



Vespa

mod. 53

USO E MANUTENZIONE



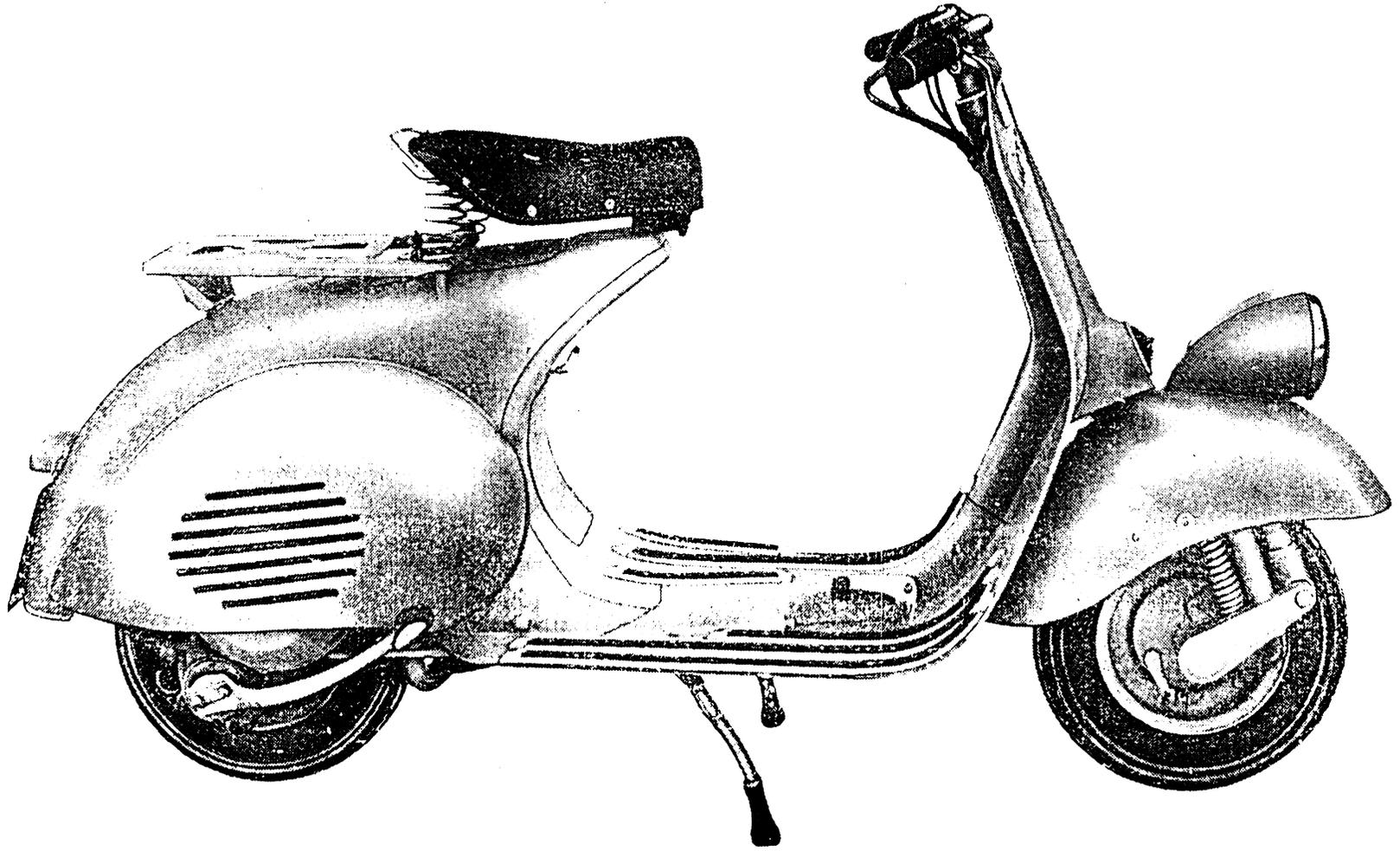


Fig. 1 - Moto VESPA 125 cc.

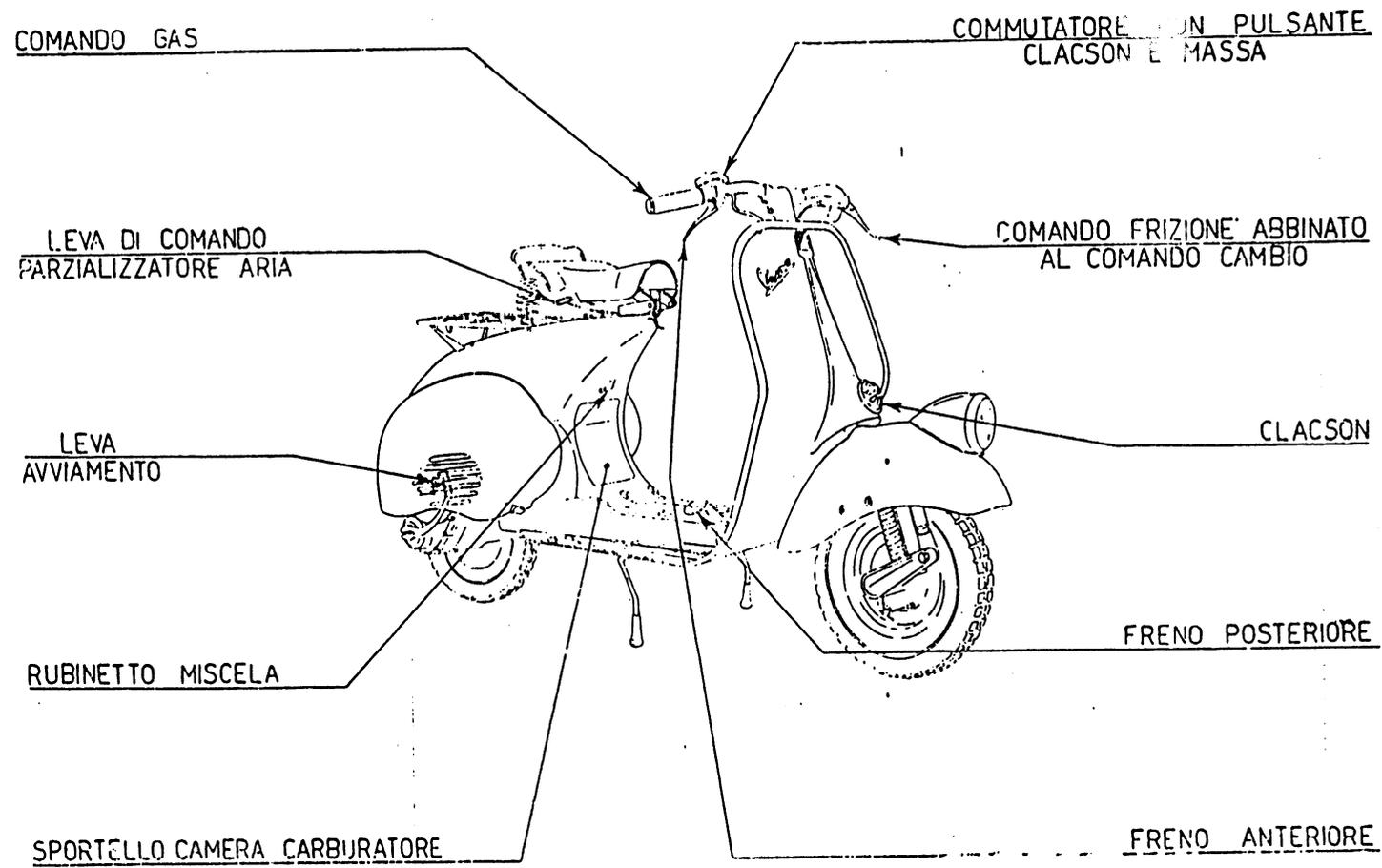


Fig. 2 - Comandi della moto

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Telaio: A guscio in lamiera, a forma aperta e carenata.

Sospensioni ruote: Elastiche con molla elicoidale a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto.

Motore: A due tempi con distribuzione a luci incrociate. Cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera.

Alesaggio	mm.	54
Corsa	mm.	54
Cilindrata	cm. ³	123,67
Potenza effettiva	HP	5
Rapporto di compressione		6,5

Trasmissione: Diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi, e ingranaggi del cambio.

Messa in moto: A pedale, sulla destra della moto.

Cambio di marcia: A tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa. Comando abbinato alla frizione, e disposto sulla manopola sinistra del manubrio.

Frizione: A dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero; comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile.

Accensione: A mezzo volano magnete a 6 poli.

Illuminazione e clacson: A mezzo volano magnete, con corrente alternata che alimenta il faro anteriore (a due luci), il fanalino posteriore ed il segnalatore.

Freni: Ad espansione: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra.

Ruote: In lamiera di acciaio stampata; pneumatici diam. mm. 385 (oppure pollici $3,50 \times 8$). Le ruote sono facilmente smontabili essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli; le due ruote sono fra loro intercambiabili.

Serbatoio miscela: Munito di decantatore e di rubinetto a tre posizioni; «aperto», «chiuso», «riserva»; capacità della riserva litri 0,650. Capacità totale litri 6.25.

Consumo a velocità economica	lt. 2 ogni 100 Km.
Velocità max	70-75 Km/ora
Interasse ruote	1160 mm.
Larghezza max sul manubrio	790 mm.
Lunghezza max della moto	1680 mm.
Altezza max della moto	940 mm.
Altezza sulla sella da terra.	790 mm.
Altezza minima pedana	220 mm.
Raggio di volta ,	1,5 mt.
Peso totale a vuoto	86 Kg. circa.

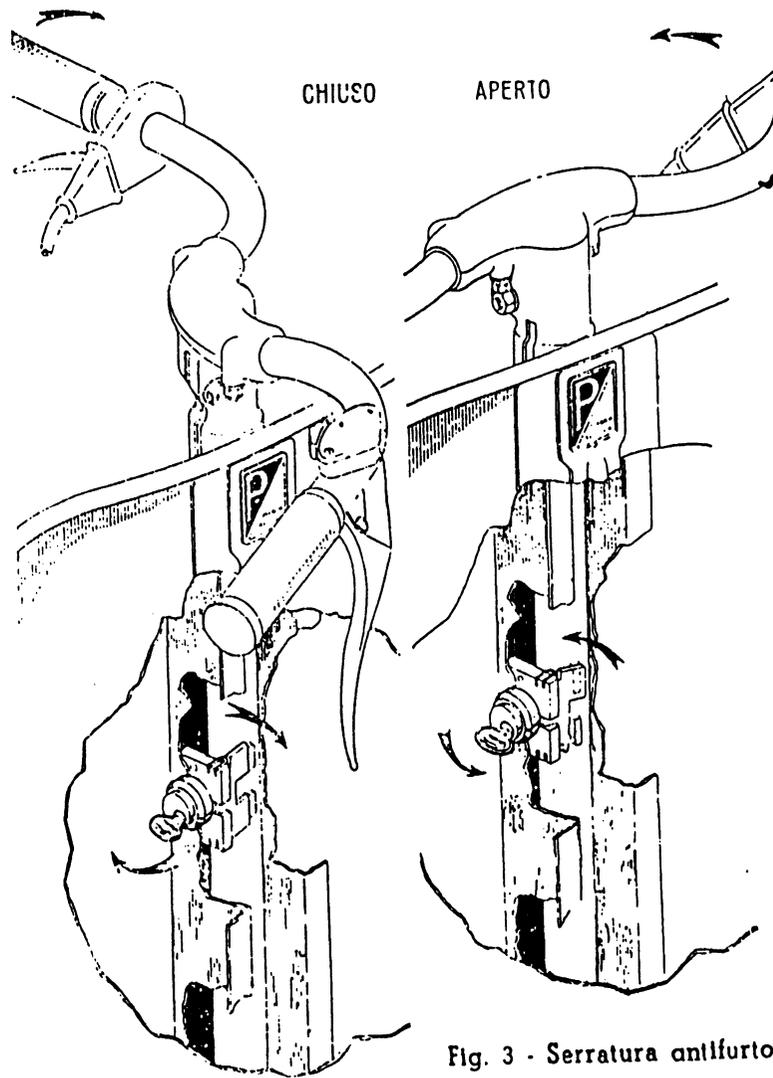


Fig. 3 - Serratura antifurto

Antifurto.

Sul telaio, in prossimità del manubrio, vi è una serratura antifurto; per bloccare la moto occorre dare un giro di chiave e girare il manubrio tutto verso sinistra fino allo scatto, dopo di che la moto non può che girare su se stessa. Per sbloccare, dare un giro di chiave in senso inverso e raddrizzare il manubrio (Vedi fig. 3).

Si raccomanda di non lubrificare la serratura antifurto, neppure in caso di difettoso funzionamento.

Evitare assolutamente di avviare la moto se la chiave non è nella serratura e non vi rimane impegnata.

Cavalletto.
Sotto la pedana è applicato un cavalletto di sostegno, facilmente azionabile, a due zampe. Due robuste molle di richiamo lo tengono, durante la marcia, aderente alla pedana impedendone le vibrazioni.

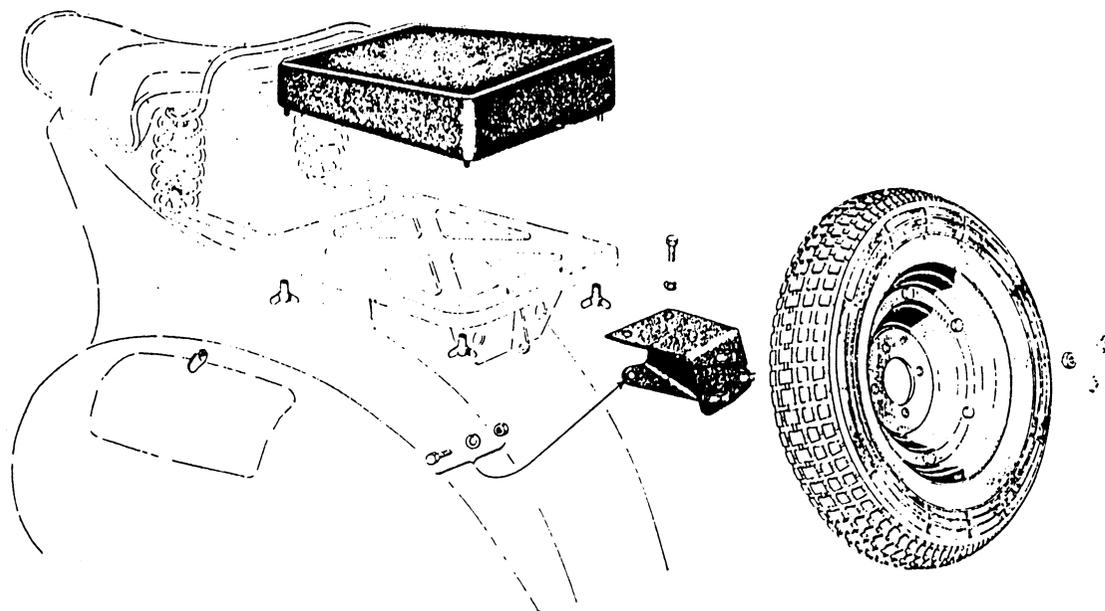


Fig. 4 - Cuscino, ruota di scorta e supporto

Attrezzi di corredo. 1 chiave a tubo quadrupla (11, 14, 21, 22 mm.) - 3 chiavi piane semplici (7, 8, 10 mm.) - 1 chiave piana doppia (11, 14, mm.) - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente al presente libretto, alla busta di collaudo e al libretto dei buoni di assistenza gratuita, nella sacca porta attrezzi, sul lato sinistro della moto.

ACCESSORI

La moto «Vespa» può essere fornita a richiesta di:

Cuscino in gomma piuma. Deve essere fissato al portapacchi posteriore di cui la moto è dotata; elegante e di limitato ingombro integra l'efficacia delle sospensioni, rendendo eccezionalmente confortevole la posizione del passeggero (vedi fig. 4).

Ruota di scorta con supporto. Il supporto della ruota è fissabile a tre fori previsti nella parte posteriore del portapacchi posteriore. Esso è di notevole robustezza e semplicità e mantiene la ruota in posizione tale da rendere comoda la sistemazione dell'eventuale passeggero (vedi fig. 4).

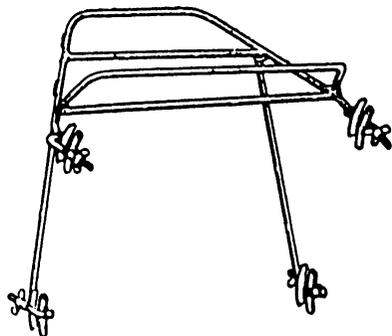


Fig. 5 - Portapacchi anteriore

Portapacchi anteriore. È applicabile sullo scudo e sovrasta il parafrangente. Leggerissimo, razionale e di facile applicazione è straordinariamente utile per trasporto di borse, pacchi, valigette etc. (vedi fig. 5).

Tachimetro contachilometri. Può essere applicato al centro del supporto manubrio e completa la moto avvantaggiandone altresì l'estetica. La presa movimento avviene sull'asse della ruota anteriore essendo la trasmissione completamente interna. L'applicazione del dispositivo comporta la sostituzione del supporto di serie («A» della fig. 6) mediante quello fornito di alloggiamento per contachilometri («B» della fig. 6), ed è necessario che venga effettuata presso una Filiale od una Stazione di Servizio autorizzata, le quali procederanno in conformità delle istruzioni loro comunicate dalla Ditta.

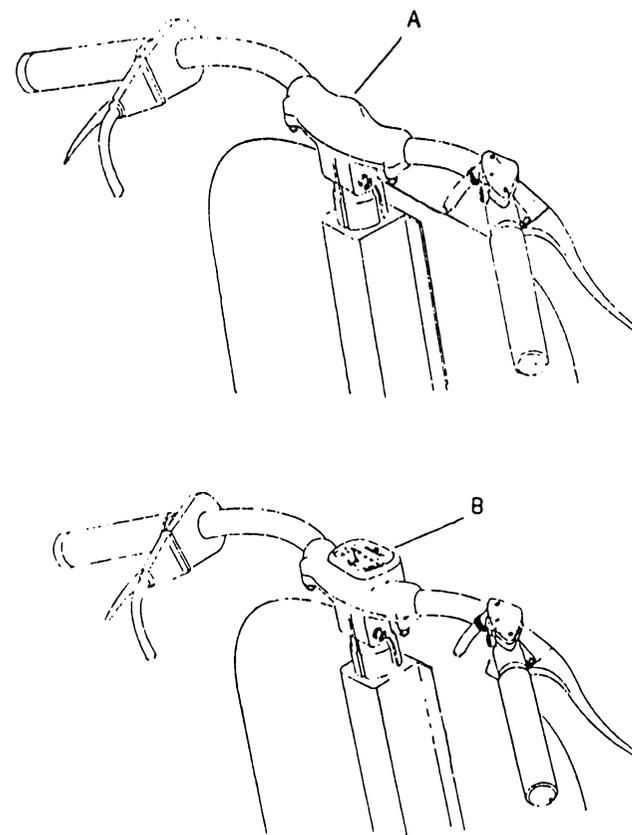


Fig. 6 - Supporti del manubrio e contachilometri

Dalla semplice e razionale concezione della moto «Vespa» ne consegue che non necessitano particolari accorgimenti per l'uso e personale specializzato per la **manutenzione**.

Sono sufficienti le possibilità dell'utente, anche il più profano, uniformate ad alcune norme essenziali da eseguirsi ed attuarsi con cura ed attenzione.

U S O

Rifornimento miscela. La miscela benzina-olio deve essere composta con: 80 cc di olio su un litro di benzina, per i primi 2000 Km. d'impiego: 60 cc di olio per i successivi.

Olio da usarsi: Tipo S.A.E. 30 marca "Essolube,,,

Tenere sempre pulito lo sfiato del tappo serbatoio miscela.

Seguire con particolare attenzione le istruzioni per l'uso della moto durante il periodo di rodaggio, riportate sulla decalcomania attaccata alla faccia posteriore dello scudo della moto.

Avviamento. Per avviare il motore aprire il rubinetto della miscela, (le 3 posizioni: "aperto, chiuso, riserva,, sono indicate fig. 7), porre il cambio in posizione di folle, tenere la manopola di comando gas al minimo ed agire sulla pedivella di avviamento.

In caso di difficoltà assicurarsi che il motore non sia ingolfato, cioè che non

goccioli miscela dal carburatore. Se il motore è ingolfato si può provvedere con l'uno o con l'altro dei metodi qui sotto esposti:

— Tentare la manovra a spinta: ingranare la seconda, agire sulla frizione e spingendo la moto prendere una certa velocità. Dopo di ciò, lasciare di colpo la leva della frizione e riagire su di essa appena che il motore sia avviato.

— Chiudere il rubinetto miscela,

togliere la candela e far compiere al motore alcuni giri azionando la leva di avviamento. Prima di rimontare la candela è bene asciugarla con uno straccio pulito. Riaprire il rubinetto miscela ed agire sulla leva di avviamento. Se, viceversa, il motore non è ingolfato, richiamare miscela al carburatore premendo tre o quattro volte il pulsante situato sul coperchio della vaschetta del carburatore stesso (cicchetto), tirare verso l'alto la leva di comando parzializzatore aria posta sotto la sella e agire nuovamente sul pedale di messa in moto.

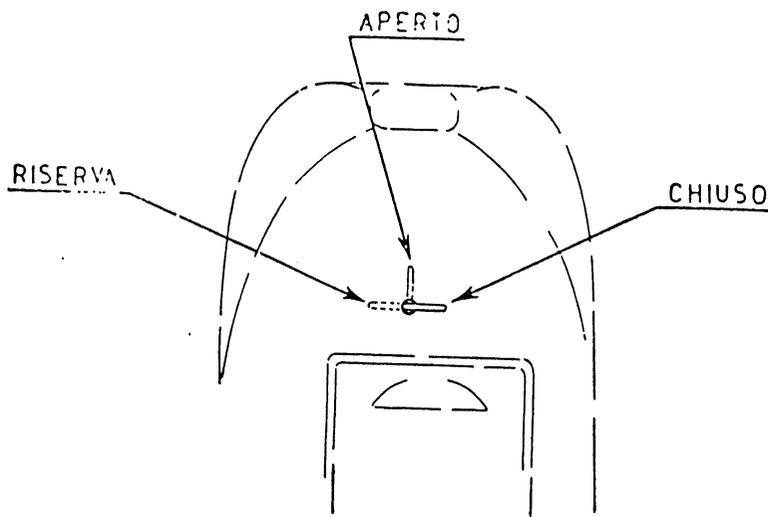


Fig. 7 - Posizioni del rubinetto miscela

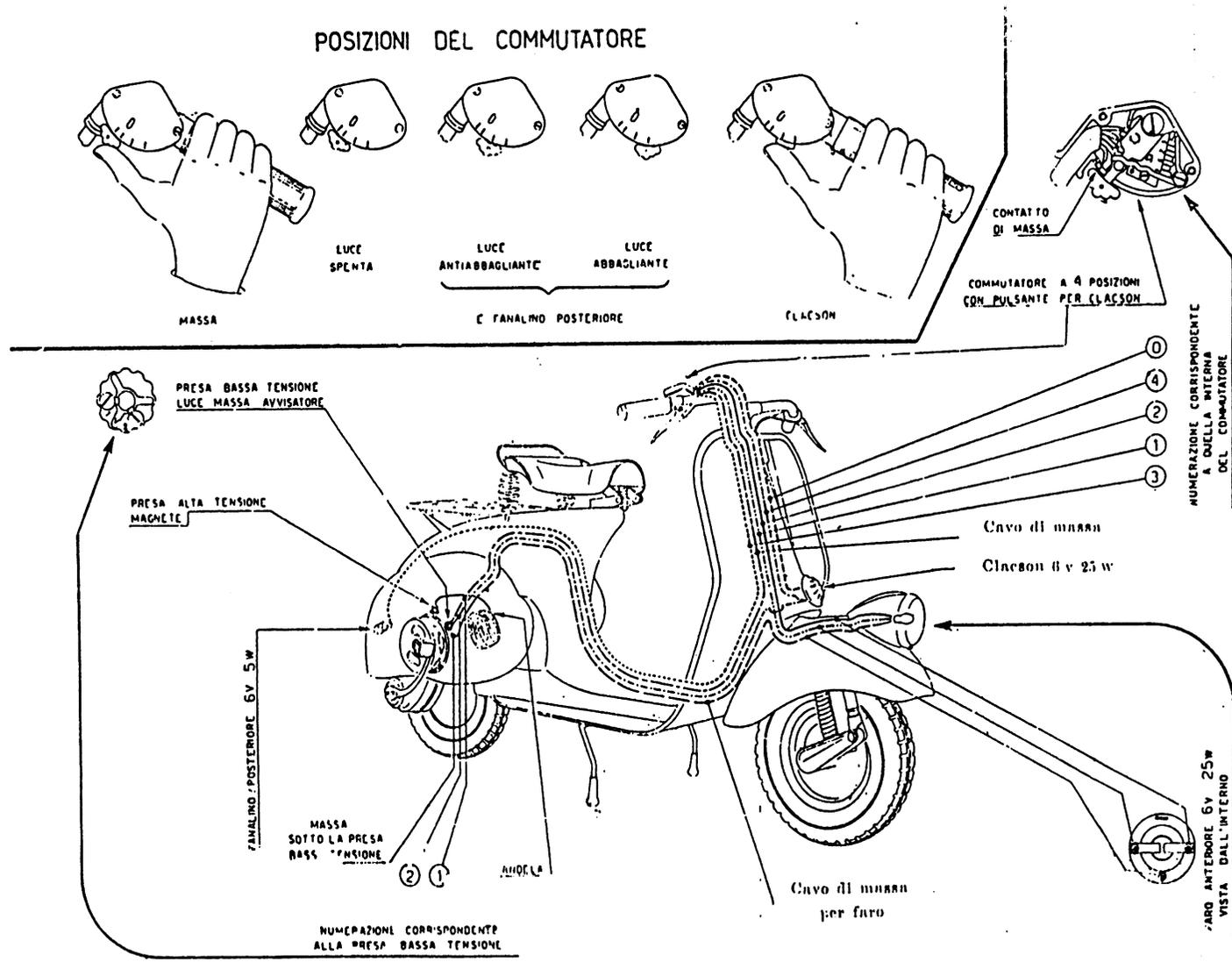


Fig. 8 - Schema impianto elettrico

Partenza: Tenendo il motore al minimo, tirare la leva di comando frizione e ruotare la manopola sinistra in modo che la lineetta su di essa incisa venga ad indicare la 1^a marcia (vedi fig. 9). Eseguire ora simultaneamente queste due operazioni: lasciare con dolcezza la leva della frizione e ruotare la manopola destra (comando gas), avviando così la macchina.

Cambio marce: Avendo raggiunto in 1^a marcia una conveniente velocità, togliere repentinamente gas, tirare la leva della frizione e ruotare rapidamente la manopola sinistra sulla posizione di 2^a marcia; quindi lasciare la leva della frizione e ridare immediatamente gas. Procedere analogamente per innestare la 3^a marcia. Per passare da una marcia a quella immediatamente inferiore, occorre togliere il gas, tirare la leva della frizione e contempo-

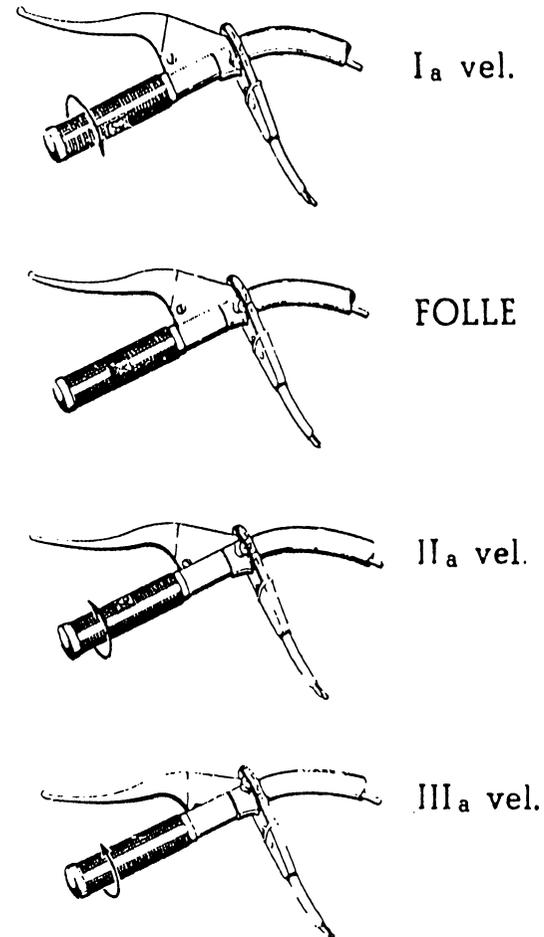


Fig. 9 - Comando del cambio

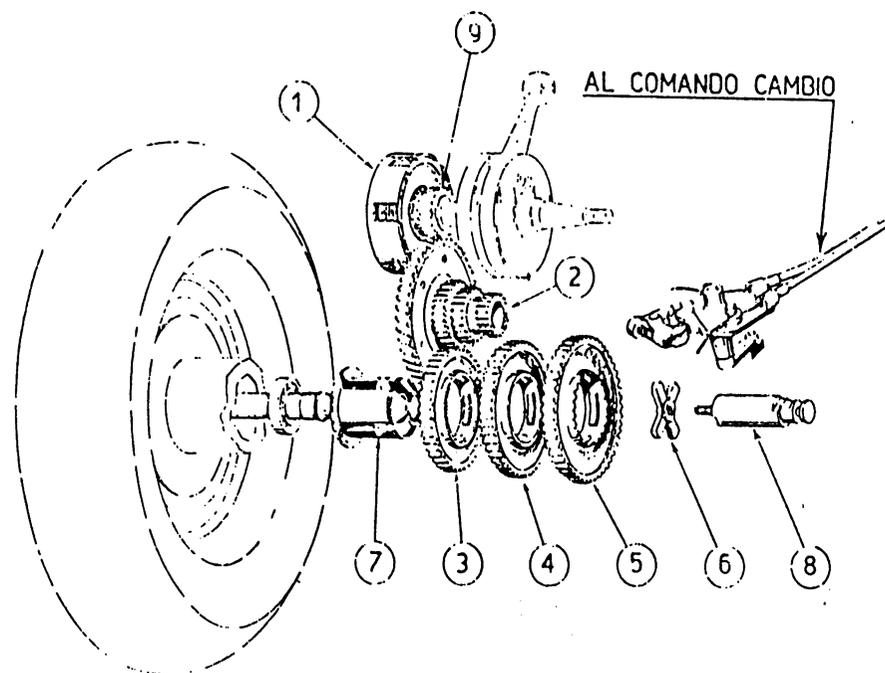


Fig. 10 - Schema del cambio

1. Frizione
2. Ingranaggio elastico
3. Ingranaggio 3.^a velocità
4. Ingranaggio 2.^a velocità
5. Ingranaggio 1.^a velocità
6. Crociera del cambio
7. Albero porta ingranaggi e ruota
8. Stelo della crociera.
9. Ingranaggio della frizione

raneamente ruotare la manopola sinistra nella posizione voluta. L'utente si renderà conto che con un po' di esercizio i cambi di marcia si possono effettuare senza fare uso della frizione: ciò non porta alcun pregiudizio agli organi interni. Qualora l'utente debba ridurre la velocità, non esiti a passare alla marcia inferiore. Vedere lo schema del cambio in fig. 10.

Appena vengono riscontrate irregolarità di funzionamento al comando cambio ed in particolare l'indurimento nella manovra, consigliamo l'utente a rivolgersi, per la registrazione e la messa a punto, ad una filiale o ad un'officina autorizzata.

Pneumatici. Essendo le ruote intercambiabili, esse possono venire montate sia anteriormente che posteriormente, beninteso variando la pressione come di seguito indicato.

In caso di guasto ad un pneumatico, occorre smontare la ruota dalla moto svitando e togliendo i quattro dadi che la fissano al tamburo del freno, e spostandola lateralmente affinchè esca dai 4 prigionieri; provvedere quindi alla sua riparazione o alla sua sostituzione con la ruota di scorta (fig. 11).

Per liberare il pneumatico, occorre anzitutto sgonfiarlo; quindi svitare i sei dadi che uniscono il cerchione con l'anello di chiusura, toglierli unitamente alle relative rondelle e separare questi ultimi (fig. 12).

La pressione deve essere tenuta a 1.25 Kg./cmq. per la gomma posteriore e 0,8 Kg./cmq. per quella anteriore.

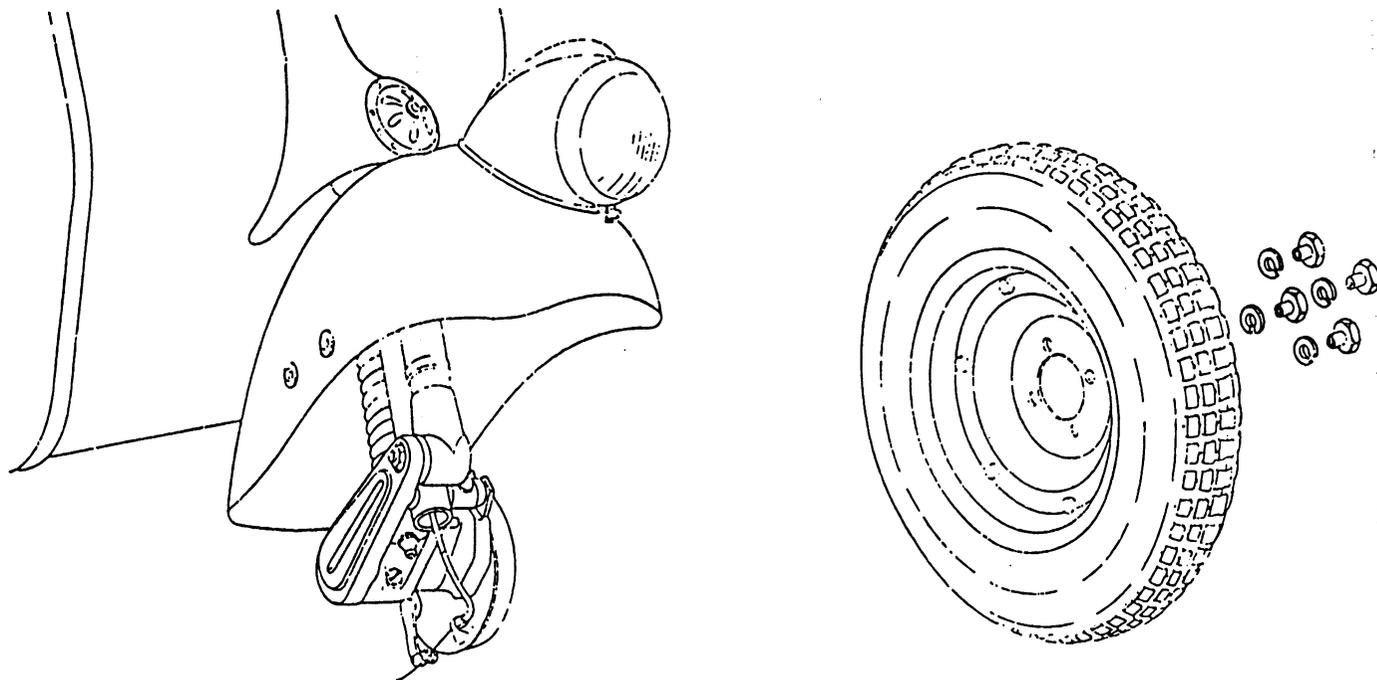


Fig. 11 - Smontaggio ruota

Qualora la moto venga impiegata per trasporto di due persone, aumentare la pressione della gomma posteriore a 2 Kg/cmq.

Arresto del motore. — Azionare il pulsante di massa. Rimane nel cilindro miscela carburata che facilita il successivo avviamento.

Registrazione dei freni.

Per ottenere un buon funzionamento dei freni occorre che:

— la ruota giri liberamente quando il pedale o la leva di comando sono in posizione di riposo.

— l'azione frenante inizi appena si agisce sul rispettivo comando.

Queste condizioni si raggiungono regolando i comandi mediante gli appositi registri indicati con freccia alle figure 13 e 14.

Registrazione minimo. È eseguibile senza alcun attrezzo avvitando e svitando la vite premente sul coperchio del corpo del carburatore. Per innalzare il minimo occorre avvitare, per abbassarlo svitare.

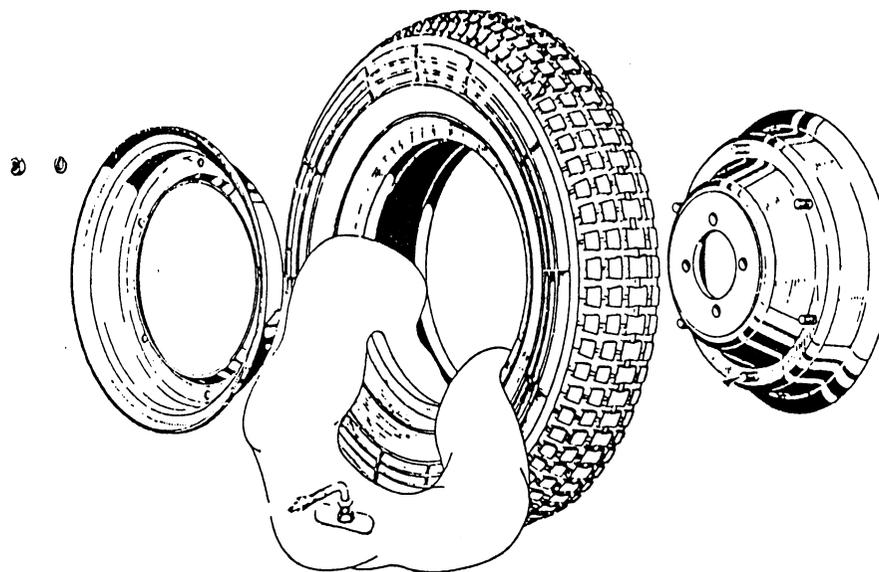


Fig. 12 - Smontaggio pneumatico

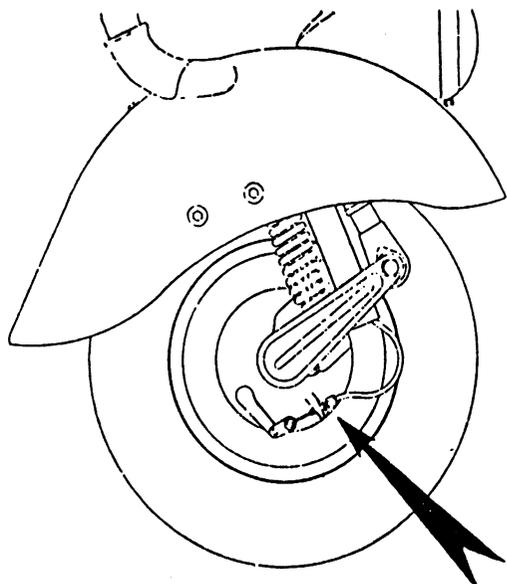


Fig. 13 - Regolazione freno anteriore

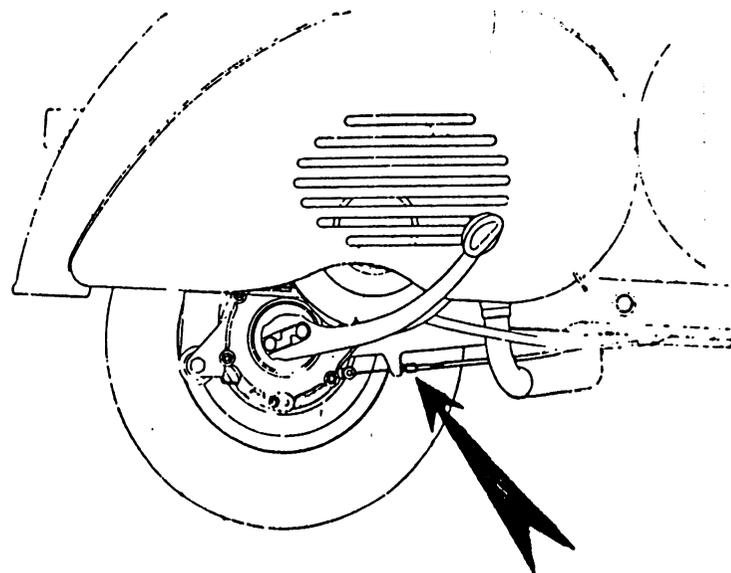


Fig. 14 - Regolazione freno posteriore

Prescrizioni importanti da osservare durante il periodo di rodaggio:

1° - Impiegare miscela: 80 cc. di olio Essolube SAE 30 per 1 lt. di benzina

2° - Non superare le seguenti velocità: 15 Km/h in 1^a marcia

30 " " 2^a "

50 " " 3^a "

3° - Qualora siate costretti a ridurre la velocità, non esitate a passare alla marcia immediatamente inferiore.

MANUTENZIONE

Pulizia della moto

Per la pulizia del motore è bene servirsi di petrolio, di pennello e stracci puliti per asciugare.

Tutte le parti verniciate vanno invece lavate con acqua, usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare. È dannoso per la vernice usare petrolio: ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

Ogni 1000 km: Verificare il livello dell'olio

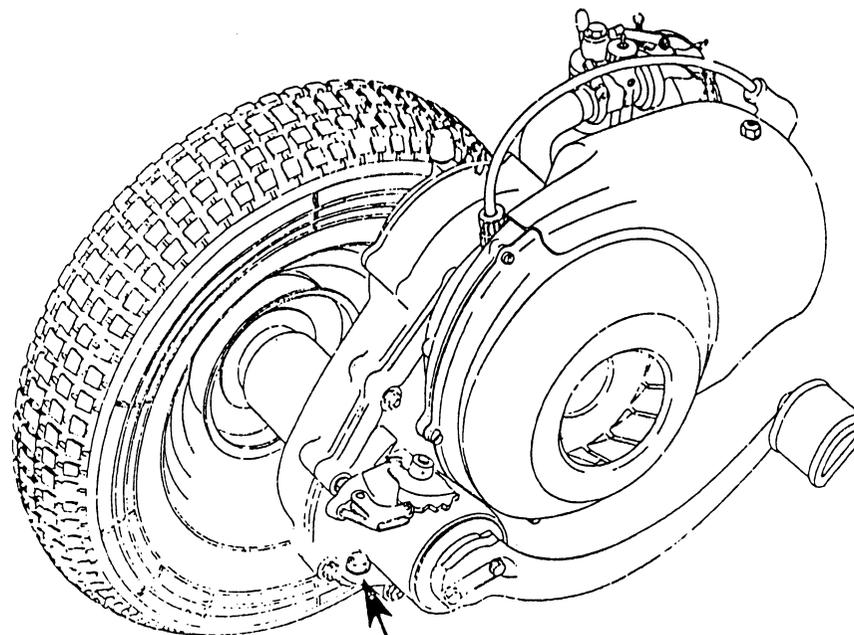
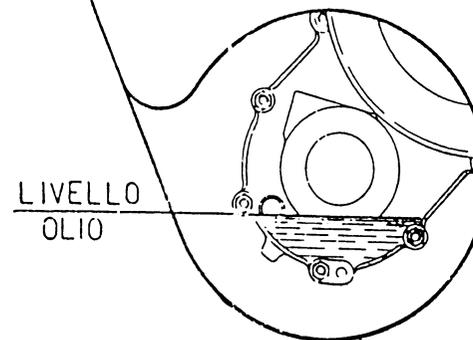


Fig. 15

Livello olio nel carter



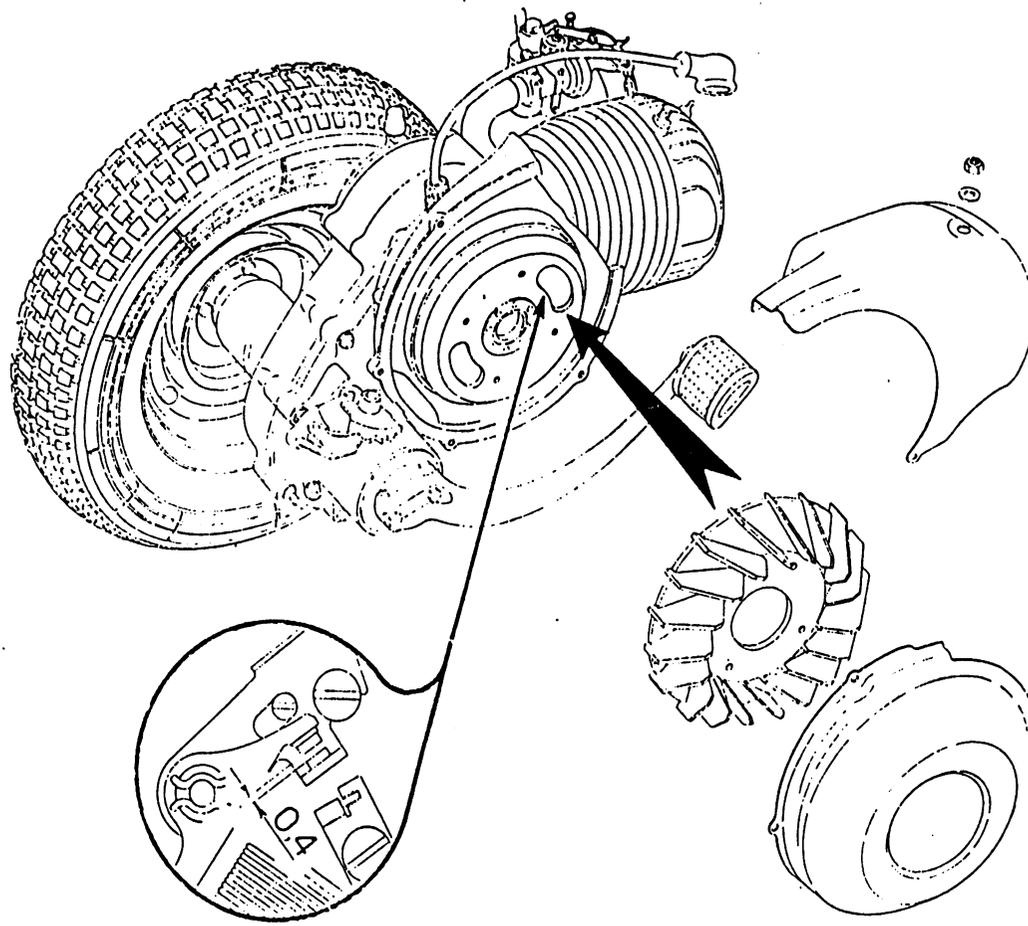


Fig. 16 - Puntne del ruttore

nella scatola del cambio svitando il tappo portante la dicitura «OLIO» (vedi fig. 15). Il livello di olio, a moto diritta, deve sfiorare il foro. È bene che il cliente esegua questo controllo prima di mettere in servizio la macchina, qualora essa gli sia stata spedita direttamente dalla fabbrica. Per la lubrificazione usare esclusivamente gli olii della qualità indicate nella tabella a pag. 26.

Pulire e riempire gli ingrassatori del mozzo anteriore.

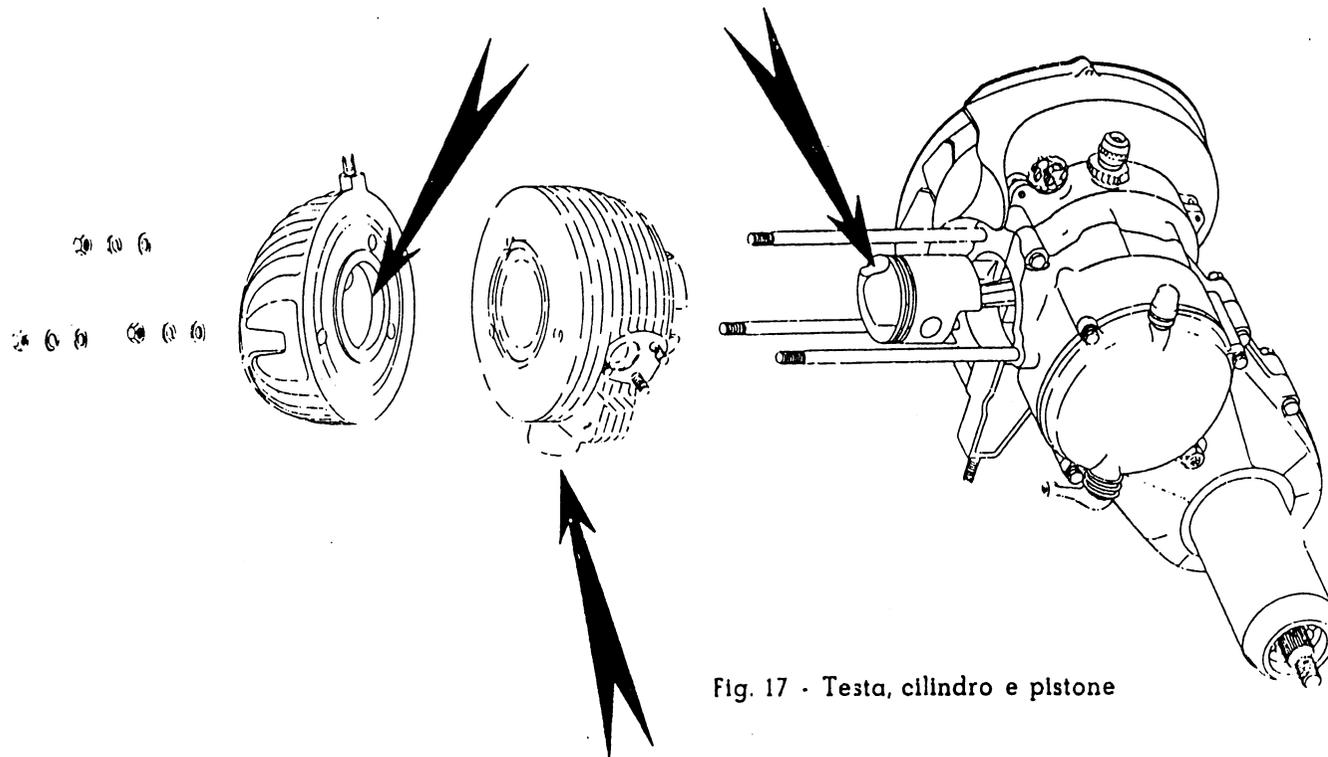


Fig. 17 - Testa, cilindro e pistone

Ogni 2000 Km. 1) Pulire il filtro aria. Per far ciò occorre smontarlo dal carburatore ed agitarlo in un bagno di benzina-olio al 30%.

2) Rivolgersi ad una Agenzia Piaggio per la lubrificazione del feltro strisciante sulla camma del volano magnete.

3) Rivolgersi ugualmente ad un'Agenzia per la regolazione (0.4 mm.) e la pulizia delle puntine platinato del ruttore del volano magnete (vedi fig. 16).

4) Pulire, mediante tela finissima o apposite limette, e registrare (0.6 mm.) gli elettrodi della candela.

Verificare lo stato dell'isolante della candela: se si riscontrano crepe o rotture, sostituirla. Usare benzina pura per pulire.

Si consiglia di non cambiare il tipo delle candele montate dalla Ditta. Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

5) Togliere le incrostazioni sulla testa, sulle luci del cilindro e sullo stantuffo. Questa operazione può farsi smontando il tubo di scarico, la cuffia e la testa del cilindro (vedi fig. 17). Portare il pistone al punto morto superiore per pulirne la testa dalle incrostazioni, eliminare ogni residuo carbonioso dall'imboccatura del cilindro, quindi portare il pistone al punto morto inferiore e disincrostare le luci. Pulire la faccia interna della testa del cilindro. Fare attenzione che residui carboniosi non rimangano nell'interno del cilindro. È consigliabile far eseguire quanto sopra dall'agente di vendita.

6) Pulire il terminale della marmitta disincrostandolo mediante un filo di ferro ripiegato ad uncino, oppure con un getto di aria compressa immesso dal bocchettone di fissaggio al cilindro, previo riscaldamento del terminale stesso. Tenere comunque il terminale rivolto verso il basso.

7) Quando gli ammortizzatori cessano di funzionare è necessario rivolgersi a un'agenzia o ad un'officina autorizzata dalla ditta per la revisione del gruppo o anche per la semplice pulizia dello stesso e sostituzione olio,

Provvedere presso un'Agenzia o un'officina autorizzata all'ingrassaggio dei cavetti flessibili del comando cambio.

Lunga inattività. In tal caso conviene effettuare una pulizia generale della moto. Inoltre introdurre dal foro della candela un po' d'olio nel motore, e fare compiere a mano qualche giro a quest'ultimo onde distribuire un velo protettivo contro l'ossidazione, sollevare da terra le ruote appoggiando le pedane su due tacchetti di legno in modo che i pneumatici non tocchino terra.

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

ORGANI DA LUBRIFICARE	OPERAZIONI DA ESEGUIRE	ESEGUIRE	LUBRIFICANTE DA USARE
Motore	Miscelare a 1 litro di benzina 80 cc. di olio per i primi 2000 km. e 60 cc. per i successivi.	Ad ogni rifornimento di carburante.	Essolube SAE 30
Cambio	Sostituzione totale dell'olio nel carter. L'operazione deve essere eseguita a motore caldo e prima di immettere l'olio nuovo è consigliabile introdurre una piccola quantità di olio fresco, far girare il motore per alcuni secondi, quindi vuotare nuovamente il carter. Ripristinare il livello olio.	Dopo i primi 1000 km	Esso Gear Oil 90 *
		Ogni 1000 km.	Esso Gear Oil 90
Mozzo anteriore	Riempire gli ingrassatori (vedere Fig. 18)	Ogni 1000 km.	Esso Bearing Grease Esso Chassis Grease H
Ammortizzatore	Sostituzione totale dell'olio.	L'olio deve essere sostituito solamente quando l'ammortizzatore è inefficiente.	Standard tipo Univis 54
Cavetti comando cambio	Ingrassaggio	Ogni 2000 km.	ESSO CHASSIS GREASE I
Feltro per lubrificazione camera volano	Ingrassaggio	Ogni 2000 km.	Esso Bearing Grease

* Nelle zone con temperatura media inferiore a -5°C occorre usare per il cambio **ESSO GEAR OIL 30**.

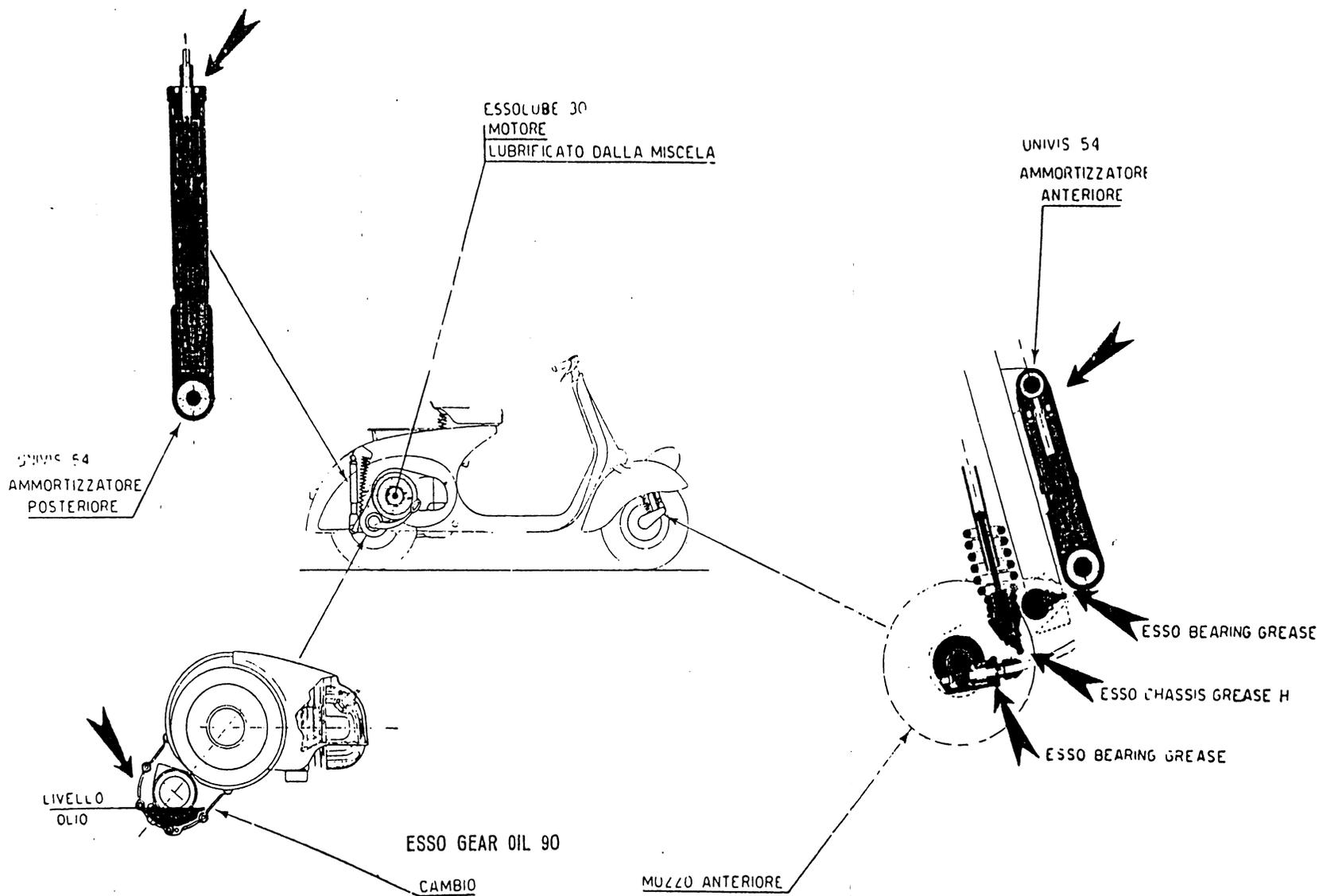


Fig. 18 - Lubrificazione della moto

RICERCA DEI GUASTI E DELLE IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

Quando la moto presenti irregolarità di funzionamento, occorre eseguire i seguenti controlli e provvedere come a lato indicato.

In caso che, pur avendo attuato i provvedimenti indicati, l'inconveniente persista, consigliamo il cliente a rivolgersi alle officine delle Agenzie di vendita le quali dispongono dell'attrezzatura necessaria per l'appropriata esecuzione di qualsiasi riparazione e messa a punto.

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO</p> <p>1 - Alimentazione</p> <p>Mancanza miscela nel serbatoio Miscela che non arriva al carburatore quando il rubinetto è in posizione di «aperto» oppure «riserva»</p> <p>Filtro sul decantatore Filtro sul carburatore Corpo del rubinetto Corpo del carburatore Getto Polverizzatore Tubo fra decantatore e carb. Asticina del galleggiante bloccata nella sua sede</p> <p style="text-align: center;">} ostruiti o sporchi</p> <p>2 - Carburazione</p> <p>Motore ingolfato</p>	<p>Inserire la riserva. Rifornimento appena possibile.</p> <p>a) Tenere l'agitatore premuto in basso sino a fare uscire un po' di miscela.</p> <p>b) Nell'incertezza del risultato dell'operazione precedente, svitare e togliere il getto. Dal suo alloggio uscirà miscela se il circuito di alimentazione è efficiente.</p> <p>Smontare e lavare in benzina. Asciugare con un getto di aria compressa.</p> <p>Disimpegnarla agendo sull'agitatore</p> <p>Vedere pag. 13</p>	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>Agitatore bloccato in basso Galleggiante forato Filtro aria otturato o sporco Parzializzatore aria fisso in posizione di «chiuso» Carburatore montato in posizione errata</p> <p>3 - Accensione</p> <p>Candela sporca</p> <p>Isolante della candela rotto Levetta del commut. bloccata in posiz. di «massa» Puntine del ruttore sporche Puntine del ruttore mal registrate Puntine del ruttore consumate o bucherellate Fasatura irregolare Presa di alta tensione cretata</p>	<p>Disimpegnarlo Sostituire * Vedere pag. 23, n. 1 Sbloccare Portare il carburatore in posizione verticale</p> <p>Distaccare il cavo dalla candela e controllare se, azionando la leva di avviamento, scocca la scintilla fra l'estremità del cavo e la massa. Pulire e registrare la distanza (mm. 0,6) fra gli elettrodi Sostituire la candela Sbloccare Pulire con apposite limette o carta abrasiva * Correggere l'intervallo a mm. 0,4 * Sostituire * Correggere * Sostituire</p>	<p>* Agenzie di vendita</p>
IRREGOLARITÀ VARIE DI FUNZIONAMENTO		
<p>1 - Scarso rendimento</p> <p>Marmitta incrostata Raccordo di ammissione allentato</p> <p>Luce di scarico ostruita da incrostazioni Guarnizione fra cilindro e carter inefficiente</p>	<p>Pulire con l'attrezzo apposito * Sostituire la guarnizione fra raccordo e cilindro Serrare i dadi sui prigionieri del cilindro.</p> <p>Disincrostare cilindro, testa e pistone * Sostituire *</p>	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>2 - Scarsa compressione Candela non bene avvitata sulla testa del cilindro Errato accoppiamento testa-cilindro</p>	<p>Stringere Piazzare bene la testa nell'apposito alloggiamento sulla sommità del cilindro. Stringere fortemente ed uniformemente i dadi.</p>	
<p>Guarnizione di rame inefficiente Fasce elastiche incollate</p>	<p>Sostituire Pulire le fasce e le gole sul pistone *</p>	<p>* Agenzie di vendita</p>
<p>3 - Scoppi allo scarico e nel carburatore Candela incrostata o con elettrodi troppo distanti Formazione di perline sull'isolante Pre-accensione</p>	<p>Sostit. o pulire rettif. la distanza tra elettr. (0,6) ** Pulire a) Montare candela di più elevato grado term. b) Controllare l'esattezza del punto di accens. *</p>	<p>** Usare spazzolino metallico o carta smerigliata</p>
<p>Vite di fermo del condensatore allentata } * Puntina del ruttore allentata } Insufficiente afflusso di miscela al carburatore</p>	<p>Vedere paragrafo «Difficoltà d'avviamento» n. 1</p>	
<p>4 - Cattivo funzionamento frizione</p>		
<p>a) Innesto brusco Disco bombato in acciaio male orientato Ingranaggi del cambio non sufficient. lubrif.</p>	<p>Mont. con la bombat. rivolta al disco con tasselli * Ristabilire il livello</p>	
<p>b) Slittamento Molle scariche Dischi con tasselli di sughero logorati o bruciati</p>	<p>Sostituire * Sostituire i dischi e le molle *</p>	
<p>c) Disinnesto incompleto Gioco eccessivo al cavo di comando Curvatura eccessiva del disco bombato</p>	<p>Registrare * Sostituire *</p>	
<p>5 - Disinnesto spontaneo delle marce Cavi comando cambio male regolati</p>	<p>Registrare *</p>	

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>Settore comando cambio allentato sul carter Molla del settore smarrita, rotta o scarica Gioco eccessivo oppure errato orientamento della levetta interna comando cambio Bracci della crociera smussati Intagli interni degli ingranaggi smussati</p> <p>6 - Mancato innesto del gruppo messa in moto</p> <p>7 - Consumo elevato</p> <p>I - Livello miscela troppo alto nel carburatore a) Agitatore bloccato in basso b) Galleggiante forato c) Scarsa tenuta dell'astina del galleggiante</p> <p>II - Filtro aria otturato o sporco</p> <p>III - Parzializzatore aria fisso in posizione di «chiuso», o non completamente aperto</p> <p>IV - Alterato il diam. del foro del getto massimo</p> <p>V - Accensione ritardata</p> <p>VI - Scarsa compressione</p> <p>8 - Difettoso funzionamento comandi</p> <p>Cavetti ossidati nelle guaine Eccessivo gioco</p> <p>9 - Indurimento sterzo</p> <p>10 - Eccessivo giuoco sterzo</p>	<p>Avvitare a fondo le viti Rimpiazzare o sostituire</p> <p>Sostituire *</p> <p>Sostituire *</p> <p>Sostituire *</p> <p>Rivolgersi alle Agenzie di vendita</p> <p>Sbloccare Sostituire *</p> <p>Pulire o sostituire l'astina ed il coperchio vaschetta *</p> <p>Lavare con benzina pura, asciugare con aria compressa. Immergerlo in un bagno benzina-olio al 30%.</p> <p>Sbloccare. Lubrificare la levetta sul retro della scatola del filtro. Sostituirlo con getto regolamentare (mm. 0,80)</p> <p>Mettere in fase *</p> <p>Vedere n. 2 del presente paragrafo</p> <p>Lubrificare o, eventualmente, sostituire *</p> <p>Registrare *</p> <p>Allentare ghiera superiore cuscinetto superiore *</p> <p>Sostituire le sedi inferiori dei cuscinetti *</p> <p>Stringere la ghiera superiore cuscin. superiore *</p>	<p>* Agenzie di vendita</p>

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
<p>11 - Frenatura insufficiente Corsa eccessiva del pedale o leva Ceppi logorati; impregnati di olio</p> <p>Ceppi e tamburi rigati</p> <p>12 - Inefficienza sospensioni elastiche Rumorosità Inefficienza Difficoltà di rotazione asse ruota</p> <p>13 - Rumorosità del motore</p> <p>14 - Inefficienza impianto elettrico Terminali dei cavi distaccati o male allacciati sulla presa B. T., sul commutatore, all'avvisatore</p>	<p>Registrare (Vedere figg. 13 e 14, pag. 20) Sostituire; lavare con benzina. Consultare le Agenzie di vendita circa la perdita di olio.</p> <p>Sostituire.</p> <p>} Rivolgersi alle Agenzie di vendita</p> <p>Rivolgersi alle Agenzie di vendita</p> <p>Riallacciare correttamente. (ved. fig 8 pag. 14) o rimpiazzare le viti. Persistendo l'inconveniente, occorre rivolgersi alle Agenzie di vendita.</p>	
<p>N. B. - Se il cliente deve intraprendere lunghi viaggi, consigliamo di portarsi al seguito per lo meno una candela di scorta.</p>		