

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI



BOLOGNA

ISTRUZIONI

www.rpv.it

Istruzioni per l'uso dei Motocicli "M.M., Modelli 34, 35 e 36

1. Avviamento e marcia

Per mettere in marcia il motore, procedere come segue: Assicurarsi che il motore sia in folle e che non sia attaccata una marcia. Assicurarsi che il serbatoio olio contenga del lubrificante e che sia aperto il relativo rubinetto. Aprire il rubinetto della benzina ed eccitare leggermente la spina del carburatore. Spingere la chiavetta del contatto per la corrente che si trova sul faro, in modo che resti accesa la lampadina rossa di spia alloggiata sul faro medesimo, segno questo che è avvenuto il contatto. Indi aprire leggermente la leva dell'anticipo, chiudere la leva dell'aria situata a destra sul manubrio e mettere la manopola di comando gas al minimo. Eseguite queste operazioni sollevare la leva alzivalvola e imprimere una energica pedalata dall'alto in basso alla leva messa in moto del cambio di velocità abbandonando contemporaneamente la leva dell'alzivalvola. Ripetere l'operazione finchè il motore non è andato in marcia, dopo di che aprire la leva dell'aria, ed evitare assolutamente di accelerare eccessivamente il

motore in folle. Per iniziare la marcia, sollevare la leva frizione, innestare la prima marcia, tenendo presente che se questa non si innesta subito occorre muovere in avanti e indietro leggermente e contemporaneamente la moto onde permettere che gli ingranaggi si innestino. Indi si accelera gradatamente il motore lasciando dolcemente la leva della frizione. Per passare alle marce superiori una volta avviato il veicolo occorrerà debraiare togliendo nello stesso tempo il gas ed innestare la marcia superiore, dopo di che si lascia la leva frizione aumentando il gas gradatamente. Così successivamente per passare alle altre marce superiori. Per arrestare il veicolo occorre debraiare, indi, frenare mettendo in folle il cambio non appena la moto è ferma. Evitare di frenare senza debraiare. Per spegnere il motore togliere la chiavetta di contatto dell'accensione oppure alzare la leva alzi-valvola. Evitare di usare sotto sforzo a basso regime di giri il motore, sfruttando invece convenientemente le varie marce del cambio di velocità.

2. Uso della moto nel periodo iniziale

Si raccomanda in modo particolare per i primi 1200-1500 km. di non superare mai la velocità di 60-70 km. orari, e di evitare nel modo più

assoluto di far raggiungere un numero elevato di giri al motore nelle marce piccole. Ciò per evitare eventuali grippaggi delle parti non ancora assestate. Si raccomanda anche per tale percorso di non trasportare una seconda persona, cosa questa che esige uno sforzo maggiore dal motore. Non dimenticare che il motore nuovo deve essere usato con particolare cura perchè possa in seguito dare i migliori risultati di rendimento e di durata.

3. Motore

I nostri motori non esigono cure speciali. Ogni buon motociclista deve però osservare premurosamente le nostre istruzioni per la buona conservazione del suo veicolo. Occorre assicurarsi soprattutto che le punterie siano convenientemente registrate coi dati seguenti, poichè le punterie non registrate possono causare danni a vari organi (valvole, tiges, bilancieri ecc.) oltre che a riscaldamenti del motore e conseguente poco rendimento. Tutti i nostri motori devono comportare un gioco di $2/10$ di m/m della punteria sulla valvola, a motore caldo, e ciò sia per la valvola di aspirazione che per la valvola di scarico. Dopo di aver proceduto alla registrazione delle punterie assicurarsi che siano ben bloccati i contro dadi di registro, e che

dopo bloccati tali dadi il gioco risulti quello voluto. Nei modelli 250 cmc. 35 e 36 A la lubrificazione dei perni bilancieri avviene automaticamente mediante un tubo di mandata dal motore. Nei modelli 250 cmc. 34 A, non essendo automatica tale lubrificazione, occorre provvedere spesso e almeno ogni 300 km. alla lubrificazione di tali perni attraverso l'apposito ingrassatore, con grasso Veedol o olio extra denso.

4. Lubrificazione

La lubrificazione delle parti interne dei nostri motori, avviene mediante pompa automatica ad ingranaggi sia nella mandata che nel ricupero. Tale pompa viene azionata direttamente dall'albero della cames di aspirazione, il che assicura il costante e continuo funzionamento di essa, sì che difficilmente risulta necessario smontare la pompa. La mandata dell'olio avviene dal tubo che parte dal rubinetto del serbatoio olio che si collega al raccordo superiore fissato sul carter motore dalla parte della distribuzione. Il secondo tubo che parte dal raccordo inferiore sul carter del motore porta l'olio di ricupero della pompa direttamente al serbatoio, in modo che il funzionamento dell'olio avviene a circolazione continua. Prima di usare la

macchina sarà bene assicurarsi del buon funzionamento della lubrificazione. A tal uopo, svitando il tappo del serbatoio mentre il motore è in marcia si osserverà che l'olio ricade nel serbatoio dall'apposito tubicino fissato nell'interno del bocchettone del tappo. Qualora dopo di aver fatto girare un pò il motore non si verificasse il ritorno dell'olio al serbatoio anche accelerando il motore, bisognerà spegnere il motore per assicurarsi della causa della mancata circolazione, e rimediare. Verificare quindi che il rubinetto dell'olio sia aperto, assicurarsi che nel serbatoio vi sia costantemente almeno un kg. di olio, assicurarsi che non siano stati per caso invertite le tubazioni dal serbatoio al motore e che tali tubi non siano ostruiti da sporcizia. Qualora anche dopo tali verifiche il ricupero olio non funzioni, occorrerà ispezionare le tubazioni sia di gomma che di rame per assicurarsi che non vi siano perdite di aria, il che permetterebbe al ricupero di aspirare aria e non olio. Constatando tali perdite occorrerà provvedere cambiando le tubazioni di gomma o procedendo a riparazioni o sostituzioni se qualche tubicino di rame fosse crinato. Assicurarsi infine che non sia rotta la chiavetta del perno della pompa che si innesta nell'apposito incavo dell'albero della cames di aspirazione che fa azionare la pompa. In casi di perdite di olio della parte del carter catena motore occorrerà assicurarsi

che il premistoppa del motore lato pignone, abbia perfetta tenuta, poichè se esso è logoro possono verificarsi fuoruscite di olio. A motore fermo consigliamo tenere sempre aperto il rubinetto dell'olio onde evitare dimenticanze nel riaprirlo. Però se la moto deve rimanere ferma più di una settimana, sarà bene chiudere il rubinetto tenendo ben presente di riaprirlo quando si dovrà usare la moto.

Raccomandiamo ai nostri clienti la massima cura e attenzione alle presenti norme sulla lubrificazione, poichè la mancanza di olio o il difetto di lubrificazione, dà luogo a danni gravissimi. Raccomandiamo inoltre di usare sempre olio di ottima qualità in latte sigillate.

Per il periodo di garanzia noi prescriviamo l'olio Veedol extra Heavy N.º 6.

Con motore nuovo, cambiare l'olio del serbatoio, previa accurata pulitura di esso, dopo 500 km. sostituendolo con del fresco. In seguito si aggiungerà olio man mano che si consuma tenendo presente che il serbatoio ne contenga costantemente non meno di 1 kg. Ogni 3000 km. sarà bene pulire con petrolio il serbatoio e sostituire il contenuto con lubrificante fresco.

5. Accensione e impianto

Le nostre macchine sono equipaggiate con impianti dinamo spinterogeno Bosch nei quali l'accensione al motore può funzionare indipendentemente dalla luce e dalla batteria. Per ottenere l'accensione occorre dare il contatto di corrente con l'apposita chiavetta fissata al faro. Sia per mettere in marcia il motore che durante la marcia, il bottone che si trova sulla parte superiore della dinamo, dovrà essere sempre rivolto a batteria. Solo nel caso che la batteria fosse scarica per poter avere ugualmente l'accensione bisognerà rivolgere tale bottone a dinamo, avendo però cura di staccare il filo positivo della batteria stessa. Le stesse norme si osserveranno se per una ragione qualsiasi occorrerà smontare la batteria. Con batteria montata e carica, il bottone della dinamo dovrà sempre essere rivolto a batteria. Durante la marcia, la lampadina rossa di spia che si trova sul faro e che si accende appena si dà il contatto di corrente per mettere in moto il motore si dovrà spegnere, segno questo che la dinamo dà corrente di carica alla batteria. Non verificandosi ciò, occorrerà far pulire da persona competente le spazzole della dinamo, e far verificare l'impianto. Qualora dopo di aver tenuta ferma la macchina alcuni giorni si verificasse che la batteria si scarica, ciò

dipende da contatti nei fili, così pure nel caso che si bruciasse qualche lampadina o la valvolina di sicurezza. Procedere senz'altro in tal caso a mezzo di persona pratica, ad accurata verifica dell'impianto. Verificare che la distanza fra le punte platinatate della dinamo sia costantemente di 5 decimi di m/m. Lo spostamento di tale distanza dà luogo a variazioni nell'accensione. Ogni 300 km. circa introdurre qualche goccia di olio sull'albero della dinamo, attraverso l'apposito oliatore fissato esternamente sull'albero della dinamo. La buona manutenzione della batteria è di massima importanza. Evitare che gli elementi rimangano asciutti, e quindi aggiungere sempre che sia necessario, acqua distillata. La batteria che lavora asciutta si logora in breve tempo. In casi di prolungata sosta della macchina (qualche mese) consigliamo di smontare la batteria e farla scaricare e pulire da persona competente. Ricaricarla allorchè si adopererà la moto.

6. Carburazione

Il carburatore adottato sui nostri motori è l'Amal. Solo sul motore 500 cmc. mod. 35 venne montato il carburatore Dell'Orto. La regolazione del carburatore per il buon funzionamento del motore ha una importanza

grandissima. Per la regolazione della carburazione al minimo, avvalersi della vite laterale trasversale applicata sul corpo del carburatore stesso, mentre per la regolazione dell'apertura della farfalla al minimo avvalersi della vite situata obliquamente. Per regolare la carburazione nella ripresa e nei passaggi occorre regolare la spina situata al centro della valvola. Tale spina porta 5 tacche. Normalmente noi regoliamo la spina alla terza tacca. Qualora però in ripresa la carburazione risultasse grassa, occorre abbassare di una o due tacche tale spina. Tale regolazione ha anche influenza sul consumo di carburante. Se invece in ripresa la carburazione risultasse magra il che si manifesta con starnuti del carburatore, bisogna alzare di una tacca o due la spina. Tali prove sono da eseguirsi a motore caldo. Occorre però soprattutto tenere pulito il carburatore, operazione che consigliamo di fare periodicamente onde evitare che si ostruiscano gli spruzzi rendendo magra la carburazione, e irregolare il funzionamento del motore. In linea di massima la carburazione è giusta allorchè marciando con tutta l'aria aperta, e chiudendone per circa un quarto della sua corsa la levetta, il motore tende a rendere di meno e a cambiare scoppio. Se invece facendo la medesima operazione tende a crescere di velocità, allora la carburazione è magra, ed è necessario aumentare di un numero lo spruzzo del massimo.

Gli spruzzi normalmente da noi montati portano i seguenti numeri: per i motori 250 cmc. il N.° 90, scorta N.° 95, per i motori 350 cmc. il N.° 100, scorta N.° 110, per i motori 500 cmc. il N.° 140 per i carburatori Amal, e il N.° 100 per il carburatore Dell'Orto.

7. Cambio di velocità

Sulle nostre macchine sono montati i cambi tipo Burmann HU per i modelli 250 e 350 cmc., i cambi tipo Burmann CU per i modelli 500 del 35, i cambi tipo Burmann BAU per i modelli 500 del 36. Nei motori 500 del modello 34 sono montati cambi Sturmey. Tali cambi non esigono cure speciali. Assicurarci periodicamente che la scatola sia piena di olio extra denso oppure grasso speciale per cambi. Tenere ben registrata la leva delle marce in modo che gli ingranaggi delle varie marce innestino perfettamente. Tale registrazione si effettua invitando più o meno l'asta della leva del cambio nella rispettiva forchetta. Assicurarci che il settore delle marce sia ben fisso al telaio onde non subisca spostamenti che di conseguenza sposterebbero il perfetto innesto delle marce. La frizione in detti cambi funziona con dischi metallici alternati con dischi a sugheri.

Essa viene comandata da apposita leva fissata al manubrio, la quale deve normalmente portare un gioco di qualche m/m onde evitare lo slittamento dei dischi. In casi di slittamento dovuti a tale motivo, registrare la frizione avvalendosi della vite tirafilo fissata sulla scatola del cambio o dell'apposita vite fissata al centro della frizione medesima, avendo cura di bloccarne bene i controdadi dopo eseguita l'operazione. Nel caso ciò fosse insufficiente si proceda ad una maggiore pressione delle molle della frizione avvitando un pò e in modo uniforme le viti di pressione delle molle. Lo slittamento della frizione può essere causato anche dal fatto che i dischi si siano imbevuti di olio. In tal caso pulire con un pò di benzina i dischi, asciugarli bene e rimontarli. Qualora i dischi di sughero risultassero consumati, occorre sostituirli. Nello smontare i dischi aver cura di non segnare quelli metallici con lo scopo errato di renderli ruvidi per evitare in tal modo lo slittamento.

8. Catene

Nei modelli 35 e 36 la catena primaria è montata a completo bagno d'olio e quindi non esige particolare manutenzione. Nei modelli 34 tale

catena è protetta soltanto] dal carter esterno. Per tali modelli 34 è necessario lubrificare molto spesso, previa una accurata pulitura detta catena. Occorre tenere costantemente lubrificata la catena della ruota posteriore essendo essa esposta ad agenti esterni. Periodicamente sarà bene lavarla accuratamente con petrolio indi ingrassarla. Assicurarsi sovente che le catene abbiano una tensione regolare, e non siano nè troppo tirate nè lente. Per la registrazione della catena primaria si procede allentando i bulloni che tengono fermo il cambio di velocità, indi far scorrere indietro il cambio sino a chè si ottiene la tensione voluta nella catena, poi bloccare nuovamente il cambio. La catena della ruota posteriore si registra allentando i bulloni della ruota posteriore, manovrando poi opportunamente i due tendicatena, si sposterà indietro la ruota sino al punto voluto per la esatta tensione della trasmissione, indi bloccare i dadi. Dopo eseguita tale operazione, assicurarsi che la ruota non abbia subiti spostamenti nella sua linea rispetto alla ruota anteriore, onde evitare difficoltà nella stabilità di marcia. Sarà bene assicurarsi periodicamente, svitando l'apposito tappo situato sul carter relativo, che la catena primaria nei modelli 35 e 36 sia sempre lubrificata sebbene sia racchiusa in bagno d'olio. Se risultasse troppo secca ungerla con abbondante olio extra denso

assicurandosi che la scatola non abbia perdite. Così pure è necessario assicurarsi che il parastrappo motore sia costantemente ingrassato perchè abbia ottimo funzionamento.

9. Telaio-Forcella

Il telaio non abbisogna di particolari attenzioni. Basterà assicurarsi sovente che le calotte sterzo siano registrate e non abbiano gioco rispetto al canotto forcella, e ingrassarne le sfere ogni tre o quattromila km. Particolare cura occorre invece dedicare alla forcella, per ottenere una buona e sicura marcia. Aver cura anzitutto di tenere bene ingrassati i perni costantemente, e soprattutto tenerla ben registrata. I perni della nostra forcella sono registrabili in modo da evitare qualsiasi gioco laterale. Per registrare detti perni si allentano i controdadi, indi si fa girare della quantità necessaria il perno stesso (a destra per allentare, a sinistra per serrare) servendosi dell'estremità quadra del perno stesso, e fino alla tensione necessaria. Poi si bloccano i controdadi. Fare attenzione che la registrazione sia tale da non bloccare la forcella. Il frenasterzo e l'ammortizzatore laterale saranno usati opportunamente a seconda della velocità di marcia e delle condizioni stradali.

10. Freni - Ruote

La buona registrazione e il buon funzionamento dei freni, è cosa di massima importanza per la sicurezza propria e altrui. Tenerli quindi costantemente in efficienza. Per la registrazione avvalersi dell'apposito dado alla estremità delle bacchette. Evitare in modo assoluto che nell'interno del tamburo penetri olio, petrolio o materie grasse che impedirebbero il funzionamento del freno. Le rivestiture dei ceppi del freno, siano sempre in buono stato, e sostituirle appena logore. Tenere ben registrate le calotte e coni dei mozzi, ingrassarne ogni 7/8000 km. le sfere.

11. Gomme

Le gomme da noi adottate sono le Pirelli a bassa pressione, nella misura di 25 x 3 per i modelli 250 e 350 e nella misura 26 x 3.25 per i modelli 500 cmc. Per la conservazione di esse attenersi alle prescrizioni della casa costruttrice. Comunque raccomandiamo di non girare con le gomme insufficientemente gonfie il che causa spostamenti delle camere d'aria e crinature delle coperture. In casi di prolungata sosta tenere la moto possibilmente sollevata da terra, in luogo asciutto e possibilmente

con poca luce. Così pure in caso di prolungato fermo della macchina consigliamo di ingrassare tutte le parti lucide ed in genere tutte le parti soggette ad arruginire.

12. Telaio motofurgone

Particolare attenzione raccomandiamo ai possessori di motofurgoni nella manutenzione di essi in base a tutte le norme esposte nelle presenti istruzioni. Oltre a ciò è necessario lubrificare spessissimo i cuscinetti a sfere dei supporti balestre attraverso gli appositi ingrassatori. Consigliamo di eseguire tale operazione sollevando la ruota da terra e facendola girare mentre si lubrifica il cuscinetto assicurandosi che il grasso e l'olio extra denso penetri nell'interno di esso. Il differenziale va ingrassato ogni 5/6000 km. Assicurarsi spessissimo che il dado di bloccaggio del porta ruote sul semiasse sia stretto in modo che il porta ruote blocchi bene sul semiasse medesimo. Inoltre assicurarsi che la ruota sia ben fissata sul porta ruota e che i quattro bulloni relativi siano ben stretti. Ciò ad evitare che le parti prendano del gioco e si deteriorino con facilità.

13. Messa in fase motori mod. 34, 35 e 36

La distribuzione dei vari nostri tipi di motori è la seguente :

Mod. A 250 cmc.: Aspirazione, anticipo P.M.S. m/m 3, ritardo P.M.I. m/m 16. Scarico, anticipo P.M.I. m/m 16, ritardo P.M.S. m/m 7. Pressata 48 cm. 3 in volume, accensione m/m 0.5 prima del P.M.S. tutto ritardato.

Mod. C 350 cmc.: Aspirazione, anticipo P.M.S. m/m 5, ritardo P.M.I. m/m 18. Scarico, anticipo P.M.I. m/m 18, ritardo P.M.S. m/m 4. Pressata 80 cm. 3 in volume, accensione m/m 0.5 prima del P.M.S. tutto ritardato.

Mod. D 500 cmc. 35-36: Aspirazione, anticipo P.M.S. m/m 4, ritardo P.M.I. m/m 15.5. Scarico, anticipo P.M.I. m/m 13.5, ritardo P.M.S. m/m 5. Pressata 105 cm. 3 in volume, accensione m/m 0,5 prima del P.M.S. tutto ritardato.

14. Messa in fase modelli anteriori al 34

Modelli 175 cmc. A 29, 30 e 31: Aspirazione, anticipo P.M.S. m/m 3, ritardo P.M.I. m/m 8. Scarico, anticipo P.M.I. m/m 12, ritardo P.M.S. m/m 5. Pressata 32 cm. 3 in volume, accensione m/m 0.5 prima del P.M.S. tutto ritardato.

Modelli 175 cmc. A 32 e 33: Aspirazione, anticipo P.M.S. m/m 3, ritardo P.M.I. m/m 14. Scarico, anticipo P.M.I. m/m 14, ritardo P.M.S. m/m 4. Pressata 30 cm. 3 in volume, accensione m/m 0.5 prima del P.M.S. tutto ritardato.

Modelli 350 cmc. C 30, 31, 32 e 33: Aspirazione, anticipo P.M.S. m/m 4, ritardo P.M.I. m/m 18. Scarico, anticipo P.M.I. m/m 18, ritardo P.M.S. m/m 4. Pressata 80 cm. 3 in volume, accensione m/m 0.5 prima del P.M.S. tutto ritardato.

Modelli 500 cmc. D 33 e 34: Aspirazione, anticipo P.M.S. m/m 3, ritardo P.M.I. m/m 20. Scarico, anticipo P.M.I. m/m 20, ritardo P.M.S. m/m 4. Pressata 124 cm. 3 in volume, accensione m/m 0.5 prima del P.M.S. tutto ritardato.

www.pw.it

15. Inconvenienti e modo di eliminarli

Se il motore non parte, o stenta a partire, o funziona irregolarmente, le cause vanno ricercate nella carburazione o nella accensione. Verificare quindi che la benzina affluisca al carburatore, e che non siano ostruiti i tubi, assicurarsi che il carburatore sia pulito o che non sia immobilizzata l'asticina del galleggiante. Non eliminando l'inconveniente, verificare ancora che il galleggiante non sia forato, che i pistoncini dell'aria e del gas aprano e chiudano normalmente, che lo spruzzo non sia ostruito, che nella vaschetta del carburatore non vi sia dell'acqua, rimediando di conseguenza. Se i disturbi non dipendono da questi motivi, verificare l'accensione, e cioè: che la candela sia pulita e dia la scintilla dovuta, che gli elettrodi di essa non siano troppo vicini o troppo discosti, in tal caso allontanarli o avvicinarli in modo che la distanza risulti circa mezzo m/m. Se la candela è difettosa occorre cambiarla. Verificare che non vi siano contatti nel cavo, verificare che non sia immobilizzato il trambleur dello spinterogeno. In questo caso farlo pulire e ungere leggermente. Assicurarsi che la distanza fra le punte platiniate sia quella prescritta in altra parte delle presenti istruzioni. La mancata partenza può dipendere anche dalla batteria scarica.

In tal caso girare a dinamo il bottone sovrastante alla dinamo stessa, staccare il filo positivo della batteria per poter ugualmente avere l'accensione e il funzionamento del motore. Far ricaricare e verificare la batteria, nonchè i fili dell'impianto per la eventualità che si fossero generati dei contatti. Se il motore non rende, non tira o riscalda occorre assicurarsi che la carburazione sia esatta e che le punterie siano regolate secondo le istruzioni già date; assicurarsi che la compressione del motore sia quella normale. Se il motore non ha compressione ciò dipende o da segmenti logori e sporchi (farli sostituire o pulire), o da pistone logoro (sostituirlo), o da depositi carboniosi abbondanti sulla testa del pistone e nella camera di scoppio (farla pulire), o dal fatto che le sedi delle valvole sono logore o sporche (farle cambiare o smerigliare) Se si verificano spari nel carburatore, ciò dipende o da acqua esistente nella benzina o dallo spruzzo sporco o carburazione magra. Se il motore batte in testa con facilità, ciò dipende o da candela troppo tenera (cambiarla con una più dura), o dall'accensione troppo avanzata (regolarla secondo le norme), o dallo spinotto e pistone consumati. Se il motore funziona ad otto tempi, significa che la carburazione è grassa (montare uno spruzzo più piccolo al carburatore).

16. Norme di garanzia

I materiali speciali e gli accessori di primissimo ordine impiegati nelle nostre costruzioni nonchè la provetta esperienza acquistata attraverso vari anni di vittoriose gare che hanno imposta la nostra marca all'ammirazione del mondo sportivo, ci permettono di offrire alla clientela un prodotto assolutamente superiore per rendimento, confort, economia e durata.

Le nostre macchine vengono garantite per mesi sei da qualunque difetto di materiale e di costruzione che risultasse tale a giudizio inappellabile dei nostri tecnici. Tale garanzia si limita alla sostituzione o alla riparazione gratis delle parti difettose, previo invio di esse franco di porto nella nostra sede. Verranno fatturate le spese di montaggio e smontaggio che si rendessero necessarie per la verifica o manipolazione del pezzo.

Sarà ritenuta nulla la garanzia qualora fossero stati montati pezzi non originali, o la macchina fosse stata manomessa da persona non da noi autorizzata. Sono esclusi dalla garanzia i guasti o i difetti risultanti dal naturale deperimento della macchina, da uso anormale, da trascuratezza o da caso fortuito.

Per gli accessori ed in genere per qualunque pezzo non costruito dalle nostre officine (cambi, carburatori, magneti, impianti ecc.) la garanzia è quella praticata dalle singole case costruttrici, ed è soggetta al giudizio dei relativi fornitori.

La nostra casa si riserva di apportare alle macchine tutte quelle innovazioni, modifiche o sostituzione di accessori che ritiene opportuno, senza che ciò dia diritto ad eccezioni da parte dell'acquirente.

Per qualunque divergenza unico competente è il foro di Bologna.

Sono escluse dalla garanzia le macchine speciali da corsa, nonchè le macchine utilizzate a scopo di noleggio.

INDICE

1. Avviamento e marcia	pag. 1
2. Uso della moto nel periodo iniziale	" 2
3. Motore	" 3
4. Lubrificazione	" 4
5. Accensione e impianto	" 7
6. Carburazione	" 8
7. Cambio di velocità	" 10
8. Catene	" 11
9. Telaio - Forceila	" 13
10. Freni - Ruote	" 14
11. Gomme	" 14
12. Telaio motofurgone	" 15
13. Messa in fase motori mod. 34, 35 e 36	" 16
14. Messa in fase modelli anteriori al 34	" 17
15. Inconvenienti e modo di eliminarli	" 18
16. Norme di garanzia	" 20

