



modello 1955

Vespa
-125

USO E MANUTENZIONE



modello 1955

Vespa
-125

USO E MANUTENZIONE

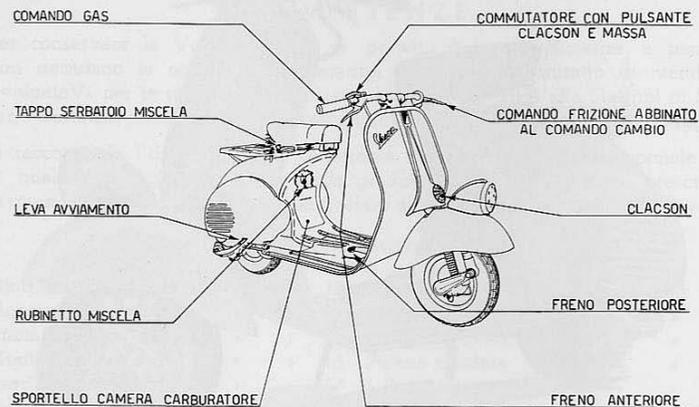


Fig. 2 - Comandi della moto

PRESTAZIONI E CARATTERISTICHE PRINCIPALI

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	1680 mm.
Altezza max	940 mm.
Altezza minima pedana	220 mm.
Raggio di volta	1,5 mt.
Peso totale a vuoto	circa 86 Kg.

Motore: Monocilindrico a due tempi con distribuzione a luci incrociate. Cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera speciale, fusa sotto pressione. Biella in acciaio di alta resistenza accoppiata, su una fila di rulli, con l'albero motore scomponibile.

Alesaggio	mm. 54
Corsa	mm. 54
Cilindrata	cm. ³ 123,67
Rapporto di compressione	1:6,5

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

Trasmissione: Diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi (assorbe gli urti

AVVERTENZE

Per conservare la Vostra VESPA in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, rivolgetevi per le riparazioni esclusivamente agli Agenti e alle Stazioni di Servizio autorizzate. Esigete per le riparazioni soltanto ricambi originali Piaggio.

Si raccomanda l'uso di miscela carburante composta di benzina normale di 1° qualità ed olio della marca, della graduazione e nella quantità prescritta su questo opuscolo a pag. 12 ed in particolare di non usare oli vegetali e additivi.

INDICE DELLE PRINCIPALI NORME

Rifornimento carburante	ved. pag. 12	Norme di rodaggio	ved. pag. 19
Montaggio candela	» » 14	Pulizia della moto	» » 19
Anomalie com. cambio	» » 16	Controllo livello olio	» » 20
Montaggio ruote	» » 16	Pulizia candela	» » 21
Pressione gomme	» » 17	Lubrificazione	» » 24
Regolaz. minimo	» » 18	Anomalie di funzionam.	» » 26 30



Fig. 1 - Moto VESPA 125

causati da brusche variazioni di regime) e ingranaggi del cambio.

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

Frizione: A dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio 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 tre luci (lampada biluce 6 volt-25/25 watt, luce di città 6 volt-15 watt), il fanalino posteriore (6 volt-5 watt) ed il clacson (vedi fig. 3).

Telaio: A guscio, in lamiera speciale di ampia sezione, a forma aperta e carenata.

Sospensioni ruote: Anteriore: mozzetto oscillante a sbalzo sullo sterzo con interposizione di molla elicoidale a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto. Posteriore: traversa oscillante porta motore e ruota con interposizione di molla elicoidale biconica a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto, coassiale.

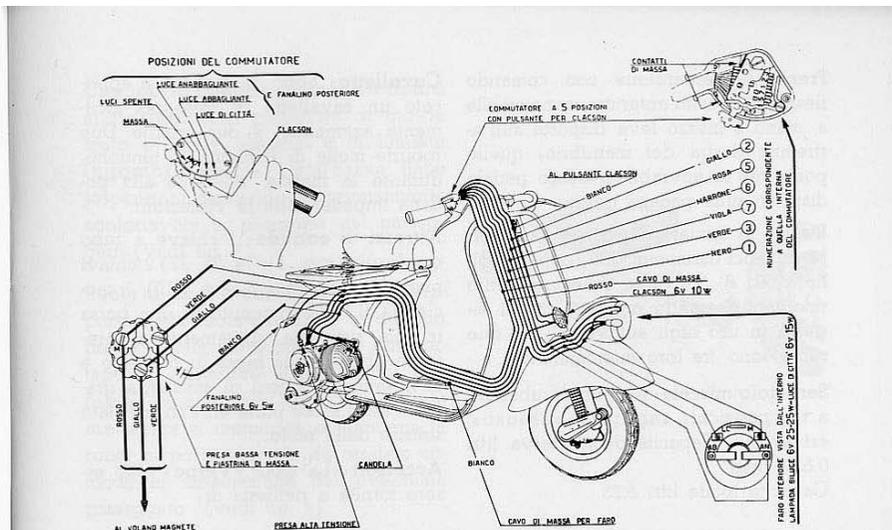


Fig. 3 - Schema impianto elettrico

Freni: Ad espansione con comando flessibile: 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 - 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 rubinetto a tre posizioni: «aperto», «chiuso», «riserva». Capacità della riserva litri 0,650 circa. Capacità totale litri 6,25.

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.

Attrezzi di corredo: 1 chiave a tubo quadrupla (mm. 11, 14, 21, 22) 2 chiavi piatte doppie (mm. 8-14 e 7-10), 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. Da fissarsi 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 ai due fori previsti nella parte posteriore del portapacchi posteriore ed ai bulloni che fissano quest'ultimo. 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).

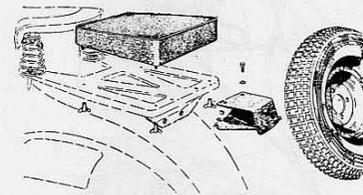


Fig. 4 - Cuscino, ruota di scorta e supporto

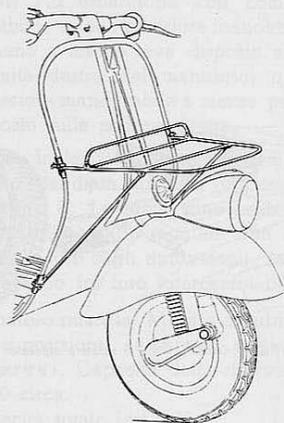


Fig. 5 - Portapacchi anteriore

Portapacchi anteriore. È applicabile sullo scudo e sovrasta il parafrangente. Leggerissimo, razionale e di facile applicazione è molto 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 mediante una trasmissione completamente interna. L'applicazione del dispositivo comporta la sostituzione del supporto normale («A» della fig. 6) con quello fornito di alloggiamento

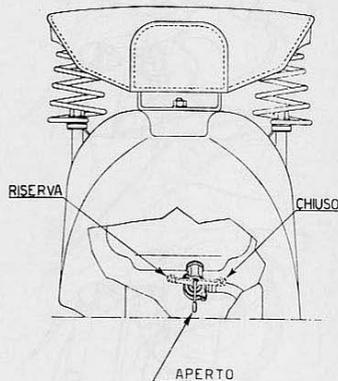


Fig. 7 - Posizioni del rubinetto miscela

USO

Rifornimento carburante. La miscela benzina-olio deve essere composta con: 80 cc. di olio Essolube 30 su un litro di benzina, per i primi 2000 Km. di impiego e 55 cc. per i successivi.

N. B. - L'utente può anche chiedere alle Stazioni di rifornimento ESSO la miscela ESSO MIX, rispettivamente al 7% per i primi 2000 Km. e al 5% per i successivi.

Avvertenze: Si raccomanda di usare buona benzina normale per auto e di curare la perfetta miscelazione con l'olio. Tenere sempre pulito lo sfiato del tappo serbatoio miscela.

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.

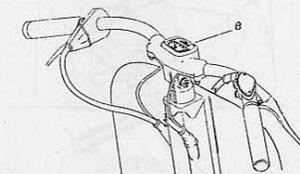
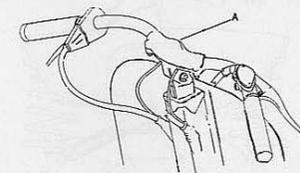


Fig. 6 - Supporti del manubrio e contachilometri

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.

Seguire con particolare attenzione le istruzioni per l'uso della moto durante il periodo di rodaggio, riportate sulla decalcomania applicata 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 in fig. 7), porre il cambio in posizione di folle (vedi fig 8), tenere la manopola di comando gas al minimo ed agire sul pedale della messa in moto.

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 prov-

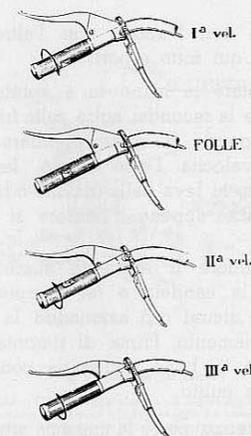


Fig. 8 - Comando del cambio

vedere 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 il motore si è 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.

Avvertenze porre la massima attenzione nel rimontaggio della candela. Im-

boccarla con la dovuta inclinazione, avvitare a mano e bloccarla quindi con la chiave.

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) e agire nuovamente sul pedale di messa in moto.

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 1ª marcia (vedi fig. 8).

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. 9.

Avvertenze: Non ruotare la manopola comando cambio a motore spento.

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 intercam-

biabili, 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 affinché esca dai 4 prigionieri; provvedere quindi alla sua riparazione o alla sua sostituzione con la ruota di scorta.

Avvertenza: Al rimontaggio della ruota bloccare alternativamente (in diagonale) e progressivamente i quattro dadi. Curare che le rondelle elastiche siano al loro posto.

Eeguire 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 1ª marcia una conveniente velocità, togliere repentinamente gas, tirare la leva della frizione e ruotare rapidamente la manopola sinistra sulla posizione di 2ª marcia; quindi lasciare la leva della frizione e ridare immediatamente gas. Procedere analogamente per innestare la 3ª marcia. Per passare da una marcia a quella immediatamente inferiore, si segua un analogo procedimento. L'utente si renderà conto che

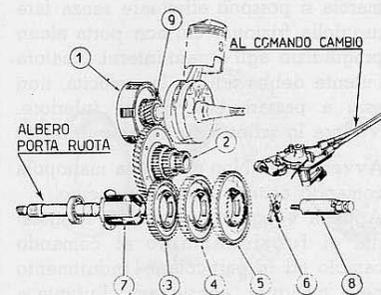


Fig. 9 - Schema del cambio

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.

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 (vedi fig. 10).

La pressione deve essere tenuta a 1,25 Kg./cmq. per la gomma posteriore e 0,8 Kg./cmq. per quella anteriore. Qualora la moto venga impiegata per trasporto di due persone, aumentare la pressione della gomma posteriore a 1,8 - 2 Kg./cmq.

Arresto del motore: Spingere la levetta del commutatore tutto a sinistra. Rimane nel cilindro miscela carburata che facilita il successivo avviamento.

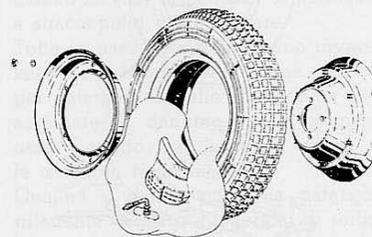


Fig. 10 - Smontaggio pneumatico

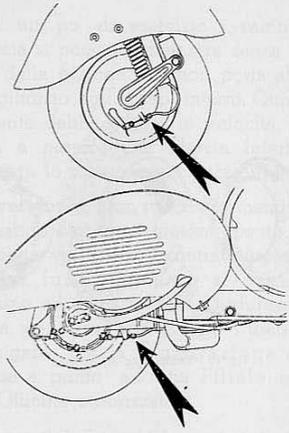


Fig. 11 - Registrazione freni

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 alla figura 11.

Registrazione minimo. È eseguibile senza alcun attrezzo avvitando e svitando la vite premente sul coperchio del corpo del carburatore. Per innal-

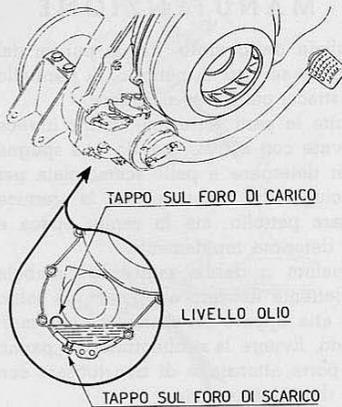


Fig. 12 - Livello olio nel carter

qualora essa sia stata spedita direttamente dalla fabbrica:

Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio svitando il tappo portante la dicitura «OLIO». Il livello dell'olio a moto diritta deve sfiorare il foro (vedi fig. 12).

Dopo i primi 1000 km.: Sostituire totalmente l'olio nella scatola del cambio. 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. Per lo svuotamento è previsto un apposito foro situato sul carter nella posizione indicata in fig. 12.

zare il minimo occorre avvitarlo, per abbassarlo svitarlo.

Prescrizioni importanti da osservare durante il periodo di rodaggio:

1° - Impiegare miscela: 80 cc. di olio Essolube 30 per 1 lt. di benzina, ovvero miscela ESSO MIX al 7%.

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 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.

Qualora si debba pulire la parabola riflettente del faro adoperare un soffio di aria oppure un piumino molto morbido. Evitare la strofinatura con panno e porre attenzione di non toccare con le dita la superficie.

Prima di mettere in servizio la moto,

Ogni 2000 Km.:

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

2) - Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio.

3) - Pulire con tela finissima o apposite limette gli elettrodi della candela e registrarli (0,6 mm.). Verificare lo stato dell'isolante della candela: se si riscontrano crepe o rotture sostituire la candela stessa. Usare benzina pura per pulire.

Si consiglia di non cambiare il tipo delle candele montate dalla Ditta.

Si ricordi in proposito che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

4) - Pulire e riempire gli ingrassatori del mozzo anteriore.

N. B. - Consigliamo i Clienti di fare eseguire dalle Stazioni di Servizio le operazioni elencate qui di seguito.

5) - Registrare (0,4 mm.) e pulire le puntine platinato del volano magnetico (vedi fig. 13).

6) - Pulire la marmitta e disincrostarla il motore come indicato qui di seguito.

Smontare la marmitta, la cuffia di raf-

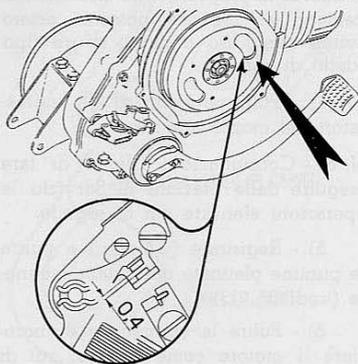


Fig. 13 --Registrazione puntine del rotore

freddamento e la testa del cilindro portare il pistone al P. M. S. per pulirne la testa dalle incrostazioni; eliminare ogni residuo carbonioso dall'imboccatura del cilindro, quindi portare il pistone al P. M. I. e disincrostare le luci. Fare attenzione che residui carboniosi non rimangano nell'interno del cilindro. Pulire la faccia interna della testa del cilindro. Disincrostare il tubo di scarico della marmitta mediante un filo di ferro ripiegato ad uncino, oppure con un getto di aria compressa immesso dal bocchettone di fissaggio sul cilindro, previo riscaldamento del terminale stesso. Tenere comunque il tubo di scarico della marmitta rivolto verso il basso.

Ogni 3000 Km. : Lubrificare il feltro strisciante sulla camma del volano magnetico. In caso di inconvenienti agli ammortizzatori, pulire il gruppo ed effettuare il cambio dell'olio e eventualmente revisionare.

Lunga inattività. Si consiglia di effettuare le seguenti operazioni:

1) Pulizia generale della moto (vedi pag. 19).

2) Introdurre dal foro della candela un po' d'olio nel motore, e fare compiere a mano qualche giro a quest'ul-

timo onde distribuire un velo protettivo contro l'ossidazione.

3) Sollevare da terra le ruote appoggiando la pedana su due tacchetti di legno in modo che i pneumatici non tocchino terra.

4) Vuotare del carburante il serbatoio ed il carburatore.

5) Spalmare di grasso antiruggine tutte le parti metalliche non verniciate.

N.B. - Per la lubrificazione usare esclusivamente gli olii e grassi delle marche e delle qualità indicate nella fig. 14 e nella tabella a pag. 24

LUBRIFICAZIONE

Riferimento allo schema	GRUPPO DA LUBRIFICARE	ESECUZIONE	NOTE
1	Motore (lubr. dalla miscela)	Ad ogni rifornimento	Ved. pag. 12
2	Cambio. Sostituzione totale olio Ripristinare livello	Dopo i primi 1000 Km. Ogni 2000 Km.	Ved. pag. 20 Ved. pag. 21
3	Ingrassatori del mozzo anteriore	Ogni 2000 Km.	Ved. pag. 21
4	Ammortizzatori Cavetti Feltro volano	In caso di inefficienza Ogni 2000 Km. Ogni 3000 Km.	Ved. pag. 23 Ved. pag. 23

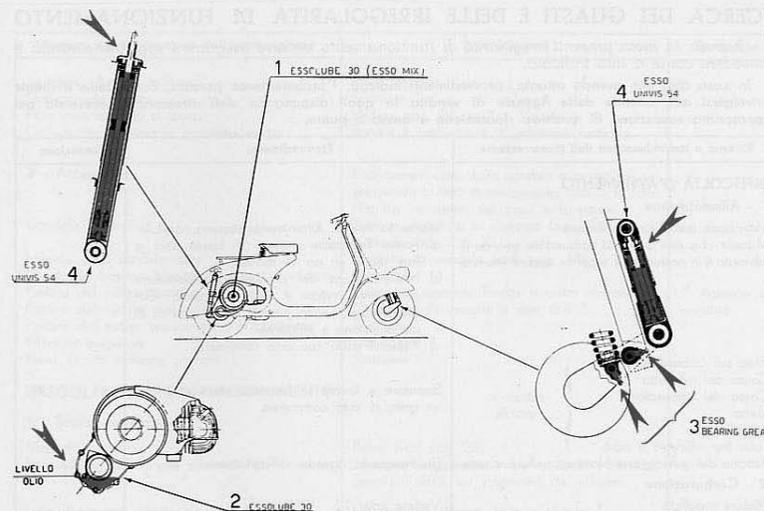


Fig. 14 - Schema della lubrificazione

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
DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO 1 - Alimentazione Mancanza miscela nel serbatoio Miscela che non arriva al carburatore quando il rubinetto è in posizione di «aperto» oppure «riserva» Filtro sul carburatore Corpo del rubinetto Corpo del carburatore Getto Polverizzatore Tubo fra rubinetto e carb. Asticina del galleggiante bloccata nella sua sede 2 - Carburazione Motore ingallato	Inserire la riserva. Rifornimento appena possibile. a) Tenere l'agitatore premuto in basso sino a fare uscire un po' di miscela. 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. c) Pulire il getto con aria compressa. Smontare e lavare in benzina. Asciugare con un getto di aria compressa. Disimpegnarla agendo sull'agitatore Vedere pag. 13	

26 —

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
Agitatore bloccato in basso Galleggianti forati Filtro aria otturato o sporco Carburatore montato in posizione errata 3 - Accensione Candela sporca Isolante della candela rotto Levetta del commut. bloccata in posiz. di «massa» Puntine del rottore sporche Puntine del rottore mal registrate Puntine del rottore consumate o bucherellate Fasatura irregolare Presa di alta tensione cretata IRREGOLARITÀ VARIE DI FUNZIONAMENTO 1 - Scarso rendimento Marmitta incrostata Raccordo di ammissione allentato Luce di scarico ostruita da incrostazioni Guarnizione fra cilindro e carter inefficiente	Disimpegnarlo Sostituire * Vedere pag. 21, n. 1 Portare il carburatore in posizione verticale 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 (ved. pag. 21) Sostituire la candela (ved. pag. 14) Sbloccare Pulire con apposite limette o carta abrasiva * Correggere l'intervallo a mm. 0,4 * Sostituire * Correggere * Sostituire Pulire (ved. pag. 22) Sostituire la guarnizione fra raccordo e cilindro Serrare i dadi sui prigionieri del cilindro. Disincrostare cilindro, testa e pistone * Sostituire *	* Agenzie di vendita

— 27

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
2 - Scarso compressione Candela non bene avvitata sulla testa del cilindro Errato accoppiamento testa-cilindro Guarnizione di rame inefficiente Fasce elastiche incollate 3 - Scoppi allo scarico e nel carburatore Candela incrostata o con elettrodi troppo distanti Formazione di perline sull'isolante Pre-accensione Vite di fermo del condensatore allentata } * Puntina del rottore allentata } * Insufficiente afflusso di miscela al carburatore 4 - Cattivo funzionamento frizione a) Innesto brusco Disco «bombato» in acciaio male orientato Ingranaggi del cambio non sufficient. lubrif. b) Slittamento Molle scariche Dischi con tasselli di sughero logorati o bruciati c) Disinnesto incompleto Giuoco eccessivo al cavo di comando Curvatura eccessiva del disco bombato 5 - Disinnesto spontaneo delle marce Cavi comando cambio mal regolati	Stringere con chiave da 21 Piazzare bene la testa nell'apposito alloggiamento sulla sommità del cilindro. Stringere fortemente ed uniformemente i dadi. Sostituire Pulire le fasce e le gole sul pistone * Sost. o pulire contr. la distanza tra gli elettrodi (0,6)** Pulire Controllare l'esattezza del punto di accens. * Vedere paragrafo «Difficoltà d'avviamento» n. 1 Mont. con la concavità rivolta al disco con tasselli* Ristabilire il livello, e controllare l'avvitamento del tappo nel foro di scarico (ved. fig. 12) Sostituire * Sostituire i dischi e le molle * Registrare * Sostituire * Registrare *	* Agenzie di vendita ** Usare spazzolino metallico o carta smerigliata

28 —

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

— 29

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Provvedimenti	Esecuzione
11 - Frenatura insufficiente Corsa eccessiva del pedale o leva Ceppi logorati; impregnati di olio Ceppi e tamburi rigati	Registrare (Vedere fig. 11 e pag. 18) Sostituire; lavare con benzina ed asciugare all'aria. Consultare le Agenzie di vendita circa la perdita di olio. Sostituire.	
12 - Inefficienza sospensioni elastiche Rumorosità Inefficienza Difficoltà di rotazione asse ruota	} Rivolgersi alle Agenzie di vendita	
13 - Rumorosità del motore	Rivolgersi alle Agenzie di vendita	
14 - Inefficienza impianto elettrico Terminali dei cavi distaccati o male allacciati sulla presa B. T. sul commutatore, sull'avvisatore	Riallacciare correttamente (ved. fig. 3) o rimpiazzare le viti. Persistendo l'inconveniente occorre rivolgersi alle Agenzie di vendita.	
<p>N. B. - Se il cliente deve intraprendere lunghi viaggi, consigliamo di munirsi di una candela di scorta e una presa A. T.</p>		

STABILIMENTO DI PONTEDERA
 UFFICIO TECNICO COMMERCIALE
 N. Dis. 23535
 II^a EDIZIONE / 11.000; 1 - 10 - 1954