

Manuale Mosquito 38B

Indice generale degli argomenti presenti all'interno del documento.

Caratteristiche tecniche principali

Candela

Montaggio del motore

- Operazioni preliminari
- Montaggio motore
- Controlli

Montaggio comandi serbatoio

Miscela carburante

Norme di rodaggio

Comandi

Avviamento motore

Fermata motore

Norme per la marcia

Pneumatici

Corrente fanaleria

Innesto centrifugo «**Centrimatic**»

- Caratteristiche tecniche
- Funzionamento
- Manovre
- Montaggio del «Centrimatic»
- Carburatore («Centrimatic»)
- Manutenzione («Centrimatic»)
- Registrazione gioco movimento a sfere
- Sostituzione rullo

Manutenzione

- Frequentemente

- Ogni 1000 Km
- Ogni 2000 Km
- Ogni 4000 Km
- Ogni 8000 Km

Inconvenienti di funzionamento - Cause e loro eliminazione

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

Garanzia

Interruzione della garanzia

Garanzie da terze parti

PARTE I

CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

Motorea 1 cilindro a 2 tempi, tipo 311

Alesaggiomm 40

Corsamm 39

Cilindratacc 49

Regime di rotazionegiri\min3800

Velocità corrispondenteKm ora 35

Lubrificazionea miscela

Carburatore : *automatico a comando unico con pompetta per l'avviamento Dell'Orto tipo T1- 10- FE*

diffusore: *mm 10*

getto : *53*

valvola : *35*

spillo : *n. 5*

galleggiante : *14*

filtro aria speciale

Accensione a volano magnete : *anticipo accensione 28°*

- registrazione apertura contatti ruttore *mm 0,35:0,45*

bobina luce incorporata nel volano magnete: *5W - 6V*

-Capacità del serbatoio : *lt 2,5*

Trasmissione a rullo senza demoltiplicazione ad aderenza costante, con molle di pressione regolabile a mano.

Rullo direttamente smontabile.

Fissaggio del motore alla bicicletta : *elastico con sospensione pendolare.*

Candela

E' adatta una candela di grado termico 175 (scala Bosch) con filetto Ø 14 x 1,25 lungo 12,5.

La distanze degli elettrodi deve essere regolate a mm 0,5+0,6.

La pulizia interna delle candele può essere fatta con raschietto in filo di acciaio opportunamente molato in punta, meglio ancora se si ricorre alla sabbiatura con apposito apparecchio in dotazione alle Stazioni di Servizio ed Officine Elettrauto.

MONTAGGIO DEL MOTORE SULLA BICICLETTA

Operazioni preliminari:

Sostituire il perno delle pedivelle della bicicletta con quello prolungato che viene fornito col motore completo.

Togliere dal motore la piastra superiore sospensione 5 ([fig. 2](#)) svitando il rispettivo dado 7 e controllare che la sede curva dei blocchetti appoggio motore 4 ([fig. 1 e 2](#)) si adatti bene ai tubi del forcellino inferiore del telaio, cioè che appoggi completamente e non solo sui fianchi.

Detta sede curva è prevista per tubi sino a 20 mm di diametro.

Se i tubi sono più grossi, i blocchetti non aderiscono completamente,

pertanto occorre ritoccare con lima mezza - tonda la sede curva dei 4 blocchetti.

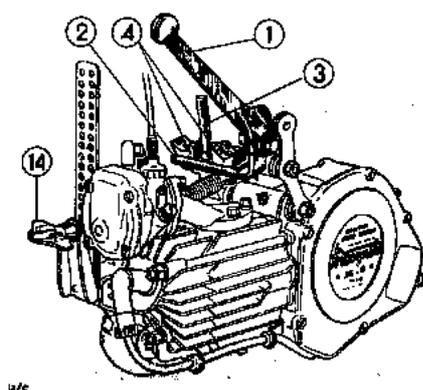


Fig. 1.

1. Leva innesto. 2. Supporto sospensione posteriore. 3. Prigioniero, fissaggio supporto sospensione posteriore. 4. Blocchetti appoggio motore al telaio. 14. Dado ad elette registrazione mollo pressione rullo.

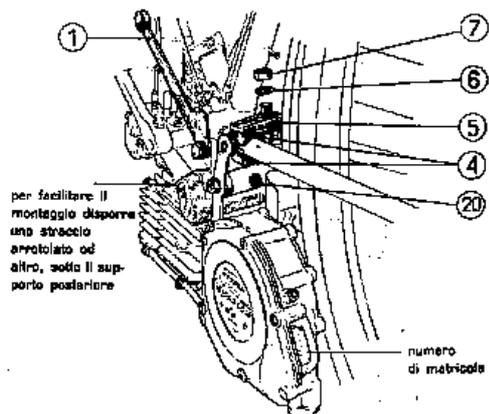


Fig. 2.

1. Leva innesto. 4. blocchetti appoggio motore. 4. Piastra superiore sospensione posteriore 6. Rondella elastica. 7. Dado fissaggio supporto sospensione posteriore. 20. ingrassatore snodo superiore.

Montaggio del motore :

1.

Oltre alla piastra 5, togliere dal motore anche il blocchetto 8 (fig. 3) e montarlo sul telaio.

Facendolo scorrere lungo il tubo disporlo nella posizione in cui la sua faccia anteriore disti 210 mm da una linea verticale a filo del pneumatico posteriore (fig. 3).

Stringere leggermente il bulloncino 9 in modo che il blocchetto non si sposti facilmente.

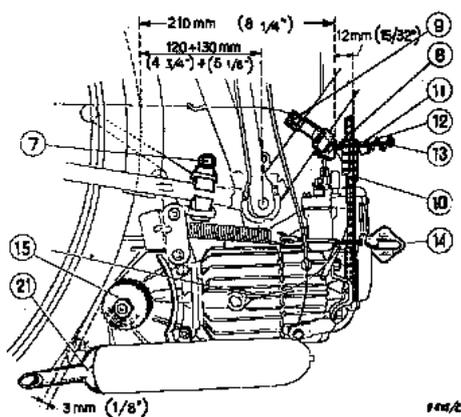


Fig. 3.

8. Blocchetto attacco balestra al telaio. 9. Vite fissaggio blocchetto. 10. Balestra sospensione anteriore. 11. piastrina protezione balestra. 12. Rondelle elastiche. 13. Dadi fissaggio balestre al blocchetto. 14. Dado ad alette del tenditore molla pressione rullo. 15. Bollo di trasmissione. 21. Coperchietto marmitta di scarico.

2.

Svitare del tutto il dado del tenditore 14 (fig. 1 e 3) in modo che stia al suo posto solo per gli ultimi 3-4 giri di vite

- e osservare che la leva 1 sia in posizione di « motore innestato »
- (come in 1a, fig. 4).

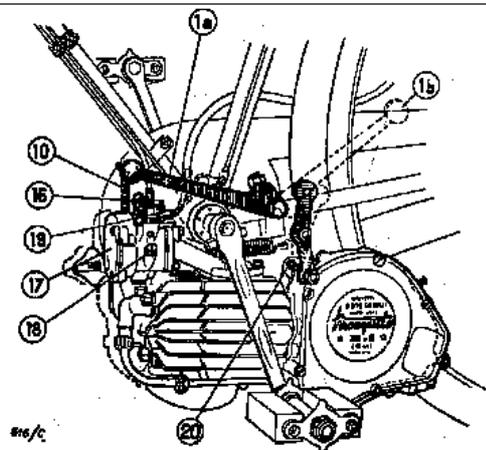


Fig. 4.

1 a. Leva innesto in posizione di « motore innestato »
1 b. Leva innesto in posizione di « motore disinnestato »
10. Balestra sospensione anteriore. 16. Pompetta del carburatore, per l'avviamento. 17. Filtro d'aria del carburatore. 18. Tappo porta - getto. 19. Pipetta di attacco tubo del carburante al carburatore. 20. Lubrificatore sospensione (snodo inferiore).

Disporre preventivamente i blocchetti 4

- tanto della piastra superiore 5, che del supporto sospensione posteriore 2 (fig. 1) - nel modo più idoneo, facendo a tale scopo una prova con la piastra superiore stessa.

Per il miglior adattamento alla larghezza del forcellino del telaio, i blocchetti 4 sono scorrevoli, asimmetrici e girevoli ; così pure asimmetrica è la piastra superiore 5.

3.

Disporre (vedi fig. 2) uno straccio arrotolato od altro (per es. un adatto pezzo di legno) sotto il supporto sospensione posteriore (2, fig. 1) in modo che sia sostenuto ed il prigioniero 3 stia in posizione pressapoco verticale. Applicare il motore al forcellino inferiore delle bicicletta (fig. 2) in modo che il rullo di trasmissione (15, fig. 3) appoggi sul pneumatico e montare la piastra superiore 5, la ranella 6 e il dado 7 avvitandolo quanto possibile a mano ed osservando nello stesso tempo

che i blocchetti si dispongano correttamente sui tubi ([fig. 2](#)).
Avvitare ancora un poco il dado con la chiave in modo che il tutto si serri leggermente ai tubi.

4.

Togliere lo straccio (o altro sostegno) di sotto il supporto e portare la leva in posizione di « motore disinnestato » (come in [1b fig. 4](#)).
A questo punto, facendo forza o facendo leva con un'asta di legno o col manico di un martello, spostare il supporto avanti o indietro sul forcellino in modo che, quando si sostenga con la mano la balestra ([10,fig. 3](#)), così da far risultare il cilindro orizzontale o leggermente inclinato verso l'alto, il rullo sia distante non più di 3 mm dalla copertura (vedere [fig. 3](#)).
Mantenendo la balestra in tale posizione, la faccia del blocchetto 8 dovrebbe risultare circa 12- 13 mm più indietro di essa.
In caso diverso spostare il blocchetto.
Stringere ancora un poco il dado 7 in modo che il motore non si sposti facilmente.

5.

Infilare la balestra nei prigionieri del blocchetto impegnando quella coppia di fori che conferisce al cilindro l'assetto orizzontale o un po' inclinato verso l'alto.
Nel fare ciò riportare la leva in « innesto » (come in [1a, fig. 4](#)).
La balestra, in generale, risulterà troppo lunga essendo fornita tale da servire anche per telai con tubo anteriore molto inclinato.
La parte eccedente si può un poco piegare provvisoriamente con le pinze (una foglia per volta) onde poter infilare i fori voluti, e infine tagliare.

6.

Infilare la balestra, montare la piastrina di protezione 11, le ranelle e i dadi (12 e 13, [fig. 3](#)).

Tendere la molla pressione rullo avvitando il dado 14 ([fig. 3](#)) fino a che l'estremità del tirante filettato giunge all'indice « Asciutto » segnato sulle alette del dado stesso.

A questo punto controllare:

A)

Che a motore disinnestato il copertone non tocchi in alcun punto il rullo;
questo però non deve distare dal copertone più di 3 mm, come già detto.

B)

Che a motore innestato la balestra non faccia curve e si trovi verticale cioè pressoché in squadra col cilindro.

Il cilindro deve essere orizzontale o lievemente inclinato all'insù.

C)

Che il fianco dal carter disti lateralmente dal pneumatico almeno 7-8mm.

All'occorrenza, dopo aver messo la leva 1 in « disinnesto », si sposterà lateralmente il supporto sospensione 2 (esso è scorrevole rispetto ai blocchetti 4).

D)

Che il motore sia grosso modo parallelo al telaio, cioè che non sia troppo obliquo verso destra o sinistra, assestandolo convenientemente.

Complessivamente il motore deve trovarsi nell'assetto indicato in [figura 5](#),

che riassume i punti A) B) C) D) con i rispettivi schemi distinti con le stesse lettere.

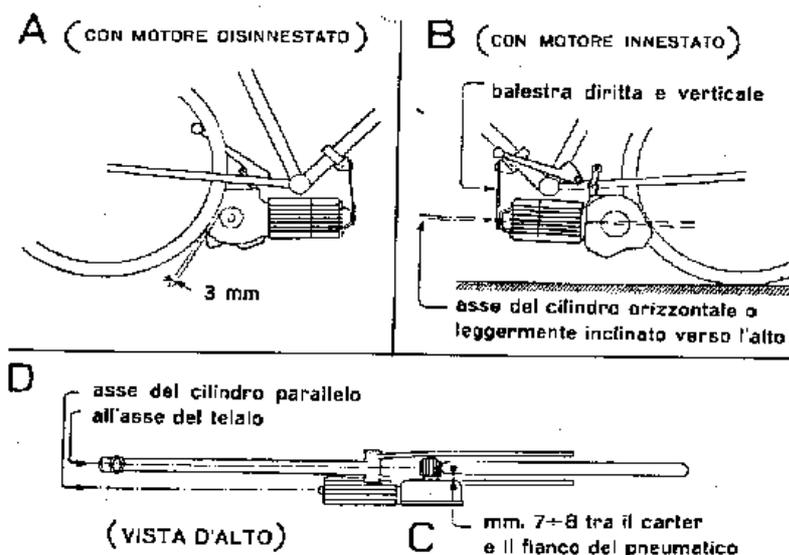


Fig. 5.

Assetto del motore sulle bicicletta.

Si tenga anche presente che in certe biciclette di vecchio modello tipo trasporto ecc. può essere necessario spostare in avanti la ruota posteriore accorciando adeguatamente la catena, cosicché la distanza tra il filo del pneumatico ed il centro del movimento centrale sia tra i 120 e 130 mm (vedere fig. 3).

Da ultimo stringere tutta le bulloneria e cioè il dado fissaggio sospensione 7, il bulloncino del blocchetto 9, i dadi dei prigionieri del medesimo 13.

MONTAGGIO DEI COMANDI E DEL SERBATOIO

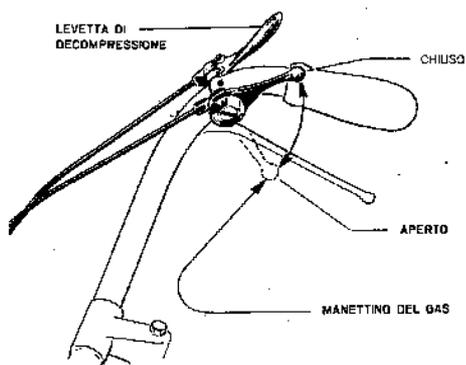


Fig. 6.

Comandi del gas e decompressore.

Il montaggio dei comandi è illustrato

in [figura 6](#).

Per disporre con comodità i cavi, l'uno sulla destra, l'altro sulla sinistra del telaio, si tenga presente che il cavo decompressore è sganciabile a mano - e senza che si sregoli dalla leva sulla testa del cilindro.

[La figura 7](#) indica come deve essere montato il serbatoio.

In particolare fare attenzione che il tubo del telaietto 22 venga fissato

a fianco dalla fascietta 23 anziché in mezzo.

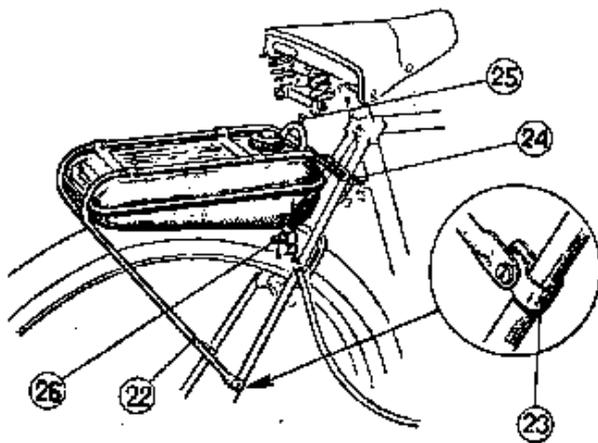


Fig. 7. Serbatoio.

22. Gamba di sostegno del telaio supporto serbatoio. 23. Fascetta fissaggio gamba di sostegno. 24. Morsetto fissaggio anteriore telaio supporto serbatoio. 25. Sfiatatoio e tubetto. 26. Rubinetto.

E' necessario montare sul parafrangente anteriore un paraspruzzi di gomma rigida, non troppo grande, ma molto vicino a terra. Con questo, viaggiando su strade bagnate, il motore viene protetto dalle proiezioni della ruota anteriore.

Miscela carburante:

Si consiglia l'uso di benzina normale e olio di marca di viscosità S.A.E, 30 (Mobiloil A). L'uso di miscela di olii rigenerati o comunque scadenti pregiudica il buon rendimento e la durata del motore.

Norme per il periodo di rodaggio:

Fino ai 500 Km : usare miscela al 10%. Aprire solo parzialmente il gas in modo che la velocità non superi i 28 Km h.

In caso di lunghe salite non sfruttare la piena potenza del motore, ma aiutarlo con i pedali e eventualmente fermarsi per lasciarlo raffreddare. Non cercare, a motore appena avviato, specialmente nella stagione fredda, di ottenere subito velocità elevata, ma lasciare che il motore marci moderatamente finché si sia riscaldato.

-Dai 500 ai 2000 Km usare miscela all'8% velocità massima 32 Km h.
-Oltre i 2000 Km: usare miscela al 5%.

Comandi

Per i comandi di manovra e di marcia, oltre alla pompetta d'avviamento e alla leva d'innesto indicate in [fig. 4](#) , vedere [fig. 6 e 7](#).

Avviamento del motore

1.

Aprire il rubinetto del carburante sul serbatoio e mettere il motore in presa con la ruota abbassando in avanti la leva d'innesto 1 ([fig. 4](#)).

2.

Aprire di circa le metà il manettino del gas ([fig. 6](#)).

3.

Se il motore è freddo, premere a fondo corsa quattro - cinque volte la pompetta 16 ([fig. 4](#)) ; se il motore è caldo è sufficiente un solo colpo di pompetta. Viceversa, in inverno, avviando il motore freddo con temperatura molto bassa, occorre abbondare nei colpi di pompetta fino a un massimo di una dozzina.

4.

Montare in sella, tirare a fondo la levetta di decompressione ([fig. 6](#)) e prendere l'avvio pedalando. Dopo qualche deciso giro di pedali lasciar andare le levetta suddetta continuando a pedalare. Allorché il motore darà i primi scoppi, aiutarlo - occorrendo - ancora con qualche pedalata, e regolare la velocità i manovrando il manettino del gas.

Fermata del motore

Chiudere il manettino del gas e pochi metri prima dell'arresto tirare la levetta di decompressione fino a che la bicicletta sia ferma. Ovviamente nel contempo si azioneranno i freni secondo necessità.

Se il veicolo deve restare fermo per più minuti chiudere il rubinetto del serbatoio. Nella stagione calda allontanare il rullo dal pneumatico azionando la leva di innesto (portarla nella posizione 1b, [fig. 4](#)).

Norme per la marcia

Non adoperare il decompressore per regolare l'andatura.

A tale scopo è preposto il comando del gas.

Non rallentare l'andatura al « passo d'uomo » o fermarsi agendo solo coi freni della bicicletta, senza ridurre, o rispettivamente chiudere del tutto, il manettino del gas.

Non esigere la piena potenza dal motore freddo appena avviato.

Pneumatici

Dato che l'uso della bicicletta motorizzata, per le maggiori prestazioni, rende ancora più necessaria la buona conservazione dei pneumatici, si controlli molto sovente e si mantenga ben gonfiato il pneumatico posteriore. La pressione raccomandata è da 2 e 2,5 Kg/cm². La pressione troppo bassa nuoce alla sicurezza di marcia, diminuisce l'aderenza del rullo aumentando il suo consumo e quello del battistrada. E' consigliabile usare i pneumatici adatti per trasmissione a rullo messi in commercio dalle principali Case.

Accensione e corrente per la fanaleria

L'accensione (*corrente per la scintilla della candela*) è fornita dal magnete - volano racchiuso nel carter.

Smontandone il coperchio si possono ispezionare tutte le parti, compresi i contatti del ruttore

(« *puntine* ») che la finestratura del volano consente di verificare, pulire, registrare ([fig. 8](#)).

La fasatura dell'accensione è corretta se - essendo l'apertura dei contatti registrato come prescritto - i contatti stessi cominciano ad aprirsi quando la freccia del volano coincide con l'indica del carter.

La fasatura è registrabile mediante rotazione del supporto ruttore, senza smontaggio dal volano.

Per la corrente - luce, 6 Volt - 5 Watt, per faro a fanalino posteriore, è disposto il morsetto di presa 45 ([fig. 8](#)).

Si raccomando a chi è profano di non mettere mano nel magnete - volano e ricorrere per verifiche e regolazioni sempre alla nostra officina di servizio autorizzato.

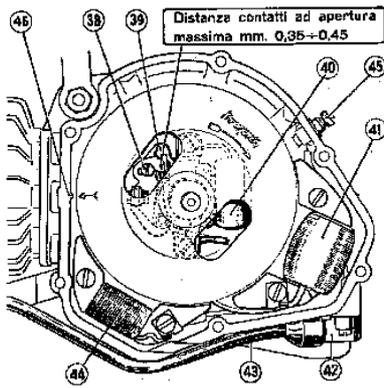


Fig. 8. Volano - magnete

38. Vite bloccaggio registrazione puntine del ruttore. 35. Fenditura di manovra registrazione puntine. 40. condensatore. 41. Bobina d'accensione. 42. Presa di corrente alta tensione 43. cavo accensione. 44. Bobina luce. 45. Morsetto di prosa corrente luce. 46. Indice di fasatura sul carter.

PARTE III

INNESTO CENTRIFUGO AUTOMATICO «CENTRIMATIC»

CARATTERISTICHE TECNICHE

Sul motore Garelli Mosquito 38-B può essere montato l'innesto centrifugo automatico, in luogo del rullo normale.

L'innesto centrifugo automatico *Centrimatic* è un dispositivo che collega albero motore e rullo di trasmissione, comprendente un innesto propriamente detto ed una ruota libera.

L'innesto è costituito come un freno a tamburo, con la piastra porta - ceppi fissa sull'albero motore ad il tamburo solidale col rullo; la ruota libera realizza un collegamento ausiliario che si impegna durante la massa in moto.

Tutti gli organi sono coassiali e disposti in modo che:

- l'albero motore può far girare il rullo solo per mezzo dell'innesto che si inserisce automaticamente per forza centrifuga quando il motore raggiunga un determinato numero di giri, e automaticamente si disinserisca a basso regime.
- Il rullo può trascinare in rotazione l'albero motore solo a mezzo della ruota libera e in senso di marcia.
- La reciproca rotazione dalla varie parti del gruppo Centrimatic avviene su movimento a sfere registrabile.

Funzionamento

Non esiste alcun comando manuale dell'innesto:

su di esso si agisce solo col comando del gas rallentando od accelerando il motore.

a)

Col motore in moto basta chiudere il comando del gas perché il motore, funzionando « al minimo» e in « folle »;vale a dire che la bicicletta si ferma (*con o senza uso dei freni*)mentre il motore resta in moto. In questa condizione si può spingere il ciclo avanti o indietro senza incontrare resistenza.

b)

A motore fermo la bicicletta è libera spingendola indietro. Spingendola in avanti il rullo fa girare il motore rendendo possibile l'avviamento come se la trasmissione fosse a rullo fisso.

c)

Partenza col motore in moto, A motore in moto e bicicletta ferme come detto al punto a), aprendo sufficientemente il comando del gas, la bicicletta si mette gradualmente in marcia senza aiuto dei pedali. Durante la marcia normale in piano la trasmissione si comporta come col rullo fisso all'albero motore.

d)

In salita, fino ad una pendenza del 7% circa - naturalmente col pieno gas o quasi - la trasmissione si comporta come detto per la marcia normale in piano.

Se la pendenza è superiore la bicicletta rallenta, ma non rallenta il motore perché l'innesto a scivola automaticamente, nella misura determinata dal rapporto fra la resistenza da vincere e la forza centrifuga che agisce sui ceppi.

Praticamente ciò consente di superare senza l'aiuto dei pedali salite più forti.

Nelle salite fortissime l'aiuto dei pedali è sempre possibile ed efficace indipendentemente dal fatto che si pedali più o meno adagio a piacere: il motore trasmette costantemente una determinata spinta alla bicicletta. Non pedalando la bicicletta si arresta ma il motore non si ferma tendendo sempre a spingere il ciclo.

Per lo scivolamento non sono a temere surriscaldamenti, o logoramento dei ceppi. Si dovrà però evitare di far scivolare a lungo l'innesto col motore a pieno gas e ciclo fermo, per non provocare il surriscaldamento del motore stesso mancando il raffreddamento del vento di corsa.

e)

in discesa il rullo trascina in rotazione il motore poiché la ruota libera si impegna, e quindi la bicicletta non è « in folle » : fattore - questo - molto importante ed apprezzato per la sicurezza.

Qualora, viceversa, si voglia deliberatamente scendere con la bicicletta completamente sciolta basterà disinnestare il motore azionando l'apposita leva.

Manovre

L'avviamento del motore munito dell'innesto *Centrimatic* si può effettuare esattamente come per il Mosquito 38-B con rullo fisso.

Con l'innesto automatica è però possibile - e a taluno può riuscire più agevole - avviare il

motore senza montare in sella, trascinando la bicicletta per il manubrio col decompressore aperto. Chiudendo il decompressore il motore si avvia : si deve prontamente chiudere il comando del gas perché il motore stesso giri al minimo e l'innesto resti staccato. Con ciò si avrà la bicicletta ferma col motore in moto; salendo in sella si potrà indi partire come detto prima.

Un altro metodo ancora, consiste nell'avviare il motore con un mezzo giro di pedale mentre si tiene sollevata da terra la ruota posteriore. Dopodichè, messo il motore « al minimo» , si potrà nuovamente posare la ruota sul terreno.

In ognuno di questi sistemi, l'avviamento deve essere preceduto dalle manovre preliminari 1-2-3 indicate a pag. 15. Il motore si spegne azionando il decompressore dopo aver chiuso il comando del gas.

Il possessore non deve ricordare altro che: si apre il comando del gas per « andare » e lo si chiude per « fermare».

Montaggio del Mosquito 38-B con Centrimatic sulla bicicletta

Il montaggio non varia rispetto a quelle descritto nella PARTE I.

Rispettare scrupolosamente le prescrizioni riassunte e pag. 7.

In più, prima di procedere all'applicazione, è necessario sostituire sulla bicicletta anche la pedivelle con guarnitura (*lato destra*), con una del tipo piegato in fuori che si trova in commercio e viene fornita anche dalle **Agenzie Garelli**.

Carburatore

Il getto del carburatore nei motori muniti di innesto automatico deve essere portato da **53** a **58** e la chiusura della valvola gas è regolata in modo che chiudendo completamente il comando gas il motore resta In moto.

Se il e minimo a fosse troppo lento e il motore avesse per questo tendenza a fermarsi, si registrerà agendo sul tenditore del cavo comando gas.

Manutenzione

L'innesto *Centrimatic* non richiede alcuna manutenzione periodica.

Può avvenire, a causa di indebite lubrificazioni a manomissioni, che i ceppi dell'innesto siano unti d'olio a di grassa; oppure che, per cause fortuite ed eccezionali, penetri un po' di fanghiglia ad acque nell'interno del tamburo, imbrattando i ceppi stessi.

In tal caso sarà bene ricorrere ad una **Agenzie Garelli**. provvedendo e far smontare l'innesto (*vedi paragrafo « Costituzione del rullo »*) per la pulizia dei ceppi con benzina pura, e, nel caso dell'entrata d'acqua, per una verifica e lubrificazione dalle loro articolazioni onde prevenire il formarsi di ossida a ruggine che provocherebbe irregolarità nel funzionamento.

Registrazione del gioco movimento a sfere

Constatando gioco radiale ed assiale del rullo, rivolgersi ad una *Agenzie Garelli*. per una verifica ed eventuale ripresa del gioca stesso.

Sostituzione del rullo

Svitando il dado centrale **51** (*fig. 9*) si amante il dispositivo *Centrimatic* completa dall'albero motore ed inoltre essa si divide in due gruppi :

- gruppo rullo con tamburo, ruota libera, movimento su sfere,
- gruppo disco porta - ceppi.

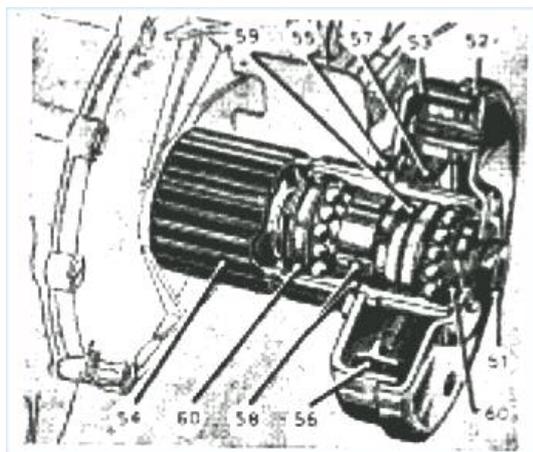


Fig. 9 - Innesto « Centrimatic »

51. Dado principale fissaggio 52. Disco porta ceppi. 53. Tamburo innesto 54. Rullo di trasmissione 55. Viti fissaggio rullo. 56. Ceppi innesto. 57. Molle richiamo ceppi. 58. Ruote libera (visibili rulli e corpo esterno). 59. Molla parastrappi per ruota libera. 60. Guarnizioni tenuta scatola movimento.

Svitando le tre viti di fissaggio **55** il rullo può essere smontato per la sostituzione.

Frequentemente

Osservare che le scanalature del rullo siano pulite o ripulire il motore dalla polvere e dal fango, anche fra le alettature del cilindro e delle testa.

(Le frequenze di queste manutenzione è ovviamente dipendente dalla stata della strade, delle stagione, ecc.)

Ogni 1000 Km

Smontare e pulire le candela. Ove occorresse, registrarne le distanze elettrodi e mm. 0,5 - :0,6.

Ogni 2000 Km

Oltre alle operazioni precedentemente descritte, provvedere alle seguenti:

Smontare la marmitta di scarico e poi la testa del cilindro. Per sfilare le testa, oltre e liberare la molle pressione rullo e a sganciare il cavo dal decompressore, far scorrere il cilindro in avanti lungo i prigionieri, di 4-5 centimetri.

(Portare il pistone, verso avanti girando il rullo, e far attenzione a non lacerare la guarnizione tra cilindro e carter).

Occorre evitare che del terriccio cede all'interno a che aderisce alla guarnizione suddetta

compromettendo quindi la tenute.

Perciò è necessario, prima ancora di svitare i dadi della testa, ripulire bene il contorno delle flange del cilindro e carter. Ricoprire inoltre questa zona con uno straccio - se l'operazione viene fatta a motore applicato - per preservarla dalla caduta di terriccio ecc. dalle parti sovrastanti della bicicletta.

Un altro sistema anziché spostare il cilindro consiste nel togliere il tubo di aspirazione col carburatore. Anche questo richiede la medesima cura di cui sopra nonché una protezione accioccché, terriccio o corpi estranei (*p. es. : una rosetta elastica*) non cadano nell'ampio foro di aspirazione del cilindro.

Tolta la testa, riportare indietro il cilindro cosicché il pistone risulti accessibile a scrostare con cura la cupola del pistone, particolarmente sui bordi in corrispondenza delle due luci di travaso del cilindro.

Così pure scrostare l'interno della testa e la feritoia del cilindro che dà nella marmitta. Prima di rimontare il diaframma raschiare le incrostazioni anche all'interno. Tale feritoia si scopre facendo retrocedere il pistone.

Soffiar via dalla canna e pulire accuratamente i detriti carboniosi risultanti dalla raschiatura.

Nel rimontare la testa fare attenzione che la guarnizione di rame non assuma false posizioni.

I dadi vanno stretti gradualmente e passando dall'uno all'altro diametralmente opposto (*vale a dire « in croce »*). Evitare altresì di serrarli esageratamente.

Smontare il coperchietto della marmitta (21, [fig. 3](#)), estrarre il diaframma interno e raschiarlo dalle incrostazioni.

Trovando difficoltà e sfilarlo, favorirne l'uscita facendolo ruotare un po' a destra e sinistre (*aiutandosi con i due fori esistenti nel disco terminale che si trova in vista*).

Prima di rimontare il diaframma raschiare le incrostazioni anche all'interno del corpo della marmitta e all'imbocco della sua flangia d'attacco.

Nel riapplicare la marmitta al motore far attenzione e montare nel giusto modo la guarnizione della flangia suddetta.

Lubrificare con siringa e pressione gli snodi delle sospensioni posteriore e mezzo dei lubrificatori 20 ([fig. 2 e 4](#)). A prescindere dalle percorrenze, lubrificarli quando si riscontri che il movimento oscillante delle sospensioni non è ben libero. Non ottenendo risultato soddisfacente, è opportuno smontare e revisionare i perni di sospensione.

Le operazioni indicate qui di seguito ai 4000 e agli 8000 Km, devono essere eseguite solo da persone competenti.

L'utente profano è bene si rivolga ad una nostra agenzia od officina autorizzata.

Ogni 4000 km

Oltre alle operazioni precedentemente descritte, provvedere alle seguenti:

pulire il carburatore (*filtro a reticella del carburante, vaschetta del galleggiante, filtro arie, ecc.*).

Se abitualmente si percorrono strade assai polverose, o con fondo sabbioso, o si marcia con pioggia e fango, occorre eseguire la pulizia del filtro arie molto più spesso (*p. es.: ogni 2000 o 1000 Km.*).

Smontare il coperchio del magnete - volano e controllare l'apertura dei contatti del rottore (*fig. 8*).

Eventualmente pulirli con una limetta per contatti e registrarli.

L'apertura deve essere di circa **0,4 mm** e si registra con un cacciavite grazie e una fenditura di manovre (39) previo allentamento delle viti di bloccaggio (38) che va poi nuovamente stretta.

Ogni 8000 Km

Oltre alle operazioni precedentemente descritte, provvedere alle seguenti:

- Smontare ed ispezionare il cilindro, il pistone e lo spinotto.

- Togliere le fascie elastiche dai pistone (*tenendole ordinate onde riapplicarle nella rispettiva precedente posizione*) e rimuovere i depositi carboniosi sui fianchi interni di esse e sul fondo delle loro sedi nel pistone.

- Verificare lo stato del cavo d'accensione (*43, fig. 8*) provvedendo a sostituirlo se è screpolato o sbucciato. Verificare parimenti le condizioni della presa di corrente alta tensione (*42*).

PARTE V

INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

CAUSE E LORO ELIMINAZIONE

A) Il motore non si avvia o si ferma	
1) E' chiuso il rubinetto	Aprire il rubinetto ovvero rifornire

della miscela oppure è esaurita la miscela nel serbatoio.	il serbatoio con miscela preparata con la dose d'olio prescritta.
2) Il getto del carburatore è ostruito.	Smontarlo e pulirlo aspirando attraverso il forellino all'estremità conica. Eventualmente passarvi l'apposito filo metallico fornito col motore <i>(non usare spilli, pagliuzze od altri mezzi inadatti)</i> .
3) La tubazione del carburatore è otturata oppure sono sporchi i filtri. Oppure è otturato lo sfiatatoio del serbatoio.	Smontare la pipetta 19 <i>(fig. 4)</i> e pulire il filtro in essa contenuto. Prima di rimontare, assicurarsi che il carburante fluisca dalla tubazione aprendo qualche istante il rubinetto. Controllare che il forellino dello sfiatatoio 25 <i>(fig. 7)</i> non sia otturato.
4) Il motore è « ingolfato ».	Se il carburatore, a causa di imperfetta tenuta dell'ago del galleggiante per logoramento o per intrusione di qualche impurità della benzina è invaso e la miscela gocciola abbondantemente all'esterno del tubetto di spurgo, è necessario chiudere il rubinetto sul serbatoio, aprire completamente il manettino del gas e pedalare fino a che il motore si mette in marcia. Non riuscendovi con relativa facilità, smontare la candela e, trovandola oleata all'interno, asciugarla e pulirla.
5) La candela è sporca.	Pulirla e registrarla come prescritto. Nel rimontare far attenzione a non perdere la guarnizione e ad imboccare la candela con la dovuta inclinazione : essa deve potersi avvitare a mano quasi completamente.
6) La valvola di decompressione sulla testa del cilindro soffia o resta aperta.	Provare a far girare il gambo della valvola per mezzo di una pinza, dopo aver smontato la sottostante levetta di comando. Non ottenendo il risultato voluto, far togliere la testa del cilindro e smontare, pulire e smerigliare la valvola. Nel rimontarla oliarne il gambo.

B) il motore non tira o non raggiunge la velocità consueta.

1) Il rumore di scarico si è affievolito. Tendenza al funzionamento «a 4 tempi» a qualunque regime.	Eccesso di incrostazioni carboniose : luci di passaggio dei gas del cilindro semiostruite, marmitta di scarico sporca. Eseguire le operazioni di decarbonizzazione <i>(vedi «MANUTENZIONE» al punto « Ogni 2000 Km »)</i>
2) Il motore perde colpi	La carburazione è povera. Sostituire il getto

<p>e scoppietta nel carburatore. Aumentando l'apertura del manettino del gas il motore tende a fermarsi.</p>	<p>del carburatore con altro di numero via via superiore dopo aver tuttavia verificato :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) che il getto non sia parzialmente sporco, ossidato ecc., 2) che la candela non sia difettosa o sporca ; 3) che il carburatore sia pulito all'interno (<i>smontando il coperchio Vaschetta e togliendo il galleggiante</i>) ; 4) che il carburante affluisca regolarmente al carburatore. Ovvero esistono dei trafileggi d'aria dalle giunzioni del carburatore col tubo di aspirazione o di questo col cilindro o tra il cilindro e il carter. <p>Far controllare la viteria e le guarnizioni, compresa quella della testa.</p>
<p>3) Lo scarico del motore è irregolare. Il rumore di scarico si arrotonda nel caratteristico ronzio uniforme solo oltre i 20-25 km orari, oppure in salita o azionando leggermente i freni.</p>	<p>La carburazione è troppo ricca. Sostituire il getto con altro di numero via via inferiore fino ad ottenere la marcia regolare. Talvolta l'inconveniente è dovuto a qualche impurità del carburante fermatasi tra la punta dell'ago del galleggiante e la sua sede nel coperchio vaschetta. Perciò il carburatore si ingolfa o perlomeno il livello si innalza. (<i>Smontare il coperchio vaschetta e pulire la sede</i>). Altrettanto può verificarsi (<i>solo però dopo lungo uso</i>)</p> <p>per logorio della punta e della sede anzidette. In questo caso occorre ricambiare sia il galleggiante che il coperchio vaschetta. Oppure il galleggiante è da sostituire perché forato.</p>
<p>4) Funzionamento irregolare del motore e perdita di colpi.</p>	<p>Candela difettosa ovvero contatti del ruttore che aprono insufficientemente. Farli verificare e registrare.</p>

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

<p>1) La gomma è poco gonfia.</p>	<p>Pompate la gomma ripristinando la pressione voluta ($2 \pm 2,5 \text{ kg/cm}^2$).</p>
<p>2) La molla pressione rullo non è abbastanza tesa.</p>	<p>Registrare la tensione con il dado ad alette (<i>14, fig. 3</i>). Osservare sullo stesso gli indici contrassegnati</p>

	con le parole «Asciutto» e «Bagnato» : si dovrà registrare il dado ad alette in modo che l'estremità del tirante filettato si trovi in corrispondenza degli indici suddetti.
3) Il rullo di trasmissione è logorato oppure la molla è rotta o è stata deformata.	Verificare ed eventualmente ricambiare il rullo o la molla.

GARANZIA

(dalle « Condizioni generali di vendita »)

Il motore ***Garelli MOSQUITO 38-B*** è garantito per sei mesi dalla data di consegna per tutti gli eventuali difetti di materiale e di lavorazione.

In base a tale garanzia saranno riparati o sostituiti gratuitamente i pezzi che risultassero difettosi, sempreché non siano stati manomessi e che il motore non sia stato adibito a impieghi diversi da quello normale.

Le spese di trasporto, quelle di mano d'opera per smontaggi e montaggi, e quelle eventuali per carburante e lubrificanti sono a carico dell'acquirente.

La richiesta di sostituzione in garanzia deve essere fatta tramite i **Concessionari GARELLI** comunicando il n. di matricola e deve essere accompagnato dai pezzi ritenuti difettosi.

La garanzia decade quando:

- - Vengano applicate parti non originali;
- - Il motore rechi segni di manomissioni da parte di incompetenti o di riparazioni eseguite non a regola d'arte;
- - Il motore sia adibito a noleggio o a corse;
- - Non venga usato lubrificante nella prescritta qualità, gradazione e quantità.
- - Non vengano osservate le norme di rodaggio.

Per le parti non costruite dalla ***Meccanica Garelli***
- *quali ad es., i cuscinetti a sfere, i cavi, le parti elettriche* -
viene fornita la garanzia solo in relazione agli obblighi assunti dai
fabbricanti delle parti stesse.
