



LAVERDA

125 - 175 LZ



USO E MANUTENZIONE

Questo libretto è stato redatto in modo tale che, il proprietario o un meccanico, facendone pieno uso, non abbia nessuna difficoltà nel servizio di assistenza. Raccomandiamo tuttavia alle persone inesperte in materia di rivolgersi, per le principali riparazioni, ai nostri concessionari autorizzati, i quali sono attrezzati, per eseguire tali operazioni. Si ricordi che se le riparazioni essenziali vengono trascurate e poca attenzione è rivolta alla manutenzione ed alla lubrificazione periodica, la sicurezza di funzionamento sarà compromessa, e col tempo, il costo delle riparazioni sarà più alto. In caso di ulteriori informazioni, per prima cosa consultare il distributore o concessionario il quale sarà sempre lieto di darvi ogni assistenza. Se incontraste ulteriori difficoltà, scrivere direttamente alla «MOTO LAVERDA» servizio assistenza, specificando il tipo ed il numero del Vostro motociclo. Tale numero si trova impresso sul corno di sterzo.

Caro Utente LAVERDA

La ringraziamo sentitamente per la gradita preferenza accordataci.

Augurandole buon viaggio e tanta ebbrezza di guida, porgiamo distinti saluti.

Moto LAVERDA S.p.A.

INDICE

pagina

Dati tecnici	5
Elementi di funzionamento	9
Numero del telaio e motore	10

Manutenzione

Carburante	10
olio motore	10
Miscela	11
olio cambio	11
Lubrificante per il telaio	11
Candela di accensione	11
Circuito refrigerante	11
Rubinetto benzina	12
Indicazioni per il rodaggio	12
Lampada spia per l'acqua di raffreddamento	12
Avviamento	13
Bloccasterzo	13

Avvertenze importanti per un corretto funzionamento della moto

Tagliandi (e controlli)	14
Schema di manutenzione	17
Pulizia del filtro dell'aria	19
Pulizia del carburatore e del filtro carburatore	20

	pagina
Impianto di scarico	20
Impianto di accensione - luce	20
Controllo fusibile	21
Controllo del livello dell'acqua di raffreddamento e del radiatore	21
Controllo e regolazione del gioco della frizione	21
Controllo livello olio del cambio	23
Controllo del freno a disco anteriore	23
Regolazione e controllo freno posteriore	23
Controllo del livello del liquido dei freni	24
Grasso lubrificante per la catena	24
Olio per leve comando	24
Pulizia e lavaggio	25
Smontaggio e rimontaggio ruota anteriore	25
Smontaggio e rimontaggio ruota posteriore	26
Registrazione della catena	26
Regolazione degli ammortizzatori	27
Dotazione attrezzi	27
Istruzioni per la messa in servizio e la manutenzione della batteria	28
Manutenzione della batteria in servizio	28
Serbatoio - riserva per l'olio della miscela	29

Controlli da effettuare quando ...

Ricerca ed eliminazione di cause e guasti	30
---	----

SCHEMA ELETTRICO	vedi parte incollata
------------------------	----------------------



- LAVERDA 125 LZ - (175) 5 marce, telaio tubolare a doppia culla, raffreddamento a liquido, accensione elettronica, super cockpit con contagiri elettronico e contachilometri, lampeggiatore quadruplo.

DATI TECNICI: (tra parentesi i dati relativi al modello LZ 175)

Motore

Sistema di costruzione	motore monocilindrico - due tempi
Cilindrata	123,6 cc. (163 cc.)
Alesaggio	mm. 54 (mm. 62)
Corsa	mm. 54
Compressione	11,3 (7,8)
Raffreddamento	a liquido
Lubrificazione miscela	50 : 1 = 2%

Carburatore

Tipo	MIKUNI - VM 28 SS
Modello n°	SE VM 28/230 (SE VM 28/202)
Getto massimo	115 (105)
Polverizzatore	P - E 169 (P - 2)
Spillo n°	5 DJ 32 alla 3 tacca
Getto minimo	40
Getto avviamento	15
Vite aria	1 giro aperto (1 e mezzo)

Impianto elettrico

BOSCH MHKZ elettronica	6 V / 35-30 W
------------------------------	---------------

Accensione	box d'accensione
Grado termico della candela	Bosch W 260 M2 / Champion N 2
Distanza tra gli elettrodi	0,7 - 0,9 mm.
Punto di accensione prima del P.M.S.	1,4 mm. prima del P.M.S. / 7000 giri (1,7/6000)
Lampada proiettore	6 V/35 W biluce
Lampada posteriore	6 V/5 W
Lampada stop	6 V/15 W
Lampeggiatori	6 V/21 W
Luce tachimetro	6 V/1,2 W
Luce contagiri	6 V/1,2 W
Spia abbagliante	12/14 V/1,5 W
Spia lampeggiatori	6 V/1,2 W
Batteria	6 V/9 Ah
Clacson	avvisatore acustico 30 W

Cambio e trasmissione

Sistema di costruzione ingranaggi	cambio ad ingranaggi a cunei
Numero marce	5
Avviamento	a pedale
olio cambio e relativa quantità	TOTAL HD 20 W/20 600 cc.
Rapporti di trasmissione del cambio	
1 ^a marcia	3,40
2 ^a marcia	2,17
3 ^a marcia	1,53

4ª marcia	1,26
5ª marcia	1,06
Frizione	a dischi multipli in bagno d'olio
Trasmissione primaria	ad ingranaggi
Rapporto trasmissione primaria	2,8 = 20 : 56 denti
Trasmissione secondaria	catena 1/2" X 7,75 - 110 maglie (112)
Rapporto trasmissione secondaria	2,66 = 16 : 43 denti (2,59 = 44 : 17)
Rapporto trasmissione completo	
1ª marcia	25,58 (24,64)
2ª marcia	16,30 (15,70)
3ª marcia	11,54 (11,11)
4ª marcia	9,50 (9,15)
5ª marcia	7,92 (7,63)

Telaio

Sistema di costruzione	telaio tubolare a doppia culla chiusa
Sospensione anteriore	forcella telescopica idraulica Ø 32 mm, escursione mm. 140 olio per stelo cc. 150
Sospensione posteriore	a forcellone oscillante con ammortizzatori registrabili con escursione di mm. 80.
Cerchio anteriore e posteriore	W M 2/1,85 X 18"

Pneumatico anteriore	DUNLOP 2.50 x 18" K 98
Pneumatico posteriore	DUNLOP 3.00 x 18" K 98
	optional:
	DUNLOP 60/90 H 18 K 81
	• DUNLOP 3.60 H 18 K 81
Pressione pneumatico anteriore	con una persona atm. 1,8
	con due persone atm. 1,8
Pressione pneumatico posteriore	con una persona atm. 2,0
	con due persone atm. 2,5
Freni anteriori	freno a disco, diametro disco 260 mm.
Freno posteriore	freno a tamburo, diametro tamburo 160 mm.
Serbatoio benzina, capacità	Lit. 13
Riserva	Lit. 2,5
Quantità completa riempimento di liquido	Lit. 1,35
Pesi e dimensioni	
Peso a vuoto	circa Kg. 108
Interasse	mm. 1360
Lunghezza	mm. 2040
Larghezza	mm. 710
Altezza	mm. 1110

ELEMENTI DI FUNZIONAMENTO - Fig. 1

- 1 - Leva frizione
- 2 - Interruttore di accensione e luce
- 3 - Serbatoio per liquido freni
- 4 - Leva freno anteriore
- 5 - Lampeggiatori
- 6 - Commutatore per luce anabbagliante
- 7 - Pulsante claxon
- 8 - Interruttore lampeggiatori
- 9 - Manopola comando gas
- 10 - Tappo serbatoio
- 11 - Leva messa in moto
- 12 - Leva cambio
- 13 - Leva freno posteriore
- 14 - Vite di registro frizione
- 15 - Vite di registro com. gas
- 16 - Vite di registro freno anteriore
- 17 - Bloccasterzo
- 18 - Contagiri / tachimetro
- 19 - Lampada spia raffreddam. acqua
- 20 - Spia lampeggiatori
- 21 - Spia luce abbagliante
- 22 - Tappo serbatoio olio miscela

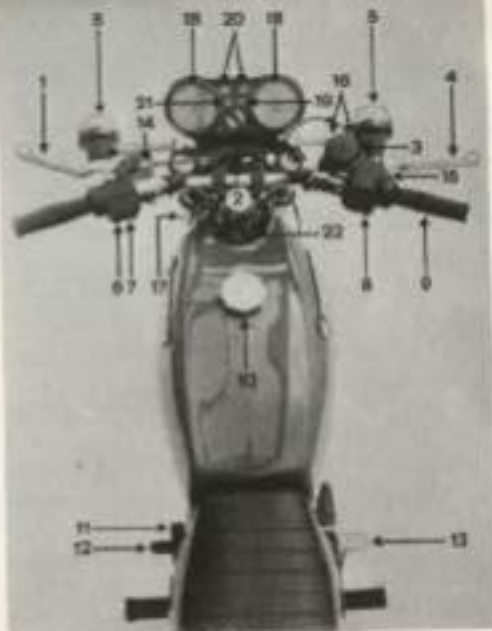


Fig. 1 - Disposizione comandi



Fig. 2a

IMPORTANTE: numeri del telaio e del motore
(vedi fig. 2a e 2b)

La fig. 2a mostra il canotto di sterzo su cui sono incisi il numero di omologazione ed il numero del telaio.

La fig. 2b mostra la targhetta tipo con il numero del motore, situata sul carter motore lato destro.



Fig. 2b

AVVERTENZE IMPORTANTI PER UN CORRETTO FUNZIONAMENTO DELLA MOTO

Carburante

Come carburante bisogna usare un carburante super di marca (nel 175 si può usare anche benzina normale).

Olio motore

Per la lubrificazione del motore bisogna usare l'olio TOTAL BOL D'OR 2T.

Miscela

Il motore, essendo a 2 tempi, ha bisogno di una miscela carburante/olio in proporzioni di 50 : 1 (2%), esempio: 50 lt. di benzina super, 1 lt. di olio. Si raccomanda di usare olio TOTAL BOL D'OR 2T.

In caso di lungo viaggio a pieno carico o su percorsi di montagna, aumentare la percentuale d'olio fino al 4%.

Si raccomanda di non lasciare mai, neppure per breve tempo, ruotare il motore con sola benzina, senza olio.

Olio del cambio

Per la trasmissione primaria, la frizione ed il cambio usare l'olio TOTAL HD 20W/20. Tale qualità d'olio si adatta sia per la stagione estiva che per quella invernale. Verificare periodicamente il livello dell'olio nel carter. Per un buon funzionamento della frizione non deve mai superare il livello massimo.

Lubrificazione parte ciclistica.

Lubrificare periodicamente la catena primaria con olio speciale per catene.

Per oliare il comando gas, il comando frizione ed il freno posteriore usare olio molto fluido.

Candela di accensione

Grado termico 260 (BOSCH W 260 M2 o CHAMPION N2). In casi particolari, di condizioni di esercizio termiche gravose, potrebbe essere necessario cambiare grado termico.

Circolo refrigerante

Il radiatore contiene litri 1,35 di liquido permanente. Questo liquido ha la caratteristica di resistere alla temperatura di - 30 gradi e porta il punto di ebollizione a + 135 gradi. Di conseguenza il consumo di liquido è ridotto. Eventuali rabbocchi potranno essere effettuati anche con acqua.



Fig. 3

RubINETTE benzina

- 1 - ON - aperto - per viaggiare normalmente
- 2 - OFF - chiuso - quando il veicolo è fermo
- 3 - RES - riserva - sufficiente per almeno 30 Km.

INDICAZIONI PER IL RODAGGIO

Facciamo espressamente presente che nei primi 500 Km. sono da evitare viaggi a pieno gas, nonché lunghi tragitti in montagna. Dopo tale chilometraggio, dal motore potrà essere richiesta man mano la piena potenza.

Quando il motore è freddo, evitare in tutti i casi un alto numero di giri. Portare sempre lentamente il motore in temperatura di esercizio facendolo ruotare per 5 - 10 minuti ad un basso numero di giri.

Lampada spia per l'acqua di raffreddamento

Osservare la lampada spia sul cock-pit. Se questa s'illumina, la temperatura dell'acqua raffreddata supera il limite permesso. Fermare al più presto possibile il veicolo, arrestare il motore e controllare il livello dell'acqua.

Avviamento

Prima dell'avviamento constatare se il cambio è selezionato nella posizione di folle. Se il motore è freddo, spingere la leva dello starter posta sul carburatore, non dare gas, inserire sul cruscotto la chiave dell'accensione, premere col piede il pedale di avviamento.

la leva dello starter deve essere riportata al più presto possibile nella sua posizione iniziale, vale a dire quando il motore si normalizza.

In condizione atmosferiche fresche è in genere sufficiente percorrere circa 1 Km. Quando il motore è già caldo lo starter non è necessario.



Fig. 4 - Bloccasterzo

Bloccasterzo

Il bloccasterzo si trova sul canotto dello sterzo, dal lato sinistro. Per bloccarlo inserire la chiave nella serratura, girare il manubrio verso destra, spingere la parte di serratura da introdurre in avanti, girare la chiave a sinistra (così avviene il bloccaggio), girarla poi nuovamente a destra ed infine toglierla.

Per lo sbloccaggio, inserire la chiave nella serratura, girarla a sinistra (la parte di serratura da introdurre salta all'esterno), quindi a destra ed infine toglierla.



Fig. 5

- 1 - Batteria
- 2 - Filtro aria
- 3 - Intermittenza
- 4 - Regolatore di tensione
- 5 - Fusibile

Gli attrezzi, la batteria, il filtro dell'aria ed il portagiogetti si trovano sotto la sella. Spostando lateralmente le leve (fig. 6) può essere ribaltata di lato la sella della 125 LZ e 175.



Fig. 6

Tagliandi

Condizione indispensabile perché in Suo nuovo veicolo usufruisca della garanzia, è che venga presentato dopo 500 Km. per il primo tagliando, e dopo 2500 Km. per il secondo, al Concessionario LAVERDA presso cui ha acquistato la moto. Questi due primi tagliandi comprendono di volta in volta i seguenti lavori:

- 1 - Sostituire l'olio del cambio (circa 600 cc., olio TOTAL HD 20W/20) solo al primo tagliando.
- 2 - Pulire e controllare il rubinetto della benzina, il filtro dell'aria ed il carburatore.
- 3 - Controllare se il tubo flessibile del carburante è ben accoppiato alle congiunzioni.
- 4 - Controllare il gioco della frizione.
- 5 - Prova del funzionamento dell'impianto BOSCH MHKZ nonché dell'impianto elettrico, compresa la batteria.
- 6 - Controllare la fase di accensione 1,4 mm prima del P.M.S. (7000 giri (1,7/6000).
- 7 - Pulire o sostituire la candela di accensione.
- 8 - Controllare la distanza degli elettrodi della candela.
- 9 - Stringere a croce le viti della testa, vedi fig. 7.
- 10 - Regolare i registri al manubrio dei comandi frizione e gas.
- 11 - Controllare ed eventualmente regolare la catena di trasmissione (l'allentamento a tensione massima deve essere di circa mm. 10).
- 12 - Controllare l'equilibratura delle ruote.
- 13 - Controllare e registrare i cuscinetti dello sterzo.
- 14 - Stringere tutte le viti ed i bulloni raggiungibili dall'esterno.
- 15 - Pulire il filtro dell'aria, sostituirlo se è troppo sporco.
- 16 - Stringere il dado pignone della catena.
- 17 - Controllare l'impianto di illuminazione compresi i proiettori.
- 18 - Controllare se sono stagni i tubi per l'acqua.
- 19 - Controllare il livello di liquido dei freni.
- 20 - Fare una prova su strada provando i freni della ruota anteriore e posteriore.

Direzione di marcia

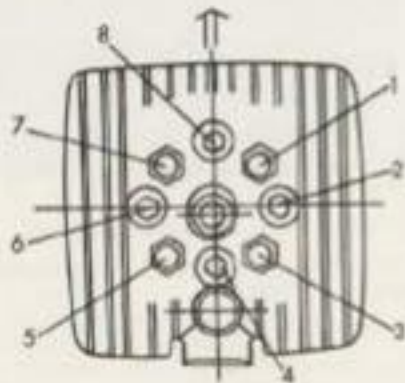


Fig. 7

Testa cilindrica vista dall'alto

Stringere le viti di fissaggio della testa

SEQUENZA

Per primo stringere a croce le viti ad esagono cavo Kgm. 2,25 (22 Nm) 2 - 6 - 4 - 8

Per secondo stringere a croce i 4 dadi esagonali Kgm. 2,75 (2,7 Nm) 5 - 1 - 3 - 7

SCHEMA DI MANUTENZIONE

Dopo i due tagliandi precedenti, consigliamo lavori di manutenzione e di controllo secondo il seguente schema:

Dopo ogni	Lavori di manutenzione e di controllo	vedi precisazioni a pag.
500 Km.	Controllare l'accoppiamento preciso di tutte le viti e di tutti i dadi di fissaggio che sono raggiungibili dall'esterno, e se necessario stringerli. Controllare il funzionamento di tutti e due i freni, eventualmente registrarli. Controllare il gioco della frizione, (1 - 2 mm.) e se necessario regolarlo. Pulire la candela di accensione e controllare la distanza degli elettrodi (0.7 - 0.8). Regolare i registri della leva frizione e del gas, oliare gli snodi del freno anteriore e posteriore.	23/24 21/22 23/24
2000 Km.	Controllare l'allentamento della catena della ruota posteriore (a pieno carico il gioco deve essere di mm. 10), eventualmente regolarla e lubrificarla con grasso per catene. Controllare i cuscinetti dello sterzo, e se necessario registrarli.	24/26

Dopo ogni	Lavori di manutenzione e di controllo	vedi precisazioni e pag.
2000 Km.	Controllare il livello dell'olio del cambio, cambiarlo eventualmente (circa 600 cc. di olio TOTAL HD 20W/20). Controllare il livello dell'olio dei freni. Pulire e controllare il filtro dell'aria, il carburatore ed il rubinetto benzina, controllare il liquido refrigerante nel radiatore e l'accoppiamento preciso dei tubi del liquido alle congiunzioni. Regolare l'impianto di illuminazione ed i proiettori, controllare il funzionamento dei lampeggianti e del claxon.	23 24 19/20/21
5000 Km.	Pulire il blocco marmitta di scarico. Controllare l'accensione, e se necessario regolare. Rimuovere le incrostazioni dalla camera di combustione e dal cielo del pistone.	20
6000 l'm.	Togliere la catena di trasmissione posteriore, pulirla ed ingrassarla. Stringere a motore freddo con la chiave dinamometrica tarata le viti di fissaggio della testa, come indicato dallo schema a pag. 16.	24
12000 Km.	Cambiare l'olio del cambio (circa 600 cc. TOTAL HD 20W/20). Rimuovere le incrostazioni dal cilindro e dal tubo di scarico.	23

Pulizia del filtro dell'aria

Un filtro dell'aria sporco perde la sua efficienza depurativa (la sporcizia penetra nel motore provocandone l'usura) e pregiudica la potenza del motore.

Contemporaneamente aumenta il consumo ed il motore tende a fumare dal tubo di scarico.

Per cui è indispensabile la depurazione del filtro dell'aria.

Per arrivare al filtro dell'aria si deve innanzitutto ribaltare lateralmente la sella. Poi togliere il coperchio della scatola filtro, togliendo la vite di fermo e ruotando il coperchio nella direzione indicata dalla freccia. Ora il filtro può essere tolto dalla scatola.

Il finissimo filtro usato è un filtro di carta che non deve essere lavato, altrimenti non funziona più. Il filtro sporco è da pulire sbattendolo o soffiandoci dentro; se è molto sporco sostituirlo. Il montaggio viene effettuato in successione contraria.

Non usare a nessun costo la moto senza il filtro dell'aria. Dopo aver pulito il veicolo con il getto d'acqua, bisogna pulire la scatola filtro aria e la vaschetta del carburatore.



Fig. 8

- 1 - Coperchio scatola
- 2 - Filtro
- 3 - Scatola filtro



Fig. 9

- 1 - Getto massimo
- 2 - Viti di arresto
- 3 - Leva per starter
- 4 - Vite di regolazione del minimo
- 5 - Coperchio vaschetta
- 6 - Fori per viti di fissaggio
- 7 - Getto del minimo
- 8 - Vite di registro cavo gas
- 9 - Ghiera di fissaggio

Pulizia del carburatore e del filtro carburatore

Se non si è esperti, pulire il carburatore solo esternamente e provvedere che tutto il resto lo effettui una officina. Per pulire il getto massimo intasato, svitare la vaschetta e soffiare con aria compressa. Rimontare il getto del massimo e la vaschetta. Il getto del minimo (9/7) può essere svitato facilmente ed essere pulito come il getto del massimo.

Attenzione! Solo l'equipaggiamento del getto prescritto dallo stabilimento garantisce la massima potenza e sicurezza del motore. Pulire il filtro del carburatore ed il separatore d'acqua.

Impianto di scarico

Controllare dopo circa 5000 Km. se è intasato l'apertura dei finalini di scarico ed eventualmente pulirli.

Impianto di accensione - luce

L'impianto installato nei veicoli è un moderno generatore a magneti d'accensione con una cen-

tralina elettronica. L'impianto non ha particolari soggetti ad usura e non richiede alcuna manutenzione.

Si consiglia che controlli e modifiche vengano solo effettuati da officine LAVERDA o da officine specializzate. Quando si effettuano lavori e controlli riguardanti l'accensione spegnere per principio sempre il motore.

Controlli fusibile

Nell'impianto elettrico si trova un fusibile 16 A (vedi schema elettrico).

Quando è eventualmente interrotta la corrente di carica controllare il fusibile.

Controllo del liquido di raffreddamento e del radiatore

Il radiatore va riempito di liquido fino al bordo del livello. Il liquido o l'acqua vanno aggiunti sempre a motore **freddo**.

ATTENZIONE: tenere controllato il livello del liquido, specie in rodaggio, dopo lunghi viaggi e durante i tragitti montuosi.

Fare attenzione alla spia rossa, se si accende fermarsi immediatamente, attendere che il motore



Fig. 10

scenda di temperatura, indi ripristinare il livello anche con acqua.

- 1 - Leva frizione
- 2 - Vite di registro cavo della frizione
- 3 - Controdado
- 4 - Vite di registro
- 5 - Controdado

Controllo e regolazione del gioco della frizione

Fig. 10

Alta leva di comando frizione sul manubrio, ci



Fig. 11

- 1 - Vite controllo livello olio
- 2 - Vite scarico olio
- 3 - Viti di fissaggio per la parte posteriore del
2 - coperchio
- 4 - Interruttore stop
- 5 - Molla di contatto

deve sempre essere un gioco di mm. 1 - 2, misurato all'attacco della fune.

questo gioco può essere regolato con la vite di registro, posta sulla leva della frizione del manubrio.

La frizione oltre che sulla leva del manubrio va registrata anche agendo sulla vite posta sul carter motore (10/4).

Questo in particolare per preservare la frizione da un'usura eccessiva dovuta allo slittamento della frizione stessa sotto carico.

A questo proposito, controllare che ci sia un piccolo gioco sulla leva della frizione (10/1). Se questo gioco dovesse sparire durante l'esercizio, effettuare la registrazione agendo nel modo seguente: dopo aver levato le viti di fissaggio 11/3, togliere il coperchio del carter destro. Allentare il controdado 10/5; regolare con un cacciavite la vite di registro, girando a destra se si vuole ottenere meno gioco, a sinistra più gioco. Dopo aver effettuato la correzione stringere nuovamente il controdado 10/5.

Se è stata effettuata una correzione del gioco nel registro posto sul carter frizione, si deve controllare nuovamente il registro della leva del manubrio, eventualmente ripristinare il gioco iniziale.

Controllo livello olio del cambio

Sul lato destro del coperchio carter si trova una vite ad intaglio di color rosso 11/1, svitando la stessa deve fuoriuscire un pò d'olio. Se ciò non avvenisse, immergere olio nel carter attraverso il tappo illustrato in fig. 12.

Fare attenzione che il tappo di immissione dell'olio abbia il foro di sfiato libero. Fig. 12.

Controllo del freno a disco anteriore

Il controllo e la manutenzione del freno a disco sono molto semplici in quanto è sempre possibile un controllo ottico del consumo dei ferodi nonché del livello del liquido per il freno.

Il freno a disco si regola da sé.

La sostituzione dei ferodi dovrebbe avvenire solo in officina.

Se ad un controllo risultasse un calo nel livello del liquido, controllare che non ci siano perdite lungo l'impianto idraulico (tubazioni - raccordi ecc.).

Controllare pure l'usura dei ferodi, eventualmente sostituirli.



Fig. 12

Regolazione e controllo del freno posteriore

Le leve del freno devono avere un piccolo gioco a vuoto che, con l'andar del tempo aumenterà in base all'usura dei ferodi.

Ripristinare il gioco iniziale agendo sulla vite apposita (15/1).

Dopo la regolazione, la ruota deve girare liberamente.



Fig. 13

- 1 - Vite spurgo aria
- 2 - Disco freno
- 3 - Coperchio ispezione pastiglie
- 4 - Raccordo

Controllo del livello del liquido per freni

Il quantitativo di liquido ottimale è indicato dal livello posto in prossimità del bordo superiore del serbatoio.

Attenzione! Il liquido non deve mai scendere al di sotto del livello inferiore.

Se necessario aggiungere liquido **TOTAL HYDRAULIC BRAKE FLUID**.

Con il motociclo in posizione normale, l'asse del serbatoio per il liquido dei freni non deve essere inclinato più di 15° rispetto alla posizione verticale.

Grasso lubrificante per la catena

La catena della ruota posteriore deve essere lubrificata applicando alla stessa un leggero strato di grasso speciale per catene.

Ad intervalli più lunghi, la catena deve essere tolta dal veicolo, pulita e lubrificata.

Olio per leve di comando

Applicare saltuariamente qualche goccia di olio lubrificante per consentire un funzionamento dolce delle leve.

Pulizia e lavaggio

Il motociclo va pulito solamente con acqua e detersivo per auto.

Attenzione! Prima di procedere al lavaggio, coprire il carburatore, il terminale del tubo di scarico ed il filtro dell'aria.

IMPORTANTE! Non usare mai benzina o solventi, in special modo sulla plancia strumenti e sulla griglia copri radiatore.

Al termine del lavaggio asciugare il motociclo con aria compressa.

Smontaggio e rimontaggio ruota anteriore fig. 14

Togliere sul lato destro la vite zigrinata della trasmissione contachilometri (14/4), avvitare il dado del perno ruota, allentare le viti di fermo (14/2), sfilare il perno e togliere la ruota.

Durante il montaggio (operazione in senso contrario), bisogna fare attenzione che il disco frenante venga inserito in modo giusto nella pinza frenante.



Fig. 14

- 1 - Perno ruota
- 2 - Vite di fermo con dado
- 3 - Vite per rinvio contachilometri
- 4 - Dado zigrinato ferma transm. contachilometri
- 5 - Vite scarico olio forcella



Fig. 15

- 1 - Dado di registrazione
- 2 - Tirante del freno
- 3 - Perno ruota
- 4 - Tendicatena
- 5 - Distanziale
- 6 - Lama ancoraggio freno
- 7 - Dado di fissaggio
- 8 - Vite di registro tendicatena

Smontaggio e rimontaggio ruota posteriore

Per smontare la ruota posteriore, procedere nel modo seguente: togliere completamente la vite di registro del tirante freno (15/1), togliere la vite di fissaggio della lama di ancoraggio (15/7), togliere il dado e sfilare il perno ruota dopo aver tolto la catena dalla corona.

Per il rimontaggio procedere in senso contrario facendo attenzione ad inserire il distanziale (15/5) tra il ceppo freno ed il forcellone.

Registrazione della catena

Per registrare la catena procedere nel modo seguente: caricare la moto fino a che gli assi del pignone catena, perno forcellone e perno ruota, siano sulla stessa linea (tensione massima).

Allentare i dadi del perno ruota ed agire sugli appositi registri (15/8) fino a che il gioco a metà catena risulti di 5 - 10 mm. Accertarsi che la ruota sia allineata. Stringere i dadi del perno ruota.



Fig. 16

1 - Ammortizzatore 2 - Ghiera di regolazione

Fig. 17



Regolazione degli ammortizzatori

Per regolare l'ammortizzatore in base al carico della moto, bisogna ruotare la ghiera che si trova nella parte inferiore della molla (16/2). La posizione indicata in fig. 16 corrisponde al carico minimo.

Ruotandola di uno scatto si ha la posizione intermedia, mentre con il terzo scatto si avrà la posizione di massimo carico.

Oltre al peso sulla moto, può influire sulla scelta del carico da dare all'ammortizzatore anche le condizioni del fondo stradale che si dovrà percorrere.

Dotazione attrezzi

Fig. 17

La dotazione di attrezzi comprende:

- 1 pinza
- 1 chiave candela
- 1 cacciavite
- 1 chiave da 22
- 1 chiave da 10/13
- 1 misurino in plastica da 100 cc.

Per accedere alla dotazione sollevare la sella e prelevarla dall'apposito contenitore posto sotto la carenatura posteriore.



Fig. 18

ISTRUZIONI PER LA MESSA IN SERVIZIO E LA MANUTENZIONE DELLA BATTERIA

- 1 - Svitare i tappi di riempimento (18/1)
- 2 - Riempire gli elementi con acido solforico di peso specifico 1,28 Kg/litro a 20° C.
- 3 - Lasciare la batteria a riposo per un'ora. Iniziare la carica solo a temperatura inferiore a 40° C. Aggiungere altro acido fino al livello indicato.
- 4 - La carica può essere fatta solo a corrente continua e con i tappi svitati. L'intensità della

corrente di carica deve essere pari a 1/10 della capacità della batteria e per una durata di 15 ore.

La temperatura negli elementi durante la carica non deve superare 45° C. In caso contrario interrompere la carica o ridurre la corrente.

In ogni caso la carica iniziale è completa quando la tensione è superiore a 2,6 Volts per ogni elemento. La densità dell'acido ha raggiunto il valore di 1,28 Kg/litro a 20° C. di temperatura e i valori della tensione e della densità sono rimasti costanti per almeno tre ore di carica.

Il peso specifico dell'acido cambia di 0,01 Kg/litro per ogni 14° C di differenza di temperatura; cioè se la temperatura dell'elettrolito è di 34° C si deve aumentare di 0,01 Kg/litro per ottenere il peso specifico a 20° C.

Livellare l'elettrolito due ore dopo aver terminata la carica.

Manutenzione della batteria in servizio

- 1 - Il livello dell'elettrolito deve sempre coprire le piastre, (2 - 3 mm) a tale scopo è necessario effettuare periodicamente delle aggiunte di acqua distillata. **Non aggiungere mai acido solforico.**



Fig. 19

- 1 - Tappo riempimento olio
- 2 - Serbatoio olio
- 3 - Rubinetto olio
- 4 - Tubo di gomma
- 5 - Supporto per il tubo
- 6 - Tappo riempimento liquido radiatore

2 - Qualora si rendessero necessarie troppe frequenti aggiunte di acqua, controllare l'impianto elettrico del veicolo: la batteria lavora in sovraccarica e si rovina rapidamente.

Serbatoio - riserva per l'olio della miscela

Allo scopo di agevolare l'utente, sulla motocicletta è predisposto un serbatoio per l'olio della miscela, esso è ricavato nella parte centrale del trave superiore del telaio (19/2). Il tappo di riempimento è posto in prossimità del canotto di sterzo (19/1).

Il rubinetto per il prelievo dell'olio è posto nella parte inferiore del serbatoio (19/3).

Per preparare la miscela procedere nel modo seguente:

- Chiudere il rubinetto della miscela
- Staccare il tubo di gomma collegato al rubinetto dell'olio dall'apposito supporto
- Riempire il misurino di plastica consegnato assieme alla dotazione degli attrezzi, (un misurino corrisponde a 100 cc. sufficienti per preparare 5 litri di miscela al 2%)
- Versare l'olio nel serbatoio del carburante
- Versare la benzina super nel serbatoio
- Agitare bene
- Riagganciare il tubo di gomma sul supporto
- Riaprire il rubinetto della miscela

CONTROLLI DA EFFETTUARE QUANDO.....

...non si avvia il motore

- 1 - Il serbatoio della benzina può essere vuoto
- 2 - Non è stata messa la riserva o il rubinetto della benzina è chiuso
- 3 - Il filtro del rubinetto della benzina (nel serbatoio) può essere sporco
- 4 - L'ago del galleggiante nel carburatore può essere bloccato.
- 5 - Il getto del massimo nel carburatore può essere sporco
- 6 - La candela di accensione può essere fuliginosa, la distanza degli elettrodi può essere troppo grande, la candela di accensione può essere del tutto inutilizzabile perchè troppo vecchia
- 7 - Il cavo di accensione può essere difettoso o essersi staccato dalle connessioni

...il motore si avvia, ma si spegne subito dopo

- 1 - Il motore può essere ancora troppo freddo, la manopola del gas può essere stata aperta troppo in fretta e la leva comando starter non è stata azionata per abbastanza tempo

- 2 - Può esserci poca benzina nel serbatoio, il rubinetto della miscela non è ancora stato girato sulla riserva

- 3 - Lo sfilo del tappo serbatoio può essere chiuso

- 4 - La candela di accensione può essere imbrattata

...il motore non tiene il minimo

- 1 - La regolazione del minimo del carburatore può essere sbagliata
- 2 - La candela di accensione può non essere più idonea (eventualmente può essere troppo grande la distanza tra i due elettrodi)
- 3 - Il motore può aspirare aria da una posizione supplementare
- 4 - Il getto del minimo può essere chiuso

...il motore rifiuta attraverso il carburatore..

- 1 - Il motore può essere troppo freddo
- 2 - L'alimentazione della benzina può essere impedita in qualche parte
- 3 - Il condensatore o la centralina di accensione possono essere difettosi

- 4 - La candela di accensione può essere sporca
- 5 - Il motore può aspirare aria da una posizione supplementare

...il motore «fa quattro tempi» (allora non gira nel cono dei due tempi bensì viene interrotto regolarmente in ogni seconda accensione)

- 1 - Il filtro dell'aria può essere sporco
- 2 - La valvola a galleggiante può essersi bloccata
- 3 - Nel sistema di scarico possono essersi formati troppi residui
- 4 - Il carburatore può essersi allentato

...il motore batte in testa

- 1 - La benzina messa nel serbatoio può essere di qualità scadente
- 2 - Possono essersi formati troppi residui nel cilindro (testa cilindro, sede della fascia elastica)
- 3 - L'alimentazione della benzina può essere impedita da qualche parte

...il motore scalda troppo

- 1 - Per la miscela può essere stato adoperato poco olio oppure olio inadatto
- 2 - La formazione di residui carboniosi nel cilindro e nell'impianto di scarico può essere troppo grande
- 3 - Il motore può aspirare aria da una posizione supplementare
- 4 - L'alimentazione della miscela può essere impedita, il getto del massimo può essere sporco

...il motore si arresta improvvisamente

- 1 - Il serbatoio della benzina può essere vuoto
- 2 - Lo sfiato nel tappo del serbatoio può essere otturato
- 3 - Nell'impianto di accensione può esserci un corto circuito o un'interruzione
- 4 - La centralina di accensione può essere difettosa
La centralina di accensione può essere difettosa

...diminuisce la potenza del motore

- 1 - Può esserci usura nei cilindri, nelle fasce elastiche, nei cuscinetti o nelle guarnizioni

2 - Il filtro dell'aria e l'impianto di scarico possono essere intasati

3 - La frizione può slittare

...**slitta la frizione**

1 - Il gioco della leva della frizione o della leva di comando sul carter motore può essere troppo ridotto

2 - I dischi della frizione possono essere troppo usati

3 - Può essere stato aggiunto troppo olio sul cambio che riduce l'attrito tra i dischi

4 - I dischi della frizione possono essere troppo consumati

Qualora gli ulteriori sviluppi tecnici lo richiedano ci si riserva il diritto di apportare le dovute modifiche di costruzione e di esecuzione.



TOTAL BOL D'OR

L'AMERDA preferisce **TOTAL**



MOTO LAVERDA S.p.A. - 36042 BREGANZE (VI) ITALIA - Tel. (0445) 873400 - Telex 400402 MOTOLAV

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO-ELECTRICAL DIAGRAM T25-175 L2

THE 2007 CONGRESS IS A CHALLENGE

