

# Manuale Mosquito 38 A

## Indice generale degli argomenti presenti all'interno del documento.

---

Dati Caratteristici

Tipi di candela

Introduzione

Montaggio Motore

Montaggio Serbatoio

Istruzioni Funzionamento

Preliminari Partenza

Avviamento Motore

Fermata Motore

Carburatore

Pompetta d'Avviamento

Carburazione

**Manutenzione**

- Frequentemente
- Ogni 200-300 Km
- Ogni 1000 Km circa
- Ogni 3000 Km
- Ogni 6000 Km

Lana di Vetro (ricambi)

**Inconvenienti di Funzionamento**

- Il motore non si avvia o si ferma
- Il motore non tira
- Il rullo slitta, il motore gira a vuoto

Dotazione Normale

---

## DATI CARATTERISTICI

Motore ..... a 2 tempi, tipo 307

Alesaggio .....mm 35

Corsa .....mm 40

Cilindrata Totale..... cmc. 38,5

Regime massimo sotto carico ..... giri\min 4200

Velocità corrispondente .....Km ora 32

Trasmissione a rullo demoltiplicato.....rapporto 1:2

Accensione .....a magnete

Anticipo dell'accensione.....25°

Idem, misurato sulla periferia del volano.....mm. 30

Apertura fra le punte del ruttore..... mm. 0,35 - 0,45

Apertra fra le punte della candela..... mm. 0,5

Lubrificazione ..... a miscela

Capacità serbatoio..... l. 2,5 circa

Diffusore del carburatore..... Ø mm. 9

Getto del carburatore..... Ø mm. 9

---

### *Tipi di candela adatti:*

« MARELLI » C W 175 A

« BB » QL 714

« Maserati » 14 DM

*Od equivalenti per grado termico e per forma di elettrodi.  
(Elettrodo di massa unico, sovrapposto).*

---

Il motorino ausiliario MOSQUITO è stato studiato e costruito per motorizzare la bicicletta in maniera semplice, economica, elegante e soprattutto pratica, alla portata di tutti i ciclisti.

Il motorino non causa al ciclista alcun fastidio, non è ingombrante, non altera minimamente la bicicletta.

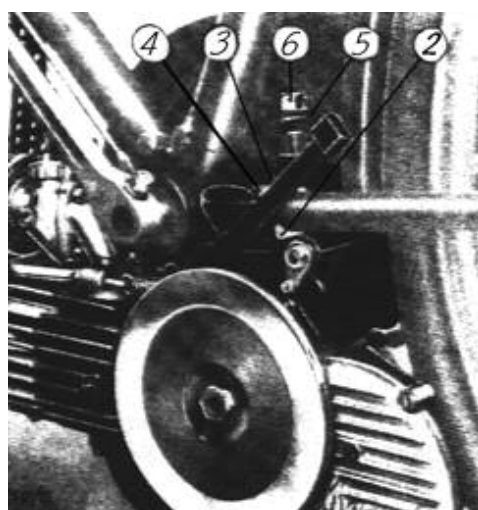
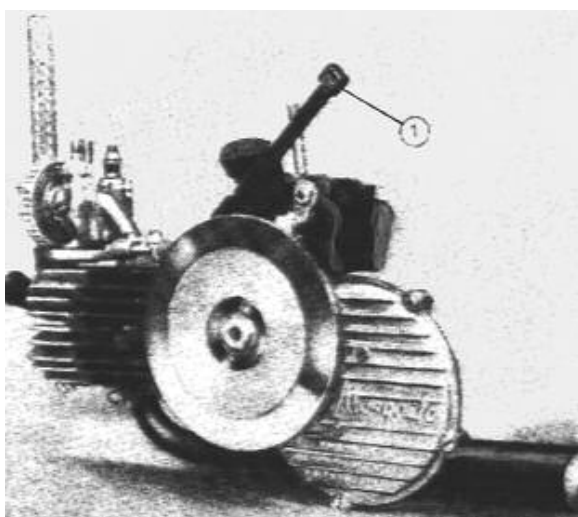
Può rendere un servizio veramente prezioso, tanto più prezioso quanto più il ciclista si renderà conto che il suo veicolo rimarrà sempre una bicicletta.

Per il montaggio, l'esercizio e la manutenzione è sufficiente l'osservanza delle poche norme che seguono. Il ciclista ricordi infine che il motore - in caso di arresto, che il più delle volte si verifica per cause banali (*ad esempio esaurimento del carburante*) - può essere disinnestato con la massima facilità, lasciando la bicicletta assolutamente libera e sciolta, senza il minimo attrito supplementare.

---

## MONTAGGIO DEL MOTORE

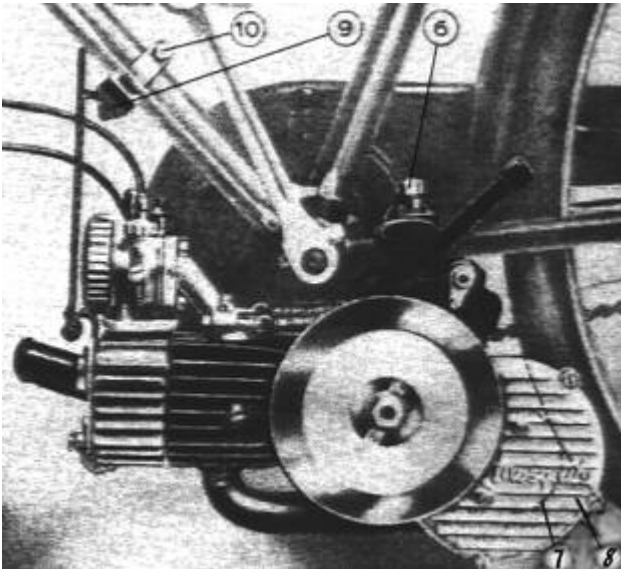
---



Portare le leva 1 in **POSIZIONE DI DISINNESTO** (fig. 1). Applicare il motore al telaio (fig. 2) facendo attenzione che i **blocchetti 2** aderiscano bene ai tubi del forcellino e montare la **contropiastra 3** coi relativi **blocchetti 4** pure bene aderenti ai tubi.

Questi blocchetti, che sono asimmetrici, smontando previamente la vite di ritegno possono essere ruotati a seconda dei casi per meglio adattare la loro posizione alla larghezza del forcellino della bicicletta.

Infilare la rondella 5 e avvitare il dado 6 senza però stringerlo completamente.

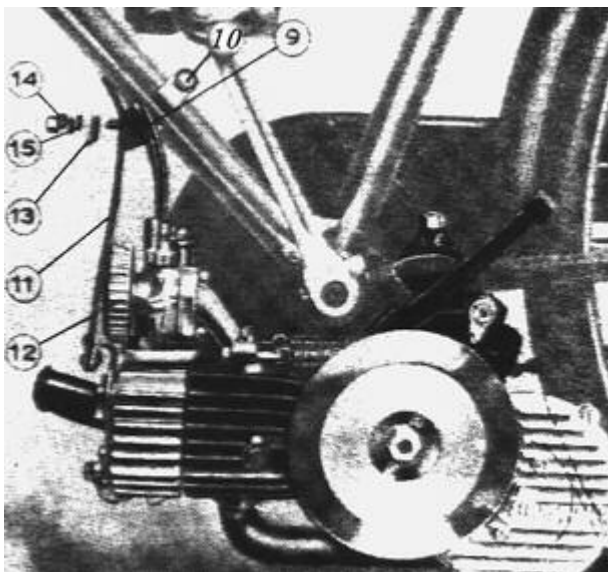


Far scorrere il motore sui tubi del forcellino (fig. 3) fin tanto che il rullo di trasmissione 7 appoggi appena contro la gomma posteriore e l'asse del cilindro motore risulti approssimativamente orizzontale.

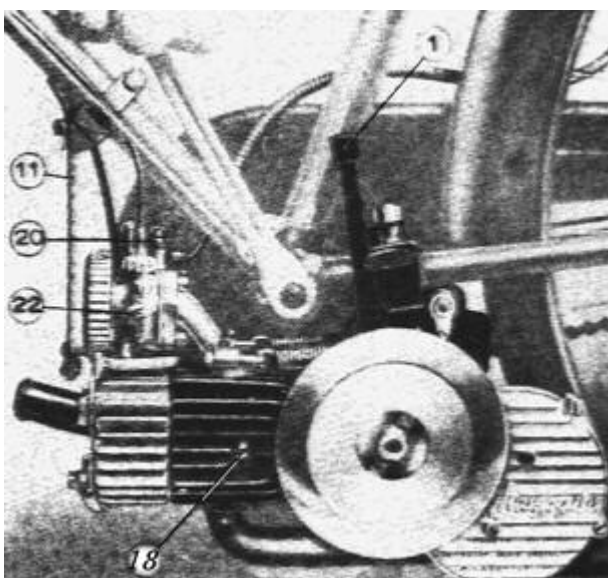
Dopo aver controllato che le pedivelle girino liberamente senza urtare nel motore e che la ruota posteriore risulti centrata sul rullo (*Il fianco del pneumatico deve distare circa  $6 \div 7$  mm. dal fianco del carter 8*), si può stringere a fondo il dado 6.

Montare il blocchetto 9 sul tubo inclinato anteriore del telaio e avvitare la vite 10 senza però stringerla del tutto, in modo che il blocchetto possa ancora scorrere lungo il tubo.

Infilare la stecca forata 11 (fig. 4) nelle due viti prigioniere del blocchetto impegnando quella coppia di fori tale che **IL RULLO RISULTI STACCATO NON PIU' DI  $3 \div 4$  mm. DAL PNEUMATICO**, e che nello stesso tempo la stecca forata sfiori



il filtro 12 del carburatore, facendo all'uopo scorrere opportunamente il blocchetto lungo il tubo. Quindi montare la piastrina 13 e stringere i dadi 14, ricordandosi di mettere sotto agli stessi le rondelle di sicurezza 15. La parte superiore della stecca 11, sporgente oltre il blocchetto 9, va curvata in avanti ed eventualmente tagliata. Stringere la vite 10.



Controllare che la ruota giri liberamente senza toccare in alcun punto il rullo e che con la leva 1 in posizione di INNESTO (fig. 5) col pneumatico gonfiato normalmente, il cilindro motore risulti lievemente inclinato verso l'alto e **LA STECCA FORATA 11 RISULTI IN SQUADRA COL CILINDRO.**

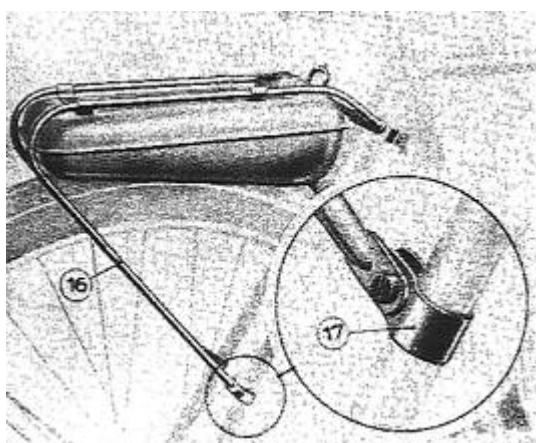
***Si richiama l'attenzione sui due importanti punti già menzionati:***

1. A MOTORE DISINNESTAIO IL RULLO DEVE RISULTARE VICINISSIMO ALLA GOMMA (***BEN GONFIATA***).
2. A MOTORE INNESTATO IL CILINDRO DEVE TROVARSI ORIZZONTALE O LIEVEMENTE INCLINATO VERSO L'ALTO E LA **STECCA FORATA 11** DEVE ESSERE DIRITTA E IN SQUADRA COL CILINDRO (**vedi fig 5**).

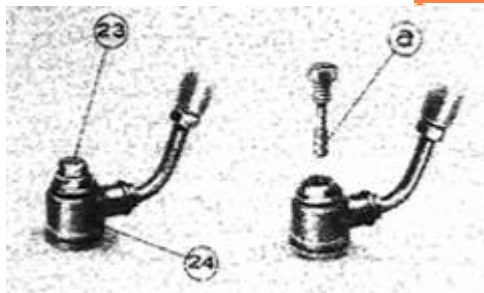
---

## MONTAGGIO DEL SERBATOIO E DEI COMANDI

---



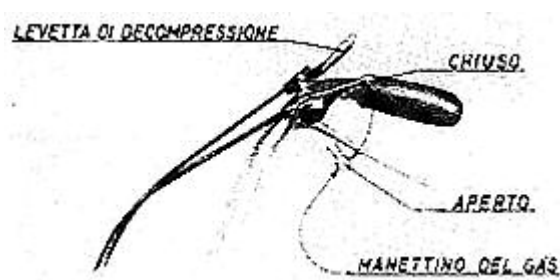
**La figura 6** Illustra come deve essere montato il serbatoio. In particolare fare attenzione che il tubo del **telaio 16** venga fissato a fianco della **piastrina 17** anzichè in mezzo.



Montata la tubazione del carburante e previa immissione della miscela nel serbatoio occorre espellere l'aria dalla **pipetta 24** (**fig**



11) nel modo indicato a pag. 21-22 - punto 4).  
Il montaggio dei comandi è illustrato dalla figura 7.



---

**E' necessario montare sul parafango anteriore un efficace paraspruzzi, vicino a terra il più possibile, In modo che, viaggiando su strade bagnate, il motore sia protetto dalle proiezioni della ruota anteriore.**

---

## **ISTRUZIONI PER IL FUNZIONAMENTO**

---

E' necessario che l'utente tenga sempre presente che il montaggio del motore non trasforma la bicicletta in motocicletta e pertanto non la mette in condizioni di sopportare sforzi anormali.  
Su strade cattive o accidentate dovrà opportunamente moderare la velocità e tendere ad appoggiarsi sui pedali, molleggiando un po' sulle gambe.

**Il motore viene consegnato già provato al banco, però non completamente rodato; pertanto per i primi 500-800 Km. non aprire completamente il manettino del gas, in modo che la velocità non superi i 20-22 Km/ora.**

---

## **OPERAZIONI PRELIMINARI PER LA PARTENZA**

---

A) Riempire il serbatoio con benzina miscelata con olio lubrificante da automobile di ottima qualità, nelle seguenti proporzioni:

- - In estate: N. 5 misurini (*ca. 75 grammi*) di olio semidenso per ogni litro di benzina.
- - In inverno: N. 4 misurini (*ca. 60 grammi*) di olio liquido per ogni litro di benzina.

La miscela deve essere accuratamente filtrata con un panno pulito, o meglio con pelle di daino, prima di essere versata nel serbatoio. Quale olio lubrificante da miscelare con la benzina raccomandiamo usare

***MOBILOIL « A » della SOCONY-VACUUM ITALIANA***  
impiegabile indifferentemente in estate ed in inverno.

Poichè la parola « *miscela* » vale tanto per indicare la mescolanza di benzina e lubrificante quanto quella di combustibile ed aria che si forma nel carburatore, si equivoca facilmente sul significato della frase « *miscela grassa (o magra)* » quando viene usata, con scarsa chiarezza, per indicare la « *carburazione ricca (o povera)* ». Conseguenza di questo equivoco è che taluno - *con grave errore* - provvede talvolta a preparare la miscela combustibile con dose d'olio più scarna.

B) Avvicinare il motore alla ruota portando in avanti la leva di innesto 1 (fig. 5).

---

## AVVIAMENTO DEL MOTORE

---

A) Aprire il rubinetto della benzina.



B) Ruotare completamente in basso il correttore d'aria 12 del carburatore (*posizione di AVVIAMENTO*) ed aprire notevolmente il manettino del gas (*la posizione migliore sarà indicata dall'esperienza*).

C) Se il motore è freddo premere a fondo tre o quattro volte la pompetta 20 (fig. 5).

Si può omettere questa operazione se il motore è caldo.

Montare in sella e tirare a fondo la levetta di decompressione.

Dopo qualche deciso giro di pedali abbandonarla.

Allorchè il motore darà i primi scoppi, aiutarlo - *occorrendo* - ancora con qualche pedelata, quindi regolare la velocità manovrando il manettino del gas.

Quando il motore, dopo qualche centinaio di metri, si è riscaldato e si avverte che il rumore allo scarico diviene pulsante e meno uniforme, (*cosiddetto «funzionamento a 4 tempi»*), ruotare

nuovamente verso l'alto il correttore 12 (*posizione di MARCIA*).

Questa manovra, con un po' di pratica, si esegue agevolmente col piede senza bisogno di fermarsi e scendere dalla bicicletta.

**Non usare** il decompressore per regolare la velocità, in luogo della manetta del gas.

D) In inverno, a motore completamente freddo, è normale che il motore, dopo i primi scoppi, tenda ad arrestarsi.

In questo caso dare ancora qualche colpo di pompetta fino a che il motore sia regolarmente in moto.

---

## FERMATA DEL MOTORE

---

Chiudere il manettino del gas e pochi metri prima di fermarsi tirare la levetta di decompressione fino all'arresto della bicicletta.

**Se il motore deve restare fermo per più minuti è consigliabile chiudere il rubinetto del serbatoio, e allontanare il rullo dal pneumatico azionando la leva di disinnesto.**

**Evitare assolutamente** di rallentare l'andatura al « *passo d'uomo* » (o *fermarsi*) agendo solo coi freni della bicicletta senza ridurre (o *chiudere*) il gas.

## **CARBURATORE.**

**Particolarità di cui è utile la conoscenza.**

---

La vite 23 (fig. 11) di *riduzione afflusso carburante* ha la funzione di evitare l'ingolfamento della vaschetta a livello costante del carburatore, che potrebbe avvenire quando si marcia su strade cattive.

La benzina per arrivare al carburatore, deve scorrere lungo l'estremità a) della vite e l'afflusso ne resta quindi frenato.

---

## **POMPETTA 20 (fig. 5) PER L'AVVIAMENTO.**

---

La pompetta del carburatore non va confusa con gli usuali dispositivi che servono per innalzare temporaneamente il livello del liquido nella vaschetta.

Essa è più efficace e non produce traboccamenti.

Ad ogni colpo di pompetta una piccola dose di carburante viene iniettata nella cameretta del getto sotto la vite di chiusura 22 . (fig 5).

Con la pompetta inoltre si possono avere due indicazioni di irregolarità:

- Se nel premerla presenta una resistenza minore del consueto ciò significa che nella vaschetta non vi è carburante.  
(Non vi è più miscela nel serbatoio, o il rubinetto è chiuso, o i filtri o il tubo sono otturati o la vite 23 (fig. 11) è sporca).
- Se presenta una resistenza maggiore del normale ciò significa che il getto è occluso.  
Talvolta anzi è sufficiente un colpo di pompetta per liberare il foro calibrato del getto senza bisogno di smontaggio.

Quando si apre la vaschetta del carburatore per procedere alla pulizia periodica (vedi « Manutenzione ») o per altre cause occasionali (es : carburatore che s'ingolfi - inconvenienti di funzionamento, punto 2) fare attenzione nel manipolare il galleggiante, che è - *ovviamente* - molto leggero e delicato.

Prima di rimetterlo a posto, versare un pò di benzina nella vaschetta affinché il galleggiante sia sostenuto e la sua punta conica (*Che deve essere rivolta verso l'alto*) imbocchi facilmente la sede di tenuta nel coperchio vaschetta.

---

## CARBURAZIONE

---

Allo scopo di assicurare un buon rodaggio durante il primo periodo di funzionamento del motore, esso viene consegnato regolato con una carburazione piuttosto ricca cosicchè dopo percorse le prime centinaia di km, può rendersi necessario registrare la carburazione cambiando il getto.

La registrazione deve essere fatta a motore caldo, cioè dopo percorsi almeno **2 o 3 km** e col filtro correttore ruotato verso l'alto (*posizione Marcia*).

Se la carburazione è a posto, lo scarico del motore si deve

arrotondare in un ronzio uniforme nei limiti di velocità dai **15 ai 30 km./ora**.

Al di sotto dei **15 km./ora**, su strada piana e senza vento, è ammissibile che lo scarico del motore non sia più regolare, ovvero che il motore funzioni « *a 4 tempi* » (*colpi allo scarico più forti e ritmicamente alternati*).

Se invece il funzionamento cosiddetto a 4 tempi persiste anche oltre i 15 km ora e lo scarico del motore si arrotonda solamente quando si marcia in salita, oppure con la bicicletta leggermente frenata, ciò significa che si deve sostituire il getto del carburatore con un altro di numero via via inferiore fino a raggiungere lo scopo. Salvo, naturalmente, il caso di fortuita avaria (*foratura*) del galleggiante o di difettosa tenuta del livello costante (*vedi inconvenienti di funzionamento, punto 2*).

Se il getto montato è troppo piccolo avviene che anche a motore caldo si ha una partenza difficile e una tendenza del motore a fermarsi e a mancare di colpi quando si vuol accelerare aprendo il manettino del gas.

**Il correttore 12** di cui il carburatore è dotato ha la funzione di variare la proporzione aria-carburante.

Col correttore ruotato completamente in basso si ha il massimo arricchimento (*condizione favorevole all' avviamento*).

Completamente in alto si ha il massimo impoverimento della carburazione (*condizione normale di marcia*).

In posizioni intermedie si ottengono condizioni di carburazione pure intermedie proporzionalmente.

**Pertanto, all'occorrenza, in caso di temperature basse o per superare forti salite, il correttore può essere usato per avere la carburazione più favorevole abbassandolo parzialmente o totalmente.**

Il carburatore è provvisto di un **filtro d'aria** costituito di paglietta metallica per impedire alla polvere di venire aspirata con l'aria all'interno del motore.

Tale filtro deve essere periodicamente pulito (*vedi «  
Manutenzione »* ). Ciò si fa togliendo dalla sua sede la paglietta metallica e sciacquandola con benzina.

Prima di rimontarla immergerla in olio lubrificante lasciandola poi sgocciolare qualche minuto.

---

## MANUTENZIONE

---

A) Osservare **frequentemente** che le scanalature del rullo di trasmissione siano pulite.

---

B) **Ogni 200 o 300 Km** - Smontare e pulire la candela (*vedi inconvenienti di funzionamento, punto 7*). Controllare che la distanza degli elettrodi sia normale (*5 decimi di mm*). Qualora si ricambi la candela, sono da osservare le prescrizioni. (*Vedi « DATI CARATTERISTICI »*).

---

C) **Ogni 1000 Km. circa** - Togliere la marmitta di scarico, smontare la testa del cilindro e scrostare accuratamente l'interno di questa e la testa del pistone specialmente sui bordi in corrispondenza delle due luci di travaso del gas esistenti sulle pareti del cilindro. Così pure la feritoia di quest'ultimo che dà nella marmitta.

Tale feritoia si scopre facendo girare il volano finchè il pistone giunge nel punto più arretrato della sua corsa (*punto morto inferiore*).

Aver cura di soffiare via dalla canna e pulire accuratamente la

polvere e i detriti carboniosi risultanti dalla raschiatura, acciocchè non si insinuino tra pistone e cilindro.

Nel rimontare la testa i dadi vanno stretti gradualmente e passando dall'uno all'altro diametralmente opposto (*vale a dire « **in croce** » e non in ordine rotatorio*). Esitare altresì di serrare troppo fortemente i dadi perchè a motore caldo la tensione dei prigionieri aumenta.

Una volta sì e una nò (*cioè ogni **2000 Km.***) smontare il coperchietto d'alluminio del silenziatore della marmitta; estrarre il sostegno della massa silenziatrice senza rimuovere la medesima (*a meno che non si presenti molto bruciata e oleata, nel qual caso si può sostituire \*\**) e pulirne dalle incrostazioni carboniose l'estremità anteriore, in particolare i 4 fori esistenti sul diaframma.

Maneggiare il meno possibile la lana di vetro (*massa silenziatrice*) per non danneggiarla e per evitare il fastidioso prurito all'epidermide che può essere provocato dal suo contatto. Prima di rimontare il silenziatore, ispezionare e ripulire da eventuali altre incrostazioni il tubo del corpo marmitta.

---

**D) Ogni 3000 Km.ca.** - Smontare la testa, la marmitta e il cilindro e pulire il tutto dalle incrostazioni carboniose.

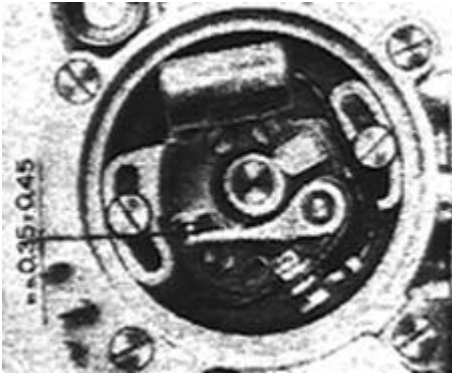
Si smontino pure le fascie elastiche dal pistone (*tenendole ordinate onde riapplicarle nella rispettiva precedente posizione*) e si rimuovano i depositi carboniosi sulla parte interna di esse e nelle loro sedi sul pistone.

I tappi 18 (fig. 5), sono montati a pressione ed orientati in modo determinato.

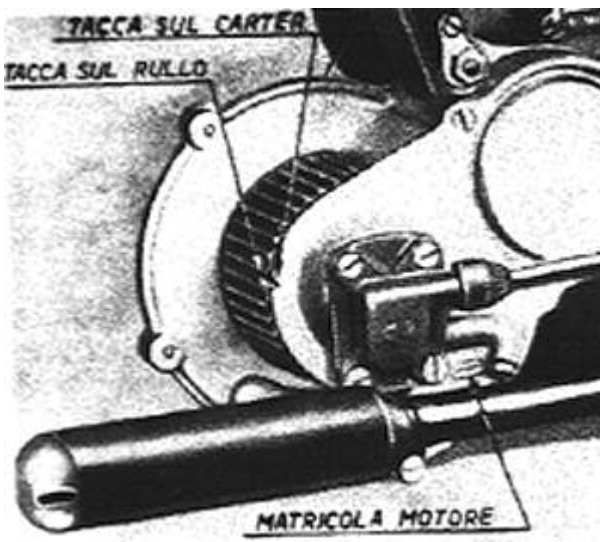
Non si devono **mai rimuovere**, o girare col presunto scopo di avvitarli a fondo.



Smontare e pulire la vaschetta e il filtro d'aria del carburatore.  
Controllare, pulire e registrare le puntine del ruttore, togliendo il coperchietto situato dalla parte opposta al volano.  
(L'apertura delle puntine (fig. 9) deve essere di **4 decimi di mm** ).



**E) Ogni 6000 Km.ca.** - Smontare il volano per verifica.  
Riscontrando internamente - *al tatto* - sabbiosità o sedimenti nel grasso, smontare anche il coperchio ingranaggi e pulire il tutto dal grasso vecchio **riapplicandone pochissimo** (*non più di 15 grammi*) **soltanto sulle dentature.**



Nel rimontare il volano fare attenzione alla fasatura.  
Per la messa in fase bisogna far girare il rullo **in modo che la tacca sul vano denti corrisponda alla tacca sul carter**, (lato presa di corrente, fig. 10) , o sia leggermente più bassa di

quest'ultima (*non più di un dente del rullo*), mai più alta, e col rullo in questa posizione **montare il volano in modo che la freccia incisa alla sua periferia coincida con quella incisa sul coperchio alettato** *(fig 5)*.

In questa stessa posizione le puntine del ruttore devono cominciare ad aprirsi.

Col motore tolto da ciclo, smontare i perni della sospensione (*almeno quello inferiore*), pulire e rimontare rinnovando il grasso nel recesso tra le due bussoline di bronzo. I dadi dei perni vanno ben stretti prima di assicurarli con i loro arresti.

**A prescindere dalla percorrenza, questa operazione deve essere fatta quando si riscontri che il movimento oscillante della sospensione non è ben libero.**

---

**Le operazioni di cui ai punti *D)* e *E)* devono essere eseguite solamente da persone competenti.**

**L'utente profano è bene si rivolga al concessionario della Casa costruttrice.**

---

*[\*\* Chiedere agli Agenti autorizzati l'apposito ricambio (**numero di ordinaz. : 307-3-266 - Lana di vetro per silenziatore** -).*

*Comunque, le condizioni della massa silenziatrice hanno solamente influenza per l'acustica e non per il motore, in quanto i gas di scarico non l'attraversano.*

*Si consiglia di maneggiare la lana di vetro proteggendo le mani con vecchi guanti di pelle per evitare il disturbo all'epidermide detto nel testo.]*

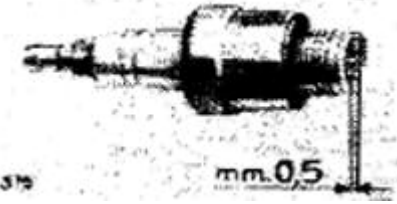
---

## **INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO**

---

## A) Il motore non si avvia o si ferma.

1) E' chiuso il rubinetto della benzina.	Aprirlo.
2) Non c'è benzina nel serbatoio.	Riempire con benzina miscelata con olio nelle proporzioni indicate, avendo cura di filtrarla accuratamente con un panno pulito, o meglio con pelle di daino.
3) Il getto del carburatore è ostruito.	Smontarlo e pulirne attentamente il forellino calibrato all'estremità conica aspirando attraverso di esso e all'occorrenza impiegando solo l'apposito filo metallico fornito col motore. Controllare la pulizia traguardando verso luce. Premere anche <i>(uno o due colpi)</i> la <b>pompette 20</b> prima di rimontare il getto; il carburante, uscendo con forza espellerà eventuali sedimenti ristagnanti.
4) La vite di riduzione afflusso carburante <b>23</b> (fig. 11) è sporca . <i>(Questo inconveniente può verificarsi specialmente nei primi giorni di uso, a causa di minute impurità residue ovvero se il motore è rimasto a lungo inattivo).</i> <b>Oppure vi sono bolle d'aria entro la <b>pipette 24</b>.</b>	Chiudere il rubinetto della benzina, smontare la <b>vite 23</b> e pulirne l'estremità <b>a)</b> ; reintrodurla nella sua sede senza avvitirla. A questo punto aprire il rubinetto del serbatoio, in modo che la miscela sgorgi all'esterno per qualche istante trasportando con sé eventuali impurità o bolle d'aria. Indi chiudere il rubinetto e serrare la vite. Se la miscela, eseguendo la manovra di cui sopra, non sgorga all'esterno, <b>vedere il punto 5)</b> . <i>L'operazione di espurgo delle bolle d'aria dalla pipette va eseguita ogni qual volta il tubo del carburante venga staccato.</i>
5) La tubazione della benzina è otturata, oppure sono sporchi i filtri.	Smontare la <b>pipette 24</b> e pulire il filtro in essa contenuto. Prima di rimontare aprire il rubinetto per controllare se la benzina fluisce dalla tubazione. Se ciò non avviene smontare la tubazione e soffiare. Prima di rimontarla controllare che la benzina esca dal rubinetto aperto. In difetto, si rende necessario smontare il rubinetto per pulirne il relativo filtro che è alloggiato entro al serbatoio.
6) Il motore è ingolfato.	Se il carburatore, a causa di eccessivo uso della pompette o di imperfetta tenuta dell'ago, è invasato e la benzina gocciola all'esterno, è necessario chiudere il rubinetto della benzina, aprire completamente il manettino del gas e pedalare fino a che il motore si mette in moto. Se così facendo non si avviasse ancora, smontare la candela, e, trovandola bagnata, asciugarla e prima di riavvitarla dare alcune pedate per liberare il motore dall'eccesso di benzina penetrata nell'interno.
7) La candela è sporca.	Smontare la candela e pulirne gli elettrodi liberando dalle incrostazioni anche l'isolante dell'elettrodo centrale e la relativa camera circostante. Meglio ancora far pulire la candela mediante sabbiatura presso una stazione di servizio per autoveicoli. Controllare che la distanza delle puntine <b>(figura 8)</b> sia quella prescritta <i>(5 decimi di millimetro)</i> .

	 <p>Eventualmente far passare un pezzetto di tela smeriglio, a grana fine, tra gli elettrodi, in modo da togliere l'ossidazione.</p> <p><b>Nel rimontare la candela bisogna aver cura di imboccarla con la dovuta inclinazione. La candela deve avvitarsi a mano quasi fino in fondo e la chiave deve servire unicamente per bloccarne la guarnizione.</b></p> <p>Per verificare - <i>prima di montarla</i> - se la candela accende bene, collegarla col cavo ed appoggiarla al cilindro, in modo che siano a contatto le parti metalliche, quindi sollevare la ruota posteriore e far girare il motore con un mezzo giro di pedale: <i>la scintilla deve scoccare fra le punte.</i></p> <p>Se la scintilla è interna, la candela non è sufficientemente pulita oppure è difettosa.</p> <p>In questo caso riprovare con una candela nuova o comunque efficiente.</p> <p><b>Se ciò malgrado la scintilla non scocca è opportuno che il profano non tocchi altro e faccia esaminare l'accensione dal nostro concessionario o da un esperto motorista.</b></p>
<p>8) La valvola di decompressione soffia.</p>	<p>Provare a far girare il gambo della valvola per mezzo di una pinza.</p> <p>Se non basta, smontare la testa del cilindro motore e smerigliare la valvola.</p>

## B) Il motore non tira - non raggiunge la velocità consueta.

<p>1) Il motore perde colpi e scoppietta nel carburatore. Aprendo completamente il manettino del gas il motore tende a rallentare.</p>	<p>La carburazione è povera.</p> <p>Ruotare gradatamente il <b>correttore 12</b> verso il basso (<i>V. fig 4</i>)</p> <p>Qualora non bastasse, provare a sostituire il getto del carburatore con altro di numero superiore.</p> <p>Esistono dei trafilaggi d'aria dovuti al fatto che il carburatore o il condotto di aspirazione non sono ben fissati.</p> <p><b>Verificare e stringere i dadi.</b></p>
<p>2) Lo scarico del motore è irregolare.</p> <p>Lo scarico si arrotonda nel caratteristico ronzio uniforme solo oltre i <b>20-25 Km. orari.</b></p>	<p>La carburazione è troppo ricca.</p> <p>Ruotare il correttore del tutto verso l'alto.</p> <p>(<i>Tale è la posizione normale di marcia</i>).</p> <p>Non ottenendo risultato soddisfacente provare a sostituire il getto con altro di numero inferiore.</p> <p>Talvolta questo inconveniente è dovuto al fatto che il carburatore si ingolfi perchè lo spillo del galleggiante non fa tenuta; se ne può aver riprova <b>chiudendo, in marcia, il rubinetto della benzina.</b></p> <p>Nel caso, smontare pulire e verificare il carburatore: la maggior probabilità è che occorra ricambiare il galleggiante ed il coperchio vaschetta per l'usura del rispettivo spillo e sede.</p>

	Oppure il galleggiante è forato. Se l'inconveniente persiste, si ponga attenzione, considerando il chilometraggio percorso, se il motore abbia bisogno della pulitura prevista al capitolo « <b>Manutenzione</b> » punto C).
3) Il rumore dello scarico si è affievolito. Il motore funziona a 4 tempi a qualunque regime.	Eccesso di incrostazioni. Luci di passaggio dei gas, e marmitta semi ostruite. Vedi « <b>Manutenzione</b> » punto C).
4) Mancanza di compressione.	Controllare che la valvola di decompressione non perda (vedi punto 8 paragr. A). Controllare che i dadi della testa siano normalmente serrati. Non ottenendo risultato, smontare il cilindro e controllare che le fascie elastiche siano libere nelle rispettive scanalature. Se queste sono libere allora vuol dire che le stesse sono troppo consumate e bisogna cambiarle. <b>Far verificare il motore dall'officina autorizzata.</b>

### C) Il rullo slitta cioè il motore sale di giri senza far aumentare la velocità della bicicletta.

1) La gomma è poco gonfia.	Pompare la gomma.
2) Le molle di aderenza non sono abbastanza tese oppure una molla è rotta o deformata.	Verificare ed eventualmente far sostituire le molle. Con strade bagnate o fangose tirare i tendimolla completamente.
3) La distanza tra il rullo e la ruota è eccessiva.	Verificare la posizione di montaggio del motore come detto a pag. 7 ÷ 9. Controllare il serraggio del dado 6 (fig 2) .

## DOTAZIONE NORMALE

### Assieme al motore vengono forniti:

- - Una chiave per candela con cacciavite per l'ispezione del getto.
- - Un filo per pulire il getto.