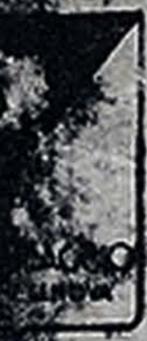
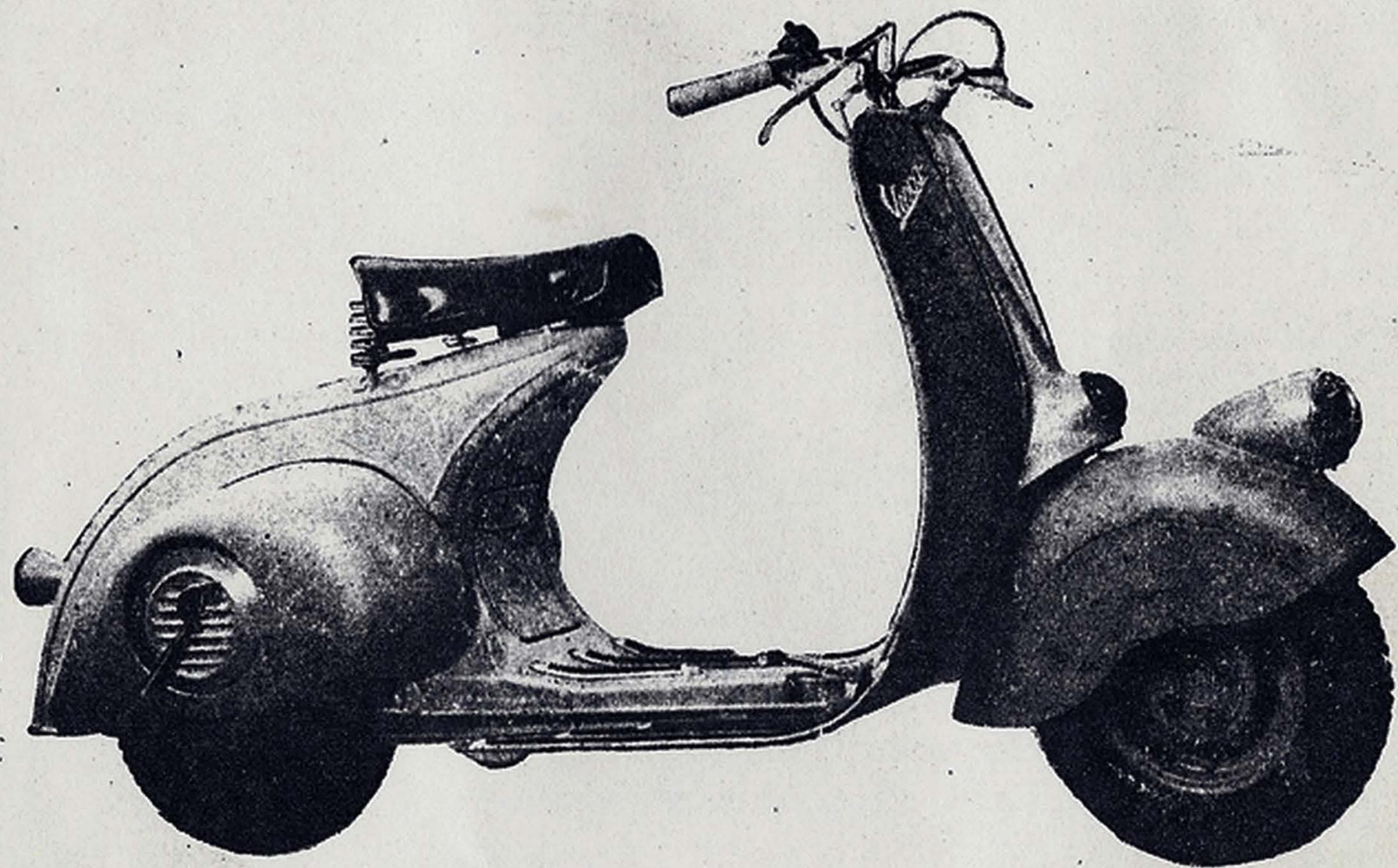


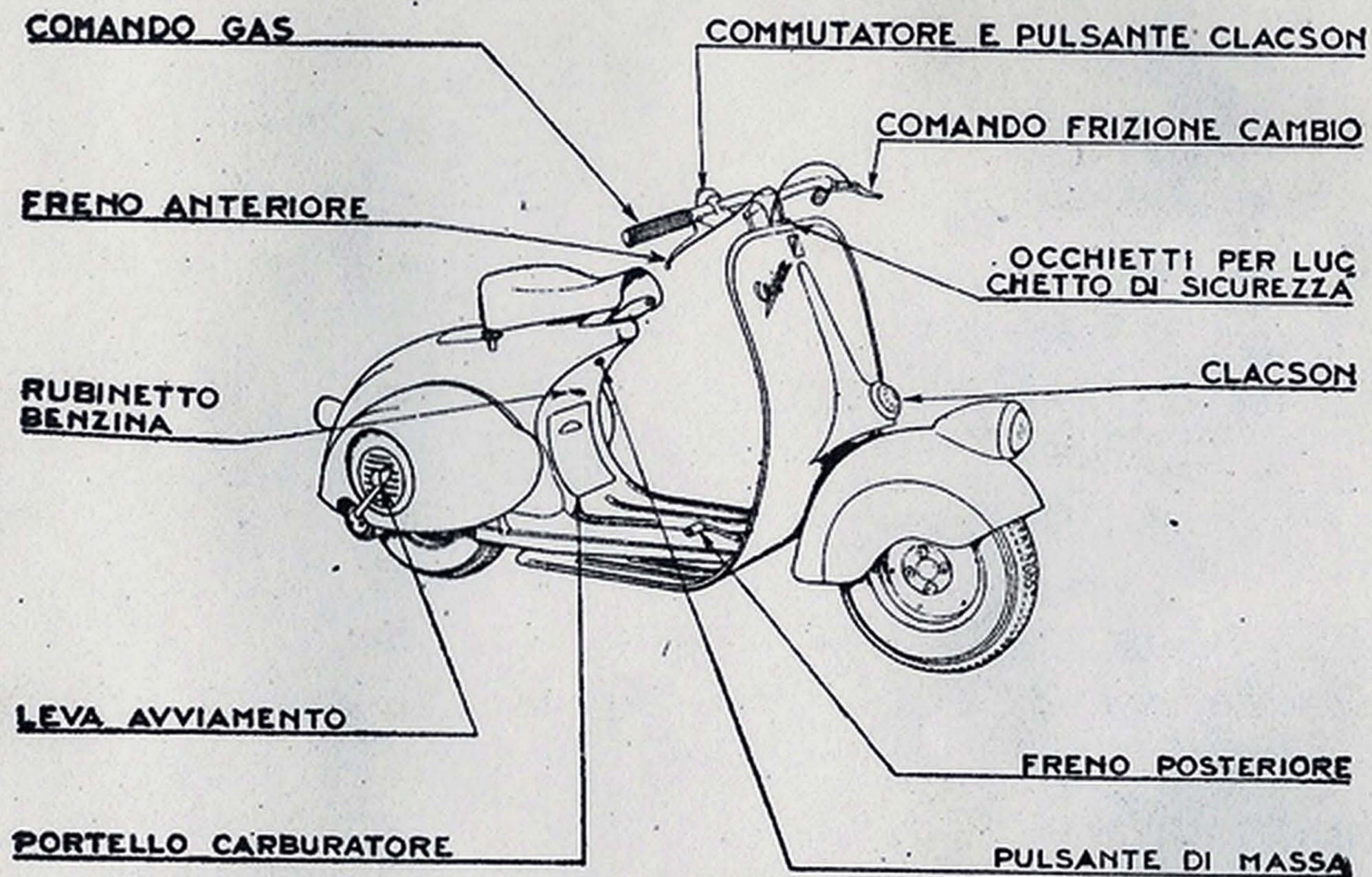
MOD. 1948



# Vappa

USO E MANUTENZIONE





## CARATTERISTICHE PRINCIPALI

**Telaio:** a guscio, di lamiera, a forma aperta e carenata.

**Sospensione ruote:** elastica, con molle di acciaio a spirale per la ruota anteriore, con tamponi di gomma per la ruota posteriore e per il motore.

**Motore:** a due tempi; cilindro orizzontale in ghisa con testa riportata in lega leggera.

Alesaggio . . . . .	mm.	50
Corsa . . . . .	mm.	50
Cilindrata . . . . .	cm <sup>3</sup>	98

**Trasmissione:** diretta sulla ruota posteriore attraverso gli ingranaggi del cambio ed il giunto elastico.

**Messa in moto:** a pedale.

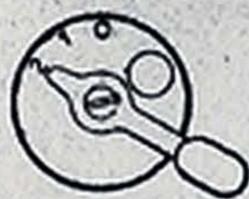
**Cambio di marcia:** a tre velocità, con comando abbinato alla frizione, disposto sul lato sinistro del manubrio.



LUCE SPENTA



LUCE PICCOLA



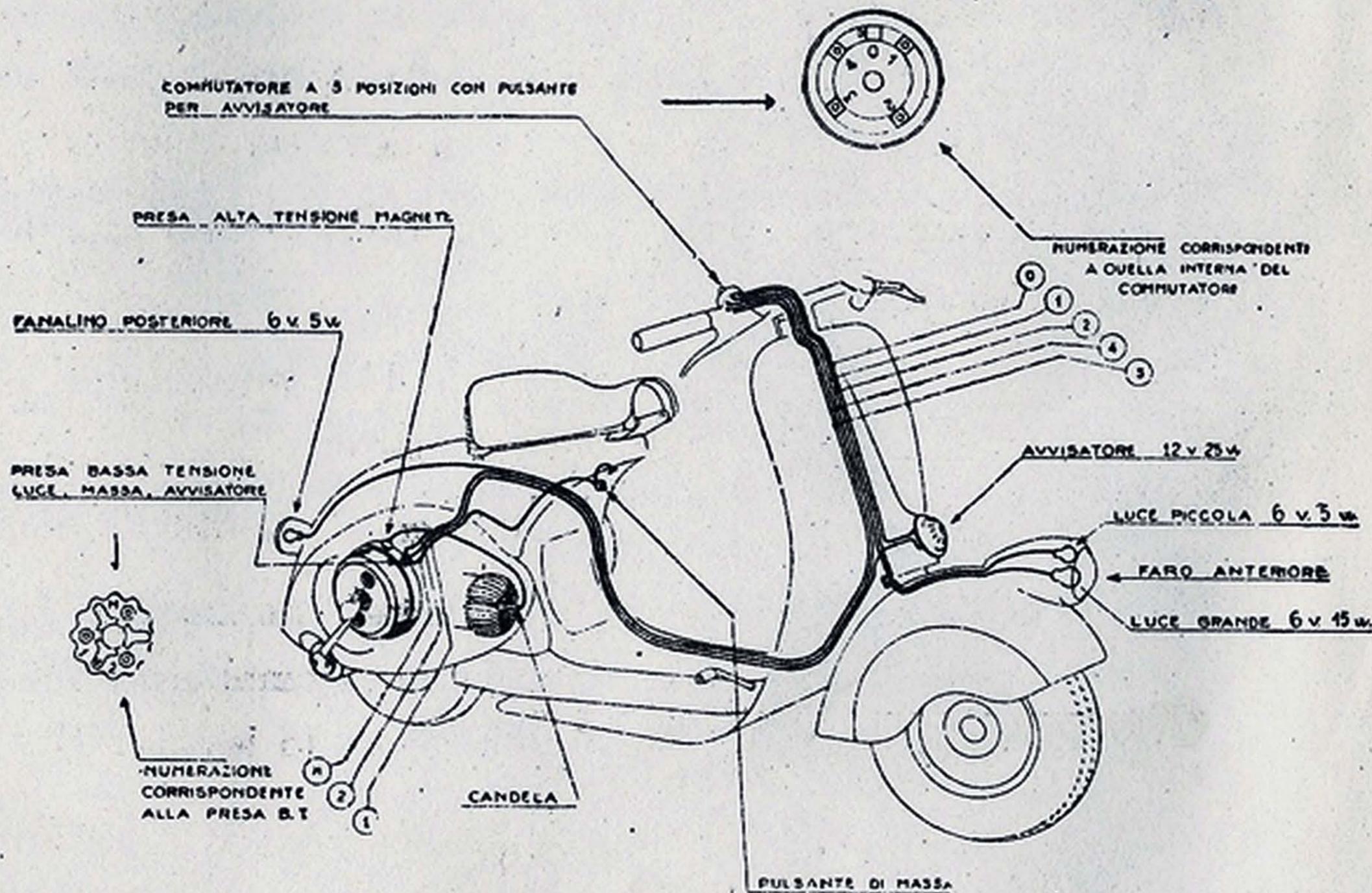
LUCE GRANDE

E FANALINO POSTERIORE



AVVISATORE

# SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO



## U S O

La motoleggera « Vespa » non richiede alcuna pratica speciale per la sua manutenzione.

Le norme che qui diamo sono quelle che ogni buon motociclista premuroso della sua macchina non deve dimenticare.

**Rifornimento miscela:** La miscela benzina-olio minerale semidenso deve essere:

al 7 % di olio per i primi 1000 Km. d'impiego;

al 5 % di olio per il successivo impiego.

Tenere sempre pulito lo sfiato del tappo serbatoio miscela.

**Avviamento:** per avviare la moto aprire il rubinetto della miscela tirandolo in fuori fino allo scontro. Tenere il cambio in folle, tenere la manopola del gas al minimo ed azionare la leva di avviamento.

Solo in caso di difficoltà di avviamento, perchè il motore è freddo, aprire il portello ed azionare sul carburatore il pulsante del cicchetto.

Se all'atto dell'avviamento il carburatore è ingolfato chiudere il rubinetto della miscela, scaricare la miscela dal motore svitando

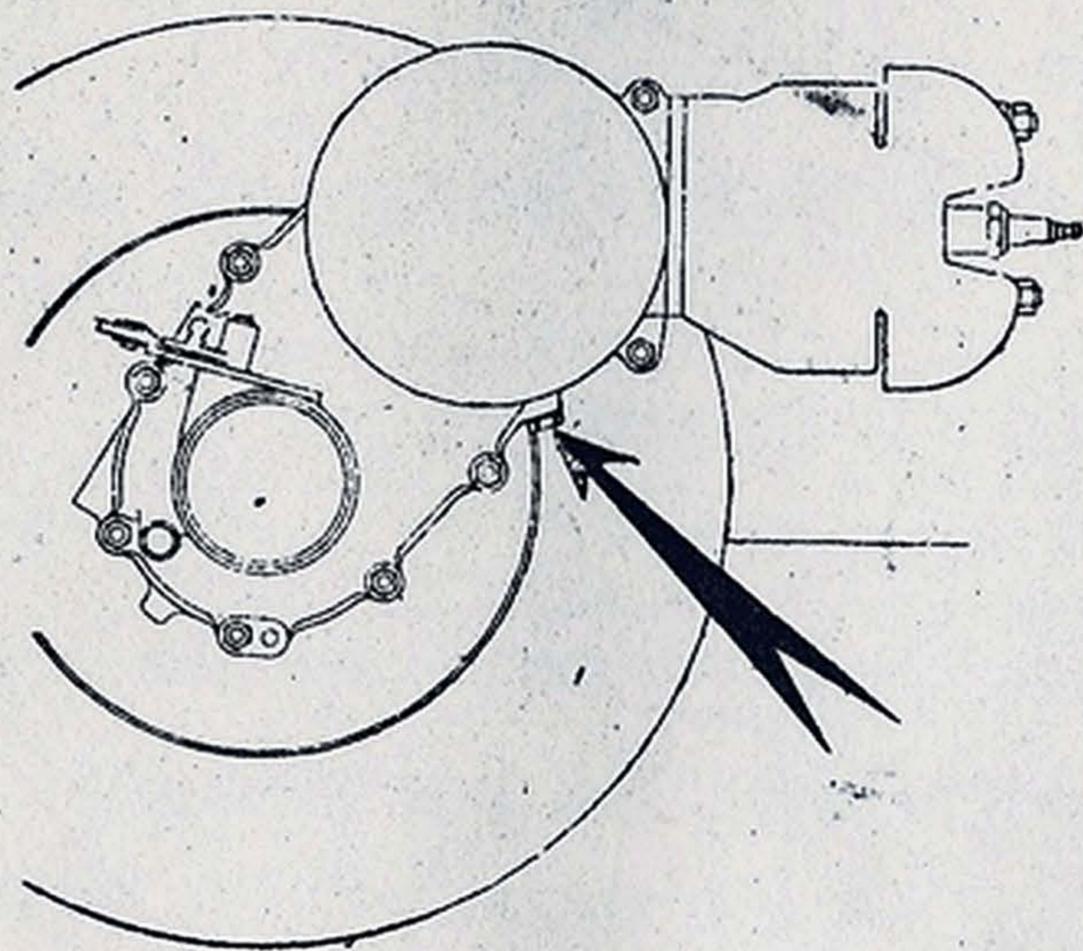


Fig. 1

il tappo situato nella parte inferiore del carter motore (vedi figura 1); far girare a mano il motore di pochi giri affinchè la miscela se ne vada completamente, riavvitare ed azionare la leva di avviamento con il rubinetto miscela ancora chiuso, riaprire il rubinetto appena il motore sia avviato.

**Cambio marce** (fig. 2 - 3):  
azionare la leva del cambio staccando la frizione e farla ruotare sull'asse del manubrio in modo da portare l'indice nelle posizioni 1 - 2 - 3 segnate sul manubrio stesso e corrispondente alle marce. Attaccare dolcemente la frizione.

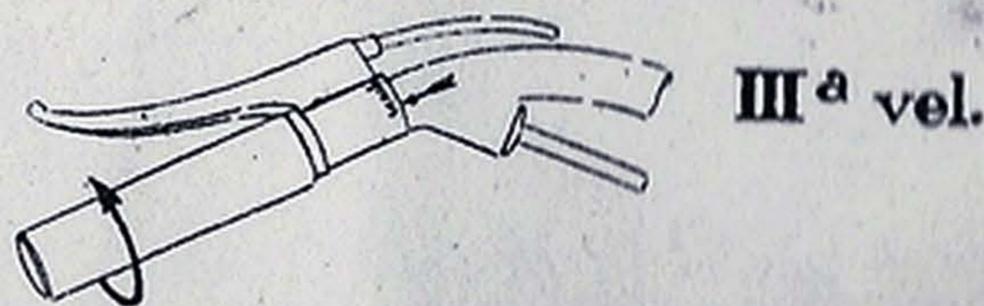
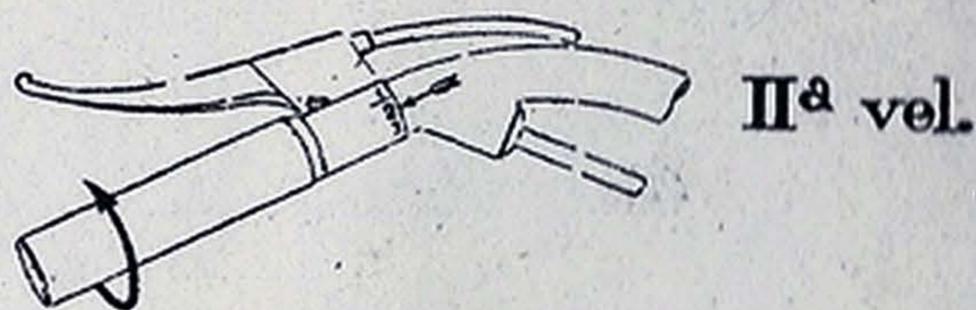
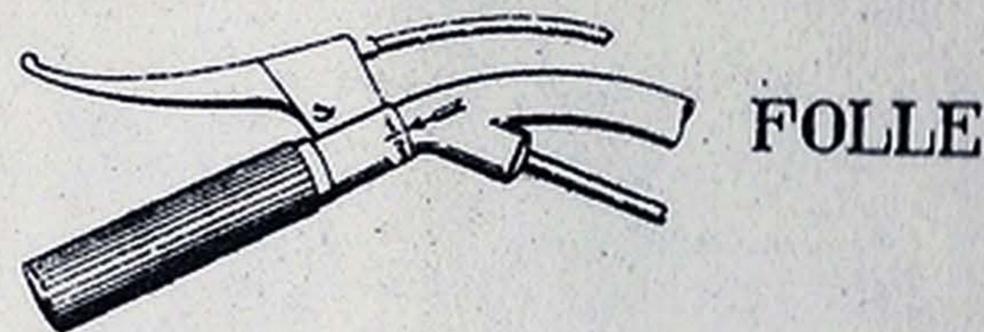
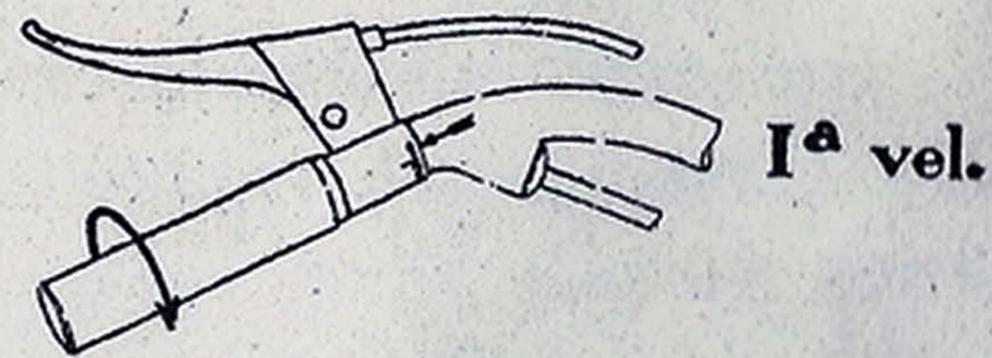
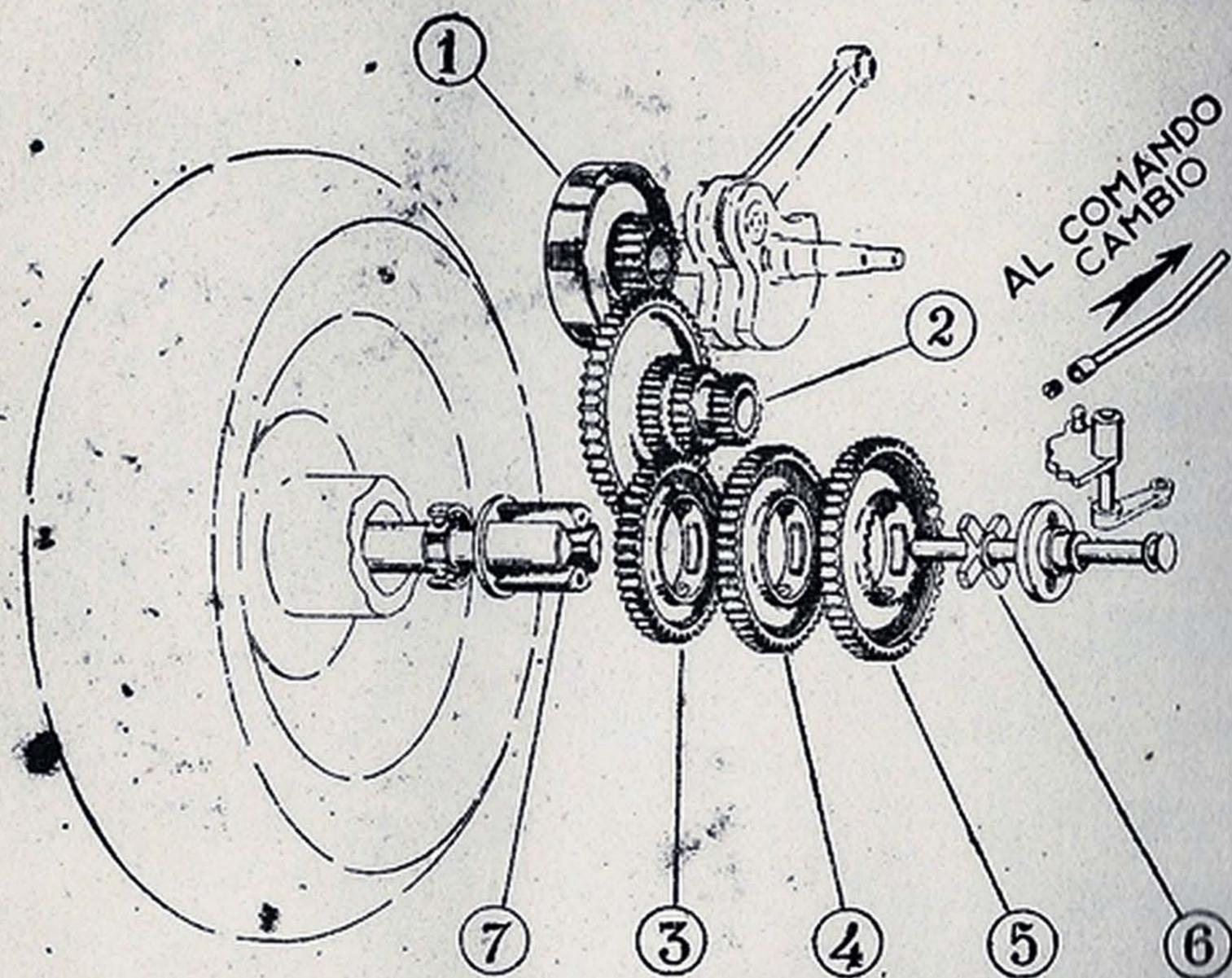


Fig. 2

Il cambio delle marce può essere eseguito anche senza staccare la frizione; da esaurienti prove eseguite con tale sistema gli organi del cambio non subiscono deterioramenti.



1. Frizione - 2. Ingranaggio elastico - 3. Ingranaggio 3.a vel. - 4. Ingranaggio 2.a vel. - 5. Ingranaggio 1.a vel. - 6. Crociera del cambio - 7. Asse ruota post.

Fig. 3 - SCHEMA DEL CAMBIO

**Pneumatici:** essendo le ruote intercambiabili esse possono venire montate indifferentemente sia anteriormente che posteriormente. La pressione delle gomme deve essere tenuta a 0,8 Kg./cmq. per quella posteriore e 0,6 Kg./cmq. per quella anteriore.

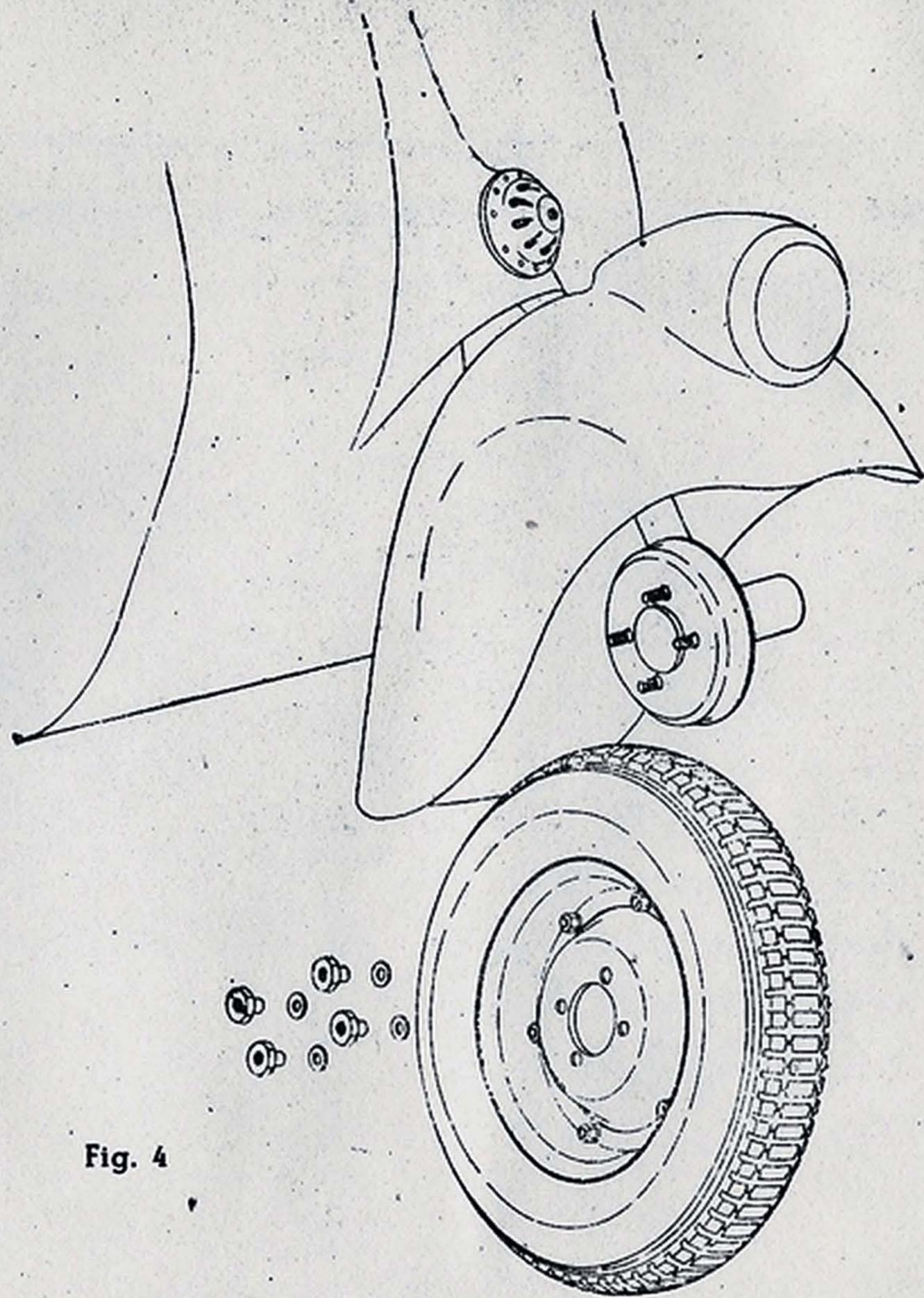


Fig. 4

**Arresto del motore :** azionare il pulsante di massa. Questo sistema è opportuno perchè consente un migliore avviamento successivo in quanto nel cilindro rimane una miscela carburata per far riprendere immediatamente il funzionamento del motore.

**Registrazione freni:** per ottenere una buona registrazione dei freni occorre che vi sia un giuoco (misurato alla estremità della leva o del pedale) di circa mm. 10 prima che il materiale di attrito venga a contatto con i tamburi.

Tale giuoco si regola agendo sulla apposita vite di regolazione (vedi fig. 6).

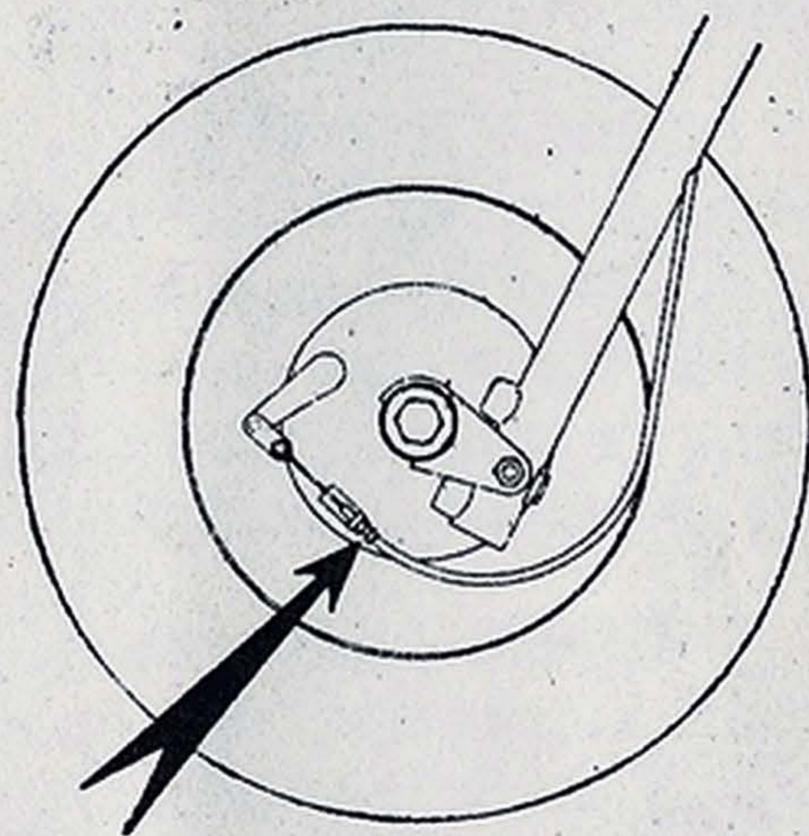


Fig. 6

La motoleggera « Vespa » non ha cavalletto di sostegno, essa si appoggia sulle pedane che possono servire per appoggiarla direttamente a terra o meglio ancora sul marciapiede. Quando la moto è inclinata sulla pedana è necessario che il rubinetto della miscela sia chiuso per non ingolfare il carburatore.

E' consigliabile appoggiare la moto sulla pedana sinistra (lato sacco attrezzi).

**Lunga inattività.** — In tale caso conviene effettuare una pulizia generale della moto. Introdurre dal foro della candela un po' d'olio nel motore, e fare compiere qualche giro a quest'ultimo onde distribuire un velo protettivo contro la ruggine. Sollevare da terra le ruote appoggiando le pedane su due tacchetti di legno in modo che i pneumatici non tocchino per terra.

**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. E' dannoso per la vernice usare petrolio; ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

## A C C E S S O R I

**Portapacchi.** — Per il montaggio del portapacchi occorre: allentare i due dadi che fissano le molle della sella; togliere le due viti previste sul dorso della moto, infilare il portapacchi nelle sue sedi, riavvitare i dadi fissaggio molle, sostituire due appositi bulloni al posto delle viti sul dorso della moto (vedi figura 7).

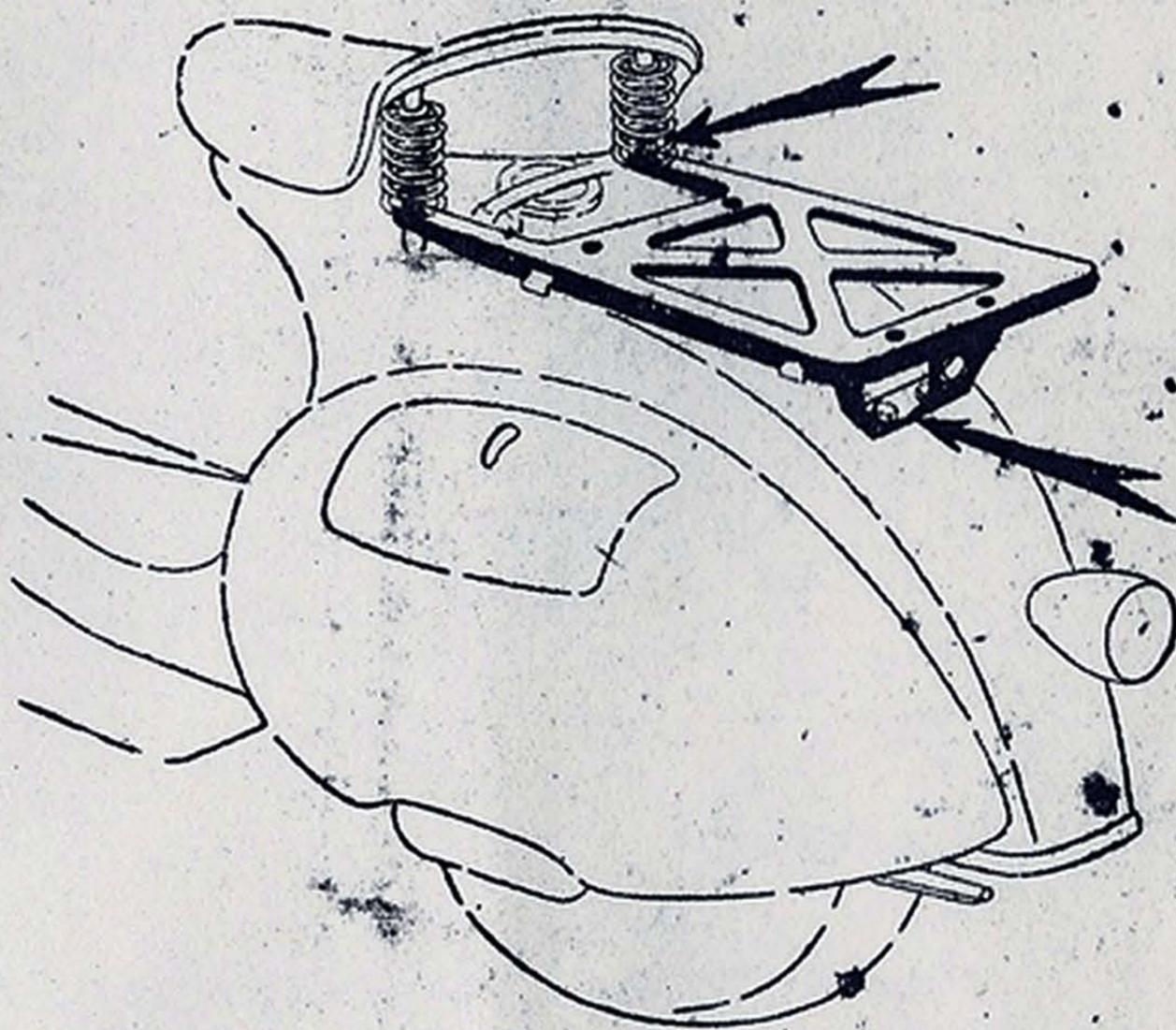
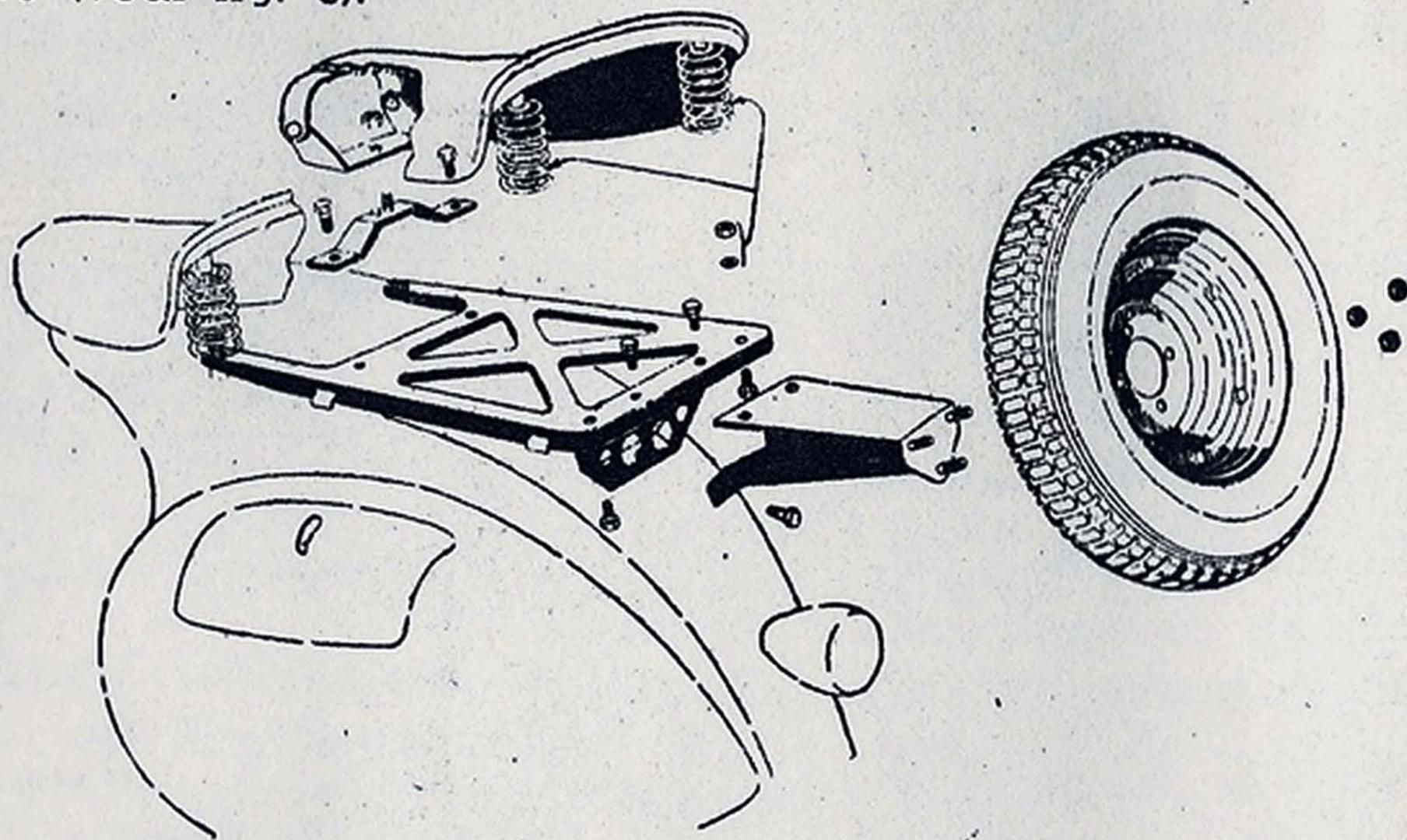


Fig. 7

**Seconda sella.** — Sul portapacchi può essere a sua volta applicata la seconda sella che viene fissata al portapacchi a mezzo di sopporto nella parte anteriore e due bulloni nella parte posteriore (vedi fig. 8).



**Porta ruota.** — Nella parte posteriore del portapacchi sono previsti tre fori per l'attacco di un sopporto munito all'estremità di tre bulloni ai quali viene assicurata la ruota di scorta (fig. 8).

# MANUTENZIONE

**Ogni 1000 km. :** 1°) Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio svitando il tappo portante la dicitura « olio ». Il livello di olio deve sfiorare il foro per vite. Per la lubrificazione del motore usare olio minerale di ottima qualità (vedi fig. 9).

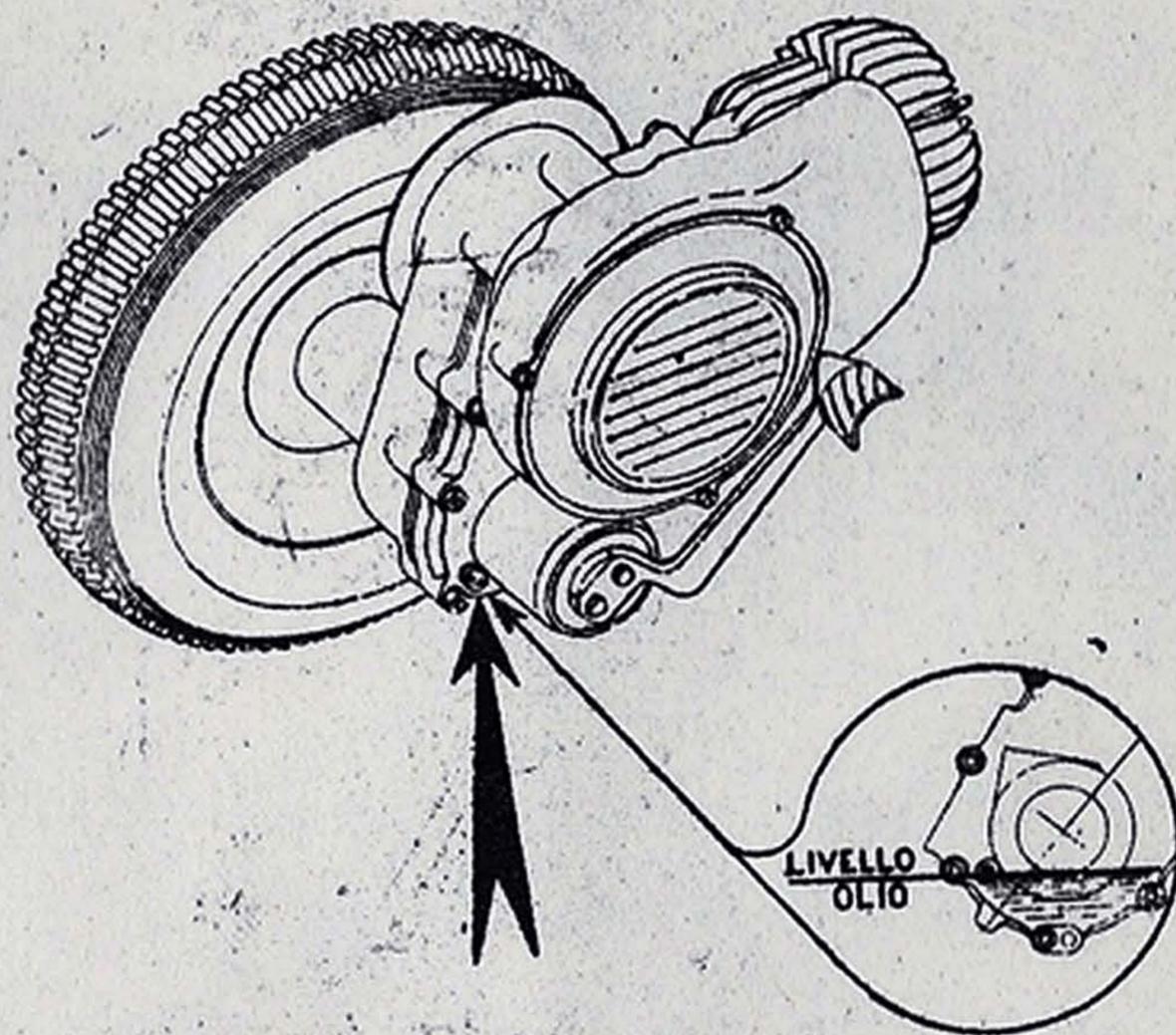


Fig. 9

2°) Lubrificare la sospensione anteriore mediante l'apposita pompa a pressione per ingrassatori a sfera. Per tale operazione consigliamo usare olio extra denso di ottima qualità (vedi fig. 10).

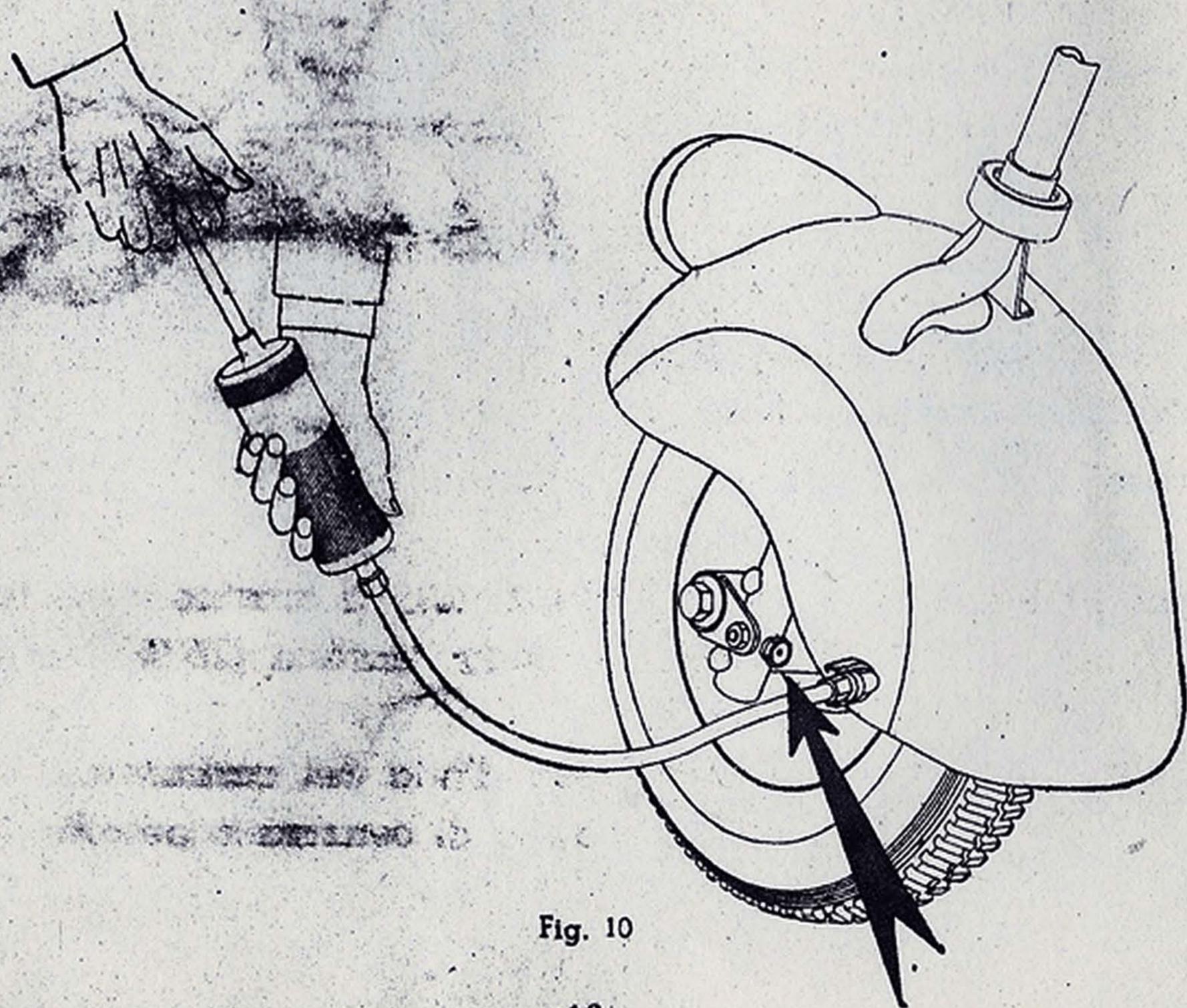


Fig. 10

**Ogni 2000 km. :** 1°) Occorre operare la sostituzione dell'olio nel motore. Ciò si deve effettuare quando il motore è caldo.

2°) Pulire la feritoia sul terminale del silenziatore di scarico in quanto le proiezioni di olio non carburato, mescolandosi alla polvere, abbiano determinato un parziale otturazione della feritoia (vedi fig. 11).

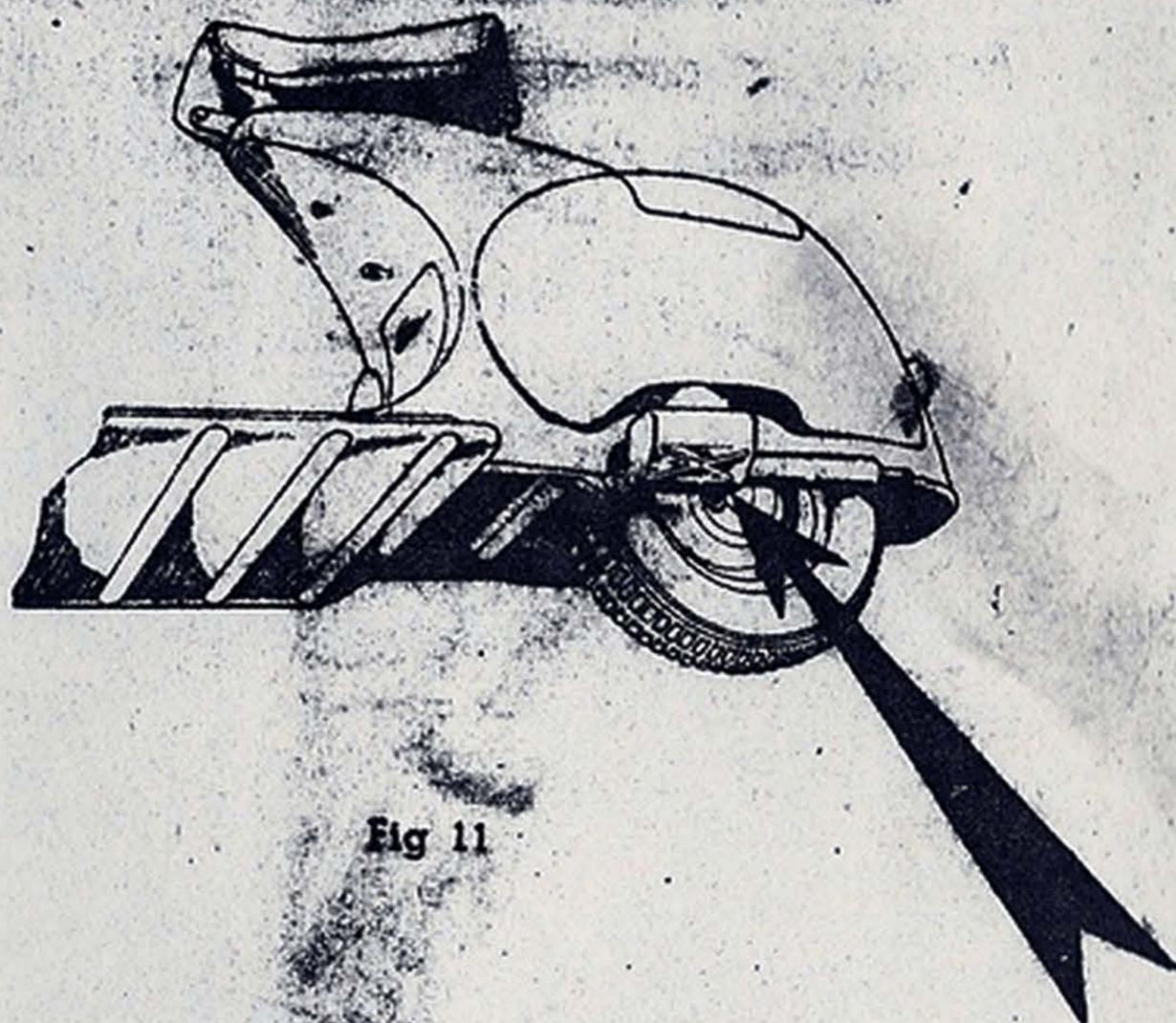


Fig 11

**Ogni 4000 km. :** 1°) Pulire il silenziatore di scarico (vedi fig. 11) introducendo nell'interno acqua e soda caustica (25 %) poi sciacquare bene con acqua corrente.

2°) Pulire il filtro aria sulla presa d'aria del carburatore smontandolo e sciabordandolo in un bagno di benzina o petrolio.

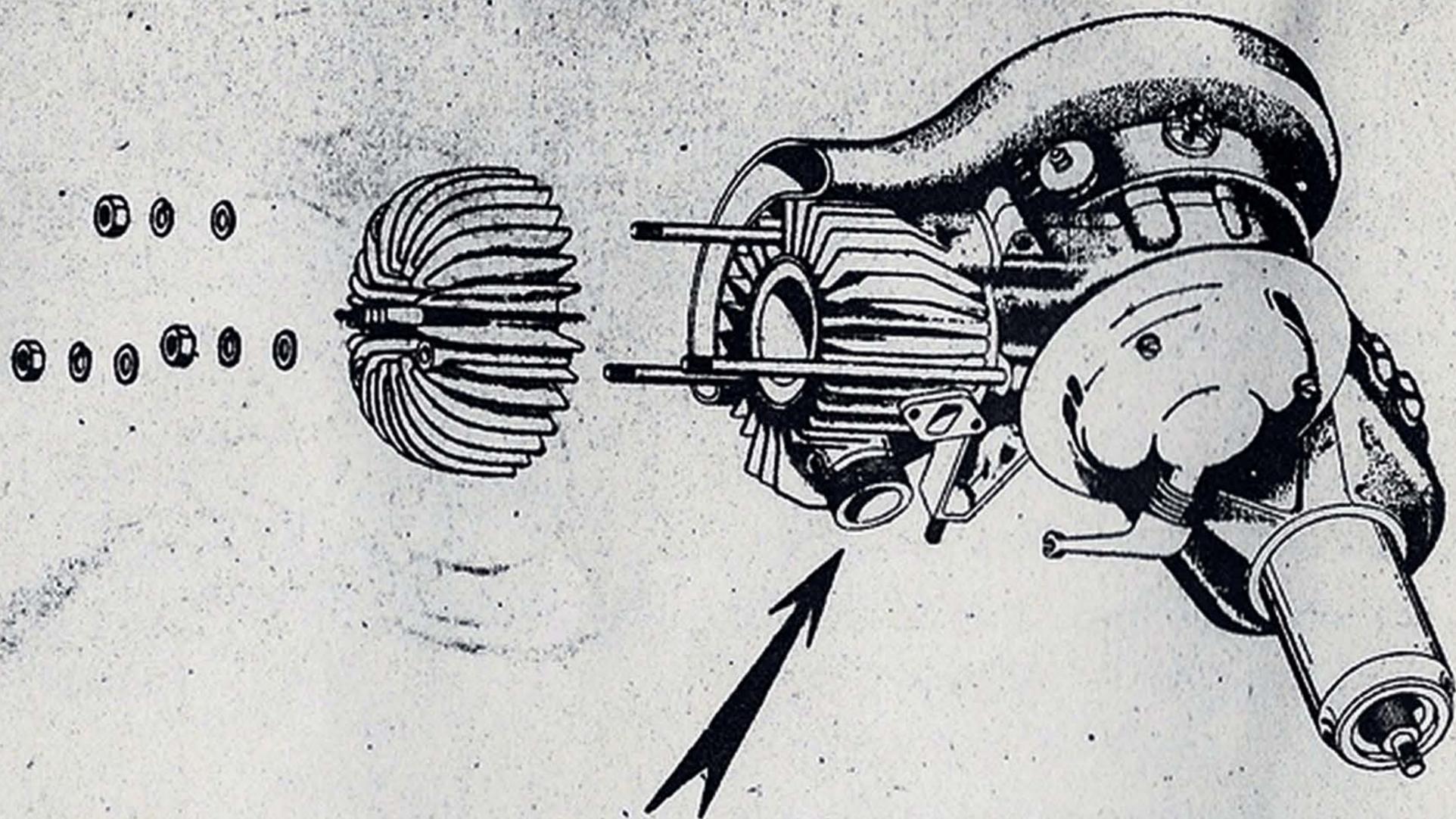


Fig. 12

3°) Pulire la luce di scarico del cilindro. Questa operazione può farsi smontando il tubo di scarico e la testa del cilindro portando lo stantuffo al P.M.I. Fare attenzione che residui carboniosi non vadano nell'interno del cilindro. Questa verifica farla eseguire dall'agente di vendita (vedi fig. 12).

4°) Verificare la regolazione e pulire le puntine platinato del ruttore del volano magnete e gli elettrodi della candela. La luce sia per gli elettrodi della candela che per le puntine del ruttore deve essere di mm. 0,4. Per regolare la luce sulla candela usare tela finissima od apposite limette (vedi fig. 13).

Usare candela tipo B. B. 715. Verificare lo stato dell'isolante, se si riscontrano crepe o rotture sostituire la candela.

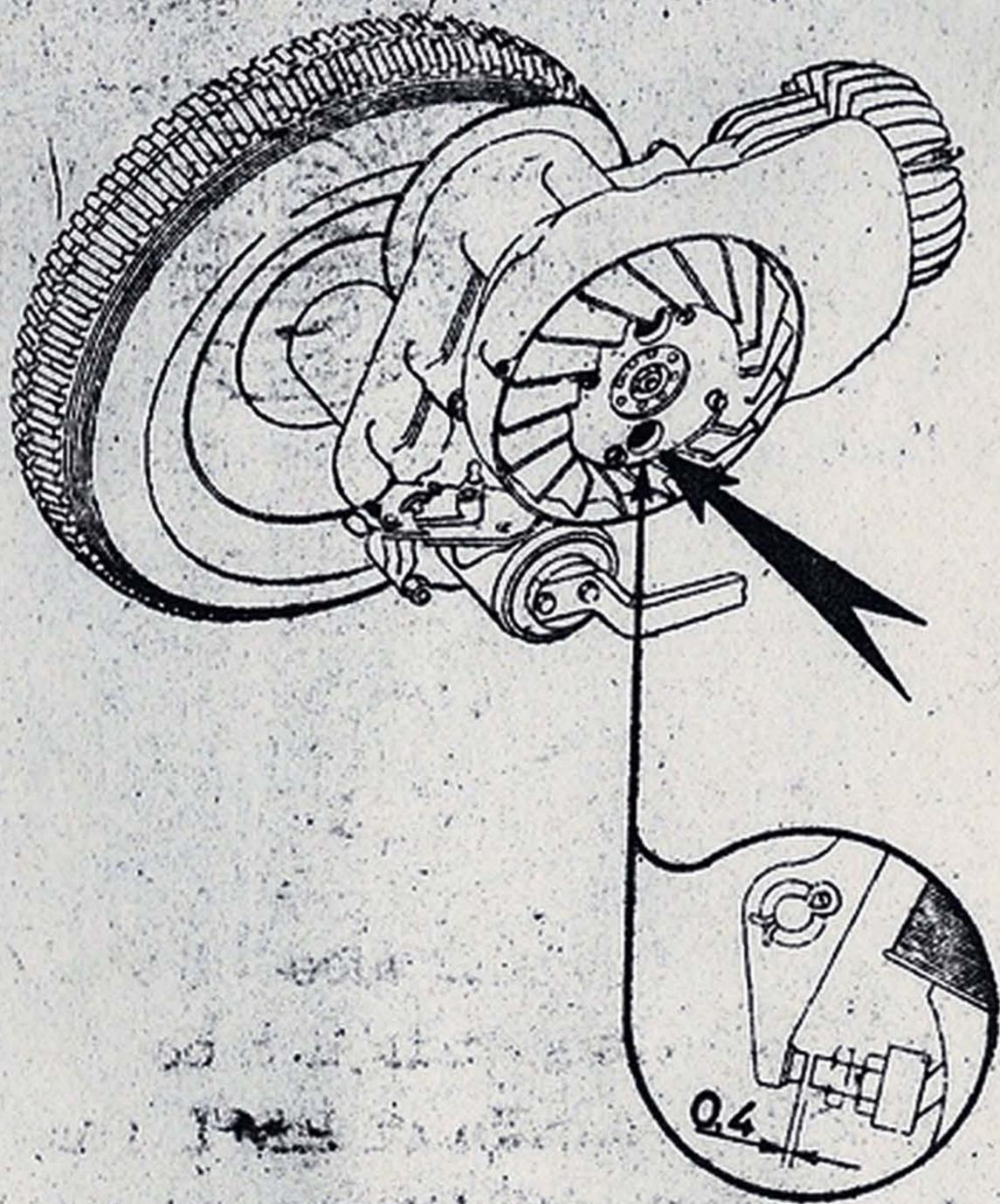


Fig. 13

E' sconsigliato montare la candela negli elementi che la costituiscono, quando difficilmente si potrebbe ottenere una buona tenuta. Per questo la candela usare benzina pura.

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

**Ogni 6000 km. :** togliere le incrostazioni sulla testa, sulle luci del cilindro e sullo stantuffo. Questa operazione può farsi smontando il tubo di scarico, la testa del cilindro ed il cilindro. Fare attenzione che residui carboniosi non vadano nell'interno del motore. Questa verifica farla eseguire dall'agente di vendita. Ricordarsi di montare una guarnizione nuova fra cilindro e testa (vedi fig. 14).

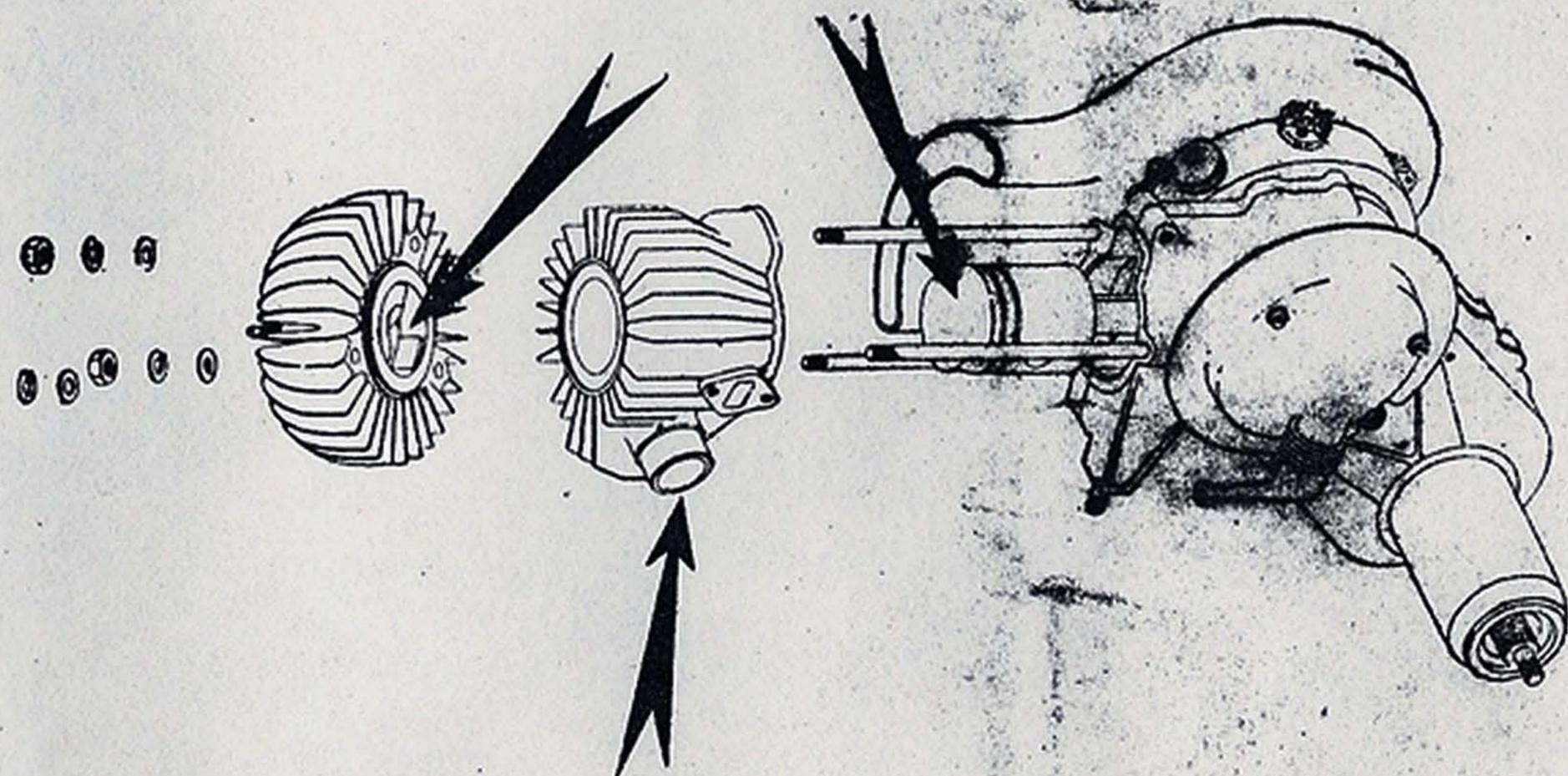


Fig. 14

In caso di avaria di un pneumatico, sia anteriore che posteriore, occorre smontare la ruota svitando i quattro dadi che la fissano alla flangia di attacco, indi spostarla lateralmente affinché esca da 4 bulloni e farla uscire dallo spazio interposto tra scocca e mozzo o tra parafrangente e mozzo (vedi fig. 4).

Per liberare poi il pneumatico svitare i 6 dadi che uniscono il cerchione con il controcerchione (vedi figura 5).

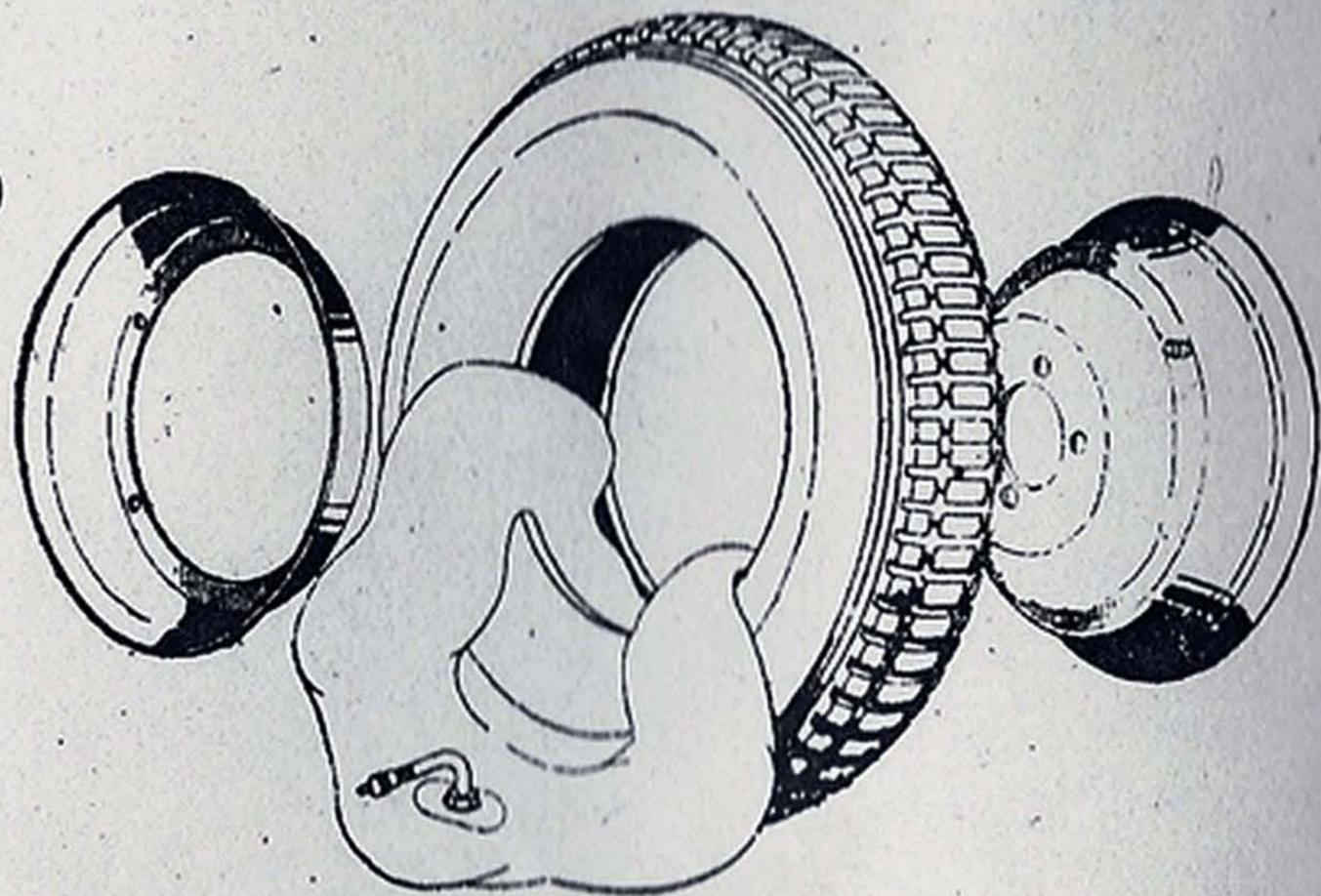


Fig. 5