

L A V E R D A

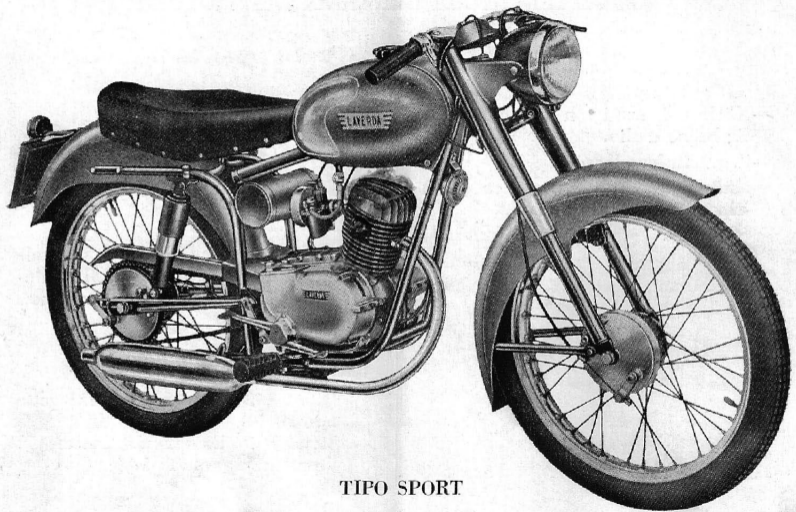
"MOTO LAVERDA"

**MOTOLEGGERA 100 c. c.**

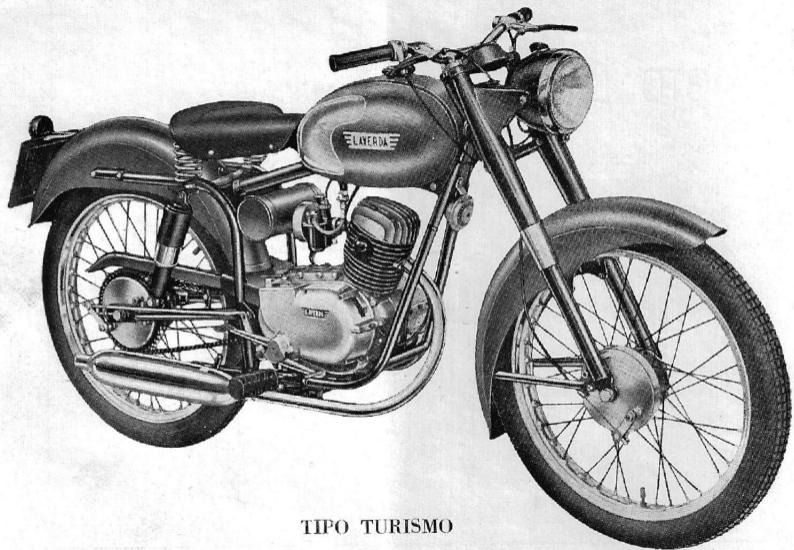
**USO e MANUTENZIONE**

---

Dott. FRANCESCO LAVERDA & F.LLI - BREGANZE (VICENZA)



TIPO SPORT



TIPO TURISMO

## CARATTERISTICHE GENERALI DEL MOTORE

- Ciclo a 4 tempi con valvole in testa in bagno d'olio.
- Testa in lega leggera.
- Cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa speciale.
- Corsa . . . . m/m. 47
- Alesaggio . . . . m/m. 52
- Cilindrata . . . . c.c. 99

### POTENZA

- HP 4.8 a 6.500 giri.

### RAPPORTO DI COMPRESSIONE

- 1:7

### ALIMENTAZIONE A CADUTA

- Capacità serbatoio litri 9,5.

### ACCENSIONE

- Volano - magnete con rottore sull'albero a cammes accessibile all'esterno, bobina alta tensione esterna.

### CARBURATORE DELL'ORTO

- M. A. 16B getto massimo 72; getto minimo 30.  
Spillo D.8 alla seconda Tacca.  
Vite minimo aperta 1.1/2.

#### LUBRIFICAZIONE

- Forzata con pompa ad ingranaggi.
- Capacità olio nel carter: litri 1.

#### FRIZIONE

- In bagno d'olio con dischi metallici intercalati con dischi di ferodo.

#### CAMBIO DI VELOCITÀ

- Ad ingranaggi sempre in presa con innesti interni a nottolini espansibili.

#### TRASMISSIONE

- Ad ingranaggi fra motore e cambio.

- A catena fra cambio e ruota posteriore.

#### RAPPORTI DI TRASMISSIONE

- Fra motore e cambio . . . 1:2,75
- Fra gli alberi del cambio:
  - I<sup>a</sup> velocità . . . 1:2,769
  - II<sup>a</sup> velocità . . . 1:1,579
  - III<sup>a</sup> velocità . . . 1:1,041
- Fra cambio e ruote posteriori . . . 1:3,461
- Rapporti totali di trasmissione (motore ruota):
  - I<sup>a</sup> velocità . . . 1:26,35
  - II<sup>a</sup> velocità . . . 1:15,02
  - III<sup>a</sup> velocità . . . 1: 9,90

## CARATTERISTICHE GENERALI DEL TELAIO

- Passo . . . . . mt. 1,23
- Ingombro del motociclo:
  - Longitudinale . . . . . mt. 1,90
  - Trasversale . . . . . mt. 0,60
  - Verticale . . . . . mt. 0,91
- Altezza minima da terra corrispondente alla parte più bassa del telaio (a vuoto) . . . . . mt. 0,16
- Peso del motociclo senza carburante e senza olio . . . . . kg. 73

### SOSPENSIONI

- Anteriore: forcella telescopica idraulica.
- Posteriore: con molle ed ammortiz-

zatori idraulici.

### RUOTE

- Anteriore e posteriore a raggi ed a perno sfilabile, intercambiabili.
- Pneumatici:
  - Anteriore . . . . .  $2\frac{1}{2} \times 19$
  - Posteriore . . . . .  $2,50 \times 19$

### FRENI

- Tipo ad espansione con ganasce (/) m/m.  $140 \times 20$ : uno sulla ruota anteriore comandato con leva a mano posta a destra del manubrio: uno sulla ruota posteriore comandato con leva a pedale posta a sinistra della macchina.

## PRESTAZIONI:

### — Pendenze massime superabili:

In prima marcia . . .	25%
In seconda marcia . . .	14%
In terza marcia . . .	4%

### — Velocità normali in piano rispondenti al regime del motore di 6500 giri:

In prima marcia . . .	K h 27
In seconda marcia . . .	K h 48
In terza marcia . . .	K h 73

## CONSUMO

— 1 litro di benzina ogni 50 km.

## IMPIANTO ELETTRICO

- Illuminazione a volano magnete.
- Faro anteriore a 3 luci (comando per l'antiabbagliante sul manubrio).
- Fanalino posteriore catarifrangente e riflettente.
- Avvisatore acustico con pulsante sul manubrio.



## ISTRUZIONI SULL'USO DELLA MOTOLEGGERA

### PREMESSA IMPORTANTE

Si consiglia per i primi 600 km. di non lanciare la macchina alla massima velocità non superando i 50 km. orari.

Ciò permetterà l'adattamento di tutti gli organi del motore, senza pregiudicare il loro perfetto funzionamento.

Quanto più si osserverà tale raccomandazione, tanto più sarà garantita l'efficienza e la durata del motore.

### LUBRIFICAZIONI

Estate: densità 40

Inverno: densità 30

Per la lubrificazione dei cuscinetti a sfere dei tamburi dei freni e delle ruote, si consiglia l'impiego di grasso da cuscinetti a sfere.

## CARBURANTI

Per quanto riguarda i carburanti non c'è bisogno di ricorrere a qualità speciali; sarà sempre sufficiente una buona benzina che tutti i distributori possono dare.

## AVVIAMENTO

Per l'avviamento del motore si consiglia:

- 1) Innanzi tutto di mettere sempre la macchina sul cavalletto. Ciò per evitare (dato il suo sensibile molleggio) dei dannosi scuotimenti al carburatore.
- 2) Chiudere il manettino dell'aria se il motore è freddo ed aprirlo se il motore è caldo.
- 3) Agire sul pedale della messa in moto tenendo ferma la manopola del gas ad un quarto circa della sua corsa.

Una volta avviato il motore da freddo non accelerare eccessivamente sia con la macchina ferma, sia con questa in moto, per i primi due o tre chilometri. Ciò per permettere al motore di riscaldarsi uniformemente in tutti i suoi organi ed entrare così nel suo perfetto funzionamento.

## CAMBIO

Dato il sistema di costruzione del cambio è assolutamente indispensabile, cam-

biando marcia, di premere leggermente il bilancere del selettore finchè si sente che la marcia è innestata.

Evitare assolutamente il cambio di marcia con colpo secco del piede che rende più difficile l'innesto della marcia.

#### FRIZIONE

Per evitare un eccessivo logorio dei dischi della frizione e delle astine di comando, si consiglia di far uso della frizione soltanto nel cambio di marcia, lasciando subito libera la leva di comando non appena la marcia sia innestata.

Per la ripresa del motore non far uso della frizione, ma innestare piuttosto la marcia inferiore.

Evitare la pessima abitudine di tener la macchina con il motore in moto, la marcia innestata e la leva della frizione tutta tirata.

La frizione va registrata attraverso l'apposito tendifilo, avendo l'avvertenza di lasciare alla leva a mano un leggero gioco.

#### RUOTE

Le ruote sono montate con perno sfilabile il che dà il grande vantaggio, in caso di foratura, di poter estrarre le ruote ed eseguire il cambio delle camere d'aria.

## IN CASO DI FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DEL MOTORE

- Verificare la bontà della candela ed eventualmente cambiarla.
- Verificare l'arrivo della benzina al carburatore e la pulizia del carburatore stesso.
- Verificare l'apertura esatta dei contatti del ruttore e la pulizia di questi.
- Verificare la fase di accensione.
- Verificare il gioco sulle punterie ed eventualmente registrarle.

## MANUTENZIONE DELLA MOTOLEGGERA

### DOPO I PRIMI 300 KM.

- Verificare la fase di accensione e l'apertura dei contatti (che non deve superare i 4 decimi di millimetro).
- Registrare le punterie lasciando un gioco variante dai due ai tre decimi di millimetro.
- Verificare la chiusura di tutti i dadi del telaio e del motore (compresi quelli della testa del cilindro, levando il coperchietto della testa stessa).

### DOPO I PRIMI 600 KM.

- Cambiare l'olio possibilmente a motore caldo.
- Tagliare il fermo sul carburatore avendo cura di rimettere la vite per la chiusura del foro.

## OPERAZIONI PERIODICHE DI MANUTENZIONE

### OLIO

L'olio del motore va tenuto possibilmente sempre al massimo livello. Il livello dell'olio si controlla sull'astina unita al tappo avendo l'avvertenza di tenerla inclinata in modo che essa possa entrare nel carter centrale.

L'astina porta due segni: l'inferiore è di livello minimo, il superiore di livello massimo.

L'olio va cambiato periodicamente ogni 2000 Km. circa.

### RUOTE

I cuscinetti a sfere delle ruote e dei tamburi dei freni vanno lavati con benzina o petrolio e ben ingrassati ogni 2000 Km. circa, senza essere smontati.

### TESTA E VALVOLE

Ogni 5000 Km. circa, è consigliabile pulire la testa e le valvole, avendo l'avvertenza, prima di eseguire il montaggio, di lavare il tutto con benzina o petrolio.

## OPERAZIONI SALTUARIE DI MANUTENZIONE

### FASE DI ACCENSIONE

Per eseguire il controllo della fase di accensione, prima di tutto si regola l'apertura dei contatti a 4 decimi di millimetro; si apre poi la finestrina esistente sul coperchio dal lato del volano magnete; l'inizio di apertura dei contatti del ruttore deve corrispondere alla coincidenza della freccia segnata sul volano con il segno esistente al centro della finestrina del coperchio. Qualora i due segni non corrispondessero, tenendo fermo il volano alla coincidenza dei segni, si svita il dado di bloccaggio della camme del ruttore e si gira la camme finchè i contatti iniziano la loro apertura, si blocca quindi la camme e si eseguisce nuovamente il controllo.

### CATENA

Quando si debba tendere la catena, avere l'avvertenza di eseguire il controllo della sua tensione caricando la macchina con il proprio peso in modo di allineare il perno della ruota col perno della forcilla ed il perno del rocchetto del motore.

La catena va lavata con benzina e petrolio e ben lubrificata ogni 2000 Km. circa.

Abbiamo creduto opportuno dilungarci nelle raccomandazioni, non perchè la nostra motoleggera sia in sè delicata, ma unicamente per mettervi in grado di poterla godere appieno sia nelle vostre esigenze di lavoro, come nei vostri diporti domenicali.

**MOTO LAVERDA**



*AVVERTENZA: Per conservare la Vs. motoleggera in perfetto stato di efficienza rivolgetevi agli Agenti e Stazioni di Servizio autorizzate.  
Impiegate nella riparazione solo ricambi originali Laverda.*

STABILIMENTO TIPOGRAFICO  
**MENEGHINI - THIENE**