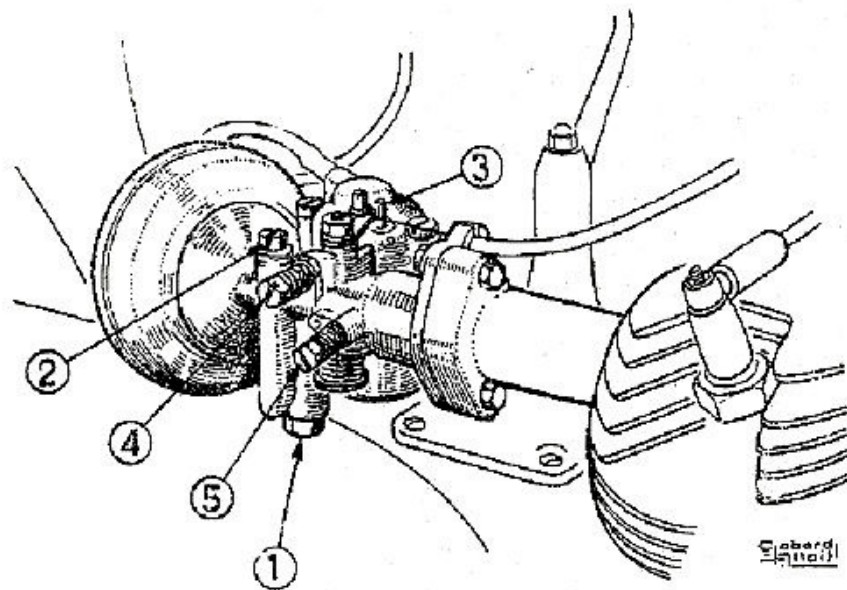


Fig. 2 - Carburatore Weber mod. 14 MFM

1. getto principale - 2. getto del minimo - 3. agitatore - 4. vite di regolazione della farfalla del gas al minimo - 5. vite di dosaggio della miscela al minimo e ai bassi regimi di marcia.

tirlo, lo si smonta con una chiave, dopo aver chiuso il rubinetto della benzina. Il getto del minimo (2) è montato entro un portagetto smontabile con un cacciavite: il getto può venir tolto al portagetto sfilandolo a forza con la mano.

La regolazione del carburatore va fatta a motore caldo. Ogni 5.000 km. smontare il carburatore della macchina, aprire la vaschetta del galleggiante e lavare tutto bene con benzina pulita: l'operazione può essere fatta senza toccare gli organi di regolazione.

## REGOLAZIONE DEL GIUOCO COMANDO VALVOLE (fig. 3)

Il giuoco fra l'estremità della valvola e la vite di registro deve essere di mm. 0,15 a motore freddo.

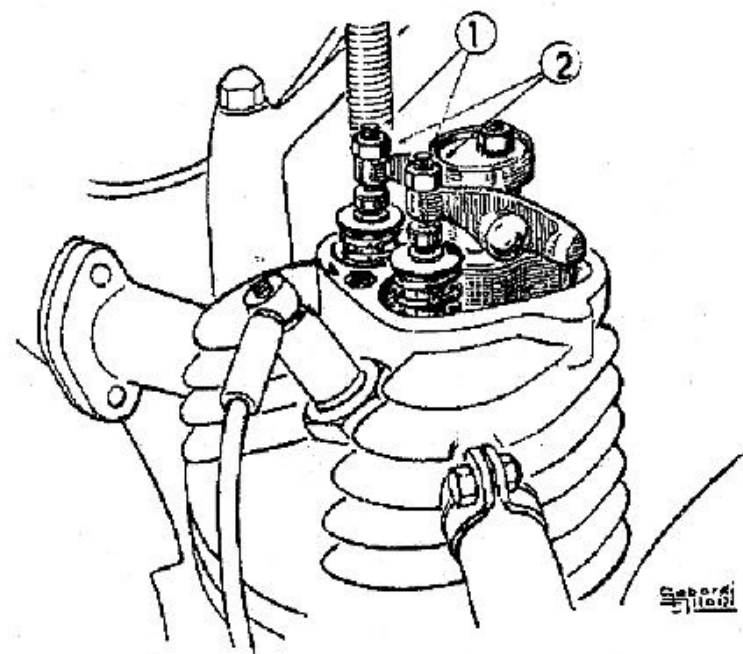


Fig. 3 - Regolazione del giuoco del comando delle valvole

1. viti di regolazione - 2. controdadi di bloccaggio.



Per registrare il giuoco occorre:

- smontare il coperchio delle valvole
- assicurarsi che le due valvole siano in posizione di chiusura
- allentare il dado (2) di bloccaggio della vite di registro (1)
- regolare avvitando o svitando detta vite fino ad ottenere il giuoco prescritto
- avvitare a fondo il dado di bloccaggio (2)
- rimontare il coperchio.

#### NOTA RELATIVA ALLA MESSA IN FASE DELLA DISTRIBUZIONE

In caso di smontaggio del motore, la messa in fase del motore è facilitata dal fatto che gli ingranaggi portano dei riferimenti inequivocabili: per controllo basta osservare che le valvole, quando lo stantuffo è al punto morto superiore a fine scarico, siano ambedue aperte della stessa quantità.

#### MANUTENZIONE del MAGNETE VOLANO (fig. 4)

Ogni 2.000 km. circa verificare la distanza d'apertura e lo stato dei contatti del ruttore. Le superfici di lavoro dei contatti devono essere piane e pulite e la loro distanza, a tutta apertura, deve essere compresa tra 0,4 e 0,5 mm. Se i contatti appaiono sporchi o ingrassati, pulirli accuratamente con uno straccetto o meglio con un pennellino imbevuto di benzina. Se i contatti non son ben piani o presentano delle cavità o delle sporgenze, sarà opportuno spianarli con una delle apposite limette, dopodichè verranno nuovamente lavati. Non usate tela a smeriglio la quale lascia residui che compromettono il funzionamento del ruttore.

Per eseguire queste operazioni occorre togliere il carter della trasmissione, svitando i due dadi che lo fissano al motore. Girare quindi a mano il volano motore, finchè la freccia su esso stampigliata e marcata con ACC venga a corrispondere col riferimento impresso sul carter in corrispondenza della mezzaria del cilindro: in questo momento attraverso una delle finestre si vedranno le puntine

che cominciano impercettibilmente ad aprire. Facendo girare ulteriormente il volano nel senso delle lancette dell'orologio, si vedranno, attraverso la stessa finestra o quella successiva, i contatti completamente aperti e se ne potrà controllare la distanza introducendo fra di essi uno spessore di mm. 0,4.

La distanza si regola allentando la vite di bloccaggio (3) e girando a destra o a sinistra con un cacciavite la testa (4) dell'eccentrico di regolazione. A regolazione effettuata stringere bene la vite di bloccaggio.

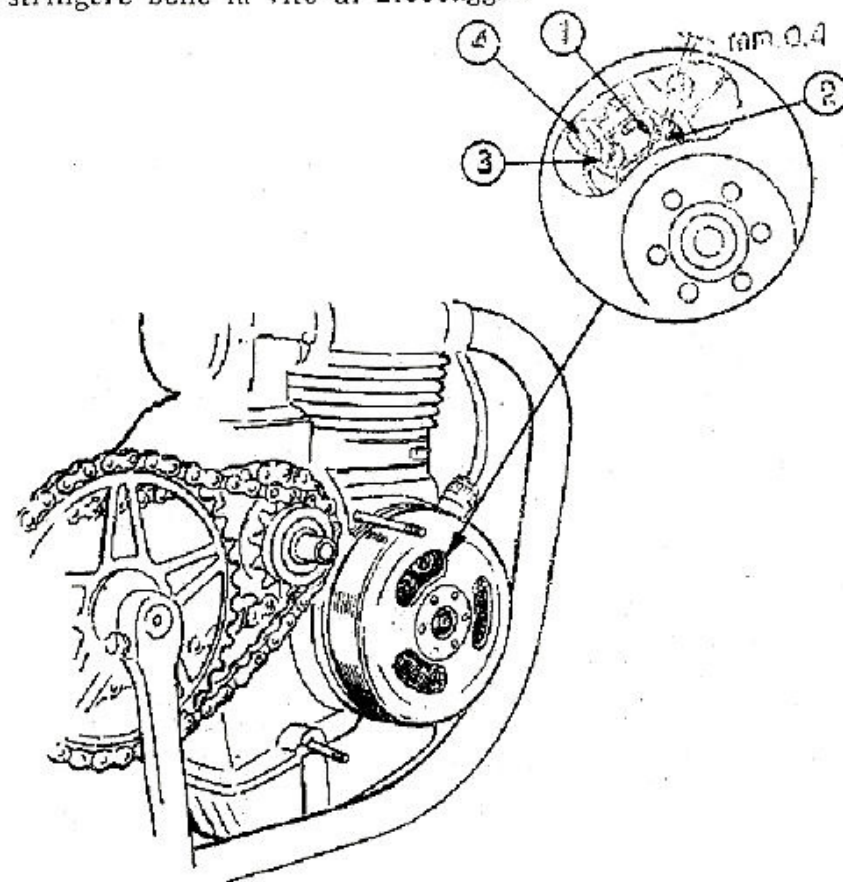


Fig. 4 - Regolazione dei contatti del ruttore

1. contatto fisso regolabile - 2. contatto mobile - 3. vite di bloccaggio  
4. testa dell'eccentrico di regolazione.

Se la superficie dei contatti appare molto irregolare, farla spianare da un elettricista.

Il volano è calettato con una chiavetta sull'albero motore e l'anticipo non può essere variato. La camma del ruttore è lubrificata da apposito feltrino impregnato di grasso che verrà rinnovato solo in occasione della revisione del motore.

### REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE (fig. 5)

Il comando della frizione deve essere regolato in modo che la leva a mano sul manubrio compia sempre un breve tratto di corsa a vuoto, prima di entrare in azione. La regolazione si effettua mediante la vite (1) che è bloccata dal controdado (2) ed è accessibile togliendo il coperchio della frizione (3), fissato al carter della vite (4).

Se, in seguito a prolungato uso del veicolo, la guarnizione

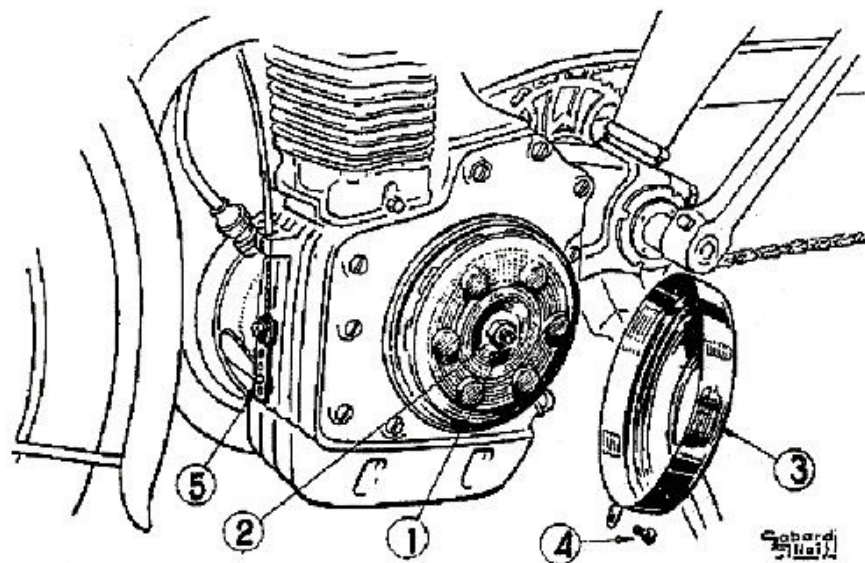


Fig. 5 - Regolazione del comando della frizione

1. vite di regolazione dello spingidisco - 2. controdado di bloccaggio
3. coperchio della frizione - 4. vite di fissaggio del coperchio
5. piastrina per la regolazione della lunghezza della trasmissione flessibile.

si logorasse in modo sensibile, rendendo difficoltosa la regolazione mediante la vite (1), occorre allentare a fondo la vite (1) e spostare di un foro la piastrina (5) di collegamento tra il cavetto della trasmissione flessibile e la leva situata nella parte anteriore del carter motore.

### REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DELLA CATENA DI TRASMISSIONE ALLA RUOTA (fig. 6)

Questa catena è mantenuta in costante tensione da un tenditore. Però, per un buon funzionamento del veicolo, occorre che il tenditore sia regolato in modo che esso non possa indietreggiare dalla posizione di catena tesa. A tale scopo una vite impedisce la corsa di ritorno del tenditore. Occorre perciò registrare detta vite, allentando prima il controdado di bloccaggio (2), e poi bloccandolo nuovamente.

Quando il tenditore sia giunto a fine corsa si può accorciare la catena di mezza maglia (usando le apposite maglie false).

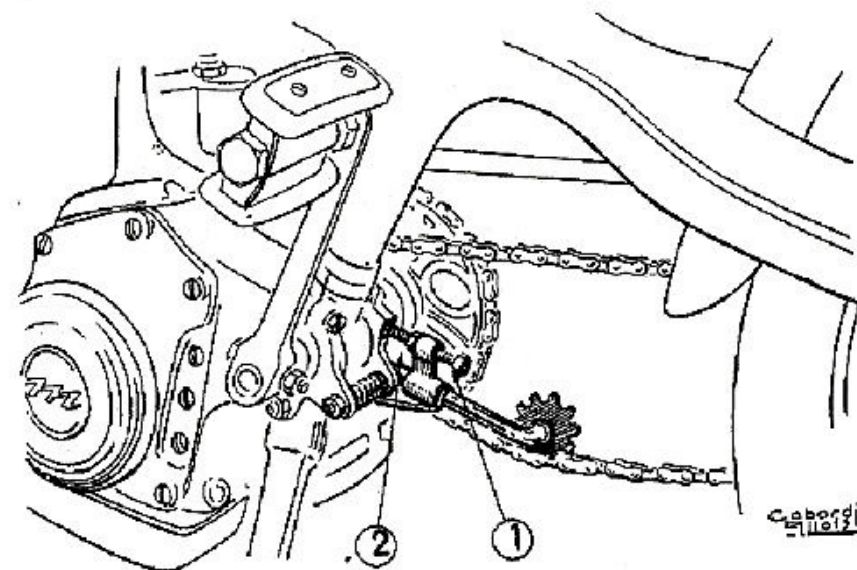


Fig. 6 - Regolazione della tensione della catena di trasmissione

1. vite di regolazione dello spingidisco - 2. controdado di bloccaggio

## REGOLAZIONE DEI FRENI (fig. 7)

La regolazione dei freni si compie per mezzo degli appositi tenditori delle trasmissioni flessibili, esistenti sui mozzi delle ruote.

Perchè la frenatura sia efficiente, il ginoco delle leve di comando deve essere molto piccolo, tale cioè che il freno entri in azione dopo che la estremità della leva sul manubrio sia stata spostata di circa 20 mm. Assicurarci, dopo la regolazione, che a comandi abbandonati le ruote girino liberamente.

Quando per naturale usura delle guarnizioni, dopo un lungo periodo di servizio, i tenditori delle trasmissioni flessibili, in seguito a ripetute regolazioni siano giunti a fine corsa, si possono smontare i freni e inserire sotto le piastrine (1) di appoggio dei ceppi (2) alla chiave di apertura (3) degli spessorini di lamiera (4) da mm. 1—1.5: le quattro estremità delle guarnizioni verranno smussate con la lima per la lunghezza di 20 mm, circa come indicata in figura. I freni potranno compiere così un secondo periodo di servizio altrettanto lungo prima di richiedere il cambio delle guarnizioni.

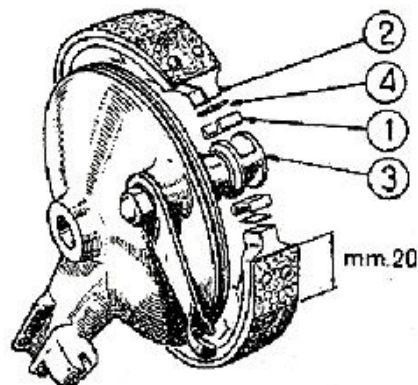


Fig. 7 - Ricupero del giuoco dovuto al consumo delle guarnizioni dei freni

1. piastrine dei ceppi - 2. ceppi - 3. chiave di apertura - 4. spessorini.

## SMONTAGGIO DELLE RUOTE

Allentare i tenditori delle trasmissioni flessibili fino a

poter liberare i forcellini che si collegano alle leve di comando dei ceppi, svitare i dadi dei perni delle ruote e sfilare le ruote stesse come quelle di una comune bicicletta. Sotto i dadi della ruota posteriore si trovano due rondelle a colletto che devono essere sfilate dal perno per poter togliere la ruota.

## REGOLAZIONE DELLA SELLA (fig. 8)

Per alzare od abbassare la sella allentare il dado (1) che serra il collare (2).

Se il molleggio della sella non è ritenuto confacente al peso dell'utente, si può variare il carico della molla avvitando o svitando il dado (3).

Non svitare eccessivamente detto dado per non provocare nel movimento della sella un giuoco che sarebbe fastidioso.

La sella può essere spostata avanti o indietro: a questo scopo esistono diversi fori (4) per variare la posizione di fissaggio mediante i bulloni (5).

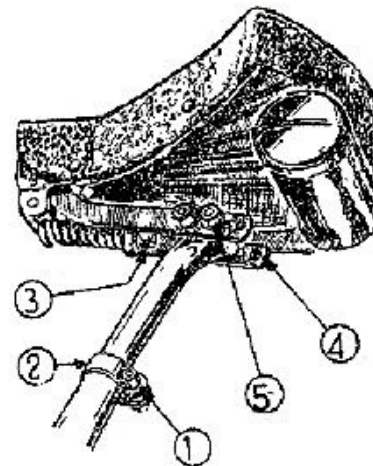


Fig. 8 - Regolazione della sella

1. dado di serraggio
2. morsetto a collare
3. dado di regolazione della molla di sospensione
4. fori fissaggio sella
5. bulloni fissaggio sella.

## LAVAGGIO

Il motore va pulito con petrolio ed asciugato. Tutte le parti verniciate vanno lavate con acqua usando spugna e pelle scamosciata come si usa per le carrozzerie.

## EVENTUALI DIFETTI DI FUNZIONAMENTO E RELATIVI RIMEDI

### CARBURAZIONE

1. Se il motore non si avvia o si arresta durante la marcia le cause possono essere le seguenti:

- a) **Mancanza di carburante:** Controllare il contenuto del serbatoio, la posizione del rubinetto, eventuali ostruzioni o rotture del tubo benzina.
- b) **Carburante sporco:** Smontare e lavare con benzina pulita.
- c) **Rottura del filo comando gas:** Sostituirlo o ripararlo.
- d) **Acqua nel carburatore:** Questo inconveniente si manifesta con la mancanza di scoppi e con arresti del motore. Vuotare pulire accuratamente tubo benzina e carburatore, chiudendo prima il rubinetto benzina.
- e) **Ingolfamento del carburatore alla partenza:** Questo inconveniente si verifica spesso quando si insiste troppo nel premere il bottoncino sporgente dalla vaschetta del carburatore. In tal caso chiudere il rubinetto, aprire completamente il gas e, premendo su uno dei pedali, far girare il motore in modo che aspiri l'eccedenza di benzina. Dopo questa manovra, riportare in posizione di minimo, e, riaprendo il rubinetto, ripetere l'avviamento.

2. Se la miscela è troppo ricca e dà fumo allo scarico scoppi del silenziatore, galoppo del motore al minimo, con conseguente esagerato consumo e riscaldamento del motore, si verifichi che il galleggiante non sia forato, che l'estremità della spina del medesimo chiuda bene, e che lo spruzzatore principale sia bene avviato.

3. Se la miscela è povera, cosa che è caratterizzata da starnuti nel carburatore e da scarsa potenza, accompagnata anche in questo caso da surriscaldamento, si verifichi se non vi sono ostruzioni nel carburatore e se la dosatura dell'aria della miscela del minimo è giusta.

### ACCENSIONE

Se si ha motivo di ritenere che eventuali difetti di funzionamento del motore sieno imputabili all'accensione, tenere presente quanto segue:

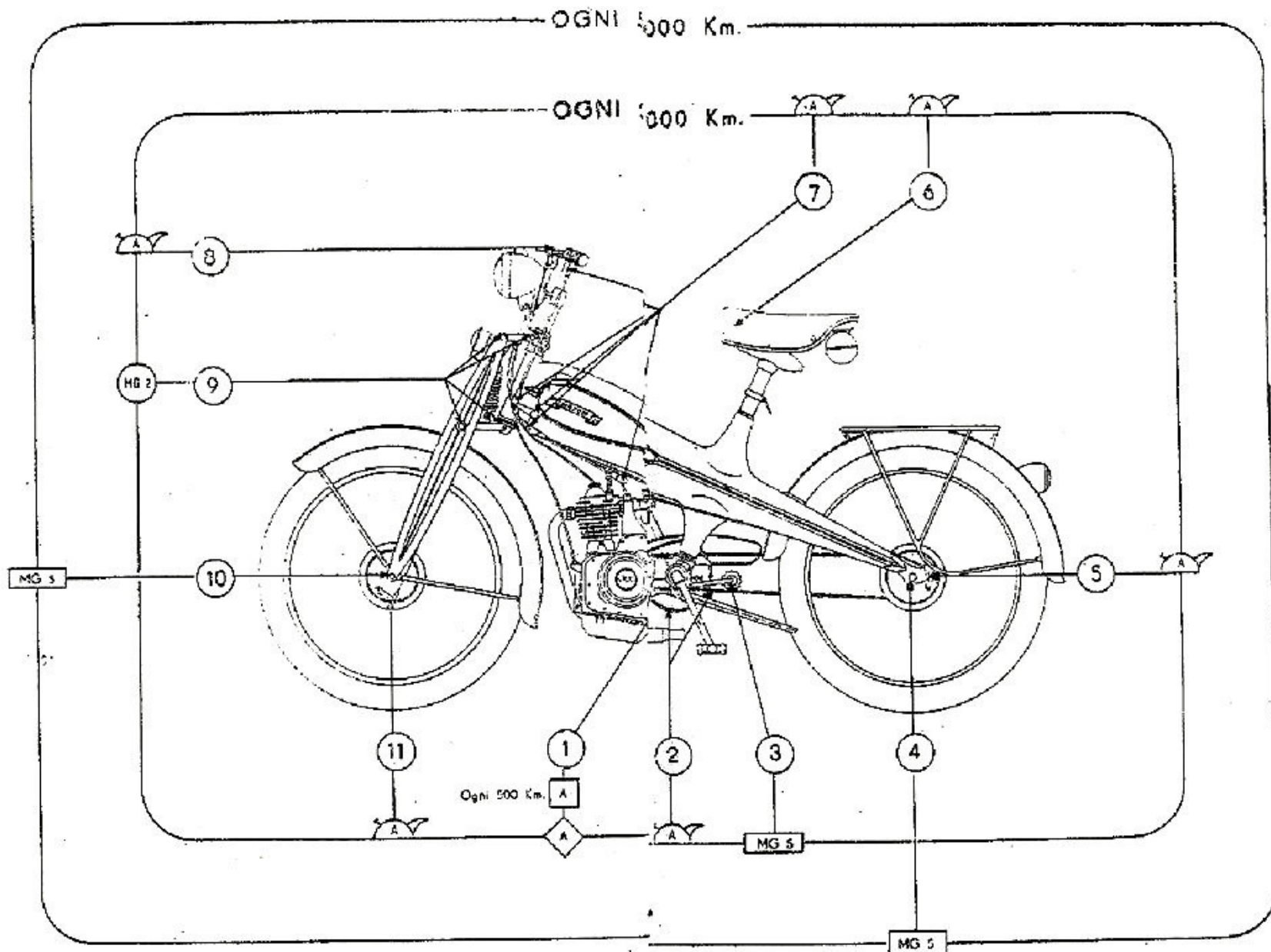
- a) **Se il motore non si avvia o si arresta subito:** candela molto sporca, bagnata, o con isolante rotto; cavo conduttore della candela che scarica a massa. Smontare la candela, pulirla, se necessario, con uno spazzolino metallico e benzina, asciugarla, collegarla al cavo e appoggiarla sulla testa, facendo quindi girare il motore per verificare se scocca la scintilla. In caso negativo staccare la candela e verificare se la scintilla scocca fra la estremità del cavo e la massa del motore (distanza 2÷3 mm.). Se le scintille sono regolari il difetto è nella candela che dovrà essere sostituita; se le scintille sono irregolari o mancano, provare a sostituire il cavo; se il difetto persiste, esso è da ricercare nel magnete che andrà affidato ad uno specialista.
- b) **Se il motore parte difficilmente:** imperfetto collegamento tra cavo, candela e presa di corrente nel

magnete; candela molto sporca o bagnata; isolante della candela incrinato: distanza eccessiva tra gli elettrodi della candela. Regolarsi come indicato nel paragrafo precedente; riportare la distanza tra gli elettrodi della candela al valore di mm. 0,4.

c) **Se il motore perde colpi durante la marcia:** imperfetto collegamento tra cavo, candela e presa di corrente, cavo che scarica a massa, elettrodi della candela troppo distanti o troppo vicini; regolarsi come ai paragrafi precedenti. Puntine del ruttore sporche o sregolate; vedere a pag. 16, paragrafo « Manutenzione del magnete volante ».

d) **Se si notano ritorni di fiamma e scoppi nel carburatore:** o semplice perdita di colpi quando il motore lavora a pieno carico, fatto che scompare innestando un rapporto più basso o riducendo l'apertura del gas: candele con forti depositi carboniosi (pulirla); autoaccensioni per eccessivo riscaldamento della candela, che non è di tipo appropriato e presenta l'isolamento interno di tinta biancastra, anziché color nocciola chiaro (cambiare la candela con quella prescritta); candela allentata (stringerla); candela che presenta fughe di gas tra l'isolante e la ghiera (sostituirla).

## SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE DELLA "MOTOM 48,,



Spiegazione dei simboli: A significa «MOBIL OIL A» - MG 2 significa Mobilgrease N 2 - MG 5 significa Mobilgrease N 5.

- |                          |                         |                          |                   |                          |          |                          |          |                          |                          |
|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|----------|--------------------------|----------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Ripristinare il livello | <input type="checkbox"/> | Ricambiare l'olio | <input type="checkbox"/> | Oliatore | <input type="checkbox"/> | Spalmare | <input type="checkbox"/> | Ingrassatore a pressione |
|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|----------|--------------------------|----------|--------------------------|--------------------------|

(1) Motore - (2) Catene di trasmissione - (3) Tendisterzo - (4) Mozzo ruota - (5) Articolazione sella - (6) Articolazione comando cambio - (7) Articolazioni varie comandi sul manubrio - (8) Articolazioni forcella - (9) Articolazione comando freni - (10) Mozzo ruota - (11) Articolazione comando freni - (11) Articolazione comando freni - (6) Articolazione sella - (7) Articolazioni comando cambio - (8) Articolazioni varie comandi sul manubrio - (9) Articolazioni forcella

In occasione di revisioni spalmare con Mobilgrease N. 5 le calotte di sterzo, il movimento centrale della pedaliera e l'asse dei pedali