



ISTRUZIONI

175 cc.

4 TEMPI

Tipo "TURISMO SPECIALE,"
"LUSSO VELOCE,"
e "SPORT,"

MOTO
PARILLA

MILANO - VIA OGLIO N.° 1

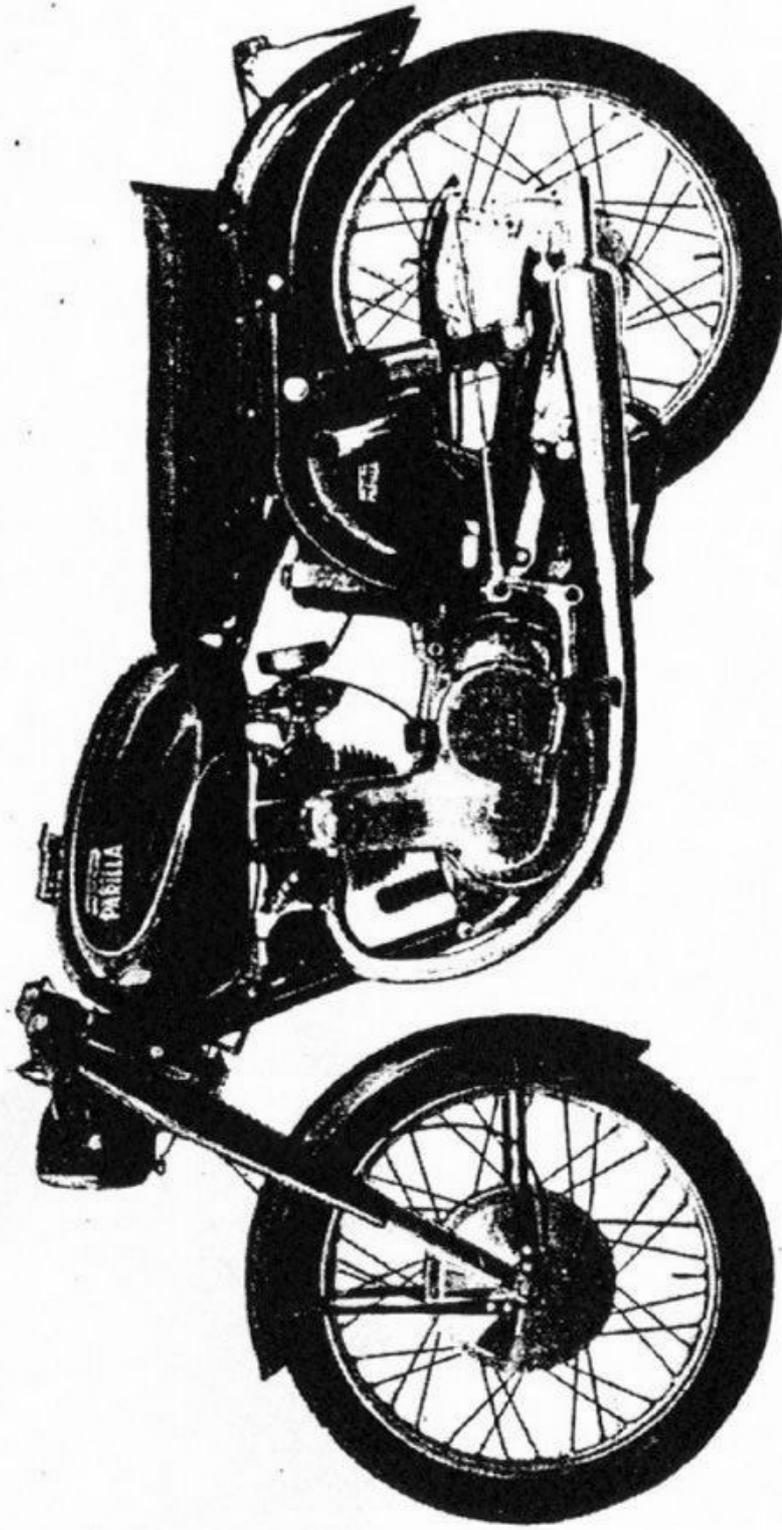


LIBRETTO D'ISTRUZIONI

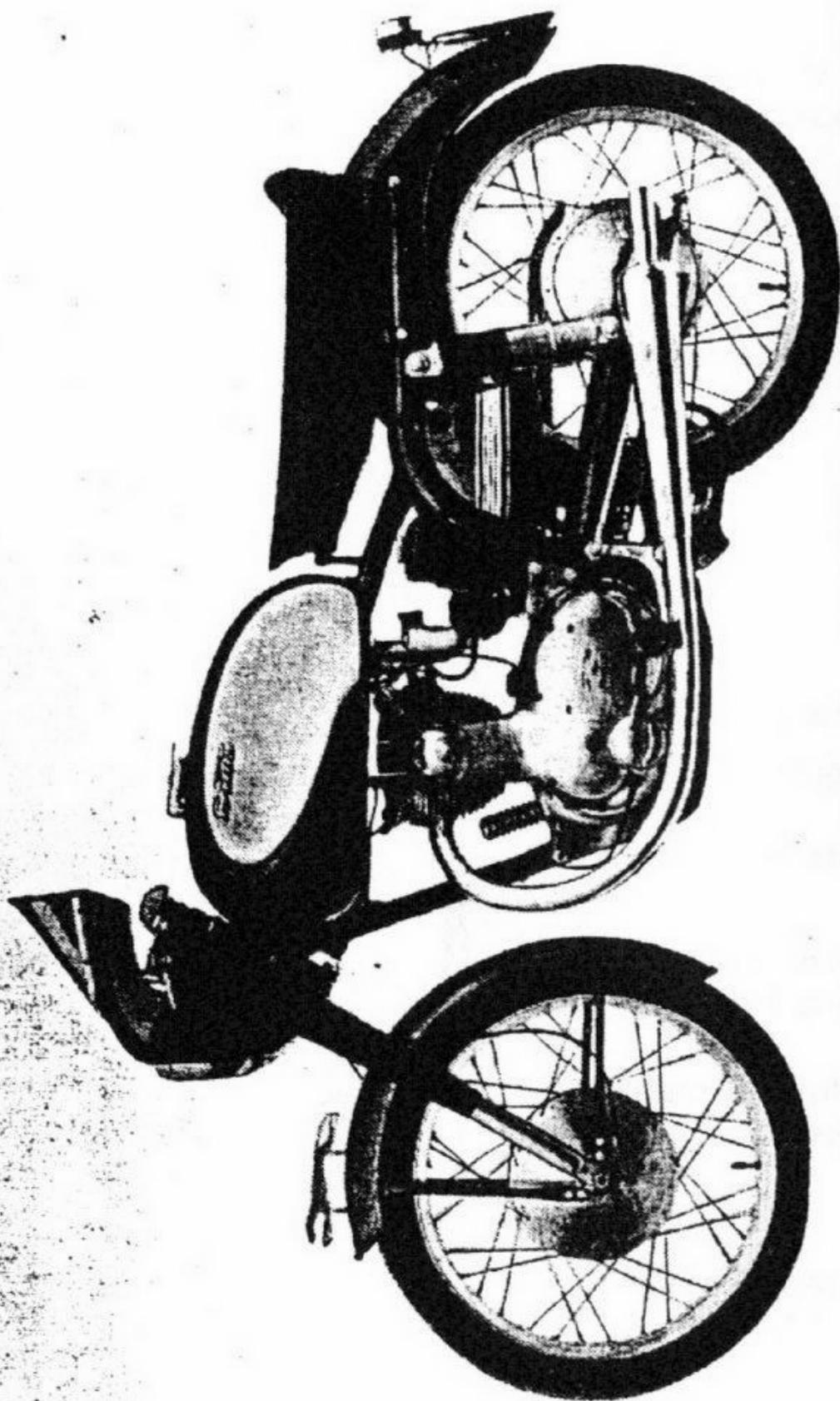
175 cc. - 4 tempi

TURISMO SPECIALE LUSSO VELOCE e SPORT

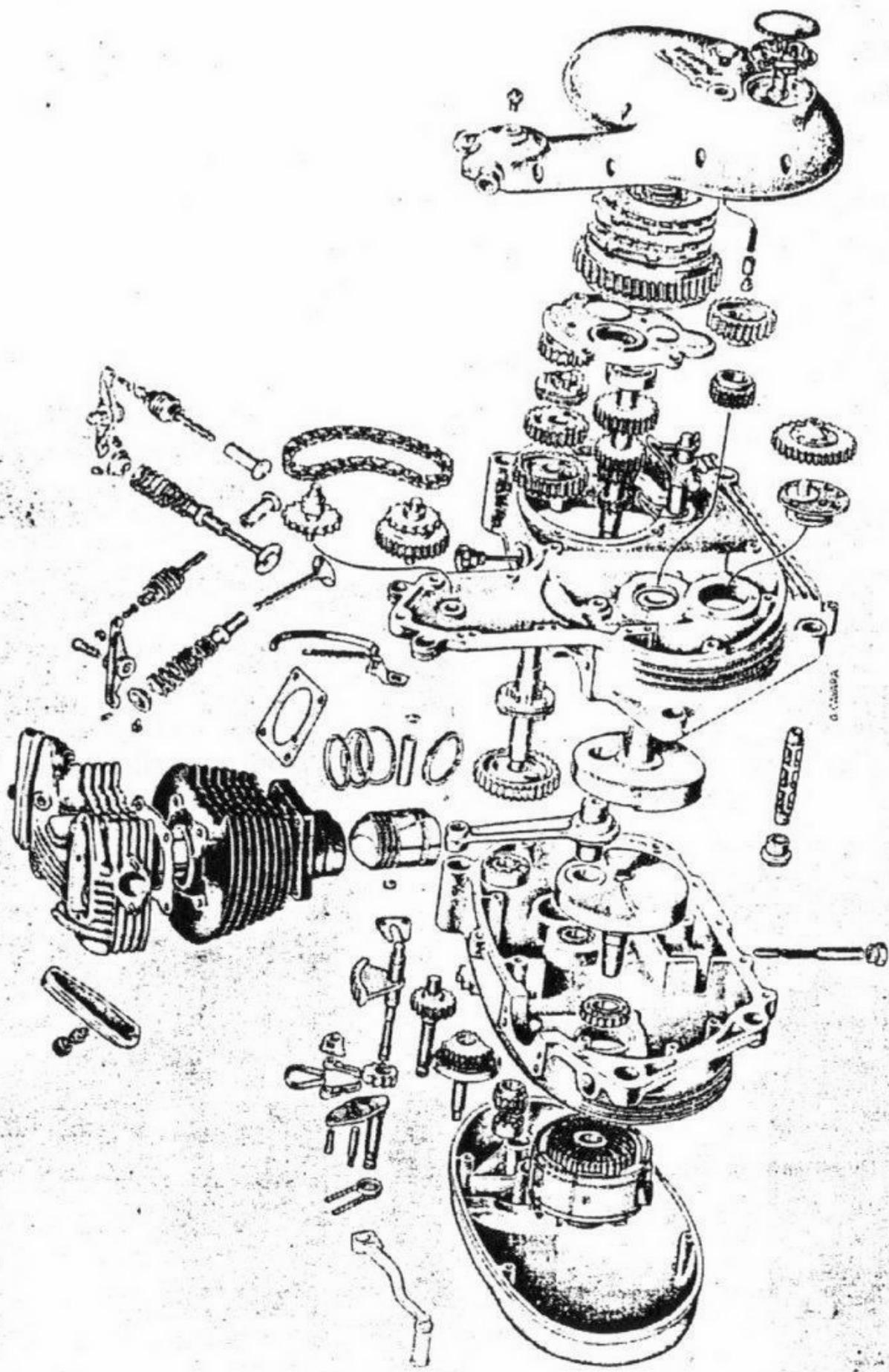
Scopo del presente opuscolo è di metter l'utente in grado di conoscere più intimamente il nostro « 175 cc. - 4 tempi ». E' nostro desiderio quindi, chiedere qualche minuto di attenzione alle pagine che seguono, dove si trovano tutte le informazioni tecniche desiderate e le operazioni di manutenzione che conviene effettuare affinché « 175 cc. - 4 tempi » dia il massimo rendimento e si possano percorrere con esso molte migliaia di chilometri con quella sicurezza e tranquillità che è prerogativa di tutti i modelli della Casa Parilla.



175 c.c. - LUSO VELOCE



175 c.c. - SPORT



Motore del 175 c.c.

CONDIZIONI DI VENDITA

GARANZIA

Tutti i veicoli nuovi « PARILLA » acquistati presso la fabbrica o presso i Concessionari sono garantiti per sei mesi dalla data d'acquisto.

La garanzia si estende ai difetti di montaggio e di materiali.

I pezzi riconosciuti difettosi saranno cambiati gratuitamente. I veicoli o le parti di essi da esaminare saranno spediti franco di ogni spesa alla fabbrica, la spedizione al Cliente sar fatto in porto assegnato. La spese di manodopera e quelle di benzina e olio sono a carico dell'acquirente.

Sono esclusi dalla garanzia :

Le gomme - le catene - i cuscinetti a sfere - l'apparecchio di accensione e di illuminazione - i carburatori ed in genere tutti i particolari non fabbricati dalla Fabbrica Motori « PARILLA ».

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Il motore è a 4 tempi monocilindrico, con cilindro in ghisa speciale, inclinato in avanti di 5°, con testa in lega leggera riportata.

La candela è posta nella parte destra del motore. Le valvole inclinate a 90° in testa, sono comandate da una camma rialzata che prende il movimento da una catena di trasmissione mossa dall'albero motore con rapporto 1 : 2. La camme agisce su punterie a piattello le quali trasmettono il movimento ai bilanceri attraverso corte aste tubolari, testa e cilindro sono muniti di alette radiali per raffreddamento ad aria.

	Tipo normale	Tipo sport
Corsa	mm. 62	62
Alesaggio	mm. 59,8	59,8
Cilindrata totale	cm. ³ 174,04	174,04
Potenza a 6500 giri	CV 9	12
Potenza fiscale	CV 2	2
Regime massimo	giri 6000	7900
Rapporto di compressione	1 : 6,5	1 : 8

Accensione

Dinamo - Spinterogeno « Cesea »

Candela per moto normale tipo 225 - per tipo sport 260.

Carburazione

Carburatore tipo Dell'Orto U.B.F. 20 B.S. per tipo normale; per tipo sport U.B.F. 22 B.S.

Getto massimo :

estivo	92	per lo sport: estivo	100
invernale	95	invernale	102

www.rpw.it

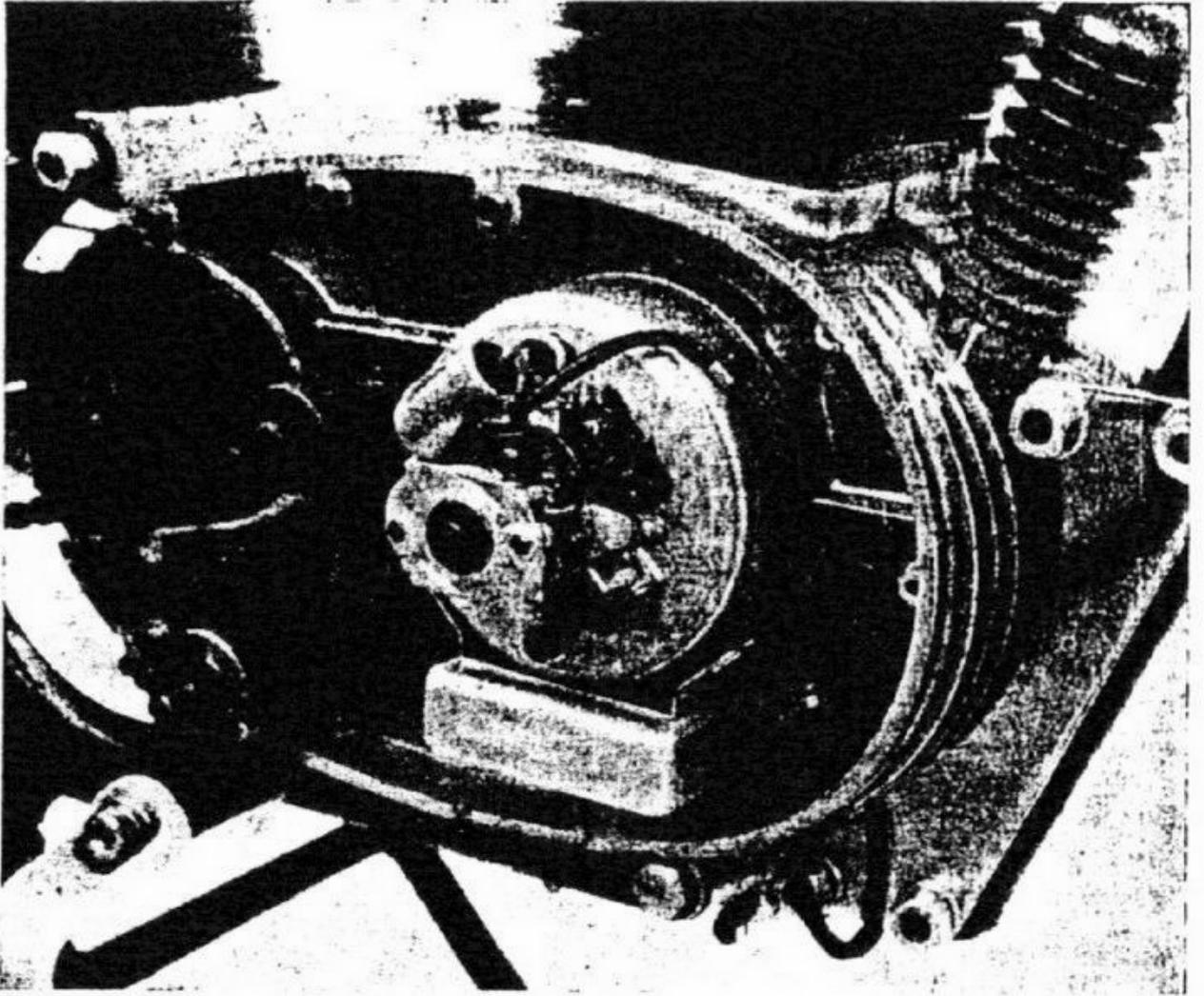


Fig. 2

Impianto elettrico

Dinamo 45 W., 6 V., calettata sull'albero motore, parte destra (fig. 2).

Tromba elettrica.

Faro anteriore con interruttore a 3 luci: anabbagliante 25 Watt - abbagliante 25 Watt - luce di città 5 Watt. Fana-
lino posteriore con lampadina da 3 Watt.

Batteria da 12 Amp/h.

Prestazioni

Consumo: alla velocità di 60 km/h 1 litro ogni 42 km. circa.

www.rpw.it

Cambio di velocità (fig. 1)

In blocco, con 4 rapporti, comandati con preselettore a pedale.

Rapporti:	I velocità	1 : 3,2
	II velocità	1 : 2
	III velocità	1 : 1,4
	IV velocità	1 : 1,07

Trasmissione fra motore e cambio ad ingranaggi con dentatura elicoidale; con catena a rulli passo 1/2 larghezza 5/16 fra pignone cambio ($z=14$) e corona posteriore ($X=46$), per Sport ($z=14$ $Z=51$).

Rapporti di trasmissione :

fra motore e cambio	1 : 2	Sport : 1 : 2
fra pignone e corona poster.	1 : 3,28	» 1 : 3,64

Rapporti finali di trasmissione (motore ruota):

in I velocità	21 : 1	Sport 23,3 : 1
in II velocità	13,2 : 1	» 14,6 : 1
in III velocità	9,2 : 1	» 10,4 : 1
in IV velocità	7,05 : 1	» 7,8 : 1

Velocità	Tipo normale	Tipo Sport
in I	km. 33	km. 42
in II	km. 53	km. 63
in III	km. 76	km. 90
in IV	km. 100	km. 118

Pendenza massima superabile con il solo conduttore in macchina su strada in buone condizioni :

	Tipo normale	Tipo sport
in I velocità	28 %	30 %
in II velocità	16 %	18 %
in III velocità	9 %	10 %
in IV velocità	3 %	3 %

TELAIO

In tubi d'acciaio trafilato ad alta resistenza, saldato elettricamente.

Altezza massima	mm.	950
Altezza alla sella	mm.	790
Altezza minima da terra	mm.	160
Larghezza massima	mm.	630
Lunghezza massima	mm.	1980
Interasse	mm.	1280

Peso del motociclo senza carburante, olio ed accessori kg. 115 circa.

Sospensioni

Anteriore: forcella a biscottini inferiori con molle a spirale.
Posteriore: forcellone oscillante, con ammortizzatori telescopici.

Ruote

A raggi con cerchi in acciaio per il tipo Turismo, in alluminio per lo Sport.

Diametro di calettamento: 19".

Pneumatici: 19 x 2,75. Rinf.

Anteriore: rigato. Posteriore: scolpito.

Pressione di gonfiaggio per il carico di una persona:

Anteriore atm. 1,6. Posteriore 1,8.

Pressione di gonfiaggio per il carico di due persone:

Anteriore 1,8 atm. Posteriore 2,5.

Freni

Centrali: Del tipo ad espansione, uno agente sulla ruota anteriore e comandato dalla leva a mano posta sulla destra del manubrio, l'altro sulla ruota posteriore comandato con pedale posto a sinistra della macchina. Distanza d'arresto a 60 km./ora: circa 11 metri usando entrambi i freni.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DELLA MACCHINA

La macchina è contraddistinta da un numero di identificazione, uguale tanto per il telaio quanto per il motore ed è impresso:

- sulla pipa dello sterzo del telaio sul lato sinistro (figura 3);
- sul basamento motore, nella parte sinistra (fig. 3 bis).

Questo numero, oltre a servire all'identificazione del motociclo, serve anche agli effetti di legge per la immatricolazione, ed riportato sul certificato d'origine e sul libretto di circolazione.

ESSO DEVE SEMPRE ESSERE INDICATO NELLE RICHIESTE
DI PEZZI DI RICAMBIO.

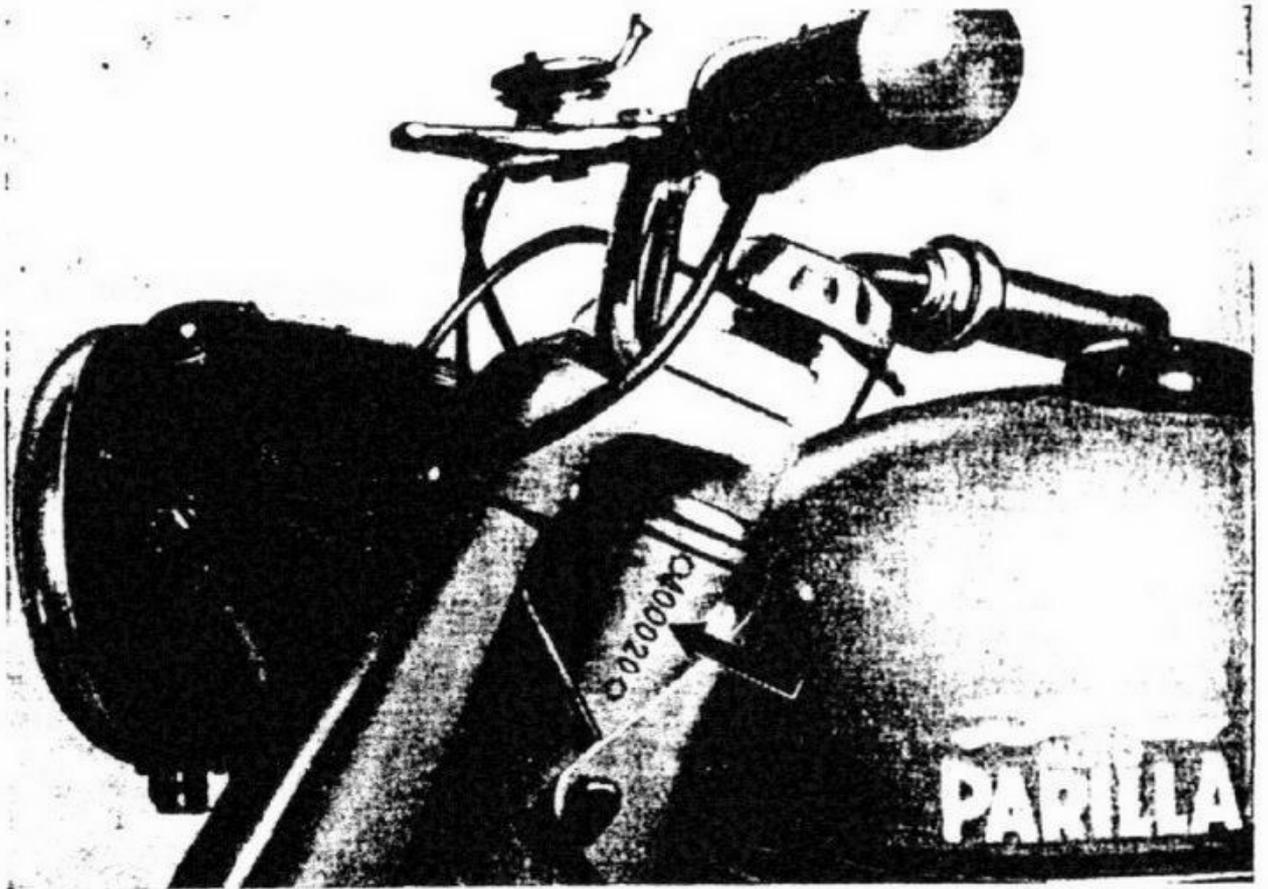


Fig. 3

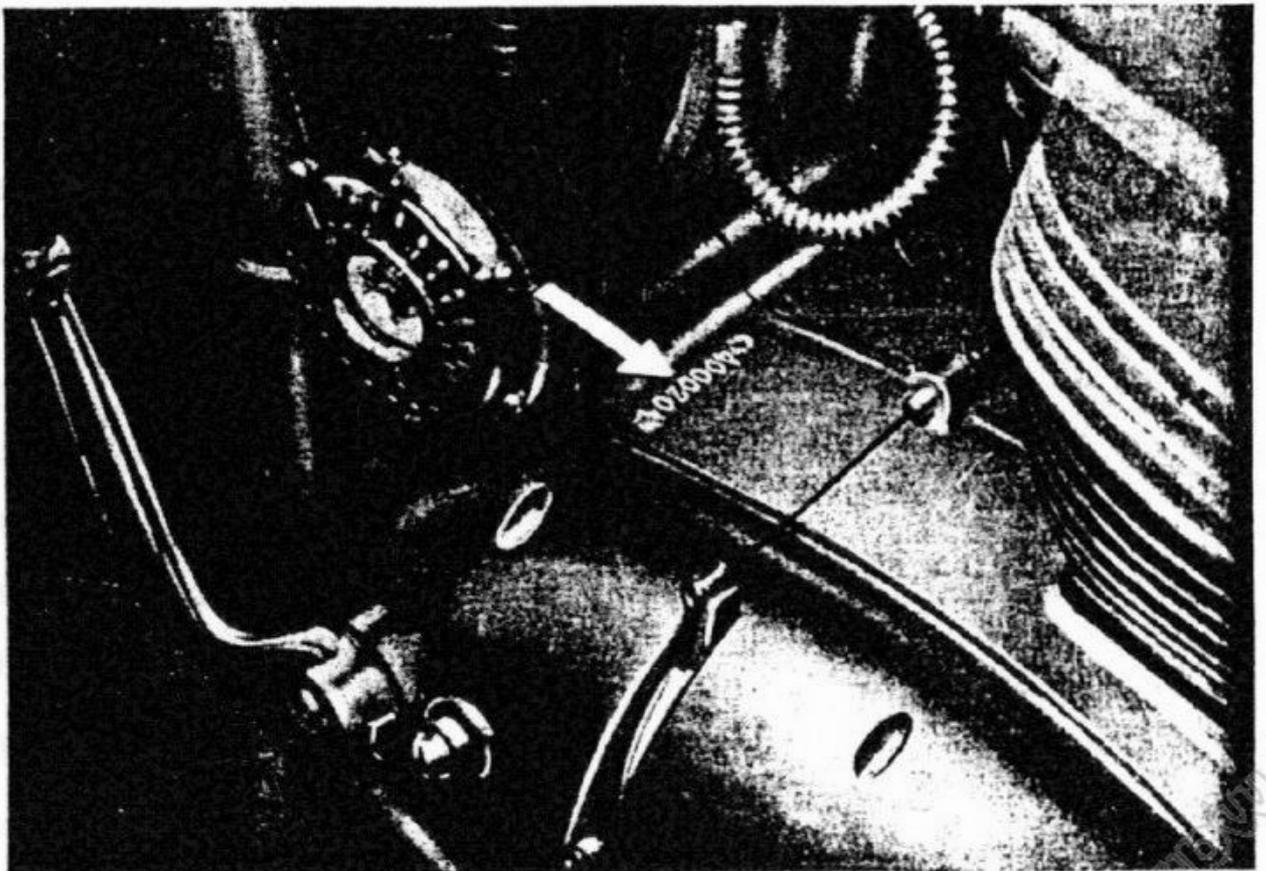


Fig. 3 bis

NORME GENERALI PER L'USO DELLA MACCHINA

Accertarsi che ci sia carburante nel serbatoio (capacità litri 15,800 circa), e se nella coppa il livello dell'olio è regolare. Aprire il rubinetto del carburante che ha tre posizioni: chiuso - aperto - riserva.

In posizione di « aperto » la leva è verticale girata verso il basso. Attendere che la benzina affluisca al carburatore, oppure accelerare l'afflusso mantenendo abbassato il galleggiante per qualche secondo premendo (non è conveniente battere) l'apposito pulsante situato sulla vaschetta del carburatore.

Chiudere l'aria spostando la levetta posta sul carburatore e tirare la levetta comando anticipo posta sul lato sinistro dello sterzo.

Verificare che il cambio sia in posizione di folle. Chiudere il circuito d'accensione mediante la chiavetta sul faro. La spia rossa che si illuminerà indica che la bobina d'alta tensione è sotto corrente. Poichè questa non può restare a lungo in queste condizioni, bisogna far attenzione a non prolungare questo stato che avrà termine appena messo in moto il motore (la spia si spegne), agendo sulla leva dell'avviamento posta sul lato destro della macchina.

Come si dirà nel capitolo « Rodaggio » è necessario — specie nella stagione fredda — lasciar girare il motore a vuoto e a basso regime per alcuni minuti.

Si potrà intanto aprire a metà circa il manettino dell'aria. Per partire tirare a fondo la leva della frizione con le quattro dita della mano sinistra e innestare la prima velocità alzando con il piede la leva comando marce quindi lasciare dolcemente la leva della frizione accelerando contemporaneamente il motore.

Appena la macchina è in marcia, accelerare sino a raggiungere la velocità di 20 km. orari circa quindi passare in seconda eseguendo rapidamente queste manovre: chiudere rapidamente il gas e contemporaneamente tirare la frizione, abbassare la leva del comando marce, lasciare la leva della frizione più rapidamente di prima ed aprire subito il gas.

Per innestare la terza e la quarta velocità agire come sopra detto,

Per passare dalle marce superiori a quelle inferiori si esegue la medesima manovra, senza chiudere completamente il comando del gas.

Si passa alle marce superiori quando il motore tende ad assumere un elevato regime, alle marce inferiori quando il motore, sotto sforzo, diminuisce di giri. Per fermarsi chiudere il gas, ridurre progressivamente la velocità con l'aiuto dei freni, agire sulla leva della frizione, quindi mettere in posizione di folle il cambio di velocità. Arrestare il motore togliendo la chiave dalla posizione di marcia.

Durante la marcia, occorre scegliere la posizione della levetta comando anticipo in modo che la macchina renda il massimo.

CONSIGLI DI GUIDA

- a) Mantenere il più possibile la macchina a velocità costante evitando bruschi aumenti o diminuzione di velocità.
- b) Non superare i 4/5 della velocità massima (non oltre gli 80 km.).
- c) Nelle riprese non imballare troppo il motore e nei rallentamenti agire sui freni, se occorre, dopo aver chiuso completamente il gas. Usare quindi solo in caso di assoluta necessità il cambio come freno.
- d) Non percorrere discese col cambio in folle o con la frizione disinnestata, è consigliabile anzi utilizzare l'azione frenante del motore tenendo la manopola comando gas al minimo di apertura. Se la discesa è forte conviene usare marce inferiori.
- e) Su strada bagnata o comunque sdruciolevole marciare con prudenza cercando di evitare frenate ed accelerate brusche. In questi casi diminuire la pressione normale delle gomme.
- f) Non lasciare slittare la frizione.

Attenendosi a queste norme la marcia sarà sicura e si ridurrà al minimo il consumo della benzina, dell'olio, delle gomme e di tutte le parti in movimento della macchina.

RODAGGIO DELLA MACCHINA NUOVA

Per assicurare alla macchina una lunga durata in perfetta efficienza è necessario un rodaggio razionale nei primi 1000 km. circa.

La costruzione attuale dei motori esige tolleranze strettissime tra pistone e cilindro e pertanto è necessario completare il rodaggio già fatto in officina, a freddo e a caldo.

Le principali norme da seguire in questo primo periodo di funzionamento sono:

a) non superare le seguenti velocità:

in prima	km/h	21
in seconda	km/h	32
in terza	km/h	46
in quarta	km/h	60

b) Sostituzione dell'olio dopo i primi 300, 1000 e successivamente ogni 2500 km.

E' dannoso, anche a macchina rodada, specie se la temperatura esterna è bassa, far girare il motore ad un forte numero di giri appena in moto. Quando il motore è avviato, lasciare che si riscaldi girando lentamente, ciò permette all'olio di circolare regolarmente e di giungere in ogni parte del motore.

L'inosservanza di queste norme potrebbe compromettere il successivo buon funzionamento del veicolo.

La fabbrica non accetterà reclami per difetti causati dalla inosservanza delle regole per un buon rodaggio.

www.italw.it

MANUTENZIONE GENERALE

E' bene tenere pulita il più possibile la macchina onde conservarla più a lungo e poter controllare con maggior facilità l'integrità dei suoi organi.

La pulizia delle ruote, telaio e delle parti verniciate si può fare con un getto d'acqua evitando però il motore che si lava con petrolio, servendosi di un pennello.

Per mantenere alla vernice il suo lucido, strofinare leggermente con un po' di cotone ed usando l'apposita pasta che si trova in commercio.

Nel lavaggio delle parti verniciate **non usare solventi o petrolio** perchè rendono la vernice opaca e la deteriorano rapidamente.

Nel caso che la macchina debba rimanere per un lungo tempo ferma osservare le seguenti norme:

- a) Sollevare da terra la ruota anteriore poggiando la gomma su uno zoccolo di legno.
- b) Smontare la batteria e consegnarla ad un'officina attrezzata per la periodica manutenzione, onde evitare che la batteria vada fuori uso.
- c) Introdurre dal foro della candela un po' d'olio e far compiere al motore qualche giro affinchè si distribuisca nell'interno del cilindro e lo protegga dalla ruggine, cercando di mettere il pistone in posizione di punto morto superiore con valvole chiuse.

Le valvole sono in questa posizione quando il volano può girare qualche centimetro e le valvole rimangono ferme.

LUBRIFICAZIONE MOTORE-CAMBIO

Il carter motore serve come serbatoio dell'olio. La carica viene fatta attraverso l'apposito imbocco situato al centro di questo, all'altezza del carburatore. La quantità massima è di kg. 2. Il controllo si effettua mediante l'apposita astina incorporata nel tappo. Una pompa ad ingranaggi aspira l'olio nel carter il quale passa prima attraverso un filtro che può essere pulito con estrema facilità smontando il tappo situato nella parte anteriore destra del carter, quindi attraverso tubazioni incorporate nel carter e nel coperchio va a lubrificare l'albero a manovella, il pignone di riduzione della distribuzione e l'albero a camma.

Durante la caduta lubrifica anche la catena della distribuzione ed il tendicatena.

I bilanceri vengono lubrificati dai vapori d'olio, che attraverso due fori praticati nel cilindro passano nella testa. L'olio si scarica quindi nel carter passando attraverso le medesime luci.

Per la lubrificazione del motore si raccomanda di usare il sottoindicato olio:

Estate	Mobiloil 50
Inverno	Mobiloil 30

Nella parte inferiore del carter si trova un tappo che serve allo scarico dell'olio. Ogni 2500 km. svitate questo tappo, scaricare interamente l'olio e ricaricare con olio fresco.

IMPORTANTE - Terminato il periodo di rodaggio (1000 Km. circa) aggiungere alla benzina l'additivo Bardhal Top-oil nella misura del 3 ‰. Nell'olio del carter aggiungere invece l'additivo Bardhal Lubricant (per lubrificanti) nella misura del 10 ‰ dell'olio contenuto nella coppa (250 gr. circa).*

La sostituzione dell'olio si deve effettuare a motore caldo. Per verificare che l'olio circoli regolarmente si deve allentare il tappo situato in alto sul coperchio sinistro (distribuzione) ed accertarne il regolare afflusso.

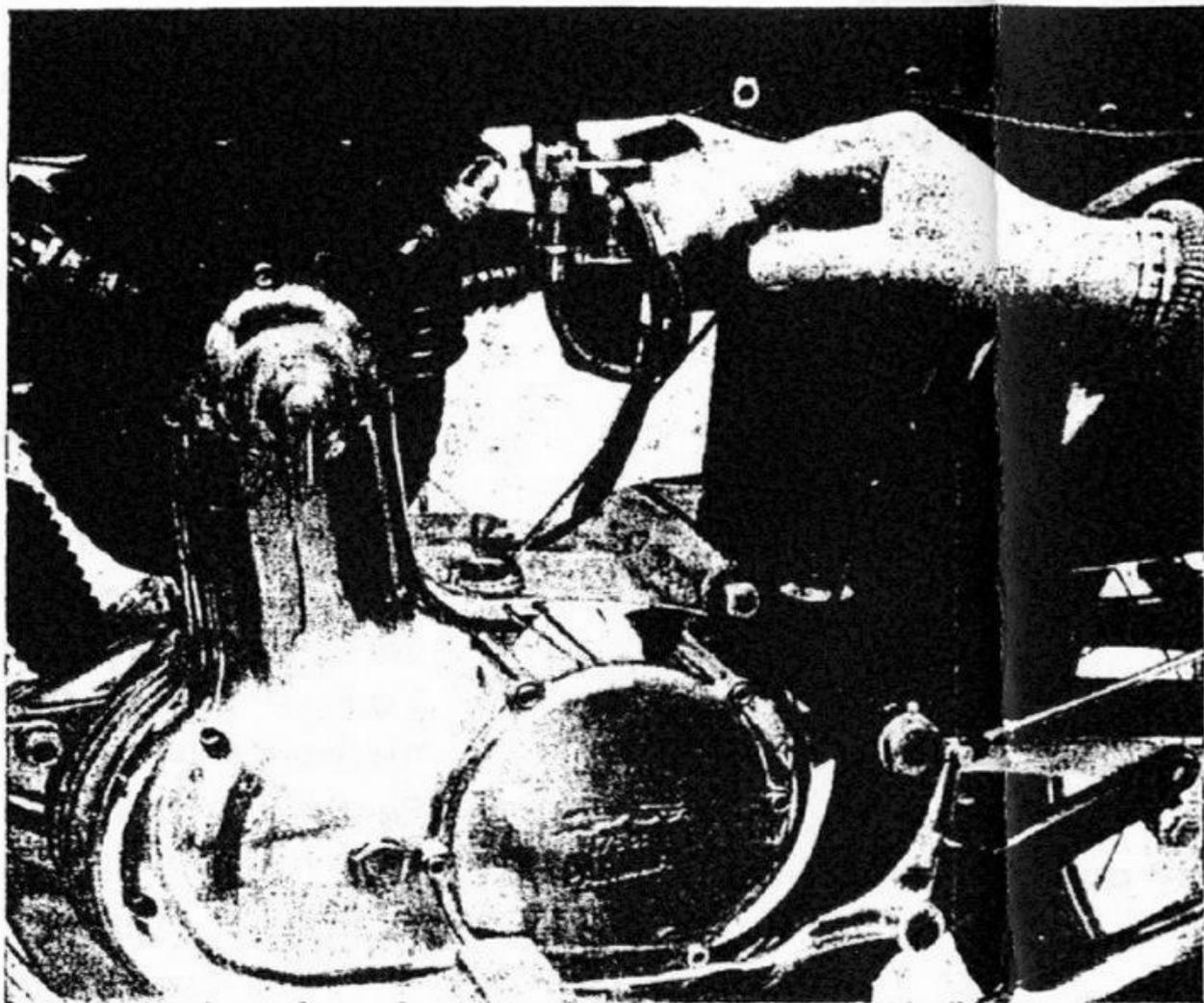


Fig. 4

Per verificare il livello dell'olio svitare il tappo (fig. 4) e controllarlo sull'apposita asta in base alle tacche di minimo e massimo.

* **AVVERTENZA.** - Se per il controllo dell'iniettore all'albero a manovella si dovesse smontare anche il tappo (1) situato al centro del coperchio sinistro, avere l'avvertenza nel rimontarlo, di seguire l'ordine dei pezzi come in figura (5) e particolarmente di assicurarsi che la boccola (2) venga montata nel senso precisato dal disegno.

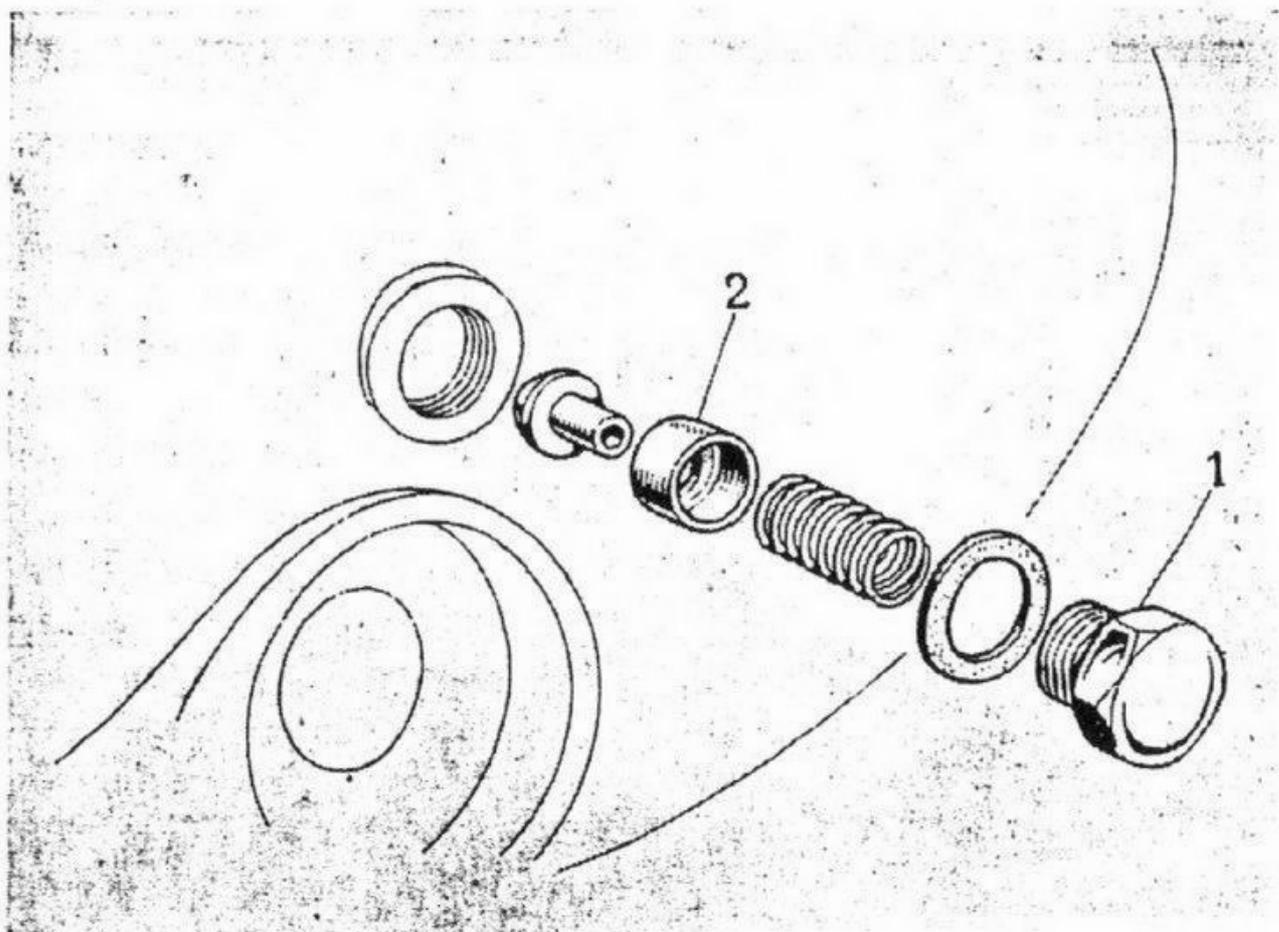


Fig. 5

N. B. - La non osservanza di quanto sopra porta gravi conseguenze nel funzionamento del circuito di lubrificazione.

* I prodotti della Bardhal Lubricants Ltd. di Montreal Canada, in vendita anche presso tutti i concessionari e stazioni di servizio della Moto Parilla, assicurano i seguenti vantaggi (accertati dall'Ufficio tecnico Parilla):

ADDITIVO BARDHAL TOP-OIL (per carburanti)

- 1) Perfetta pulizia delle camere di scoppio, delle sedi delle valvole e delle fasce elastiche.
- 2) Evita la formazione di residui carboniosi e gommosi sui pistoni e sui loro segmenti.
- 3) Mantiene pulite le candele.
- 4) Riduce il consumo del carburante rispetto alla media chilometrica.

ADDITIVO BARDHAL LUBRICANTS (per lubrificanti)

- 1) Riduzione dell'attrito fra gli organi in movimento.
- 2) Aumento della potenza resa dal motore.
- 3) Riduzione del riscaldamento degli organi in movimento.
- 4) Riduzione del consumo di lubrificante.
- 5) Aumento di percorrenza del motore prima della rettifica.
- 6) Diminuzione del costo di manutenzione.
- 7) Aumento della durata d'impiego dell'olio.

REGISTRAZIONE DELLA FRIZIONE

La frizione si compone di tre dischi conduttori e quattro dischi condotti.

I dischi sono muniti di una speciale guarnizione in sughero e gomma, e ruotano in bagno d'olio.

La frizione viene registrata a mezzo vite tendiguaina e vite sulla leva situata sul lato destro del motore (fig. 6).

Se la frizione slitta, occorre anzitutto verificare lo stato dei dischi ed eventualmente procedere alla sostituzione degli stessi.

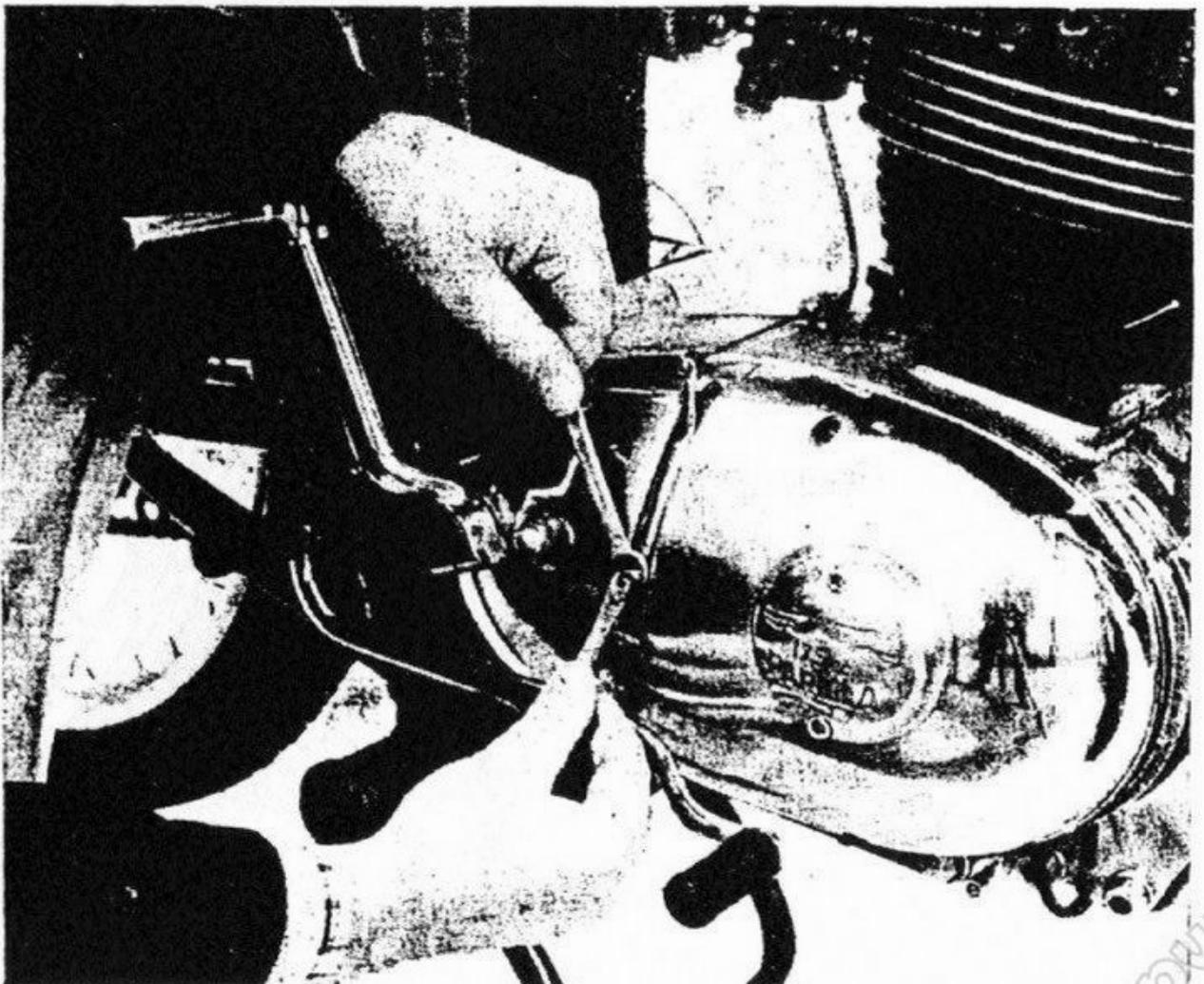


Fig. 6

REGISTRAZIONE DEI FRENI

Per regolare il comando del freno anteriore, si agisce sui registri della guaina, posti una sul manubrio e l'altra sul piatto portaceppi freno del mozzo ruota anteriore, in modo da lasciare alla estremità della leva sul manubrio, una corsa a vuoto di mm. 10 o 15 circa (fig. 7).



Fig. 7

FORCELLA TELESCOPICA

Per il posteriore che è comandato a pedale, la registrazione si fa agendo sul bottone zigrinato montato sul tirante che comando il freno, in modo che la corsa di avvicinamento all'estremità del pedale non sia superiore a 10 o 15 mm. (fig. 8).

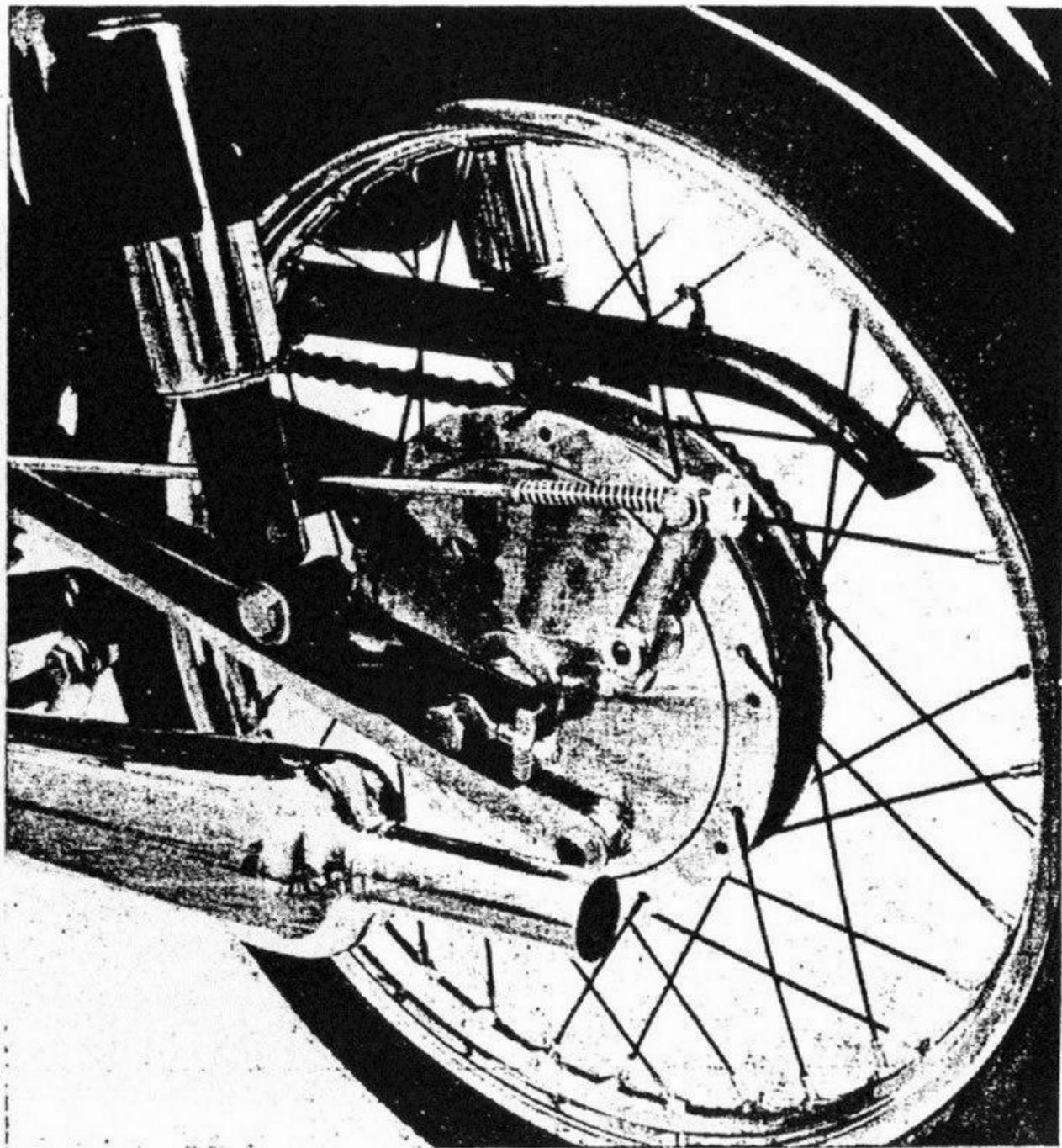


Fig. 8

FORCELLONE E MOZZO TIPO 56

REGISTRAZIONE CATENA

La catena posteriore deve poter oscillare nei tratti liberi di circa 10 mm. in senso verticale quando la macchina è sotto il carico di una persona.

Se occorre registrarla, procedere nel modo seguente:

- Allentare i dadi del perno della ruota.
- Spostare la ruota agendo in ugual misura sui due tendicatena (fig. 9).
- Rinserrare i dadi del perno della ruota.

Ogni qualvolta si cambia la posizione della ruota posteriore rispetto al telaio, occorre assicurarsi che essa risulti perfettamente allineata con l'anteriore; ciò è della massima importanza per la tenuta di strada.

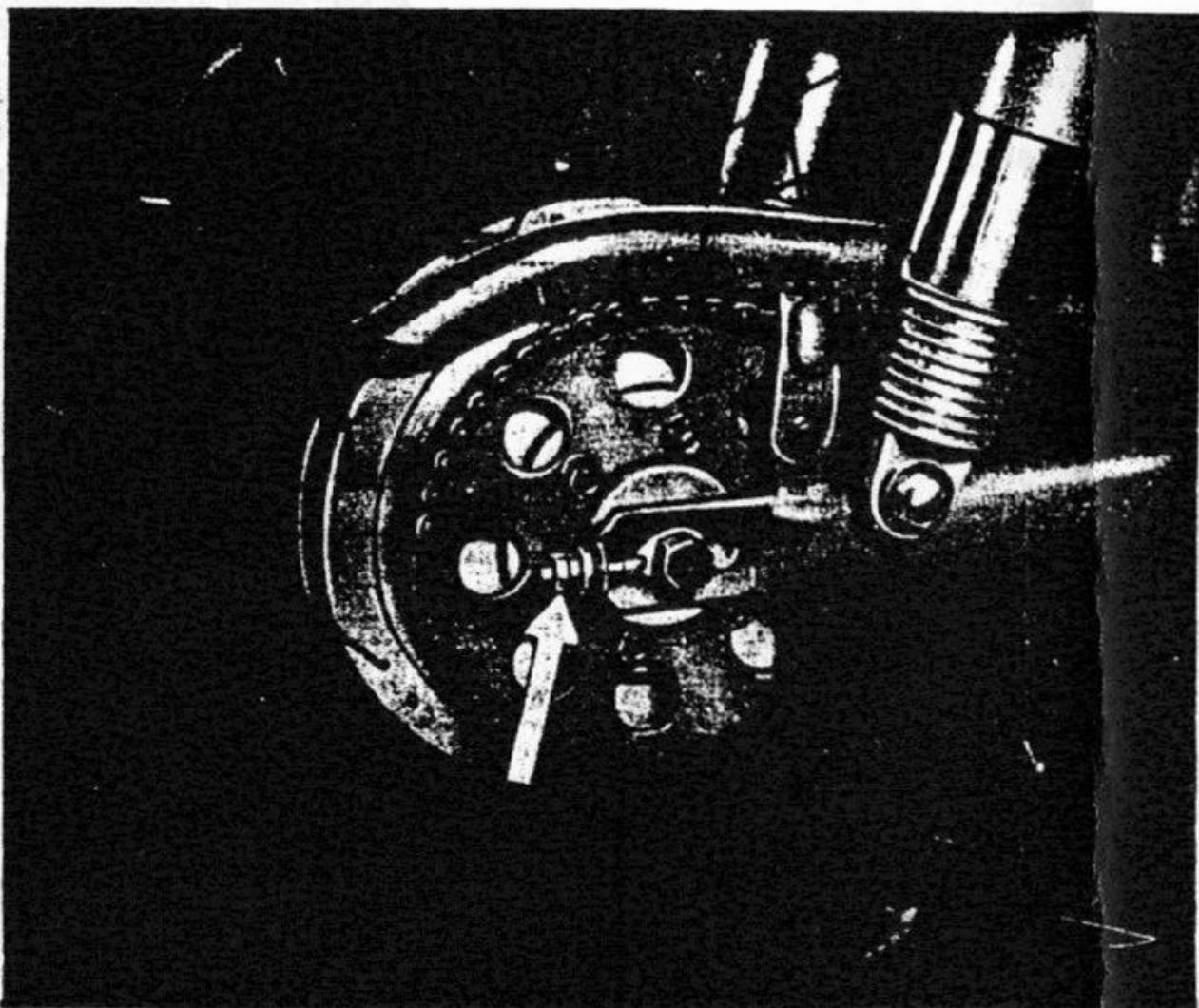


Fig. 9

MESSA IN FASE DELLA DISTRIBUZIONE

Nel vano dente (fig. 10) del pignone calettato sull'albero motore, dovrà entrare il dente dell'ingranaggio di riduzione che porta lo stesso segno.

Quando il pignone motore e l'ingranaggio di riduzione so-

www.fpw.it

no ingranati come sopra precisato, la camma verrà a trovarsi con la punta dell'eccentrico rivolta verso l'alto. Si controlla se la distribuzione è in fase fermando il pistone al p.m.s., e controllando che l'apertura sia uguale per ognuna delle due valvole.

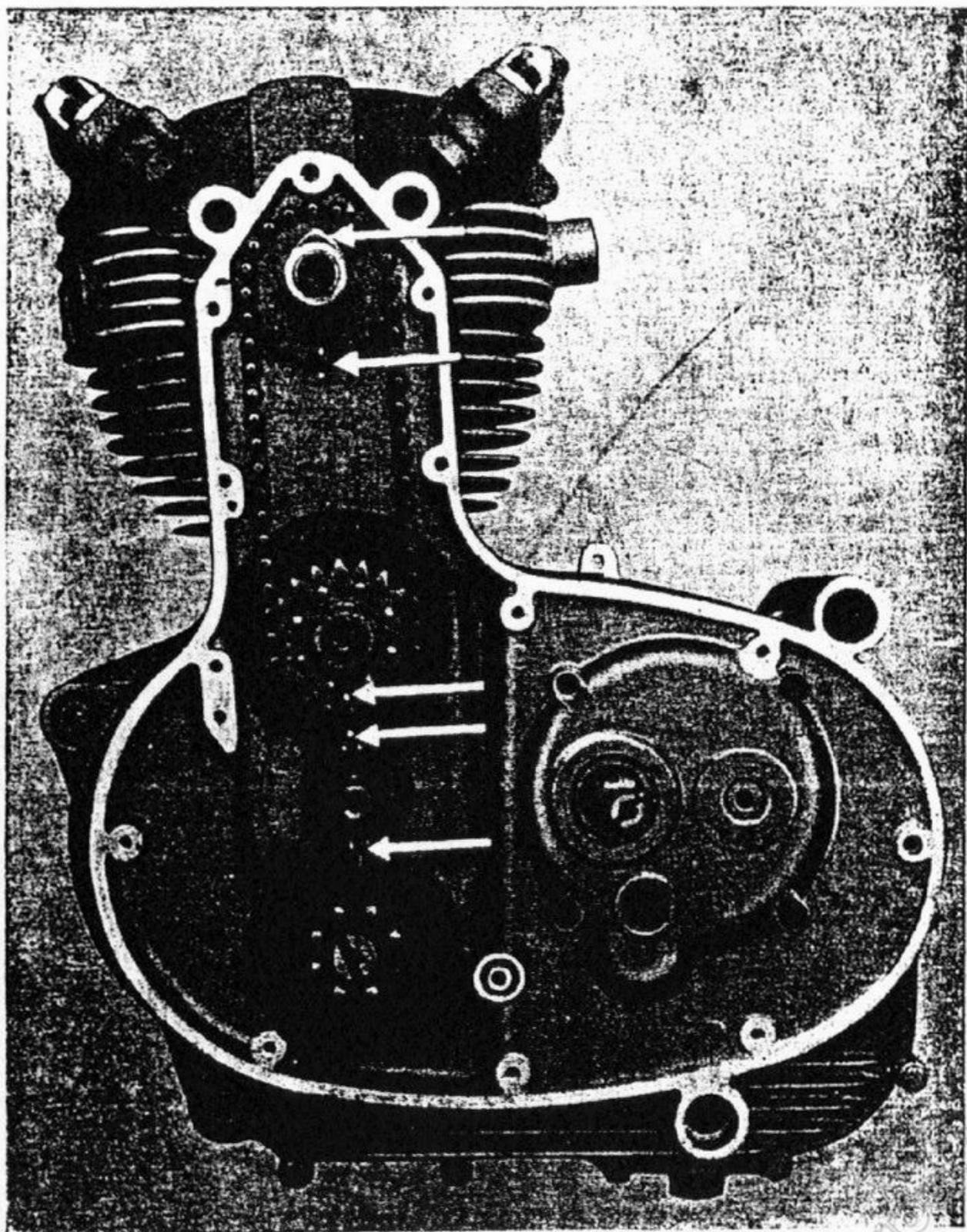


Fig. 10

MESSA IN FASE SPINTEROGENO TIPO SPORT

Sull'ingranaggio comando pompa è calettato un albero su cui è fissata la camme dello spinterogeno. Si ha l'accensione in fase quando (fig. 10) al vano dente sul pignone motore corrisponde il dente dell'ingranaggio comando pompa con lo stesso segno.

L'apertura delle puntine deve avvenire a circa 17° prima del p.m.s. nella fase di compressione. Con levetta anticipo in posizione ritardata (tirata al massimo) per i tipi senza anticipo automatico.

Eventuali regolazioni dell'ordine di 5-6 gradi si effettueranno facendo convenientemente ruotare la piastra di supporto ruttore dopo aver allentato le viti di fissaggio (figura 11).

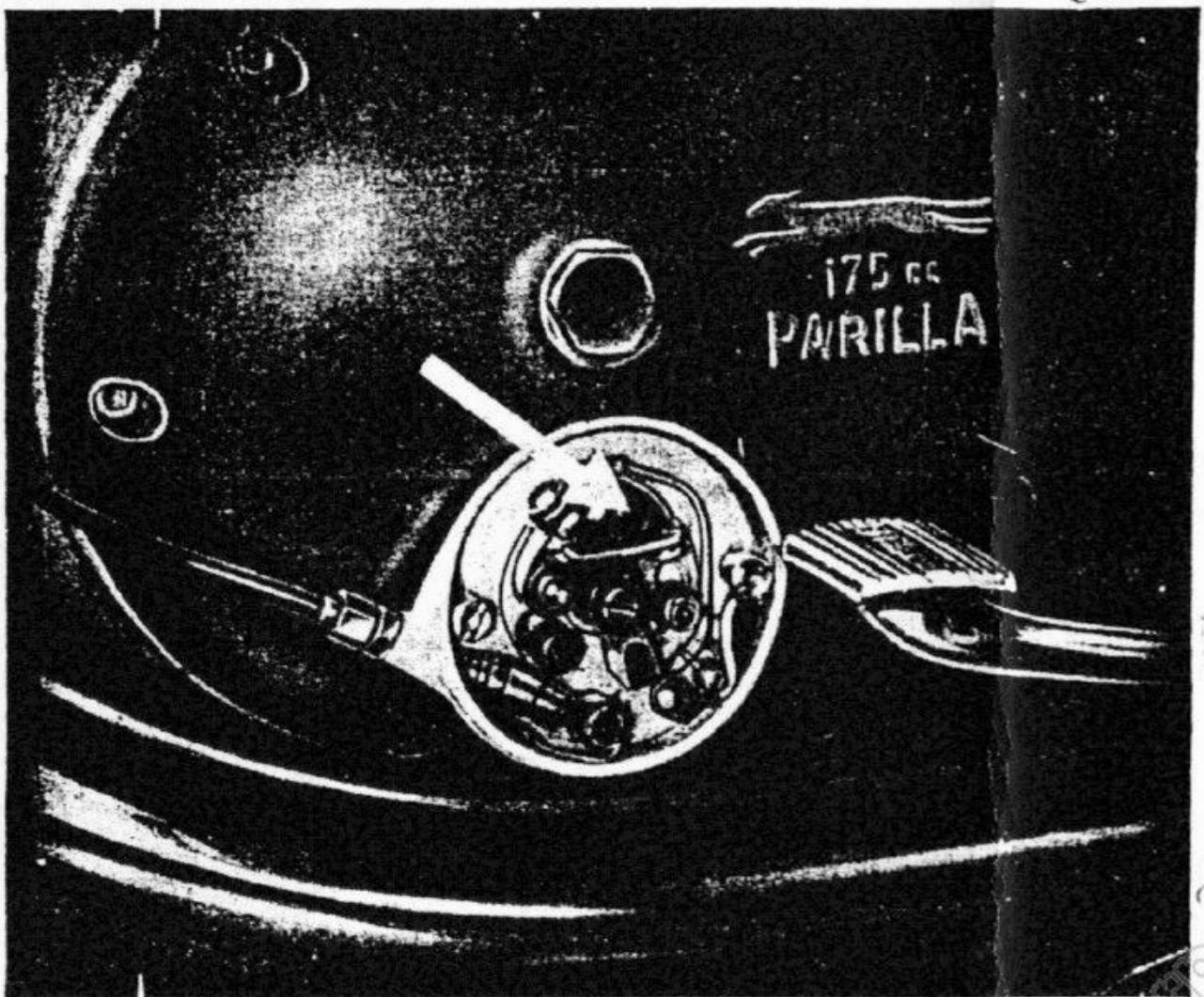


Fig. 11

CONTROLLO DELL'ACCENSIONE

Tipo Sport

La corrente per l'accensione è ottenuta da uno spinterogeno.

Il condensatore è posto sotto la piastra dello stesso o sulla piastra nei tipi con anticipo automatico.

L'apertura delle puntine del ruttore deve essere di mm. 0,4. Qualora si trovassero le puntine a distanza non regolare, smontare il coperchietto posto sul coperchio sinistro del carter, quindi con un cacciavite allentare la vite bloccosquadretta del contatto fisso. Far convenientemente ruotare questa squadretta mediante l'apposita vite eccentrica, fino ad ottenere la distanza prescritta.

E' necessario, durante questa registrazione, operare con la camma del ruttore ferma in posizione di massima apertura.

Tipo Turismo e Lusso Veloce

In questi tipi lo spinterogeno si trova sulla estremità dell'albero della dinamo dietro il dispositivo di anticipo automatico (fig. 11 bis). La verifica dell'accensione si effettua in modo analogo a quanto descritto per il tipo Sport. L'anticipo a masse chiuse è di 12" prima del p.m.s.

Il condensatore è fissato sul corpo della dinamo e per accedervi occorre togliere il coperchio (fig. 2).

Candela. Verificare di tanto in tanto lo stato dell'isolante e la distanza fra gli elettrodi che deve essere pari a mm. 0,6. Pulire la candela con un sabbiatore ormai dote di molte stazioni di servizio, o con lo spazzolino metallico che fa parte della dotazione della macchina. **Usare sempre candela a filetto lungo.**

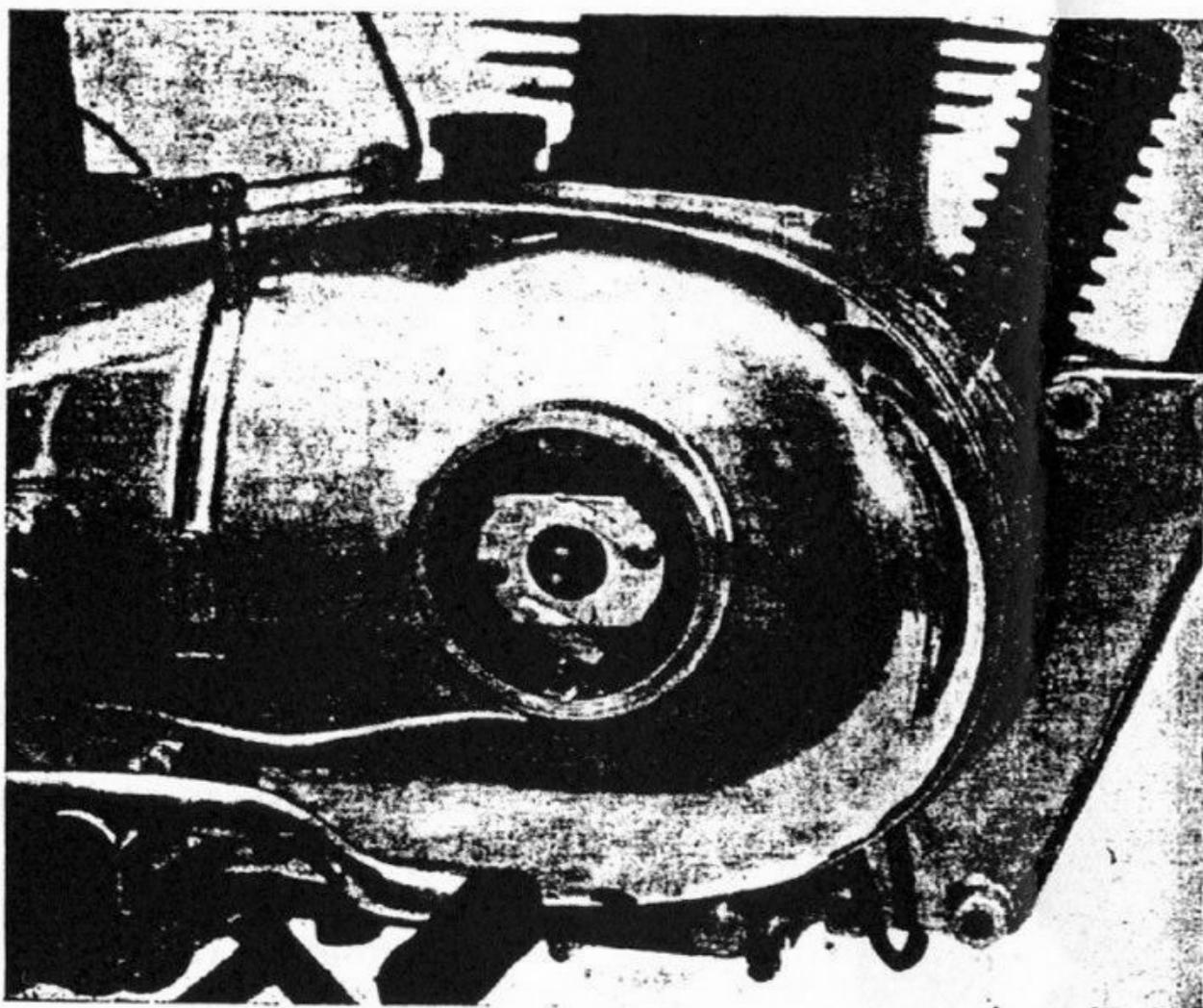


Fig. 11 bis

MANUTENZIONE DELLA FORCELLA ANTERIORE

La forcella anteriore non richiede particolare attenzione, essendo munita di bronzine autolubrificanti.

In caso di indurimento o di difficile ritorno (dovuto a penetrazione di polvere) smontare i tubi scorrevoli (togliere la ruota e svitare i tubi stessi che sono avvitati sulle molle) pulire con benzina i tubi scorrevoli e le bronzine interne dei tubi fissi, lubrificare con olio fluido e rimontare a dovere.

Se lo sterzo ha gioco, le sfere sono soggette a scuotimenti dannosi. Per registrarlo è necessario allentare il dado per bullone serraggio testa di sterzo, indi avvitare il dado serraggio sterzo posto sotto il volantino comando frenasterzo, di quel tanto che necessita per levare il gioco pur mantenendo libero il movimento della forcella.

A registrazione ultimata ricordarsi di bloccare nuovamente il dado per bullone serraggio testa di sterzo.

FORCELLONE POSTERIORE OSCILLANTE

Non ha particolari esigenze. Lubrificare le bronzine ed il perno di rotazione dopo aver pulito la zona esterna interessata. Si consiglia di tener puliti anche gli ammortizzatori per avere la sicurezza di una notevole durata.

LUBRIFICAZIONE CATENA

Per ogni gruppo distinto si deve effettuare pulizia e lubrificazione sistematica. Onde non ripeterci, ricordiamo solo all'attenzione dell'utente la cura della catena trasmissione secondaria, che deve ogni 1000 km. essere lavata con petrolio o nafta, quindi ingrassata con olio adatto.

www.fpw.it

REGISTRAZIONE CONTATTO BILANCERI E ASTINE

Gioco dei bilancieri o motore freddo.

Punteria aspirazione	mm. 0,04
Punteria scarico	mm. 0,07

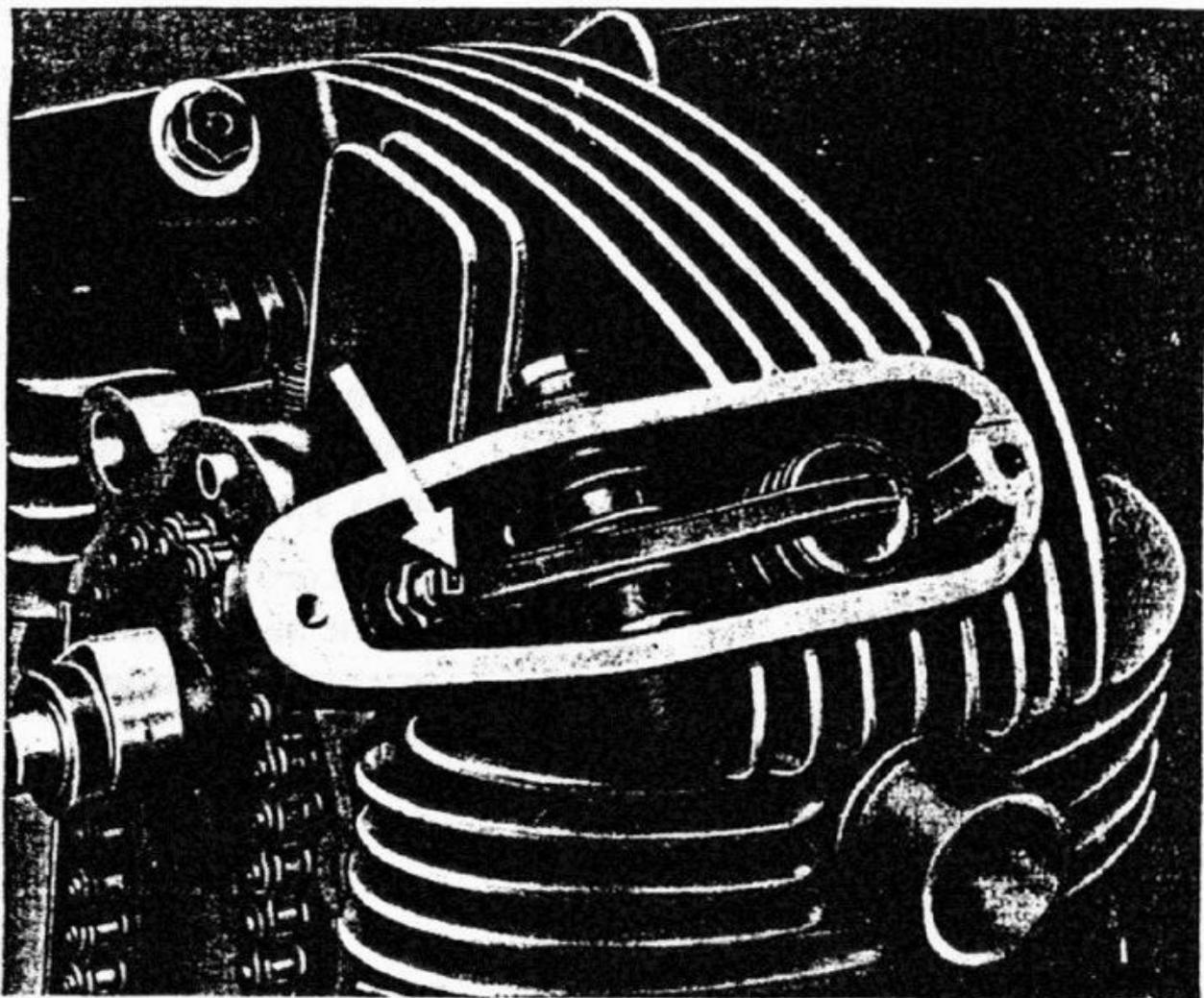


Fig. 12

Per la registrazione, levare il coperchio di protezione punterie, e servendosi di due chiavi opposte si sblocca il dado e si avvita o si svita — a seconda la necessità — la vite con sfera che agisce sulla nicchia dell'astina (fig. 12). Effettuata la registrazione si stringa con forza il dado e si ricontrrolli. Per non aver gioco eccessivo sulle punterie a caldo, è necessario che la vite di ancoraggio della scatola bilanciere al basamento sia leggermente in tiro a freddo.

REGISTRAZIONE CARBURATORE

La macchina esce dalla fabbrica col carburatore perfettamente regolato; non occorre quindi sostituire spruzzatori e valvole, ma solo di tanto in tanto smontarlo e lavarne tutti gli organi con benzina pulita.

Sostituire quei pezzi che risultassero usurati. Affinchè il motore dia il massimo della potenza col minor consumo, bisogna che sia ben regolato per la marcia in folle; per eseguire questa regolazione si agisce sulla vite del minimo; svitando questa si impoverisce la miccela e nel caso contrario la si arricchisce; quando la miscela è povera il motore parte male e si verificano ritorni di fiamma al carburatore, si surriscalda e perde di potenza. La candela assume colore chiaro con punte porose. Quando la miscela è ricca la candela assume colore scuro fuligginoso, e si nota fumo nero allo scarico.

Si ricordi che a temperatura ambiente bassa occorre arricchire la miscela; viceversa occorrerà impoverirla se aumenta la temperatura. **Il carburatore va regolato a motore caldo.**

TESTA - CILINDRO - VALVOLE

Ogni 5000 km. è conveniente effettuare la pulitura dei residui carboniosi nella camera di scoppio, ed eventualmente smerigliare le valvole.

Per smontare la testa occorre: staccare il tubo di scarico, la pipa del carburatore e i quattro dadi (di cui due colonnette sostegno antivibrante), togliere i bilanceri, le due viti di ancoraggio sul carter distribuzione, le due tiges e si liberi la testa facendola scorrere in senso verticale verso l'alto.

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico funziona a corrente continua, sotto la tensione di 6 Volts.

La corrente è fornita da una dinamo che alimenta contemporaneamente l'illuminazione attraverso la batteria e l'accensione, attraverso la bobina spinterogeno con anticipo meccanico.

La dinamo è in grado di fornire l'energia necessaria all'accensione anche a numero bassissimo di giri.

L'impianto è costituito da dinamo, batteria, relais regolatore, spinterogeno, bobina per alta tensione, deviatore di accensione, faro anteriore a tre luci, fanalino posteriore, avvisatore acustico.

Ogni 4000-5000 km. verificare lo stato delle spazzole.

Queste debbono scorrere liberamente entro le loro guide. Se sono sporche, pulirle con benzina e se usurate sostituirle. Verificare spesso lo stato del collettore; quando è annerito pulirlo con benzina pura.

Anche la batteria deve essere oggetto di particolare cura. Verificare periodicamente il livello dell'elettrolita, ed accertarsi che sommerga completamente le piastre. Ove necessario, aggiungere acqua distillata.

Tener puliti i capicorda e costantemente ingrassati con vaselina pura.

Faro. Si ricorda di non strofinare la superficie del paraboloide perchè ricoperto da materiale tenero e quindi facilmente rigabile.

Avvisatore elettrico. La regolazione dell'avvisatore è molto semplice, ma noi consigliamo all'utente di rivolgersi ad officina specializzata nel caso che il suono dell'avvisatore in parola si sia alterato durante l'uso.

www.mw.it

INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

CAUSE E LORO ELIMINAZIONE

Quando il motore non parte oppure si ferma durante la marcia, le cause possono dipendere dalla carburazione o dall'accensione.

Carburazione

- a) Mancanza di carburante:
Controllare se c'è benzina nel serbatoio e se il rubinetto è aperto.
- b) Ostruzione del tubo o del filtro benzina:
Smontarlo e lavarlo accuratamente.
- c) Carburatore sporco:
Smontarlo e lavarlo con benzina pulita.
- d) Acqua nel carburatore:
Chiudere il rubinetto, smontare il carburatore e pulirlo.
- e) Invasamento del carburatore alla partenza (quando dalla vaschetta del carburatore esce benzina):
Chiudere l'aria, aprire completamente il gas ed agire energicamente sulla messa in moto.
- f) Infiltrazione d'aria nella pipa d'aspirazione a causa di non perfetta tenuta fra pipa e carburatore o fra pipa e testa:
Controllare la chiusura dei bulloni, eventualmente mettere del nuovo mastice sui piani di appoggio.

Accensione

Se la candela appoggiata al cilindro non dà scintilla facendo girare il motore accertarsi:

- 1) Se la candela è sporca, pulirla.
- 2) Se l'isolante è screpolato, sostituire la candela.

- 3) Se le puntine della candela non sono a giusta distanza portarle a mm. 0,6.
 - 4) Se il filo alta tensione è male isolato o comunque rotto, sostituirlo.
 - 5) Scintilla debole o assenza totale, anche con candela nuova. Controllare le puntine, spianarle, pulirle e registrarle in modo che siano distanti mm. 0,4. Se questa operazione risulterà insufficiente rivolgersi ad officina specializzata.
 - g) Difetti di compressione possono dipendere da:
 - Dadi di chiusura testa e cilindro allentati.
 - Candela senza guarnizione o non avvitata.
 - Cilindro ovalizzato o con gli anelli di tenuta del pistone incollati o consumati.
 - Sedi valvole non perfette.Per l'eliminazione di questi difetti comportarsi a seconda delle capacità e attrezzi disponibili, ma meglio sarà rivolgersi ad un ns. Concessionario.
 - h) Surriscaldamento del motore può avvenire se:
 - La pompa dell'olio non funziona. Pulire spesso il filtro dell'olio.
 - Se l'olio è di qualità non buona e se le tubazioni sono ostruite.
 - Se l'accensione è troppo ritardata.
 - Se la alettatura cilindro è sporca di terra e olio.
-

PARILLA

MOTO PARILLA s. r. l. - Sede ed Uffici: VIA OGLIO, 1

Telefoni rete Urbana 56.30.22 - 56.30.23 - 56.30.24

Rete interurbana: 56.41.55

(con ricerca automatica)

Fabbrica: VIA ANTONELLI, n. 3 - VIALE LUCANIA, n. 7

Telef. 56.05.44 - 56.08.35