

aer **Macchi** 125

AERONAUTICA MACCHI S.p.A. - VARESE

Organizzazione di vendita:

SOC. COMMER. AERONAUTICA MACCHI S.p.A. - C so V. EMANUELE II 31 - MILANO - TEL. 700.402-702.020

aer Macchi 125

**ISTRUZIONE
MANUTENZIONE
CONTROLLO**

INDICE

Avvertenza	pag. 3
Presentazione della «Aer Macchi 125»	» 4
Dati d'identificazione	» 6
Caratteristiche principali	» 6
Uso della «Aer Macchi 125»	» 12
Avviamento del motore	» 16
Accelerazione del motore a vuoto	» 18
Uso del cambio	» 19
Prescrizione per una buona marcia	» 20
Arresto della macchina	» 23
Irregolarità di funzionamento del motore : cause e rimedi	» 23
Regolazione dei vari organi	» 27
Norme generali di manutenzione	» 35
Tabella della manutenzione	» 36
Pulizia della macchina	» 39
Norme per una lunga inattività della «Aer Macchi 125»	» 39
Norme fondamentali della circolazione	» 40

Avvertenza

Per conservare la *aer Macchi* 125 in perfetto stato d'efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, rivolgersi per le riparazioni solo ai Concessionari od alle Officine autorizzate.

Nelle riparazioni impiegare solo parti di ricambio originali della « Aeronautica Macchi ».

Presentazione della motoleggera **aer Macchi 125**

La « AER MACCHI 125 » per le sue caratteristiche tecniche si differenzia nettamente dai veicoli simili oggi in circolazione.

Essa infatti si può trasformare, da motoleggera in motor scooter e viceversa conciliando le preferenze dei sostenitori di uno dei due tipi di veicoli.

La trasformazione si ottiene facendo assumere alla cassetta porta - attrezzi (modellata come un comune serbatoio) la posizione orizzontale, nella versione di motoleggera, oppure quella verticale per motor scooter.

Le ruote sono alte ed intercambiabili.

La « AER MACCHI 125 » pesa solo Kg. 68, ed avendo rapporto potenza-peso eccellente, è brillante ed economica.

Il suo motore a 2 tempi, di 125 cc di cilindrata, specialmente studiato e costruito per assicurare un lunghissimo funzionamento senza bisogno di revisione e con la maggiore sicurezza, è assai semplice e non richiede che la comune miscela olio-benzina. La carenatura è perfetta, permettendo così a chiunque di servirsi della macchina in qualsiasi condizione senza pericolo di imbrattarsi.

Il raffreddamento del motore è stato particolarmente studiato sfruttando l'esperienza aeronautica particolarmente esigente in questo settore.

Il cambio si può smontare, togliendo soltanto tre viti; il comando a mano, a 3 marce, sincronizzato con la frizione, è sicuro e comodo; la guida è gradevole e dolce; la stabilità e il conforto di marcia sono eccezionali. L'armoniosa eleganza della « AER MACCHI 125 » è il naturale complemento delle sue elevate doti meccaniche.

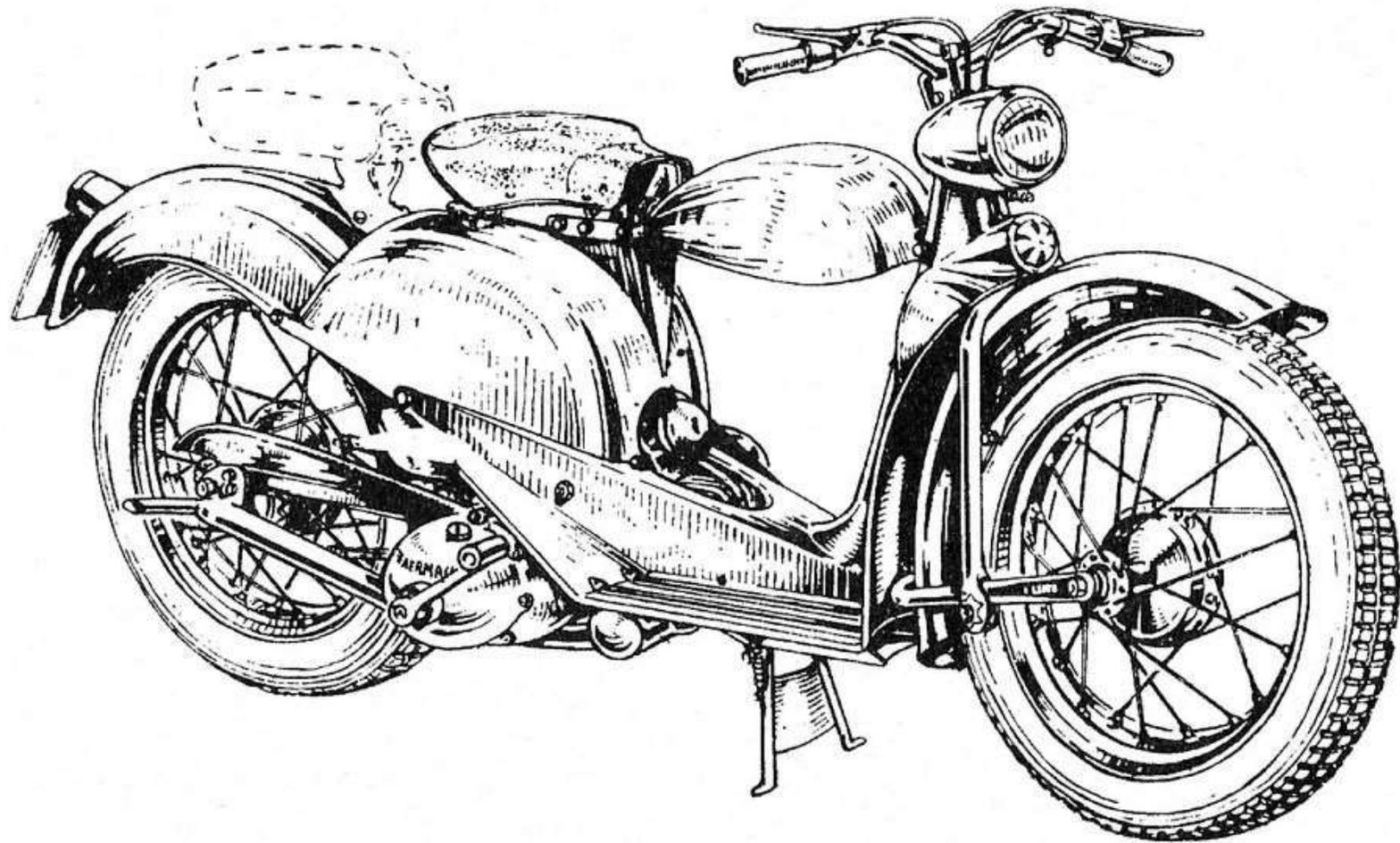


Fig. 1

Dati di identificazione della **aer Macchi 125**

Ogni « AER MACCHI 125 » è contraddistinta da due numeri di matricola impressi uno sul lato destro del motore (A) ed il secondo sul telaio (B) — vedi fig. 2. A garanzia di possibili alterazioni dei numeri di matricola in caso di furto gli stessi vengono delimitati da due stellette e dal marchio di fabbrica dell'« Aer Macchi ».

Caratteristiche principali

Motore. — Motore orizzontale a due tempi (sospeso ed oscillante con la ruota posteriore) • Testa del cilindro: in lega leggera (con candela inclinata) • Cilindro: in ghisa speciale • Alesaggio mm. 52 • Corsa mm. 58 • Cilindrata cc. 123 • Giri al 1' 4500 • Potenza CV 4,5 • Rapporto di compressione 5,7 • Distribuzione ad incroci di correnti • Aspirazione sul cilindro • Pistone con cielo bombato (in lega leggera) con 3 segmenti • Biella in acciaio speciale, montata su rullini • Albero motore scomponibile • Rotazione lato volano: a sinistra.

Alimentazione e lubrificazione a miscela benzina-olio - **60 cc. di olio per ogni litro di benzina** - • (Per il periodo di rodaggio vedi tabella a pag. 12) • Serbatoio della miscela: capacità litri 7, di cui litri 0,750 riserva (misurino olio per un litro di benzina nel tappo) • Carburatore: Dell'Orto tipo UA 17 • Registrazione normale del carburatore: Getto massimo estivo 78 - Getto massimo invernale 75 • Getto minimo 50 • Farfalla 50 • Spillo 1 D posizione II tacca • Vite di regolazione minimo • Dispositivo per apertura e chiusura aria • Comando del gas a manopola.

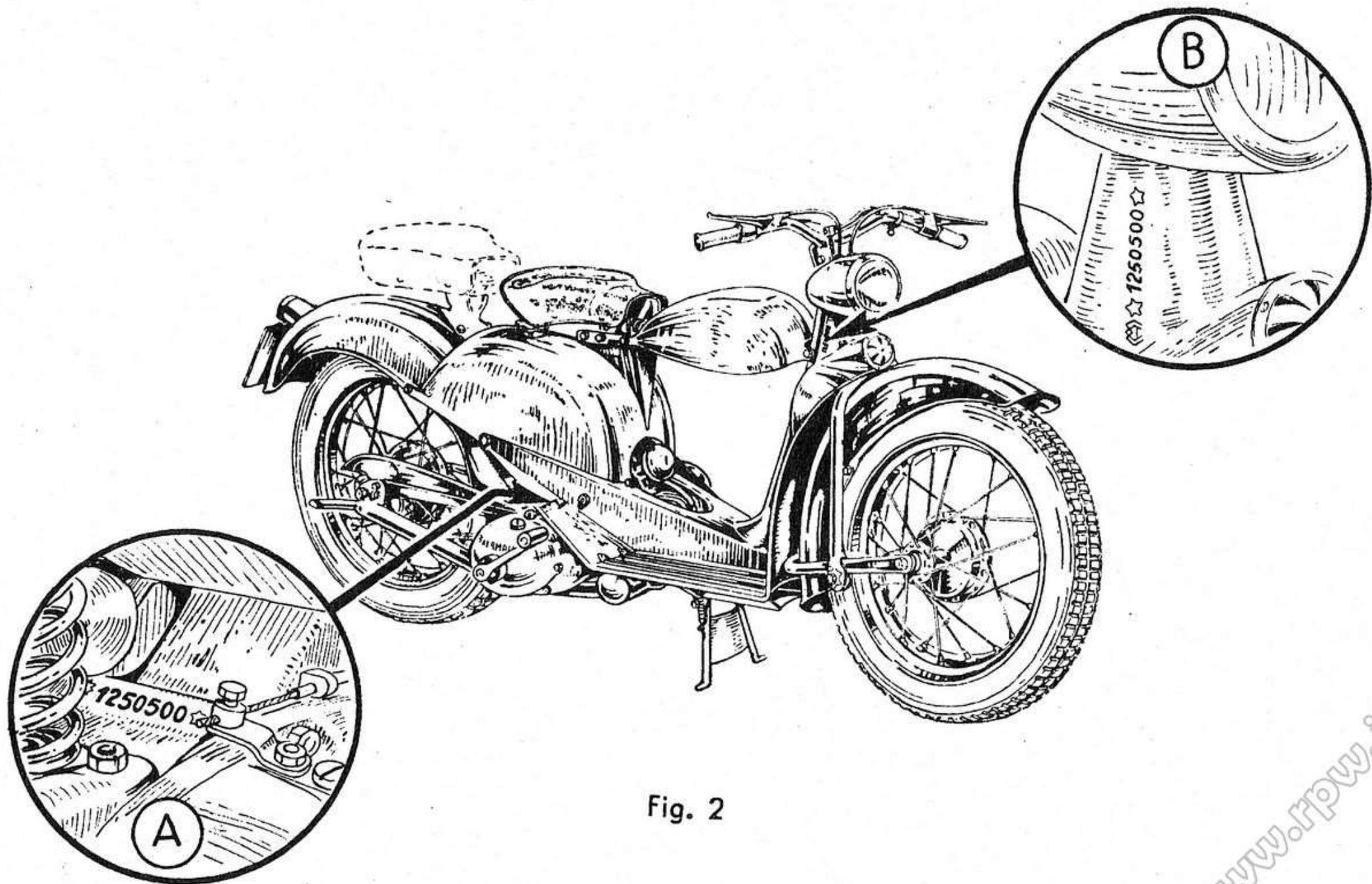


Fig. 2

Accensione con magnete volano di 30 W. 6 V. con bobina A.T. separata • Anticipo accensione 29° (35 mm.) • Candela 225 A Marelli (o similare).

Per uso cittadino o in inverno è consigliabile montare una candela più calda (175).

Raffreddamento ad aria (convogliata dal paragambe e dal cavalletto alzato).

Frizione sull'albero motore (lato destro) a secco, del tipo a dischi multipli con impasto gomma sughero - Comandata mediante leva sul manubrio.

Trasmissione

Cambio di velocità : Racchiuso in una scatola laterale al motore ed unito al carter del motore stesso con soli tre bulloni • Senza trasmissione primaria • Presa di movimento del cambio sull'albero motore ad innesto rapido mediante l'interposizione della frizione • Cambio a 3 velocità su 3 alberi con marcie sempre in presa • L'innesto delle marcie avviene mediante uno scorrevole nell'albero primario comandato da settore con picchetto d'arresto nella scatola • Il comando è a manopola con trasmissione flessibile • Rapporto del cambio: I^a vel. $41/11 \times 22/14 = 5,86$ - II^a vel. $35/17 \times 22/14 = 3,23$ III^a vel. $30/14 = 2,14$.

Trasmissione posteriore con catena a rulli $1/2 \times 3,16$ R a tensione costante • Rapporto di trasmissione fra motore e corona ruota: $32/10$ • Rapporti totali di trasmissione fra motore e ruota: I^a velocità $18,73 : 1$ - II^a velocità $10,34 : 1$ - III^a velocità $6,84 : 1$.

Avviamento : La messa in moto è a pedale con movimento in avanti.

Telaio

In lamiera stampata costituente la struttura di forza nonché la carenatura e le pedane, ed il paragambe paraschizzi • Passo mt 1,270 • Altezza manubrio mt 0,900 •

SPACCATO MOTORE E CAMBIO

1. Testa del cilindro
2. Cilindro
3. Pistone
4. Biella
5. Volano
6. Carburatore
7. Vaschetta per galleggian'te
8. Filtro aria
9. Manetta comando aria
10. Guaina filo comando gas
11. Condotto aspirazione sul cilindro
12. Condotto scarico_gas sul cilindro
13. Marmitta scarico gas
14. Tubo scarico gas
15. Ingranaggio albero motore
16. Frizione
17. Ingranaggio triplo rinvio
18. Ingranaggio (primario) I vel.
19. Ingranaggio (primario) II vel.
20. Ingranaggio (primario) III vel.
21. Innesto scorrev. cambio in presa
22. Leva settore marce
23. Leva a puntalino frizione
24. Pignone catena
25. Alberino avviamento
26. Pedivella avviamento
27. Molla richiamo pedivella
28. Catena
29. Attacco motore
30. Colleg. bobina A.T. e imp. elett.
31. Candela
32. Vite controllo livello olio
33. Tappo per olio
34. Bullone diaframma marmitta
35. 3 bulloni scatola cambio

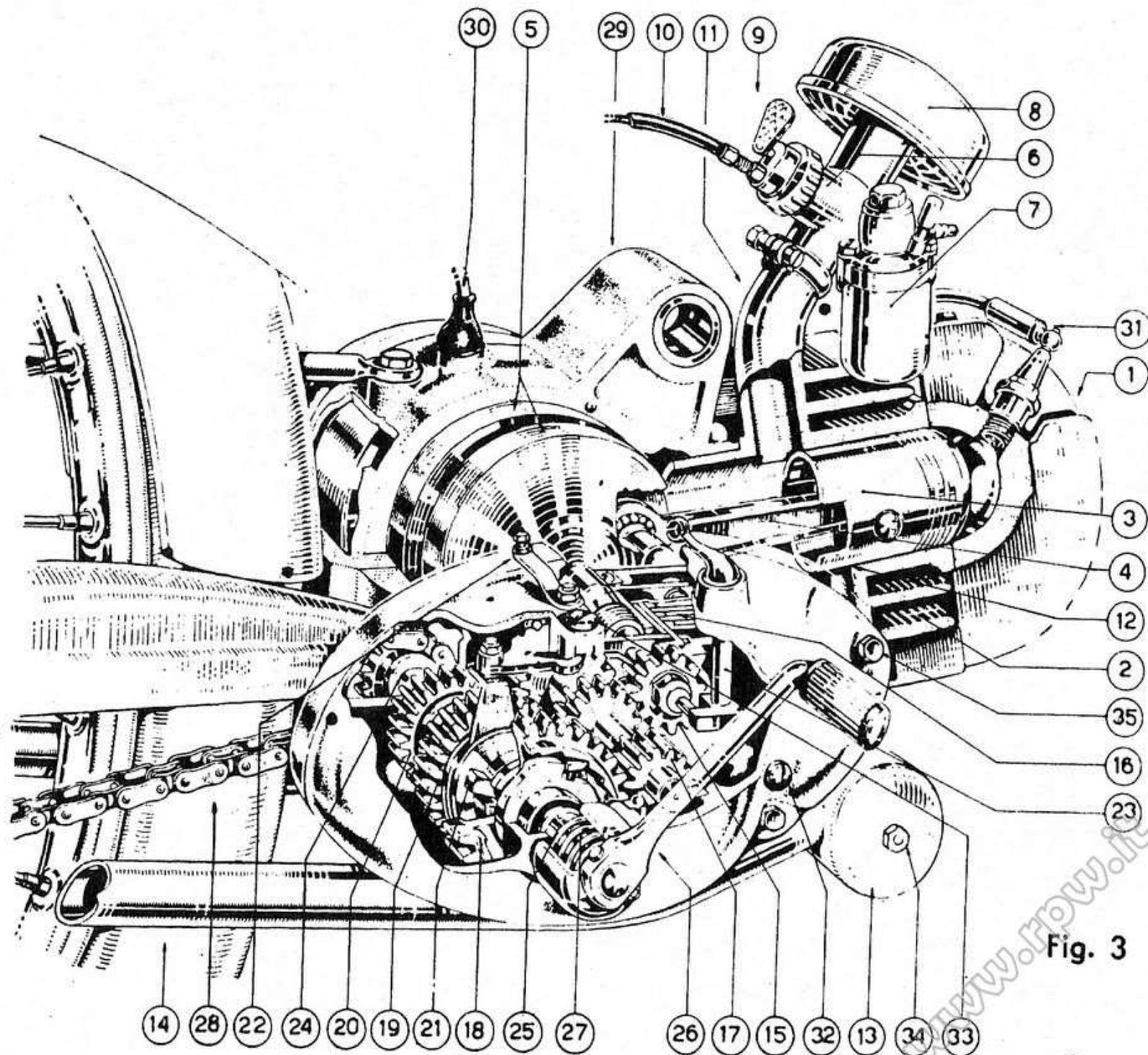


Fig. 3

Altezza sella mt 0,715 • Altezza minima da terra (con conduttore mt 0,129 • Ingombro longitudinale mt 1,930 • Ingombro trasversale (manubrio) mt 0,640.

Sospensioni : Forcella anteriore a bilanciere oscillante con molla a compressione regolabile incorporata nel parafrango • Ammortizzatori a frizione regolabile sul fulcro bilanciere • La sospensione elastica posteriore è costituita : dal carter motore unito al telaio con perno unico, • dal tubo di scappamento (a cui si attacca la ruota), dal paracatena, dal tubo equilibratore sinistro • due molle a compressione ed ammortizzatori a frizione regolabili sul perno, completano la struttura.

Ruote : Sono intercambiabili, a raggi, con perno sfilabile • Cerchi in acciaio (tipo normale 2, 1/4 x 17 • Mozzi in duralluminio.

Pneumatici e loro pressioni: Pneumatico anteriore e posteriore : 3,00x17 • Il gonfiaggio dei pneumatici deve essere il seguente : Con una persona a bordo : Pneumatico anteriore kg/cmq. 1,5, pneumatico posteriore kg/cmq. 1,8 - Con due persone a bordo : Pneumatico anteriore kg/cmq. 1,7, pneumatico posteriore kg/cmq 2.

Freni : I freni sono in duralluminio ad espansione - Diametro 125 • il comando del freno posteriore è a pedale - L'anteriore a mano (comandato dal manubrio).

Impianto elettrico è a corrente alternata alimentato dal volano-magnete • Faro a due luci • Segnalatore acustico • Commutatore luce del faro con pulsante sul manubrio.

Peso a secco (senza accessori) Kg. 68.

Prestazioni : Consumo a velocità economica : litri 2,25 per 100 km. • Pendenze superabili : in 1^a velocità 27% ; in 2^a velocità 17% ; in 3^a velocità 7% • Velocità max : in 1^a velocità km. 26 orari; in 2^a velocità km. 47,5 orari; in 3^a velocità km. 72 orari (circa).

Comando Gas

COMANDI DELLA « AER MACCHI 125 »

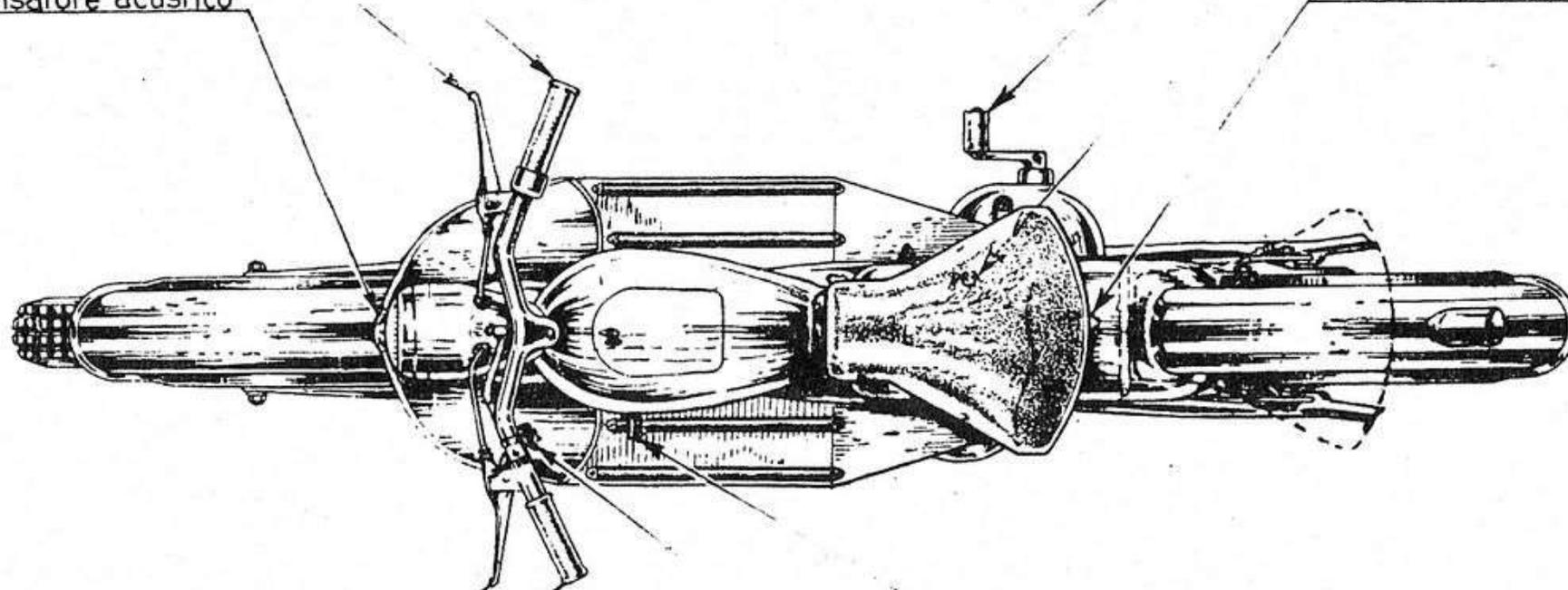
Leva Avviamento

Freno Anteriore

Rubinetto Benzina

Avisatore acustico

Tappo Serbatoio Benzina



Comando Frizione

Freno Posteriore

Comando Cambio

Fig. 4

Commutatore con pulsante per avisatore e massa

USO DELLA aer Macchi 125

La « Aer Macchi 125 » è stata studiata in ogni suo particolare per renderla facilmente accessibile anche ai nuovi iniziati a questo mezzo di locomozione.

Basterà che l'utente si abitui a seguire con cura le norme sottosegnate.

La « Aer Macchi 125 » è un' amica sicura che adoperata con discernimento vi sarà fedele compagna per molti anni.

Consigli utili: (Norme importanti da rispettare in periodo di rodaggio)

Per i primi 800 km. non superare le seguenti velocità:

Marcia	Velocità Km/h.
I	16
II	29
III	45

Usare miscela con 80 cc. di olio tipo Double extra Shell (SAE 40 estivo - SAE 30 invernale) per 1 litro di benzina

Fino a 2000 km. non superare le seguenti velocità:

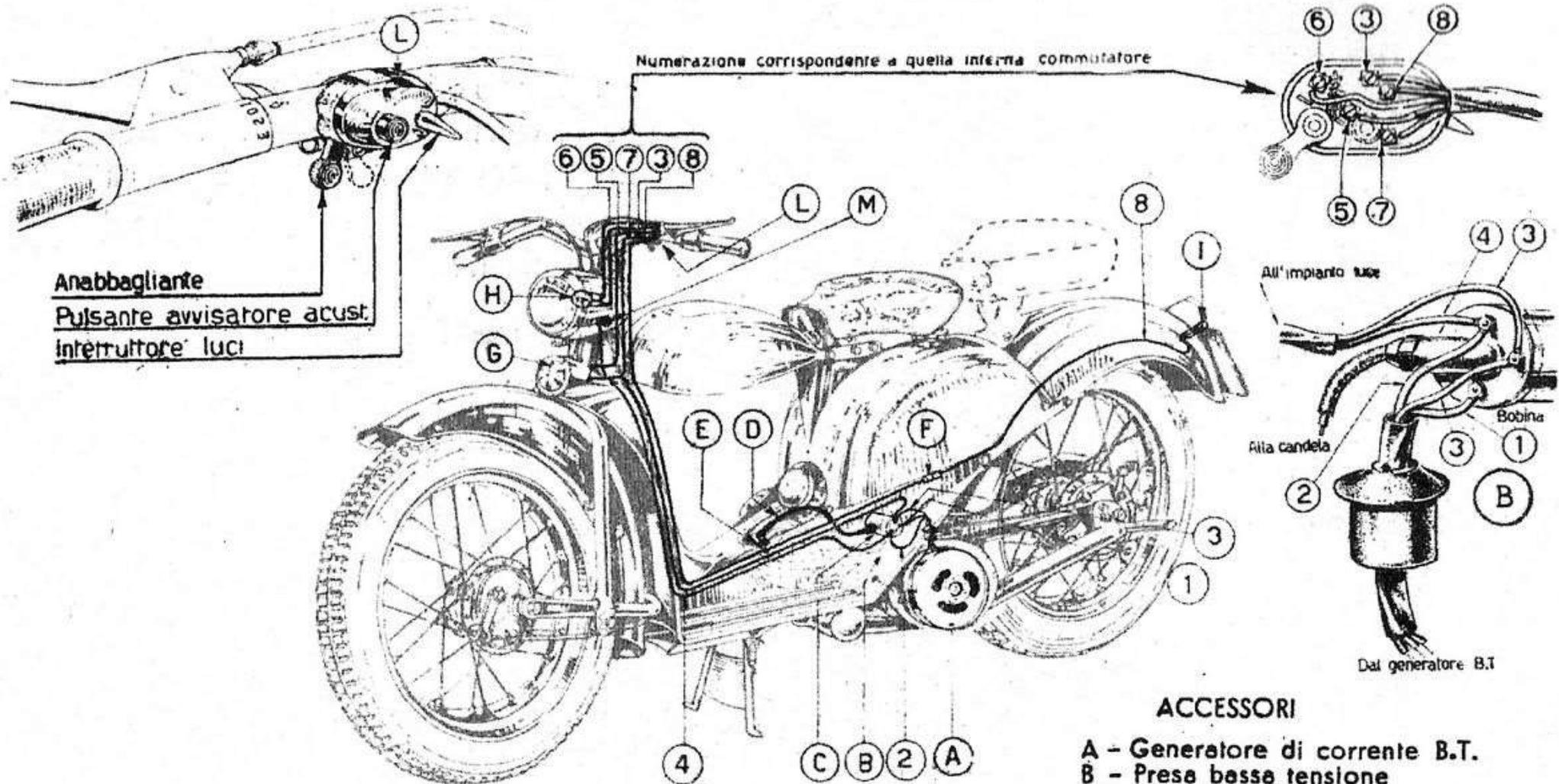
Marcia	Velocità Km/h.
I	20
II	36
III	55

Usare miscela con 70 cc. di olio tipo Double extra Shell (SAE 40 estivo - SAE 30 invernale) per 1 litro di benzina.

Uso normale

1) **Carburazione e lubrificazione motore.** Dopo il periodo di rodaggio, si raccomanda l'impiego di buona benzina d'auto 72 ÷ 79 NO miscelata con 60 cc. d'olio ogni litro di benzina.

IMPIANTO ELETTRICO



Anabbagliante
Pulsante avvisatore acust.
Interruttore luci

All'impianto luce
Bobina
Alta candela
Dal generatore B.T.

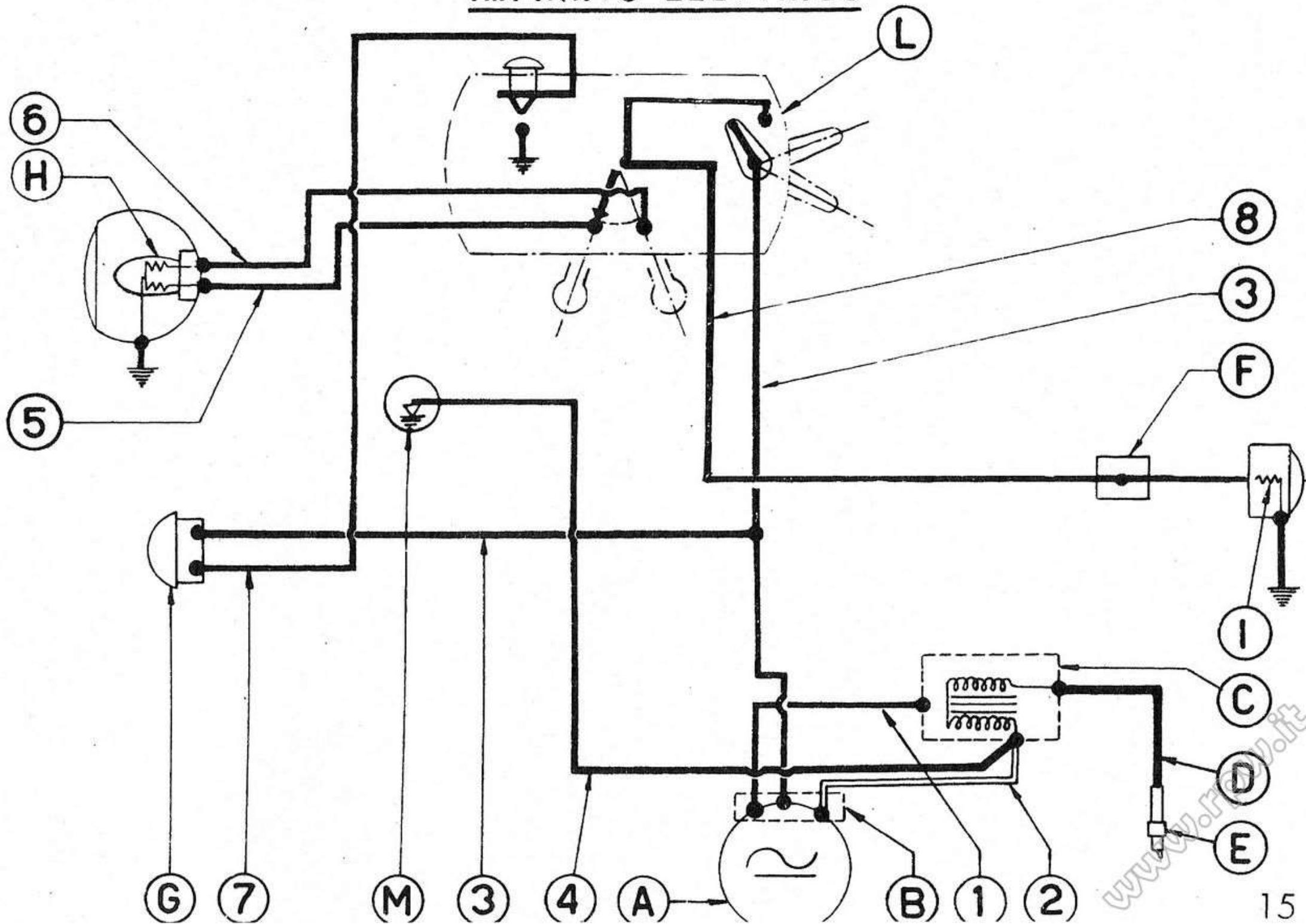
COLLEGAMENTI

- | | |
|--|-----------|
| 1) Dal volano alla bobina A. T. (corrente) | (Nero) |
| 2) Dal volano alla bobina A. T. (massa) | (Bianco) |
| 3) Dal volano al commutatore (corrente) | (Rosso) |
| 4) Dal volano al pulsante di massa | (Nero) |
| 5) Dal commutatore al fanale anteriore (abbagliante) | (Azzurro) |
| 6) Dal commutatore al fanale anteriore (anabbagliante) | (Azzurro) |
| 7) Dal commutatore all'avvisatore acustico | (Nero) |
| 8) Dal commutatore al fanale posteriore | (Giallo) |

ACCESSORI

- A - Generatore di corrente B.T.
- B - Presa bassa tensione
- C - Bobina A. T.
- D - Presa alta tensione per candela
- E - Candela
- F - Spina presa di corrente fanale posteriore
- G - Avvisatore acustico
- H - Lampadina fanale anteriore 6V 25/25W
- I - Lampadina fanale posteriore 6V 3W
- L - Commutatore a 4 posiz. con pulsante per avvis. acustico
- M - Pulsante di massa

IMPIANTO ELETTRICO



Usare **Double extra Shell (SAE 40)** in estate e **Double Shell (SAE 30)** in inverno.

Per ottenere una buona carburazione e lubrificazione, é indispensabile misurare l'olio e **mai miscelare ad approssimazione**: nel caso di deficienza di lubrificante il logorio delle parti metalliche é notevole, mentre da eccedenza d'olio deriva una maggiore incrostazione della testa del cilindro, del pistone, nonché maggior consumo ed imbrattamento della candela.

Da una perfetta lubrificazione dipende la durata del motore.

2) Accensione. - Candela: Per una buona accensione le puntine della candela devono distare tra loro da 0,5 - 0,7 mm. Togliere le incrostazioni mediante uno spazzolino metallico o tela smeriglio a grana finissima.

Avviamento del motore

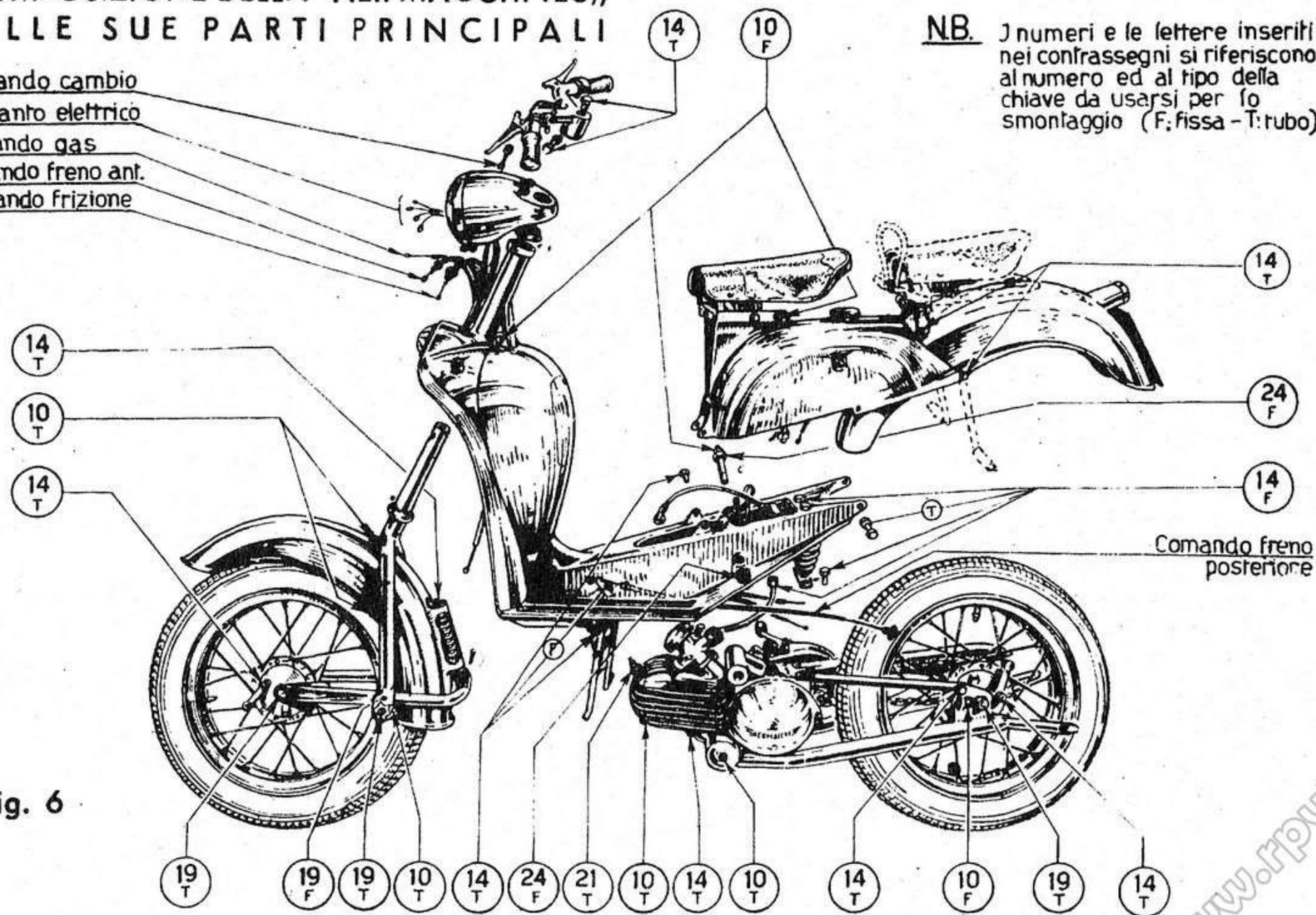
Per avviare il motore si deve procedere come segue:

- 1) Aprire il rubinetto della miscela.
- 2) Abbassare il manettino dell'aria posto sul carburatore.
- 3) Agitare (due o tre volte) la miscela nella vaschetta del carburatore.
- 4) Assicurarsi che la freccia delle marce del cambio corrisponda al N. 0 (posiz. di folle).
- 5) Girare leggermente la manopola del gas (1/5 circa).
- 6) Premere elasticamente, ma con forza sul pedale d'avviamento **evitando però assolutamente d'imprimere alla messa in moto colpi bruschi**, che potrebbero causare la rottura del dentello interno.
- 7) Avviato il motore ricordarsi di rialzare sempre il manettino dell'aria.

SCOMPOSIZIONE DELLA "AER MACCHI 125,, NELLE SUE PARTI PRINCIPALI

NB. I numeri e le lettere inseriti nei contrassegni si riferiscono al numero ed al tipo della chiave da usarsi per lo smontaggio (F: fissa - T: tubo)

Comando cambio
 Impianto elettrico
 Comando gas
 Comando freno ant.
 Comando frizione



Comando freno posteriore

Fig. 6

8) Se il motore non si avvia subito, premere tre o quattro volte il pulsante del carburatore, per richiamare la miscela nella vaschetta di livello.

9) Se invece il carburatore si è ingolfato chiudere il rubinetto del serbatoio e far girare il motore, mediante la messa in moto, tenendo il gas tutto aperto per tre o quattro colpi di pedivella (il manettino dell'aria sul carburatore deve essere alzato), oppure usare la manovra a spinta.

Questa manovra (più sbrigativa) è consigliabile solo quando l'utente abbia assunto una certa padronanza della macchina.

10) Avviato il motore, lasciarlo girare a vuoto e a basso regime di giri per qualche minuto in maniera che il lubrificante possa distribuirsi in ogni organo del motore. **Questa operazione è indispensabile specialmente durante la stagione fredda.**

Avvertenza. - Non inclinare il motociclo, da fermo, sul lato sinistro per evitare l'ingolfamento del carburatore.

Accelerazione del motore a vuoto

Raccomandiamo di non accelerare esageratamente il motore quando il cambio è in posizione di folle, ed in special modo quando il motore è freddo.

Uso del cambio

Il comando è a mano ed è posto sulla manopola sinistra del manubrio, con impressi i numeri corrispondenti alle tre marce ed alla posizione di folle.

Il comando del cambio è abbinato a quello della frizione.

Per il passaggio alle varie marce il procedimento è il seguente:

Tirare a fondo la leva della frizione e contemporaneamente chiudere il gas; ruotare la manopola in maniera di far corrispondere il numero della marcia che si intende innestare alla freccia incisa sul manubrio (vedi fig. 7). Accelerare progressivamente il motore e contemporaneamente lasciare dolcemente la frizione, cioè specialmente in partenza per evitare gravose sollecitazioni alla frizione e l'arresto del motore.

Prima di passare alla marcia inferiore si deve abbassare il numero dei giri del motore e moderare la velocità della macchina per non provocare bruschi contraccolpi pericolosi alla stabilità.

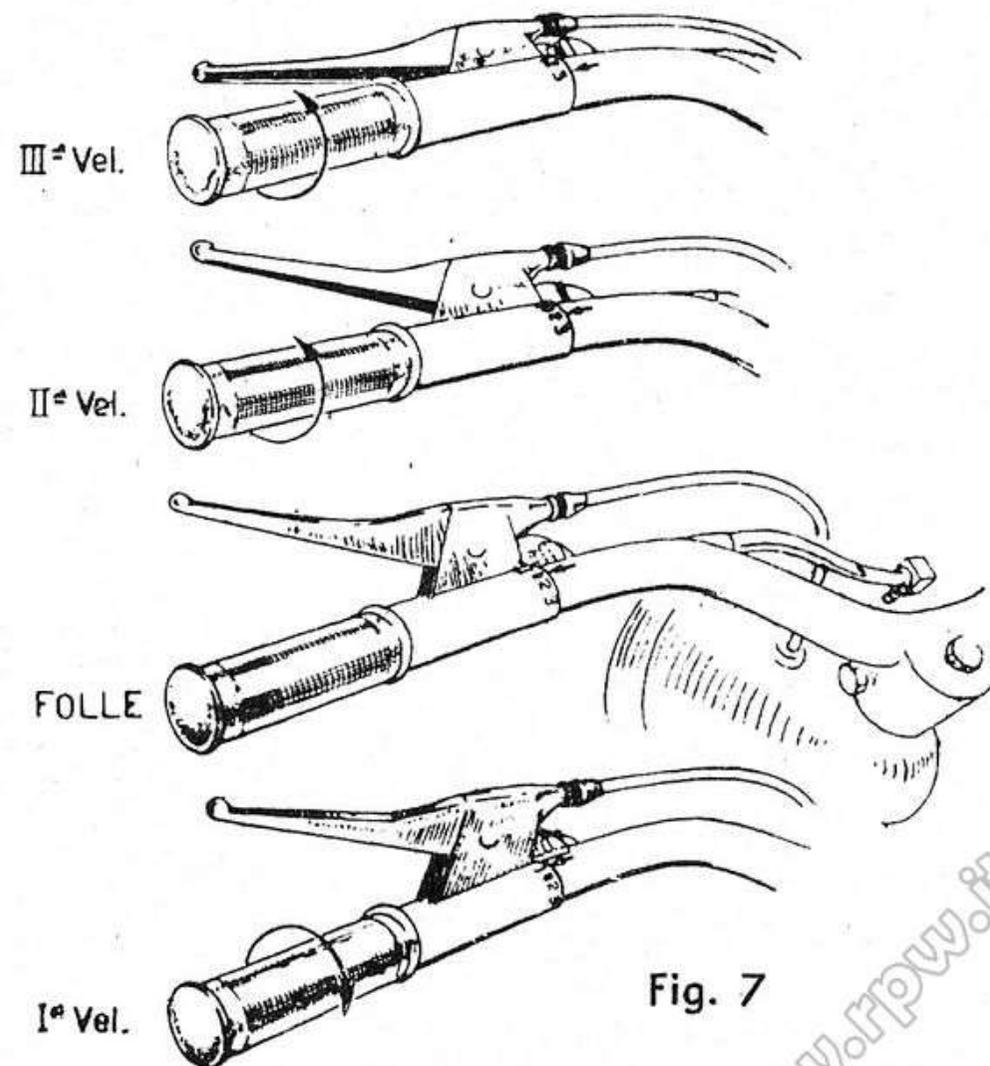


Fig. 7

Non insisteré nell'accelerare con la 1ª marcia, poichè la stessa serve solo per il distacco da fermo e per salite molto ripide.

Dopo un po' di pratica, queste operazioni riusciranno facilmente.



Prescrizioni per una buona marcia.

Abbiamo creduto opportuno inserire questo capitolo poichè, se presto vi renderete conto che la «Aer Macchi 125» è facilissima da guidare, fila veloce, é brillante in salita, essa è pur sempre una macchina a cui non si deve chiedere l'impossibile. Questo specialmente raccomandiamo ai giovani utenti poichè la **formula del « tutto gas »** è dannosissima sia dal punto di vista dell'incolumità personale, che a quello della durata della macchina.

Praticamente per ottenere il massimo rendimento e per la conservazione dei vari organi della macchina stessa, la marcia si deve regolare sempre col minimo indispensabile di gas.

Con un poco di pratica sarà facilissimo raggiungere lo scopo.

In occasione del passaggio da una ad altra velocità e data la rapidità delle manovre non si può perfettamente subito regolare l'ammissione del gas. Occorre perciò manovrare piano piano il comando sino a raggiungere la regolazione per cui la macchina sembra procedere senza sforzo, sciolta e leggera (1/4 circa della manopola gas).

●

L'errata regolazione del gas è denunciata dalla perdita di colpi dello scarico (motore zoppicante).

●

Quando si è costretti a mantenere un'andatura veloce, la potenza richiesta al motore **non deve superare l'80%** di quella disponibile e questo per avere una riserva in caso d'improvvisi accelerazioni, ed anche per non sottoporre i materiali agli sforzi massimi.

●

— **È sconsigliabile, perchè pericoloso, percorrere le discese col cambio in folle o con la leva della frizione tesa.**

La marcia innestata per compiere la salita deve essere adoperata anche per la discesa poichè sfruttando l'azione frenante del motore si evita l'eccessivo riscaldamento dei tamburi dei freni, con conseguente diminuzione dell'effetto frenante, nonché eccessivo consumo dei ferodi.

www.motociclisti.it

— - Nei luoghi abitati non eccedere nelle segnalazioni acustiche, limitandole allo stretto necessario; **non così sulle strade in aperta campagna dove la marcia della macchina è più vivace.** Per sorpassare un cascinale isolato o incrociare una strada secondaria, segnalare l'arrivo e moderare la velocità. - Su strade viscide, gelate o ghiaiose marciare con prudenza evitando brusche frenate.

— - Quando il motore cala di giri, e cioè fatica a vincere un'asperità, **passare subito alla marcia inferiore**, coll'immediato beneficio d'ottenere una velocità superiore, minor consumo ed evitare un eccessivo riscaldamento del motore. La manovra da eseguire è la seguente: chiudere il gas, tirare la frizione, dare una breve accelerata (1/4 gas), innestare la marcia inferiore, lasciare la frizione, ridare gas.

No **non** viaggiare con marcia ridotta e a pieno gas su strade pianeggianti, che danneggia il motore e (diciamo pure) la propria reputazione di buon motociclista.

— - Durante le discese non chiudere per nessun motivo il rubinetto della benzina, poichè **venendo a mancare la miscela viene a mancare pure il lubrificante con conseguente grippamento del motore.**

Arresto della macchina

Chiudere il comando del gas e contemporaneamente premere il pedale del freno posteriore e la leva che comanda il freno anteriore. Qualche istante prima che la « Aer Macchi 125 » si fermi tirare la leva della frizione e riportare il cambio in posizione di folle.

Bisogna fare molta attenzione, in caso di brusca frenata, alle condizioni del fondo stradale, e se viscido o ghiaioso usare la massima accortezza, non eccedendo mai nell'agire su un solo freno.

Irregolarità di funzionamento durante l'avviamento o durante la marcia del motore

Se è indispensabile per il cliente la conoscenza pratica degli organi di comando della « Aer Macchi 125 » (nonchè delle principali norme per la circolazione) lo stesso deve possedere pure quel minimo di cognizioni per poter prontamente individuare e porre rimedio con i propri mezzi alle più comuni irregolarità di funzionamento.

Perciò la tabella sottoesposta, oltre elencare la causa delle principali anomalie ne indica il rimedio più opportuno:

www.fpw.it

Cause

Difetti di alimentazione :

- Mancanza di carburante nel serbatoio
- Rubinetto carburante chiuso
- Tubazione dal rubinetto carburante al carburatore ostruita o rotta
- Filtro aria ostruito
- Presenza di acqua nel carburatore

Miscela troppo magra :

E' dovuta ad insufficienza di carburante ed esuberanza d'aria. Si rileva particolarmente ai bassi regimi del motore.

Gli indizi principali sono :

- 1) Scoppietti intermittenti del carburatore.
- 2) Difficoltà d'avviamento e facilità d'arresto durante la marcia.
- 3) Deficiente ripresa.
- 4) Eccessivo riscaldamento del motore.

Rimedi

Rifornire il serbatoio.

Aprire il rubinetto.

Pulire o sostituire.

Pulire.

Smontare il carburatore e pulire.

Filtrare possibilmente il carburante prima che sia immesso nel serbatoio. (Vedi a pag. 26).

a) Verificare che i getti del carburatore non siano ostruiti.

b) Verificare che il diametro dei getti sia quello prescritto (pag. 6).

Miscela troppo ricca :

E' dovuta ad esuberanza di carburante e deficienza d'aria.

Si rileva da :

- 1) Eccessivo consumo.
- 2) Minimo irregolare (motore zoppicante).
- 3) Eccessivo fumo allo scarico.
- 4) Imbrattamento della candela.

- a) Verificare che il filtro aria non sia ostruito.
- b) Verificare che il manettino dell'aria sul carburatore non sia rimasto chiuso.
- c) Verificare che il getto del carburatore non sia di diametro superiore a quello prescritto.
- d) Verificare che il galleggiante del carburatore non sia forato.

Difetti di accensione

Candela d'accensione imbrattata d'olio o con incrostazioni.

Pulire con straccio pulito e poi strofinare con spazzolino metallico.

Candela d'accensione con le puntine troppo distanti

Avvicinare le puntine alla distanza prescritta e cioè mm. 0,5 ÷ 0,7, o sostituire.

Candela d'accensione con isolante screpolato

Sostituire la candela.

Cavo d'accensione proveniente dal volano magnetico bagnato o rotto

Asciugare o sostituire.

Puntine platinato del ruttore volano magnetico sporche

Pulire come descritto a pag. 33.

www.rpw.it

Puntine platinatate del ruttore volano magnetate distanti piú di mm. 0,4.

Rivolgersi a una stazione di servizio.

Difetti di compressione

Tiranti di chiusura della testa con il cilindro allentati

Effettuare il serraggio dei tiranti. (Vedi a pagina seguente).

Fasce elastiche rotte od usurate

Sostituire.

Cilindro ovalizzato

Rettificare il cilindro e montare pistone e fasce elastiche di \varnothing maggiorato.

Candela non perfettamente avvitata

Effettuare il serraggio della candela a regola d'arte.

Guarnizione della candela logorata

Sostituire la guarnizione.

Difettoso funzionamento frizione:

Si denota da strappi alla partenza, causati dalla deformazione dei dischi

Sostituire.

Slittamento della frizione:

Passaggio dell'olio

Ferodi logorati Sostituire.

Molle scariche Sostituire.

Allentare i tre bulloni che fissano il cambio al motore di 4 ÷ 5 mm. e scostare la scatola in modo che, inclinando la macchina, l'olio eventualmente trafilato dal cambio (causa l'otturazione del foro di sfiato praticato sul tappo di caricamento) possa sgocciolare. Se l'inconveniente persiste, smontare la scatola del cambio e lavare i dischi.

www.gp.it

Regolazione dei vari organi

1) Testa del cilindro.

Per procedere allo smontaggio della testa del cilindro, in caso di pulizia della camera di scoppio e della testa del pistone, dopo aver staccato il filo del magnete dalla candela e svitata la candela stessa, si levino i dadi dei tiranti di fissaggio, usando la chiave a tubo del N. 10 (vedi fig. 6). Scuotere la testa, rimuovendola e sfilandola in avanti. Per la pulizia è bene usare raschietti smussati o spazzole metalliche.

Nel rimontaggio della testa si abbia la precauzione di serrare con uguale tensione i dadi di bloccaggio dei tiranti.

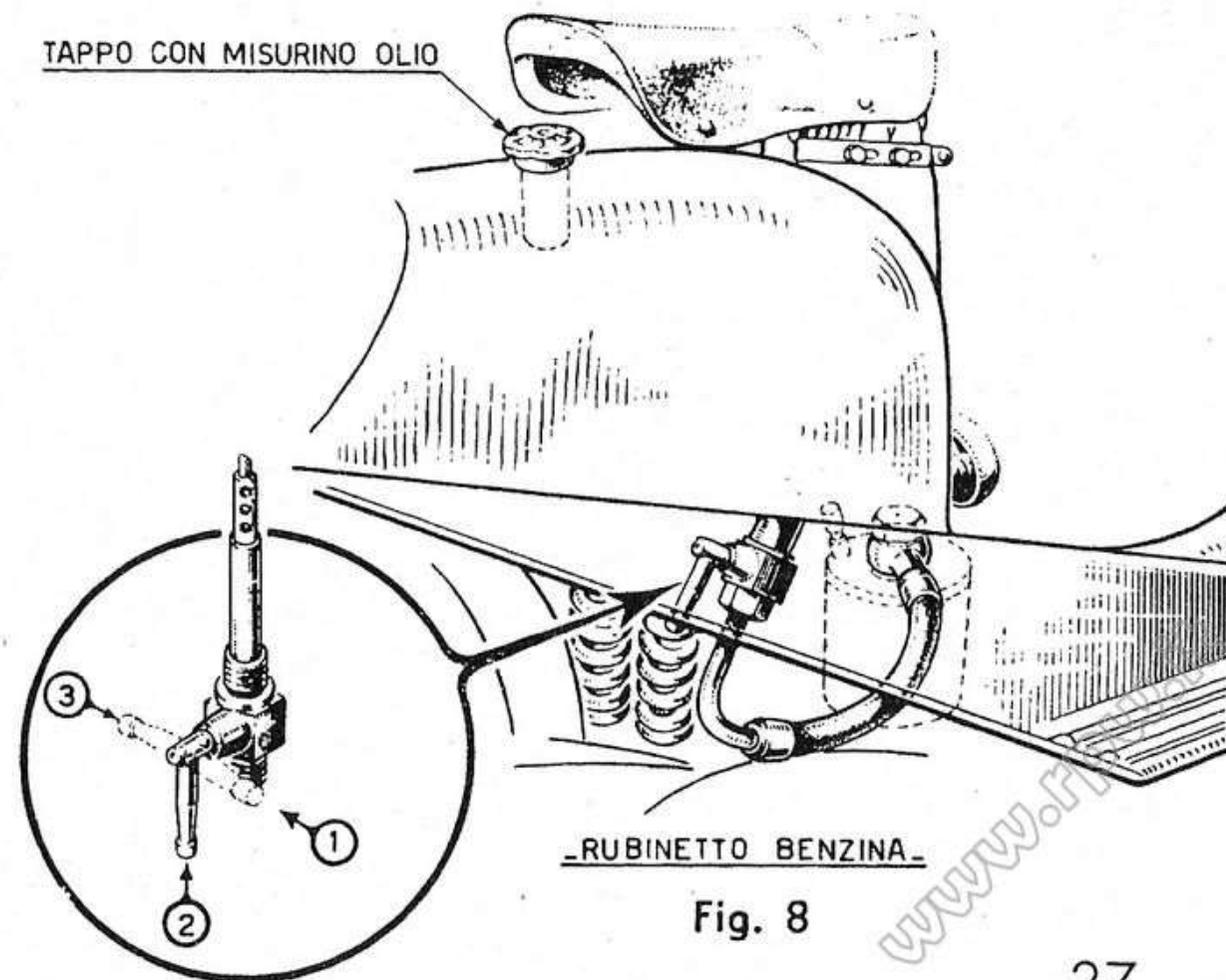
2) Serbatoio e rubinetto benzina.

La capacità del serbatoio è di litri 7 così suddivisi:

Normale	lt. 6,250
Riserva	lt. 0,750

Il carico della miscela viene effettuato attraverso il bocchettone illustrato alla fig. 8. Buona precauzione nella fase di rifornimento è quella di filtrare la miscela onde eliminare gocce d'acqua od altre impurità.

Rubinetto benzina: Nella posizione contrassegnata col N. 1 il rubinetto è «chiuso» col N. 2 è «aperto» col N. 3 in «riserva».



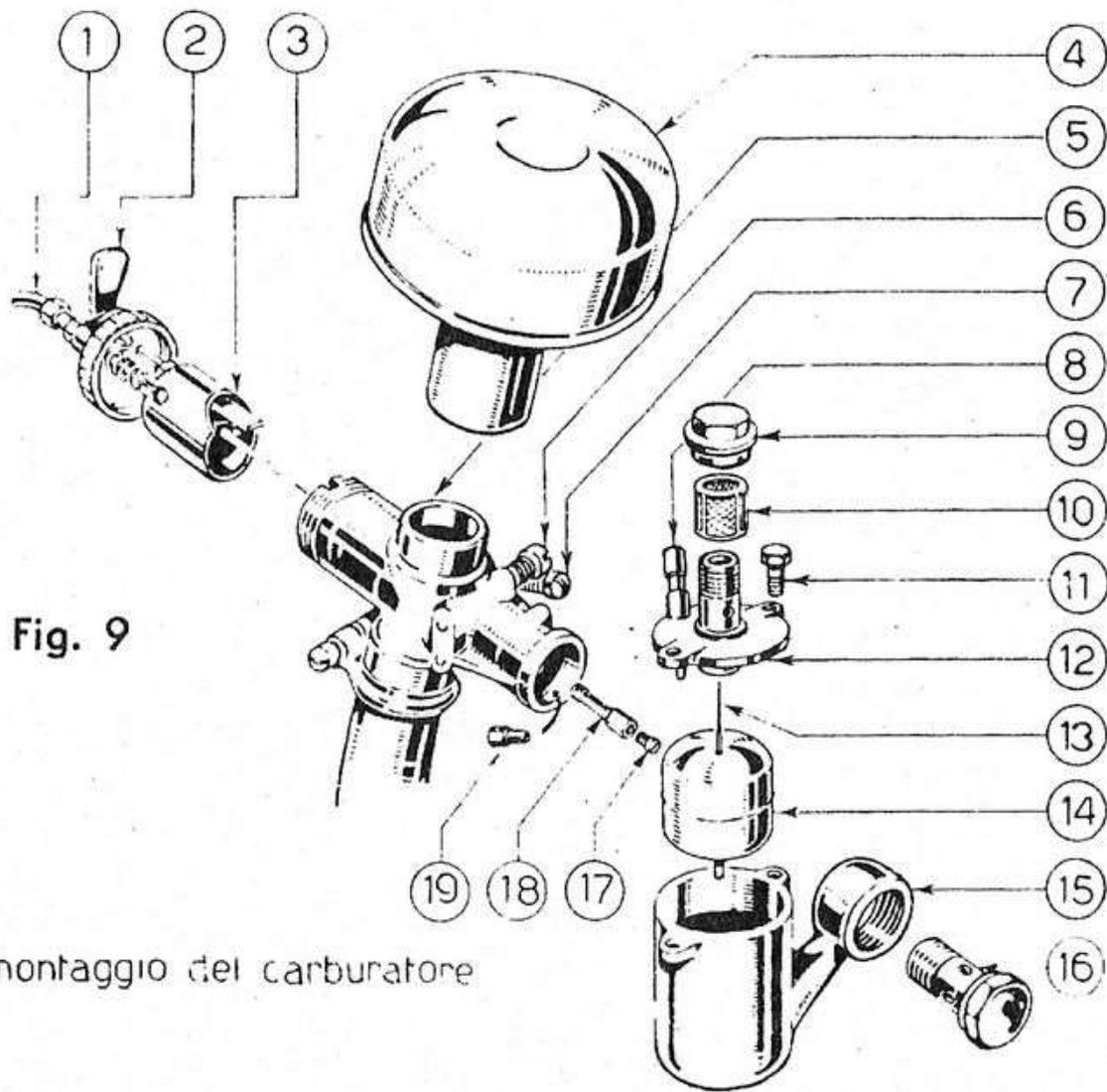


Fig. 9

Smontaggio del carburatore

3) Carburatore (fig. 9).

Per lo smontaggio del carburatore si inizi allentando il morsetto del manicotto usando la chiave fissa del N. 8 e successivamente con chiave a tubo N. 14 si stacchi la tubazione dalla vaschetta. Dopo aver svitato il collare del cannocchiale e sfilata la farfalla comando gas, si può togliere il carburatore dal cilindro.

Per la pulizia interna del carburatore si segua la scomposizione illustrata alla fig. 9 evitando l'uso di aghi o spilli per la pulizia dei getti, poichè si altererebbe la loro taratura con la conseguenza di un maggior consumo.

1. Filo comando farfalla
2. Manettino comando aria
3. Canocchiale scorrevole
4. Filtro dell'aria
5. Corpo del carburatore
6. Vite di registro minimo

7. Vite di registro farfalla gas
8. Pulsante agitatore benzina
9. Dado per bloccaggio tubazione
10. Filtro benzina

11. Vite fissaggio coperchietto
12. Coperchio vaschetta
13. Astina
14. Galleggiante
15. Vaschetta a livello costante

16. Tappo bloccaggio vaschetta
17. Getto massimo
18. Polverizzatore
19. Getto minimo

4) Filtro d'aria.

Se si marcia in zone molto polverose deve essere pulito di sovente, poichè quando il filtro è molto sporco, il consumo aumenta, risultando strozzata l'alimentazione d'aria. Dopo averlo sfilato dal corpo del carburatore levare l'anello d'arresto del disco. Togliere la parte filtrante e lavarla accuratamente nella benzina.

5) Registrazione della catena (fig. 10).

Questa operazione va eseguita ogni qualvolta la catena risulti eccessivamente allentata. L'esatta regolazione si è raggiunta quando il molleggio della catena corrisponde a 15 mm circa come illustrato alla (fig. 10).

Si allentino i dadi di serraggio della ruota, mediante la chiave N. 19 a tubo, e poi con chiave N. 10 fissa si agisca sul tendicatena dando uguale tensione ai dadi di registro. Si blocchino nuovamente i dadi di fissaggio della ruota che deve risultare accuratamente centrata.

6) Marmitta e tubi di scarico gas.

Per un normale funzionamento del motore la marmitta ed i tubi di scarico devono permettere il regolare passaggio ai gas combusti.

Come segnato nella tabella della manutenzione, si smonti periodicamente il coperchio laterale destro della marmitta svitando il dado di tenuta con

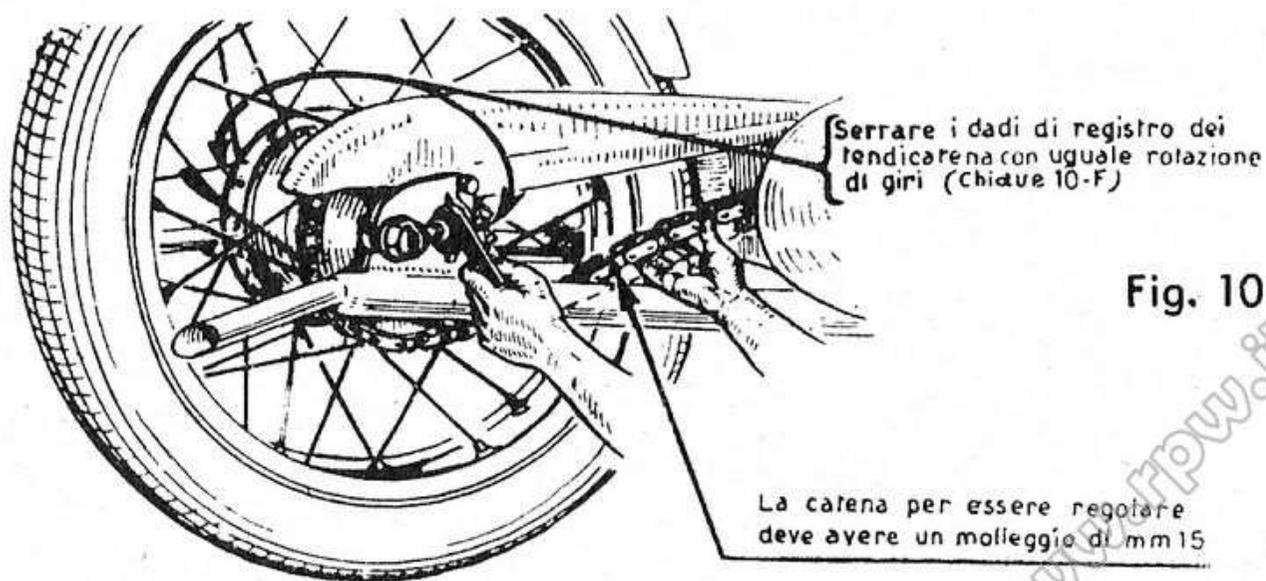


Fig. 10

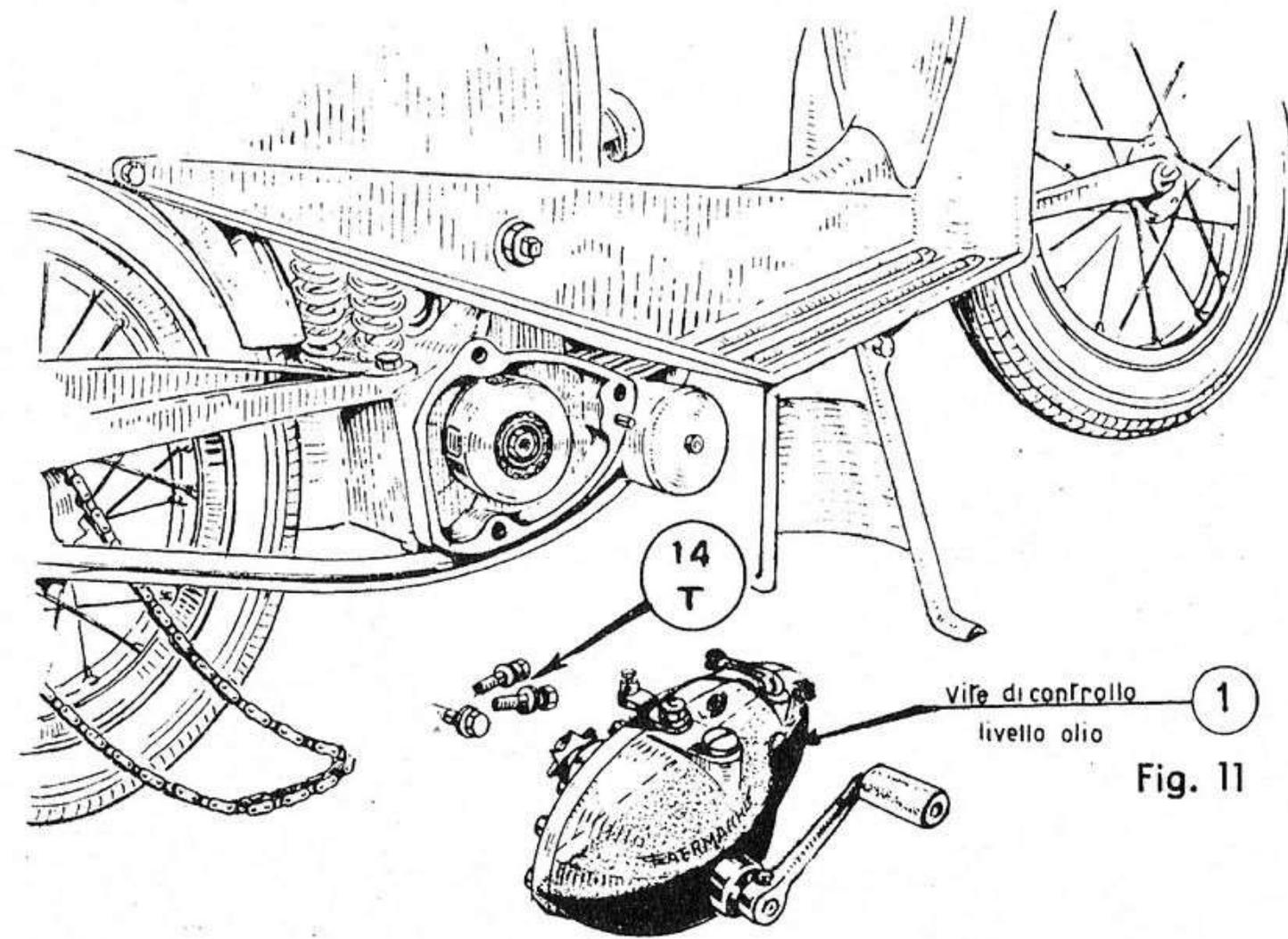


Fig. 11

chiave fissa del N. 10, e si puliscano accuratamente i diaframmi. Per i tubi di scarico basterà far passare attraverso gli stessi un filo di ferro per accertarsi che non siano otturati.

7) **Smontaggio scatola del cambio** (fig. 11).

Per lo smontaggio della scatola del cambio si proceda nel modo seguente:

- 1) Togliere il cavo di comando della frizione.
- 2) Togliere il cavo di comando del cambio.
- 3) Con chiave a tubo del N. 14 togliere i tre bulloni che bloccano il gruppo del cambio

al carter motore. Successivamente spostare la scatola verso sinistra in modo di poter sfilare la catena dal pignoncino.

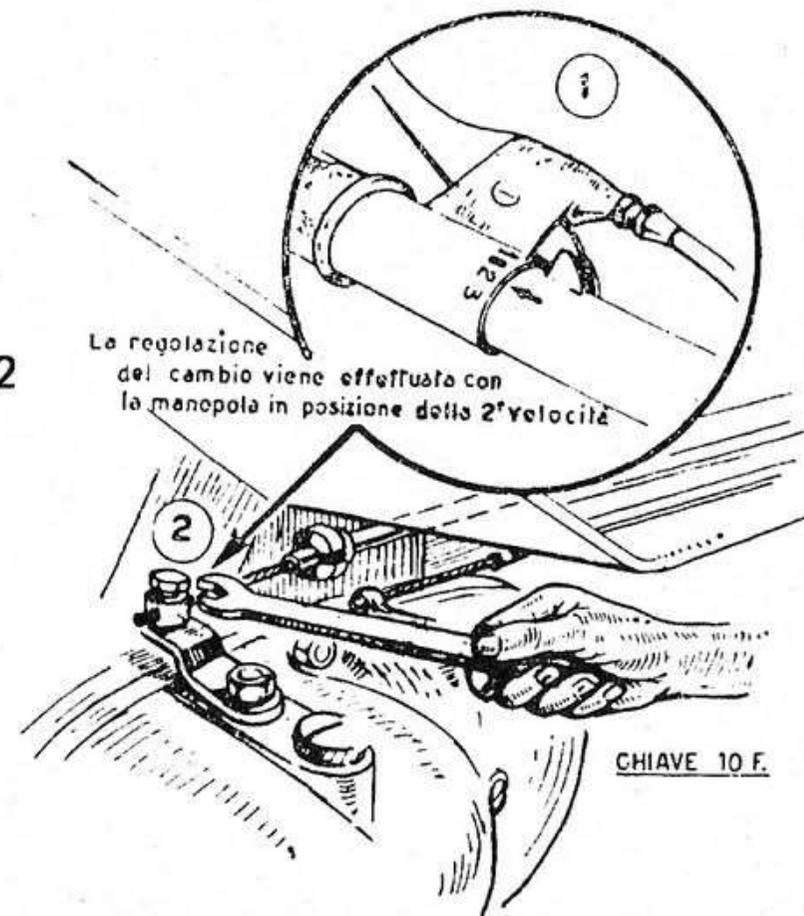
Per il controllo del livello dell'olio basta togliere la vite contrassegnata col N. 1. Se il livello è esatto, l'olio deve tramare dal foro, diversamente aggiungere la quantità mancante. La qualità indicata è la seguente:

Estivo: **Shell Dentax 250** • Invernale **Shell Dentax 140**.

8) **Regolazione del cavo di comando cambio** (fig. 12).

Per prima cosa si inserisca (come illustrato alla figura col N. 1) la II velocità ed in seguito, allentata la vite del morsetto serracavo (N. 2), si regoli la tensione del cavo. Si blocchi poi nuovamente la vite.

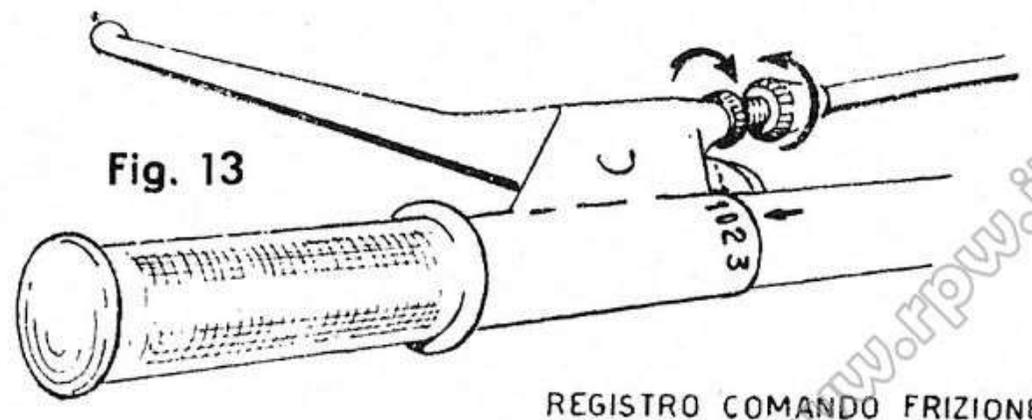
Fig. 12



9) **Regolazione del cavo di comando frizione** (fig. 13).

Agire sui dadi di regolazione del tenditore seguendo la rotazione indicata dalle frecce sino alla giusta tensione del cavo di comando.

Fig. 13



10) **Registro freno anteriore e posteriore** (figura 14).

Mettere la «Aer Macchi 125» sul cavalletto, in maniera che la ruota (il cui freno si deve registrare) possa liberamente ruotare. Agire sulla vite di regolazione (N. 1) del tenditore, assicurandosi, facendo girare la ruota, che vi sia il giuoco minimo compatibile con l'assenza di attrito tra i ferodi ed il tamburo del freno.

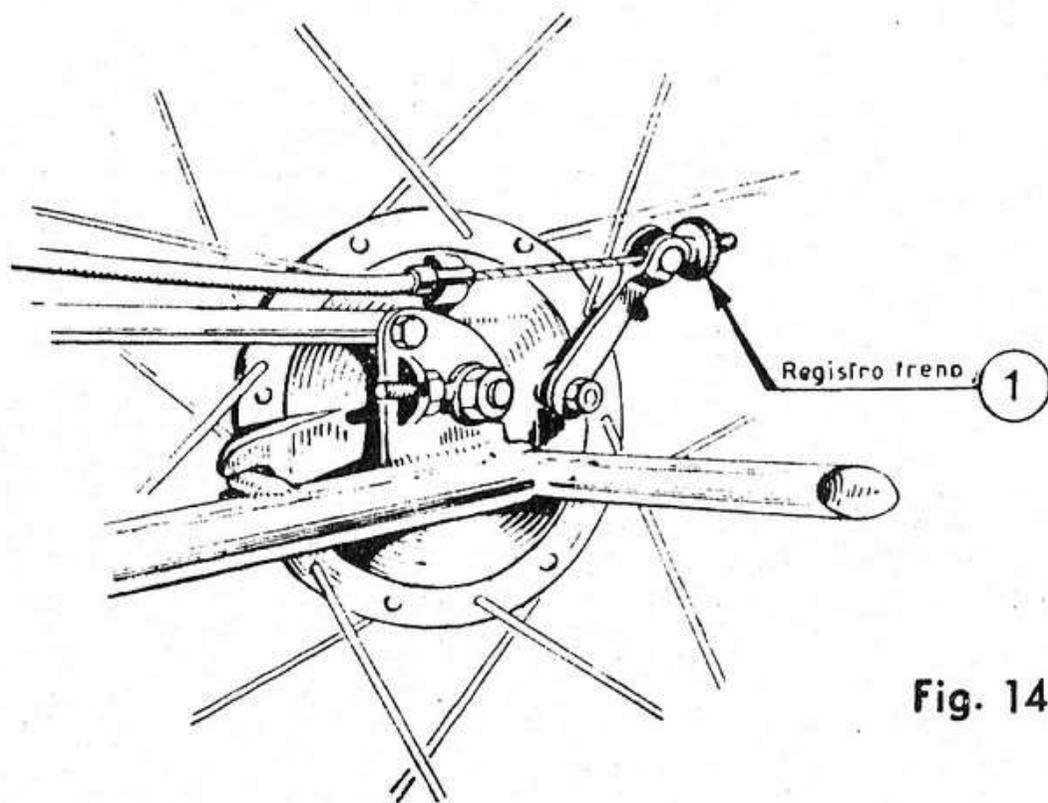
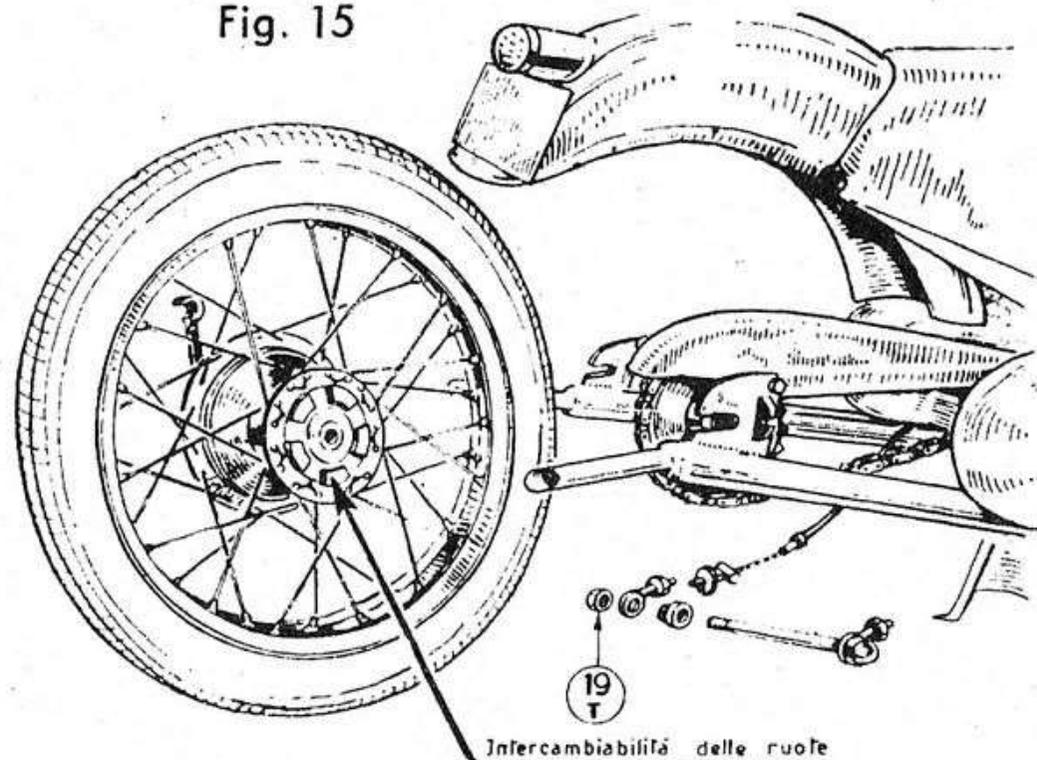


Fig. 14

Fig. 15



11) **Montaggio ruote** (fig. 15).

Le ruote sono perfettamente intercambiabili.

Per lo smontaggio della ruota allentare con chiave a tubo N. 19 il dado di bloccaggio del perno.

Staccare il noddolino del cavo di comando dalla leva azionante i ceppi freno. Sfilare il perno.

Per la ruota posteriore basterà spostare lateralmente la ruota stessa in maniera di disinnestarla dagli innesti della corona di trasmissione.

Per il rimontaggio ripetere inversamente le operazioni avendo cura di bloccare attentamente il dado del perno.

12) **Regolazione e pulizia puntine magnete volano** (fig. 16).

Per la regolazione delle puntine, consigliamo di rivolgersi ad un'officina specializzata. La distanza corretta delle puntine è mm. 0,4.

Per la pulizia delle puntine platinato basterà passare fra le stesse della tela smeriglio finissima.

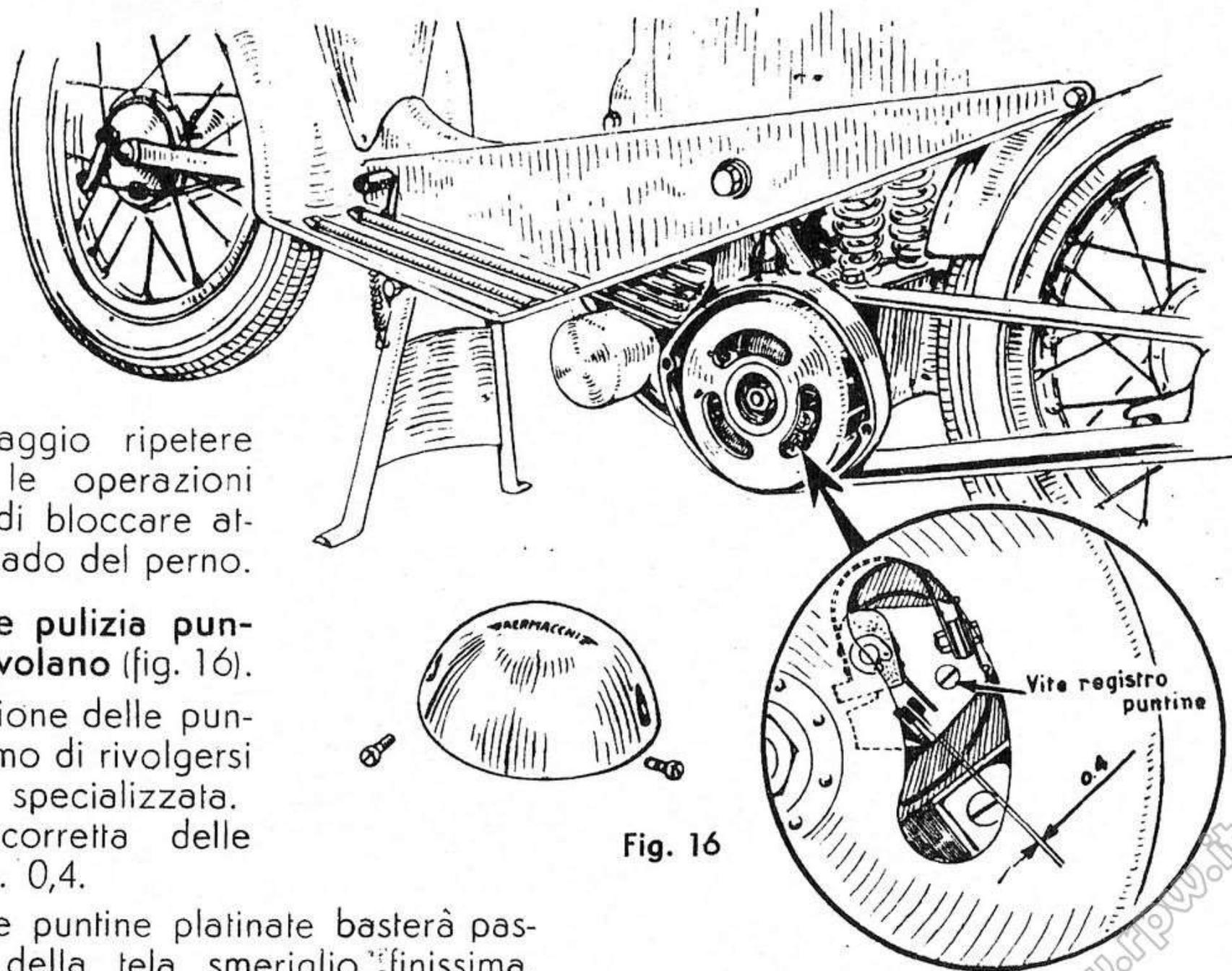


Fig. 16

www.wolp.wolfe

13) Regolazione sospensione anteriore e posteriore (fig. 17).

Sospensione anteriore:

Allentare il dado di bloccaggio (E) con chiave N. 19 fissa e susseguentemente agire sul perno di registro (D) (con la medesima chiave) a seconda della regolazione necessaria.

Sospensione posteriore:

1) Allentare il dado di bloccaggio del perno (C) con chiave 24 fissa.

2) Allentare il controdado (B) con chiave 24 fissa.

3) Agire con chiave (10 fissa) sul perno di registro (A) che regola l'aderenza dei dischi di frizione (F) come indicato nella figura, fino ad ottenere l'attrito necessario.

4) Bloccare il controdado N. 2 ed il dado N. 1.

Periodicamente (come indicato nella tabella della manutenzione a pag. 37) iniettare attraverso gli ingrassatori grasso del tipo: **Shell Retinax C.D.**

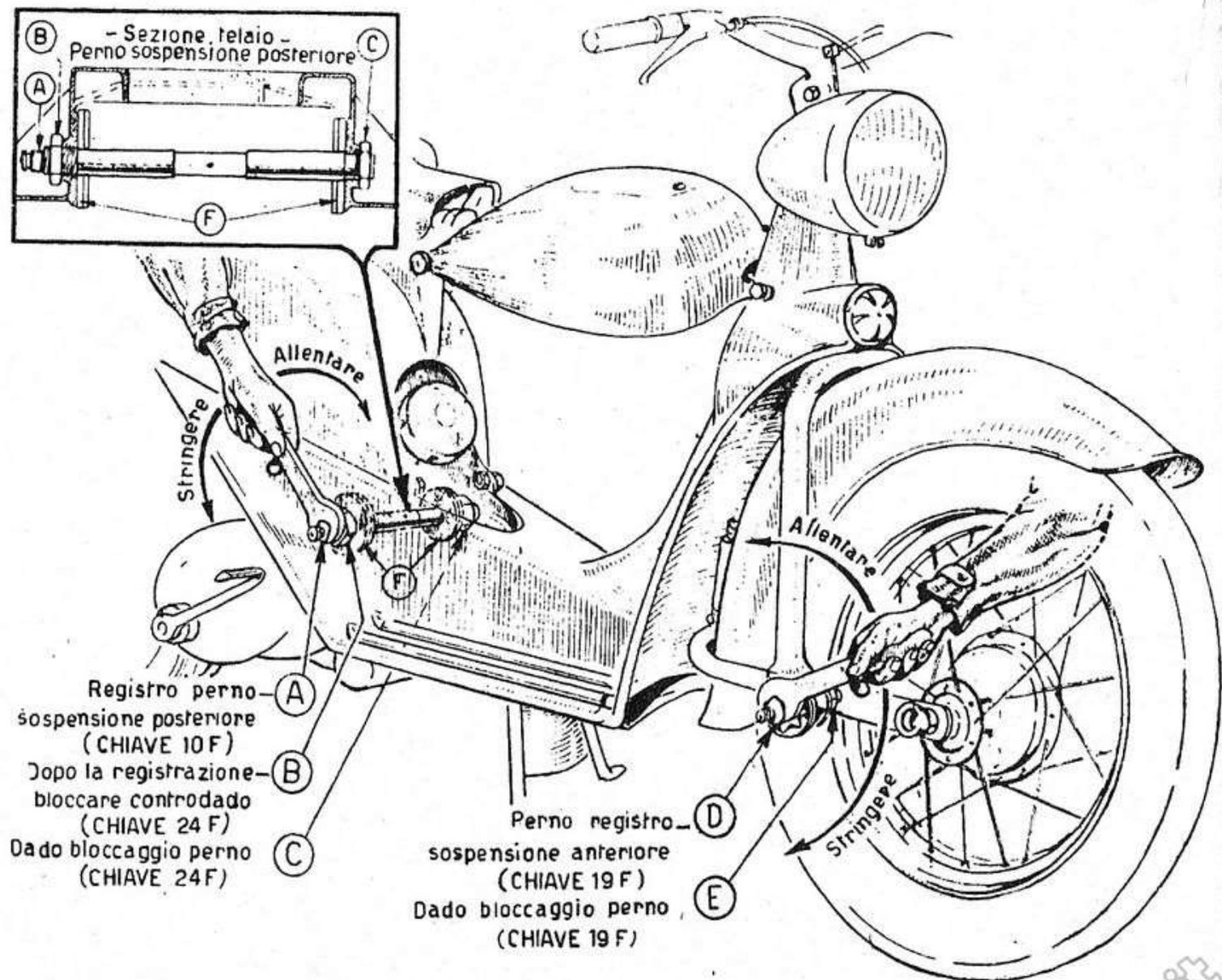


Fig. 17

NORME GENERALI DI MANUTENZIONE

Uso del diagramma della manutenzione.

Il diagramma rappresentato alla figura N. 18 ha il compito di rendere facile e spedita la determinazione delle varie operazioni di manutenzione della «Aer Macchi 125» dettagliate nella tabella corrispondente a pag. 37.

Le parti da revisionare o lubrificare, limitate alle più importanti, sono state suddivise in base a determinati percorsi, ed ogni operazione sia nel diagramma che nella tabella riassuntiva è stata contraddistinta col numero di chilometri entro il quale deve essere eseguita.

I percorsi indicati nella tabella e nel diagramma possono subire variazioni in più od in meno a seconda dell'uso, dello stato delle strade e della conformazione del percorso.

Così, ad esempio, i freni necessitano di maggior controllo se la macchina è usata in paesi montagnosi che non in pianura; la frizione di più frequente registrazione, se presta servizio in città. **Sarà bene perciò che il motociclista si abitui a seguire con un certo metodo le indicazioni segnate nella tabella della manutenzione per una buona e normale efficienza della macchina.**

Il rifornimento della miscela riveste una capitale importanza per la conservazione del motore, perciò si raccomanda di attenersi a quanto è stato precedentemente prescritto a pag. 12.

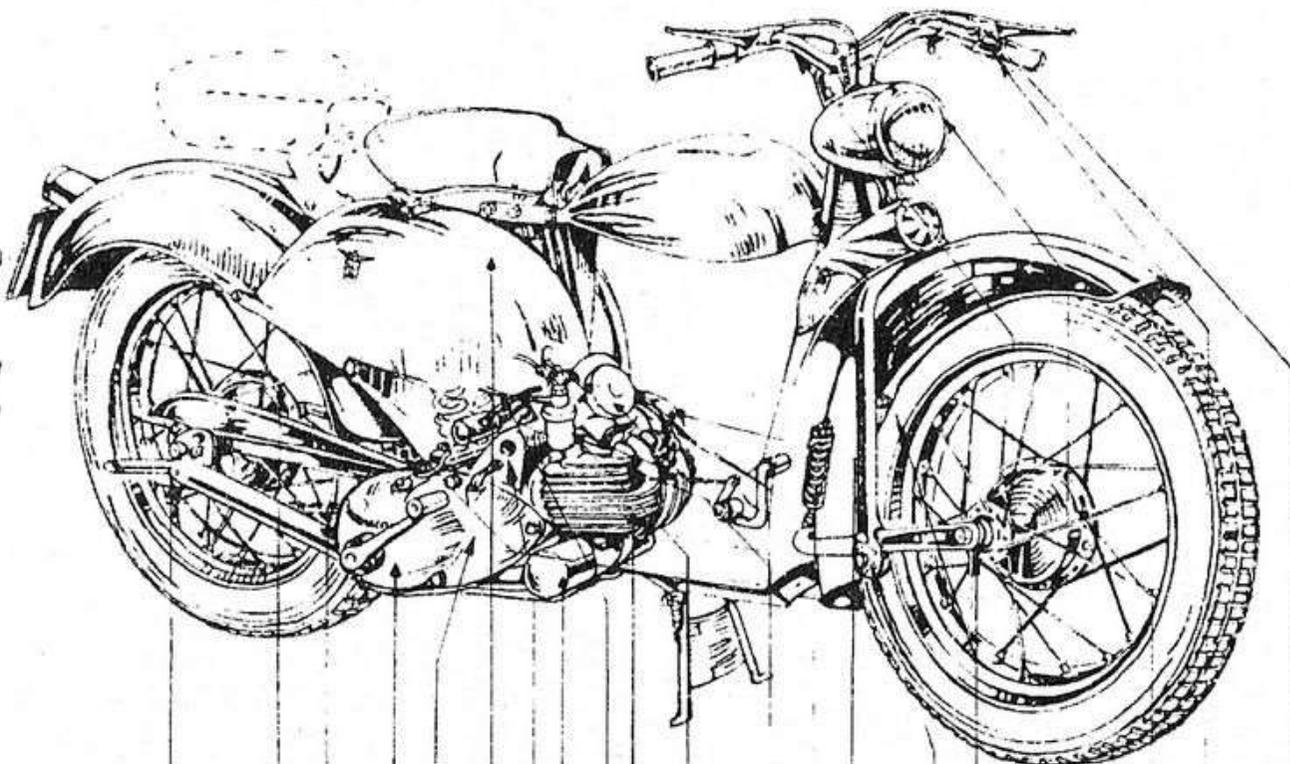
Prima di iniziare operazioni di ingrassatura o lubrificazione, pulire accuratamente la superficie degli ingrassatori onde evitare che la polvere od il fango ivi depositati vadano a mescolarsi col lubrificante. Questa precauzione è della massima importanza al fine di evitare una rapida usura degli organi interni.

SCHEMA GENERALE DELLE REVISIONI PULIZIE E RIFORNIMENTI=

NUMERI NEI CONTRASSEGNI CORRISPONDONO ALLA TABELLA DELLA MANUTENZIONE.

VALORE DEI CONTRASSEGNI

- OLIO PER MISCELA MOTORE :
ESTIVO - Double extra SHELL (SAE 40)
INVERN:- Double SHELL (SAE.30)
- ◊ OLIO PER CAMBIO :
ESTIVO - SHELL = DENTAX 250
INVERN:- SHELL = DENTAX 140
- GRASSO : SHELL = RETINAX C.D.
- ◼ REVISIONI E PULIZIE
- ◼ OFFICINE AUTORIZZATE



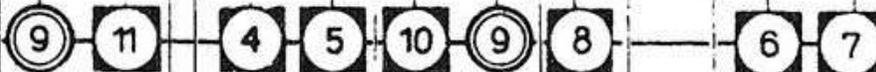
OPERAZIONI DA ESEGUIRSI DURANTE I PRIMI 800 KM.



OPERAZIONI " " OGNI 2000 KM.



OPERAZIONI " " " 3000 KM.



OPERAZIONI " " " 5000 KM.



OPERAZIONI DA ESEGUIRSI PRESSO OFFICINE AUTORIZZATE.



Fig. 18

TABELLA DELLA MANUTENZIONE aer Macchi 125

Operazioni da eseguirsi durante i primi 800 km.

- 1) Durante i primi 800 km. la quantità del lubrificante da miscelare con la benzina è di 80 cc (per ogni litro di benzina).
- 2) Dopo 500 km circa la coppa del cambio va vuotata dell'olio, pulita accuratamente onde eliminare ogni sedimento e poi nuovamente rifornita con olio fresco (non superiore ai 250 grammi) del tipo **SHELL**: Estivo **Dentax 250**; Invernale: **Dentax 140**.
(Per smontaggio e rimontaggio della coppa vedi a pag. 30).

Operazioni da eseguirsi ogni 2000 km.

- 3) Lavare accuratamente la catena di trasmissione con del petrolio in maniera d'eliminare la polvere e la sabbia ivi depositate, nocive alla durata della catena stessa ed agli ingranaggi di trasmissione. Lubrificarla con olio semidenso. Verificare la sua tensione tenendo presente che il suo molleggio deve aggirare sui 15 mm. max (vedi pag. 29). Se a velocità ridotta si denotano strappi, registrare la catena.

Operazioni da eseguirsi ogni 3000 km.

- 4) Procedere allo smontaggio del carburatore seguendo le norme dettate a pag. 28 e pulire accuratamente ogni singola parte con aria compressa. Evitare assolutamente di pulire i fori dei getti con spilli od oggetti metallici che ne alterano la taratura, pulire solo con aria od un crine.
- 5) Sfilare il filtro dell'aria dal carburatore e dopo aver tolto l'anello di fermo lavare la parte filtrante nella benzina.

- 6) Registro trasmissione del cambio.
Controllare se i giuochi esistenti nella trasmissione siano esatti; diversamente procedere alla regolazione come illustrato a pag. 31.
- 7) Se la frizione presenta segni di slittamento procedere alla revisione come indicato a pag. 24; così pure per quanto si riferisce alla registrazione della trasmissione a pag. 31.
- 8) Verificare se la trasmissione di comando del freno anteriore richiede una registrazione, e questo si denota dalla maggior corsa occorrente alla leva prima che abbia inizio l'effetto di frenatura. In tal caso procedere come prescritto a pag. 32.
- 9) Iniettare attraverso gli ingrassatori (contrassegnati nello schema con questo numero) del grasso tipo: **Shell Retinax C D**.
- 10) Verificare l'apertura dei contatti del ruttore. La distanza deve corrispondere a mm. 0,4.
- 11) Pulire il diaframma della marmitta di scarico dei gas (vedi pag. 29).

Operazioni da effettuarsi ogni 5000 km.

- 12) Effettuare la pulizia della testa del cilindro e della testa del pistone esaminando pure le condizioni delle fasce elastiche.
- 13) Pulire i tubi di scarico dei gas, usando un filo di ferro formato ad uncino all'estremità.
- 14) Smontare le ruote ed esaminare lo stato dei nastri in ferro dei freni. Pulirli usando della tela o carta smeriglio. - Se si presentassero eccessivamente consumati sostituirli.
- 15) Controllare la chiusura di tutti i dadi sostituendo quelli che non prestassero un sicuro affidamento.
- 16) Lubrificare con grasso **Shell Retinax C.D.** la molla anteriore del sistema di molleggio.
- 17) Verificare il livello dell'olio del cambio (vedi fig. 11) aggiungendo il quantitativo eventualmente mancante.
- 18) Verificare l'impianto elettrico, sostituendo quei fili che presentassero sbucciature.

Pulizia della macchina

Dopo un viaggio compiuto con cattivo tempo è consigliabile effettuare subito la pulizia della macchina. - Un motociclista affezionato alla sua macchina, cura personalmente questa operazione, poichè durante la pulizia ha modo di constatare eventuali allentamenti di dadi od altri inconvenienti. - Per la pulizia del motore si usi del petrolio e lo si asciughi poi con stracci ben puliti. - Per eliminare il fango dalle parti verniciate (senza produrre rigature alle stesse) si adoperi una spugna imbevuta d'acqua. Si asciughi poi con una pelle scamosciata. La brillantezza alla vernice verrà ridonata usando un batuffolo di cotone con uno dei tanti preparati che si trovano in commercio.

Norme per una lunga inattività della motoleggera

Dovendo tenere inattiva la macchina per un lungo periodo di tempo (ed in modo speciale nel periodo invernale), si usino i seguenti accorgimenti :

- 1) Pulire accuratamente la «Aer Macchi 125» lubrificando poi le parti cromate e nichelate con un velo di vaselina neutra.
- 2) Togliere la miscela dal serbatoio, perchè non si formino sedimenti.
- 3) Togliere la candela, ed introdurre nel cilindro una piccola quantità d'olio protettivo del tipo **SINGLE SHELL SAE 20**, allo scopo di garantire gli organi interni contro eventuali ossidazioni. - Si riavviti la candela e si faccia compiere al motore alcuni giri agendo sulla pedivella dell'avviamento allo scopo di distribuire uniformemente l'olio sulle parti interne.

NORME FONDAMENTALI PER LA CIRCOLAZIONE

Per limitare i pericoli della circolazione un buon motociclista deve sempre aver presenti le principali norme di guida. - Abbiamo perciò creduto opportuno, oltre trascrivere le norme fondamentali, di inserire una tavola illustrante i segnali internazionali (fig. 19).

Ricordiamo che la prima regola riguarda **la velocità moderata**, quale si conviene ad una persona prudente e di buon senso: si tenga presente che gran parte delle disgrazie stradali accadono **nel sorpassare un altro veicolo**.

Norme della viabilità

Mano da tenere — Sempre la destra.

Segnali — Prima di sorpassare, ovvero prima di incrociare nei punti malagevoli, in prossimità delle biforcazioni o dei crocevia o quando la strada non sia libera o visibile per un buon tratto, si richiami l'attenzione degli altri conducenti o pedoni facendo uso dell'avvisatore acustico anche (se indispensabile) nelle zone in cui vige il divieto di tali segnalazioni

- Accendere il faro di posizione da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima dell'alba e in caso di nebbia e tutte le volte che la visibilità non sia buona
- Usare il faro anti-abbagliante all'incrocio con altri veicoli
- Segnalare (di notte) agli incroci, curve e punti pericolosi la presenza mediante variazioni delle luci del faro
- Quando s'intende rallentare la velocità, fermarsi o cambiar direzione segnalare con la mano a coloro che seguono la manovra che si intende eseguire.

Sorpasso veicoli. — Dare il segnale al veicolo che si vuol sorpassare. Portarsi sulla sinistra, curando di non allargare più del necessario, sorpassare e riportarsi nuovamente alla destra senza però tagliare la strada al veicolo sorpassato. In questo caso il veicolo sorpassato deve facilitare la manovra di sorpasso mantenendo scrupolosamente la destra e rallentando

convenientemente la velocità • **E' vietato perchè pericoloso** : Sorpassare nelle curve ed ogni qualvolta la visuale non è libera per un tratto sufficiente • Quando vi siano veicoli procedenti in senso contrario • Allorché il veicolo che si sta sorpassando stia a sua volta sorpassando un altro veicolo • Quando la conformazione della strada si presenti particolarmente convessa, come cavalcavia o simili, con visibilità limitata.

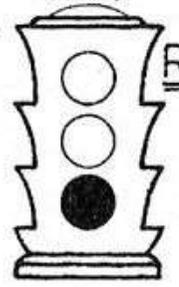
Precedenze agli incroci. — L'attraversamento degli incroci deve essere effettuato con prudenza, rallentando la velocità e segnalando la propria presenza • **In qualsiasi incrocio la precedenza spetta ai veicoli che giungono dalla destra**, salvo esistano segnalazioni che stabiliscano la precedenza per i veicoli circolanti su strade di grande comunicazione • Spetta pure la precedenza ai veicoli su binario nonché a quelli di pronto soccorso e dei pompieri • Nei tratti di strada di montagna (segnalati da cartelli indicatori) quando si stia per incrociare un autoveicolo di linee automobilistiche in servizio pubblico, fermarsi prima dell'incrocio e non procedere nella marcia fino a quando non sia passato detto autoveicolo • I veicoli uscenti da una strada privata devono dare la precedenza a quelli transitanti sulla via pubblica • Durante il passaggio di cortei, processioni, formazioni militari inquadrate e squadre di scolari è fatto tassativo obbligo di fermarsi.

Norme varie. — Mai fermarsi in curva od alla fine di una salita dove ha inizio la discesa • Prima d'attraversare un passaggio a livello, rallentare e assicurarsi che nessun treno sia in vista; riprendere la marcia attraversando rapidamente i binari. (Questa norma vale maggiormente dove l'apposito cartello indicatore segnali il passaggio a livello incustodito).

**CARTELLI INDICATORI
NELLE STRADE PUBBLICHE**



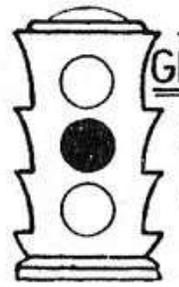
SEGNALI
SEMAFORICI



ROSSO
SEGNALE DI FERMATA
PER TUTTI I VEICOLI -



VERDE
VIA LIBERA



GIALLO
TEMPO DI TRANSIZIONE:
SGOMBERO DALL'INCROCIO DA
PARTE DEI VEICOLI CHE HANNO
GIÀ INIZIATO L'ATTRAVERSAMENTO;
ARRESTO PER I VEICOLI CHE NON
HANNO ANCORA INIZIATO L'AT-
TRAVERSAMENTO -

Fig. 19

