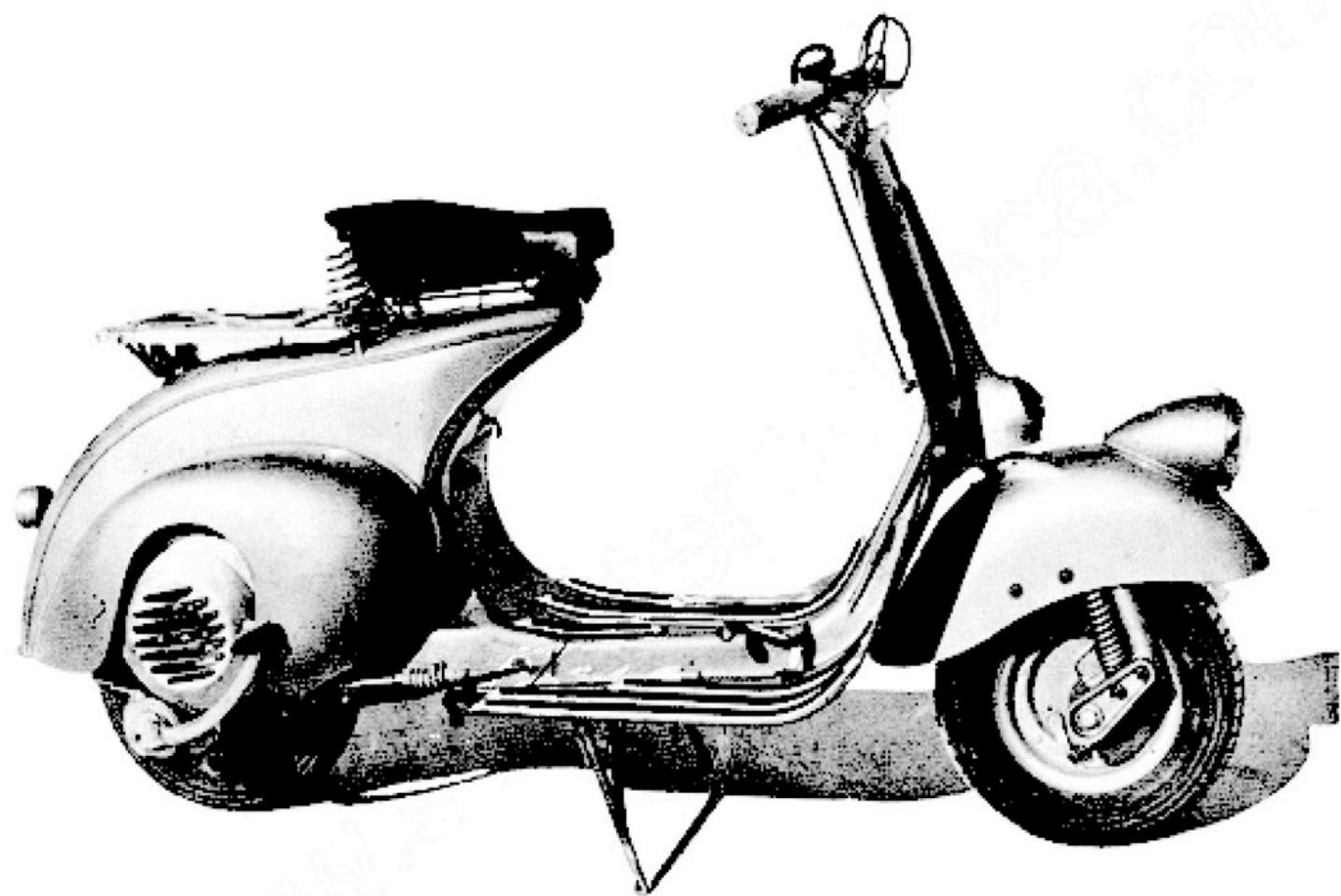




STABILIMENTO  
DI PONTEDERA

**Vespa**  
**125 c.c.**

**USO E MANUTENZIONE**



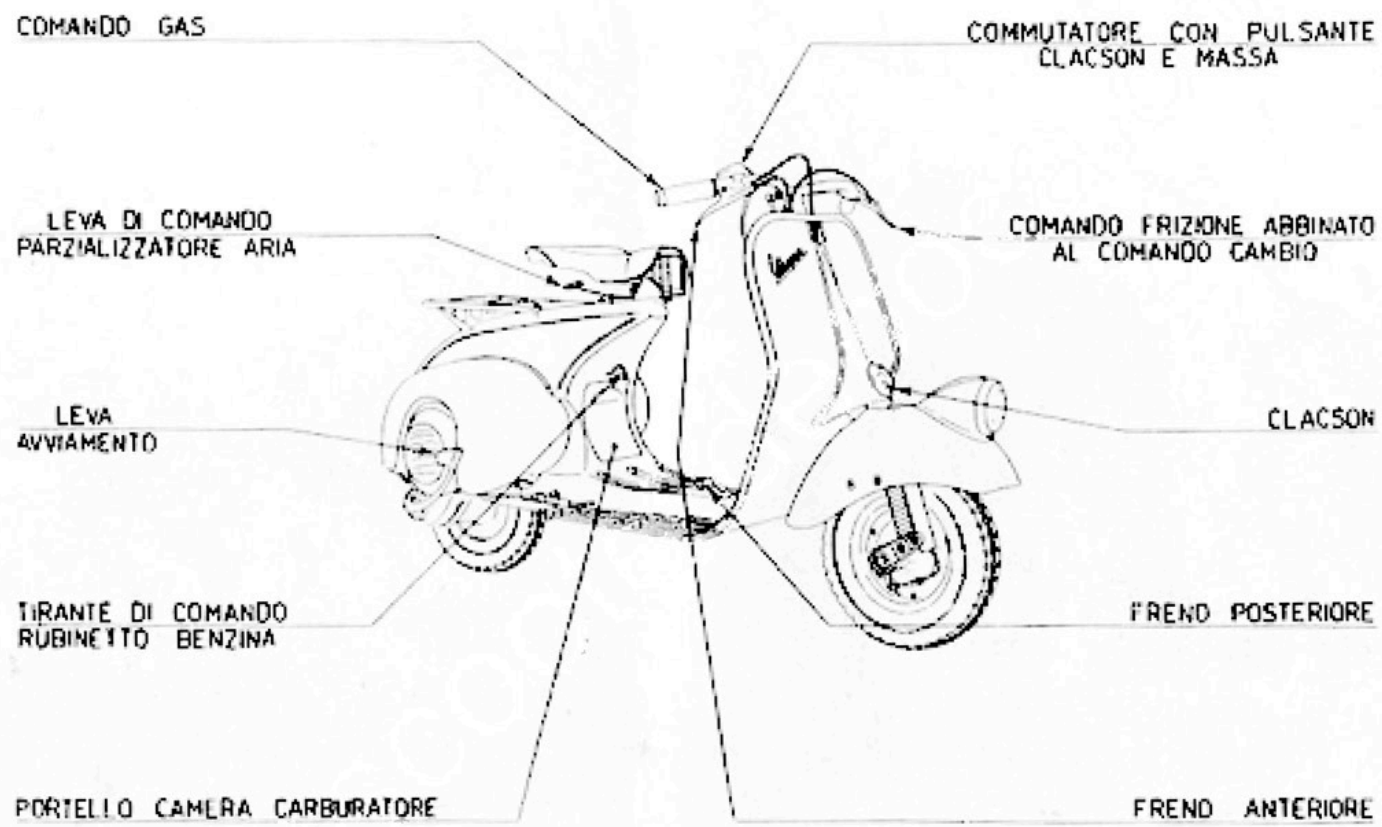


Fig. 1 - Comandi della moto

## CARATTERISTICHE PRINCIPALI

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

**Sospensione ruote:** elastica con molla elicoidale per la ruota anteriore, elastica con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico per la ruota posteriore.

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

Alesaggio . . . . .	mm.	56.5
Corsa . . . . .	mm.	49.8
Cilindrata . . . . .	cm. <sup>3</sup>	124.789

**Trasmissione:** dall'albero motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi, e ingranaggi del cambio.

**Messa in moto:** a pedale.

**Cambio di marcia:** a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa, comando abbinato alla frizione, e disposto sull'estremità sinistra del manubrio.

**Frizione:** a dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero; comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile.

**Accensione:** a mezzo volano magnete.

**Illuminazione:** a mezzo volano magnete; con fanale anteriore a due luci e fanalino posteriore.

**Freni:** quello anteriore ad espansione, manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore pure ad espansione, manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra.

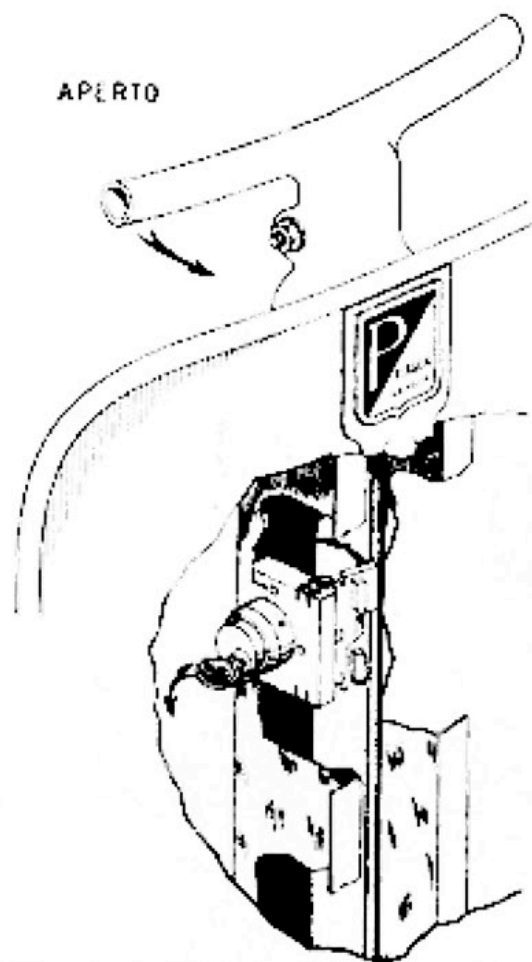
**Ruote:** pneumatici diam. mm. 390 (oppure pollici  $3,50 \times 8$ ). Le ruote sono facilmente smontabili essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli; le due ruote sono fra loro intercambiabili.

**Serbatoio miscela:** munito di rubinetto a tre posizioni «aperto» «chiuso» «riserva» — capacità della riserva litri 0,650. Capacità totale litri 5.

**Attrezzi di corredo:** 1 chiave a tubo quadrupla - 1 chiave piana semplice - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente a una pompa per pneumatici, nella sacca porta attrezzi, sul lato sinistro della moto.

Consumo . . . . .	1 lt ogni 50 Km.
Velocità massima . . . . .	70 Km. all'ora
Interasse ruote . . . . .	1130 mm.
Larghezza max sul manubrio . . . . .	790 mm.
Lunghezza max della moto . . . . .	1655 mm.
Altezza max della moto . . . . .	950 mm.
Altezza sulla sella da terra . . . . .	790 mm.
Altezza minima pedana . . . . .	220 mm.
Raggio di volta . . . . .	1,5 mt.
Peso totale a vuoto . . . . .	77,5 Kg.

APERTO



CHIUSO

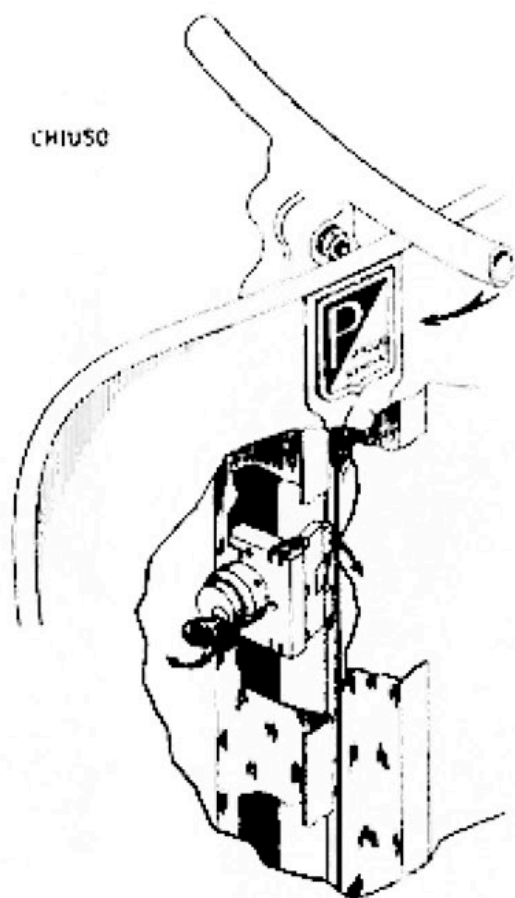


Fig. 2

### Antifurto.

Sul telaio, in prossimità del manubrio, vi è una serratura antifurto, per bloccare la moto occorre dare un giro di chiave e girare il manubrio tutto verso sinistra fino allo scatto, dopo di che la moto non può che girare su sè stessa. Per sbloccare la moto dare un giro di chiave in senso inverso e raddrizzare il manubrio. (vedi fig. 2).

### Accessori

La moto «Vespa» è dotata di un cavalletto di sostegno applicato sotto la pedana facilmente azionabile, e di un porta pacchi facilmente smontabile e può essere fornita, a richiesta, di cuscino in gomma piuma di parabrezza in plexiglas, di tachimetro-contachilometri, di ruota di scorta e di portapacchi anteriore.

**Porta ruota.** Nella parte posteriore del porta pacchi posteriore sono previsti tre fori per l'attacco di un supporto munito alla estremità di tre bulloni ai quali viene assicurata la ruota di scorta (fig. 3).

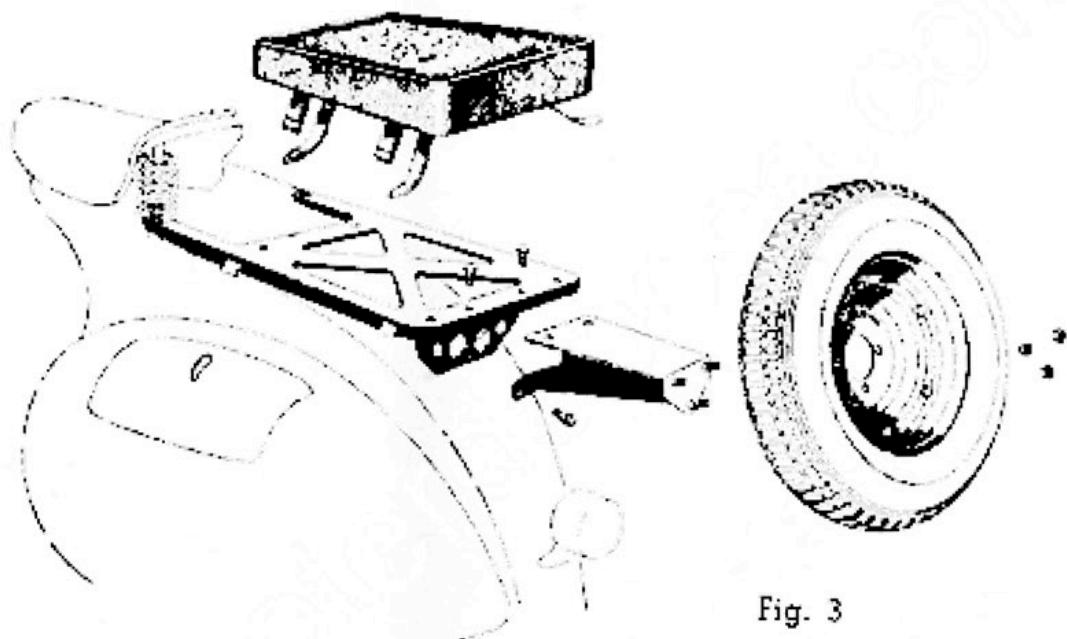


Fig. 3



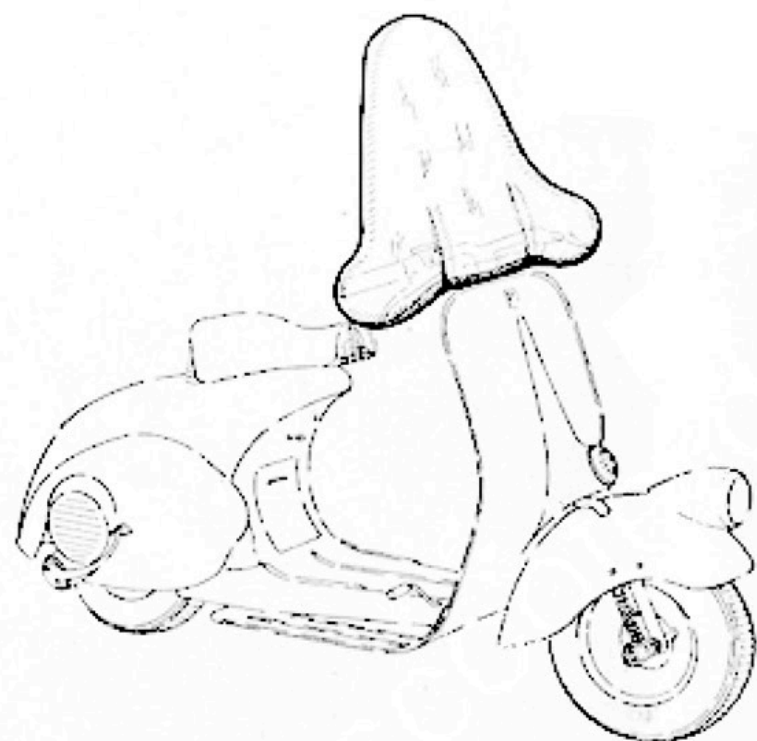


Fig. 4 - Parabrezza

**Parabrezza.** Il parabrezza può essere applicato sul manubrio a mezzo di due morsetti. L'applicazione, pur essendo semplice e rapida, richiede una certa accuratezza e alcuni accorgimenti. I Sig. Clienti sono consigliati di rivolgersi, per la sua esecuzione, a una filiale o a un'agenzia.

## USO

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

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

**Rifornimento miscela:** La miscela benzina-olio deve essere al:

8% in peso di olio per i primi 1000 Km. d'impiego;

6% in peso di olio per i successivi.

Tenere sempre pulito lo sfiato del tappo serbatoio miscela.

Olio da usarsi: Tipo S.A.E. 30; marca "Essolube".

**Avviamento.** Per avviare il motore aprire il rubinetto della miscela, tirando in fuori fino a fine corsa, il tirante posto sotto la sella. Porre il cambio in posizione di folle, tenere la manopola di comando gas al minimo e agire sulla pedivella di avviamento.

In caso di difficoltà assicurarsi che il carburatore non sia ingolfato. Se

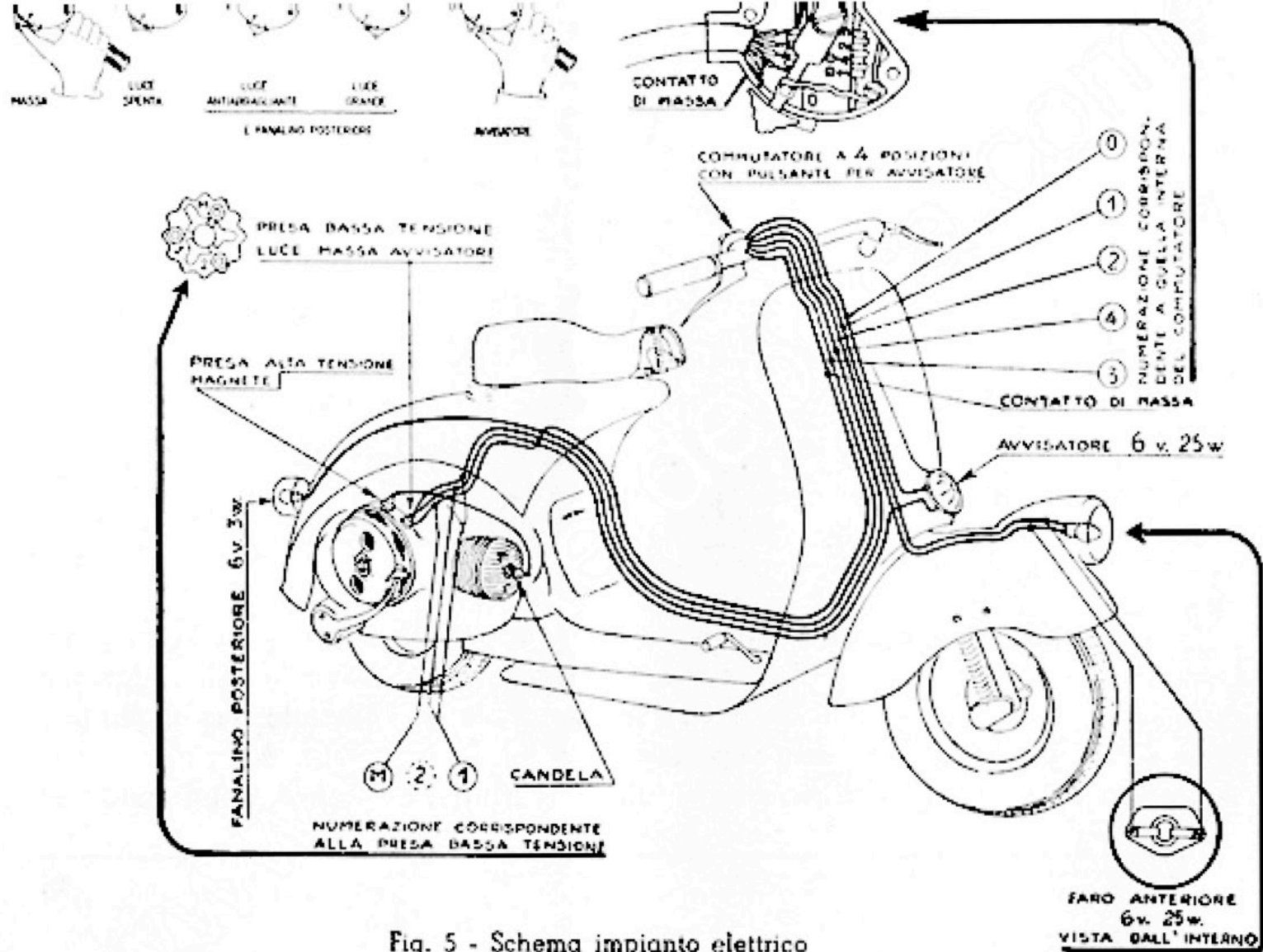


Fig. 5 - Schema impianto elettrico

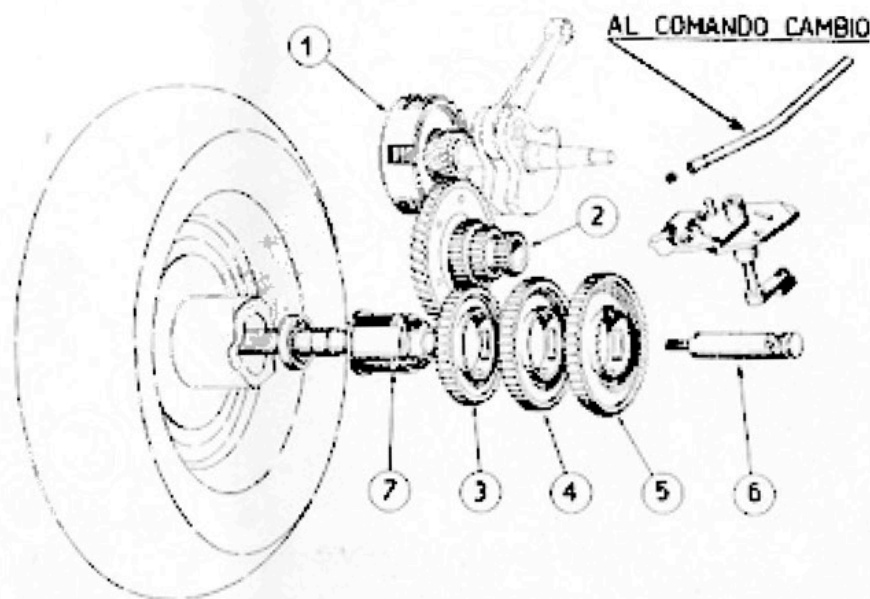
non lo è premere tre o quattro volte sul pulsante situato sul carburatore per il richiamo della miscela (cicchetto), tirare verso l'alto la leva di comando aria posta sotto la sella e agire nuovamente sulla pedivella di messa in moto.

Se il carburatore invece è ingolfato tentare la manovra a spinta: ingranare la seconda marcia, agire sulla frizione e, spingendo la moto, prendere una certa velocità. Dopo di che lasciare di colpo la leva della frizione e riagire su di essa appena il motore sia avviato.

Il rubinetto della miscela è chiuso quando il tirante di comando rubinetto benzina è premuto a fondo. È aperto quando il tirante è completamente tirato fuori. È aperta la riserva quando il tirante è nella posizione intermedia e cioè alla lettera «R» incisa su di esso.

**AVVERTENZA:** - Per i primi 1000 Km. si ricorda che la miscela deve essere con l'8% in peso di olio e si raccomanda di non utilizzare la piena apertura della manopola comando gas.

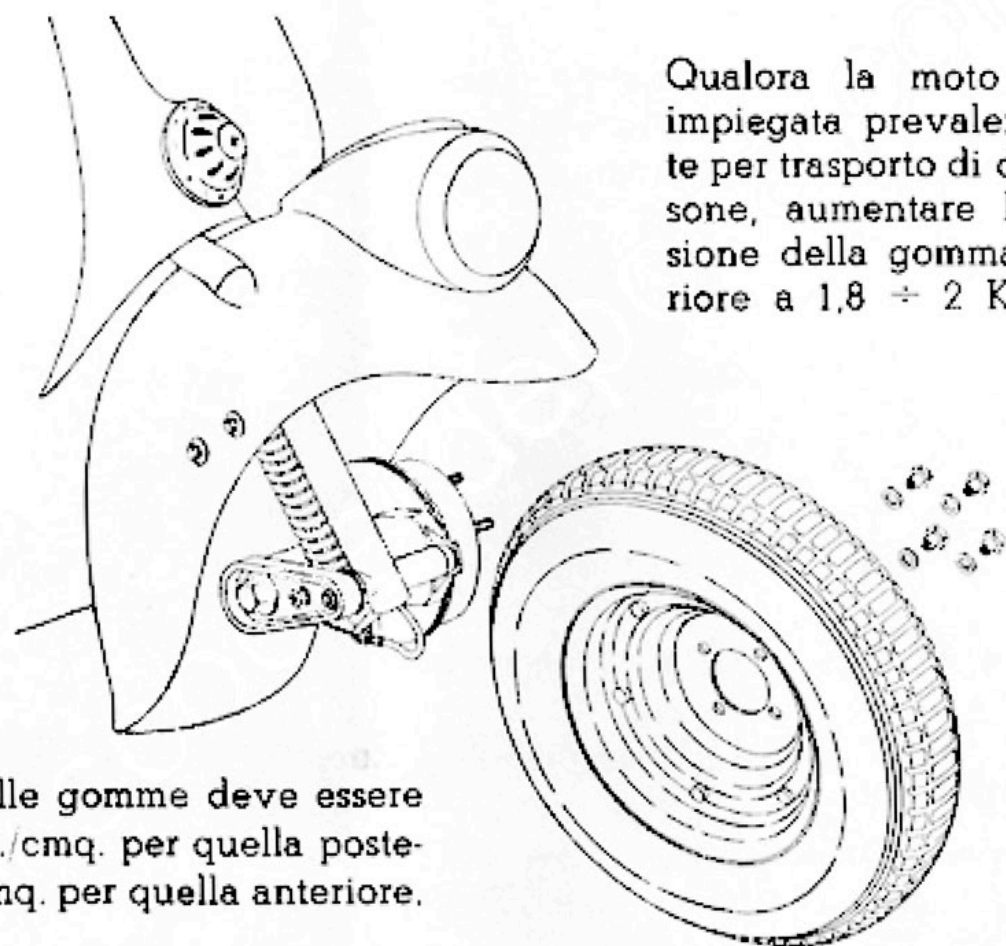
Il cambio delle marce può essere eseguito anche senza agire sulla frizione; da esaurienti prove eseguite manovrando in tal modo risulta che gli organi del cambio non subiscono deterioramenti.



1. Frizione - 2. Ingranaggio elastico - 3. Ingranaggio 3.<sup>a</sup> vel. - 4. Ingranaggio 2.<sup>a</sup> vel. - 5. Ingranaggio 1.<sup>a</sup> vel. - 6. Pernò della crociera. - 7. Albero ruota post.

Fig. 7 - Schema delle trasmissioni e del cambio

Fig. 8



Qualora la moto venga impiegata prevalentemente per trasporto di due persone, aumentare la pressione della gomma posteriore a  $1,8 \div 2$  Kg./cmq.

La pressione delle gomme deve essere tenuta a 1,25 Kg./cmq. per quella posteriore e 0,8 Kg./cmq. per quella anteriore.

**Pneumatici:** Essendo le ruote intercambiabili, esse possono venire montate sia anteriormente che posteriormente.

In caso di avaria di un pneumatico, occorre smontare la ruota dalla moto svitando e togliendo i quattro dadi che la fissano al tamburo del freno, spostandola lateralmente affinchè esca dai 4 prigionieri e provvedere alla

sua riparazione o alla sua eventuale sostituzione con la ruota di scorta (fig. 8).

Per liberare il pneumatico svitare i 6 dadi che uniscono il cerchione con l'anello di chiusura, toglierli unitamente alle relative rondelle e separare questi ultimi (fig. 9).

**Arresto del motore.** — Azionare il pulsante di massa. Rimane nel cilindro miscela carburata che facilita il successivo avviamento.

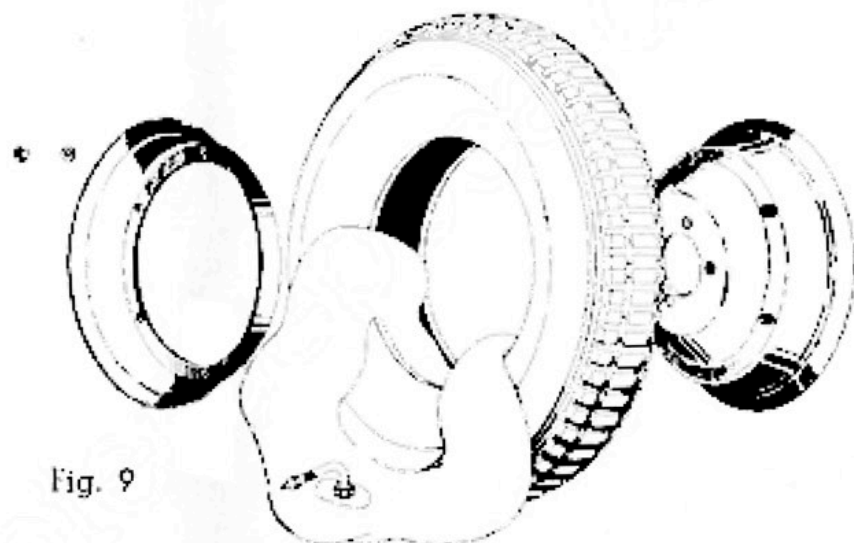


fig. 9

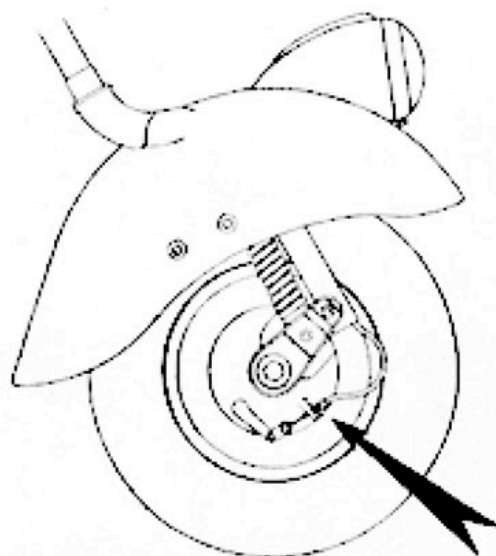


Fig. 10

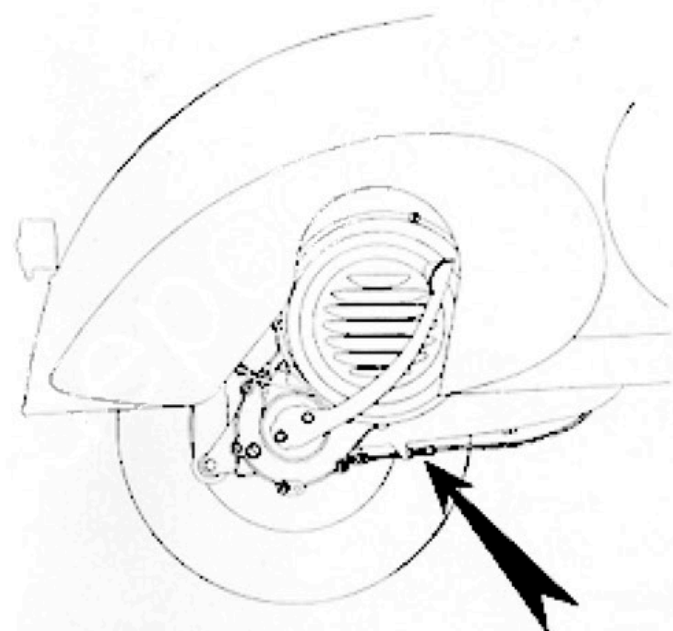


Fig. 11

**Registrazione freni:** Per ottenere un buon funzionamento dei freni occorre che vi sia un giuoco (misurato alla estremità della leva o del pedale) di circa mm. 10 tra il materiale d'attrito sulle ganasce e i tamburi. Tale giuoco si regola agendo sulle apposite viti di regolazione (vedi fig. 10 e 11).



## MANUTENZIONE

**Pulizia della moto.**  
Per la pulizia del motore è bene servirsi di petrolio, di pennello e stracci puliti per asciugare.

Tutte le parti verniciate vanno invece lavate con acqua, usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare. È dannoso per la vernice usare petrolio, ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

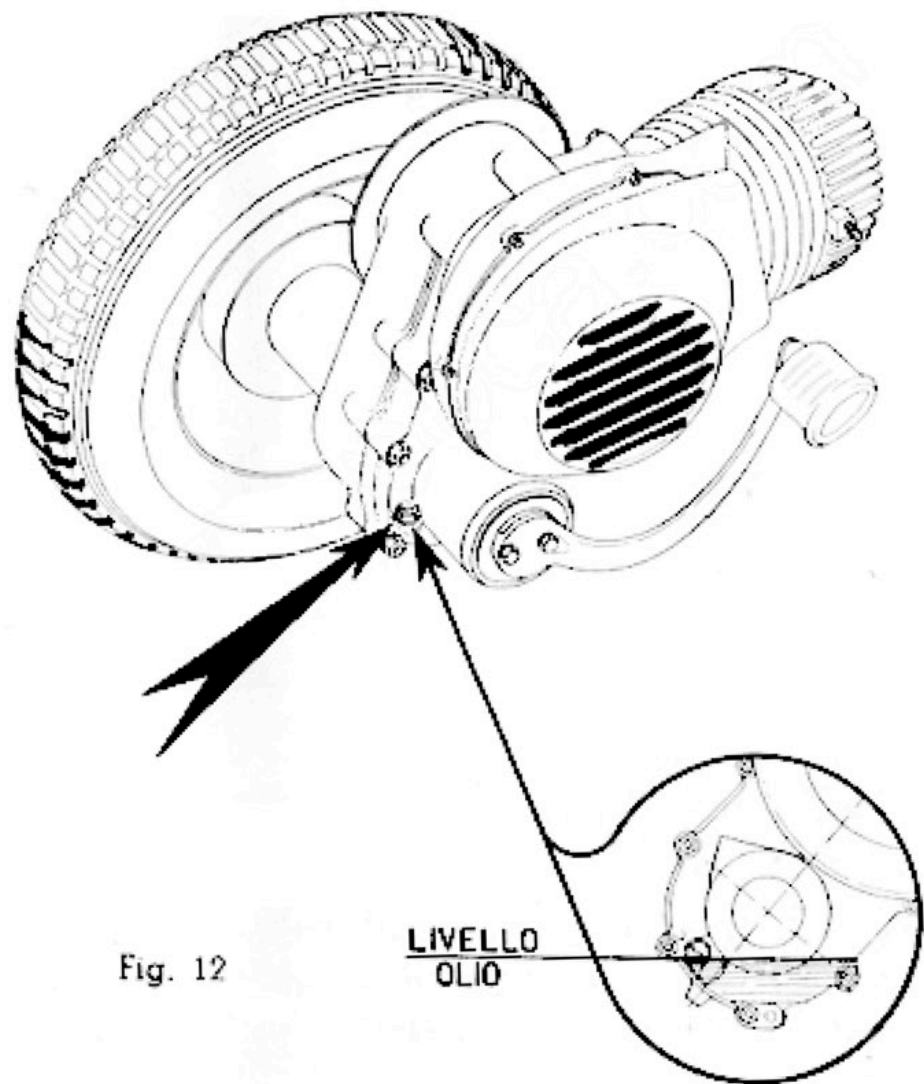


Fig. 12

LIVELLO  
OLIO

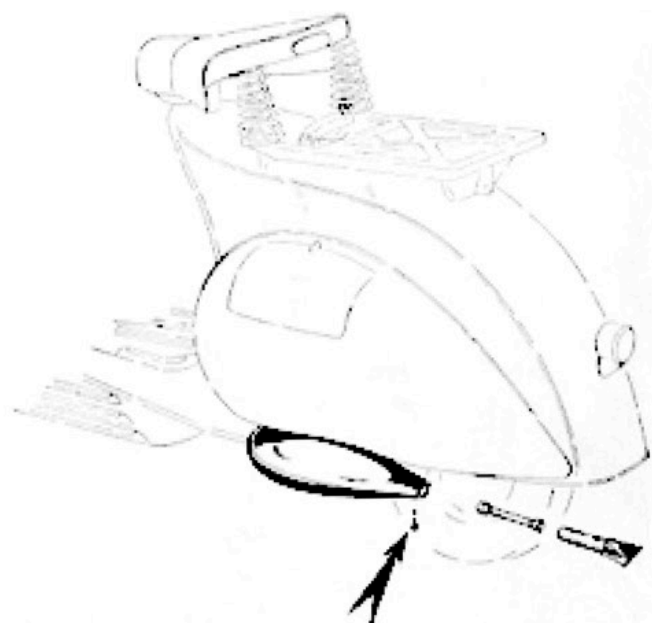


Fig. 13

Per smontare le sopraddette parti svitare il bulloncino indicato in fig. 13 dalla freccia. Dal terminale è facilmente sfilabile il tubo interno forato. Per la pulizia immergere i pezzi in petrolio e togliere le incrostazioni con uno

Ogni 1000 km.: — Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio svitando il tappo portante la dicitura «olio» (vedi fig. 12). Il livello di olio deve sfiorare il foro. Per la lubrificazione usare esclusivamente gli olii delle qualità indicate nella tabella di pag. 22.

Riempire i tecalemit del mozzo anteriore.

Ogni 2000 km.: 1) Pulire il terminale e il tubo interno della marmitta in quanto le eventuali proiezioni di miscela non carburata, mescolandosi alla polvere, possono avere determinato un parziale otturazione.

spazzolino metallico; quindi risciacquare in benzina pulita e asciugare.

2) Pulire il filtro aria. Per far ciò occorre smontare la presa d'aria dal carburatore ed agitarla in un bagno di benzina.

3) Ingrassare il feltro strisciante sulla camme del volano magnete.

4) Verificare la regolazione e pulire le puntine platinato del ruttore del volano magnete e gli elettrodi della candela. La distanza, sia per gli elettrodi della candela che per le puntine del ruttore, deve essere di mm. 0,4.

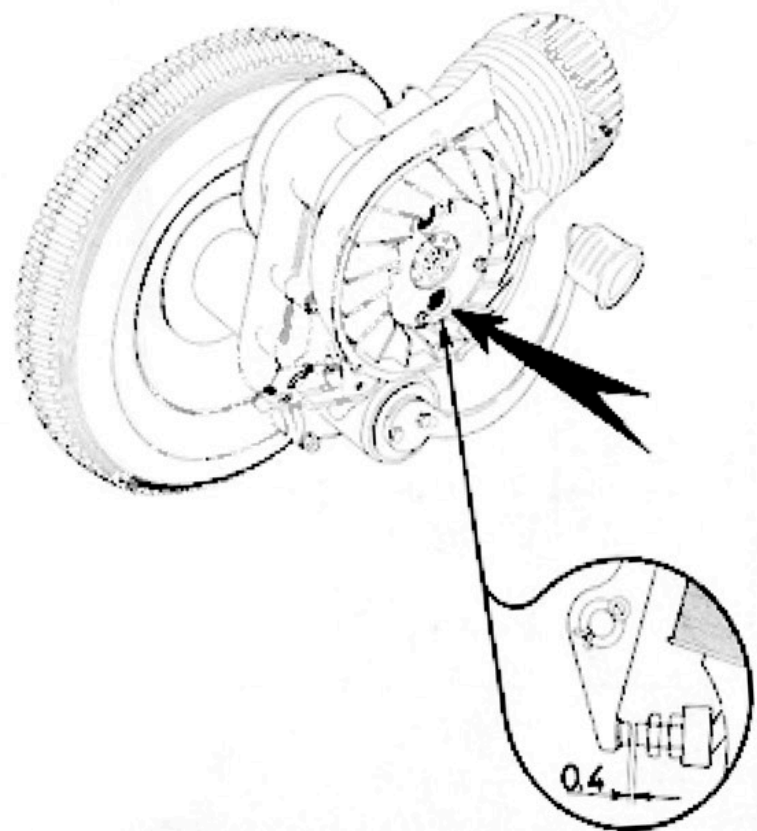


Fig. 14

ORGANI DA LUBRIFICARE	OPERAZIONI DA ESEGUIRE	ESEGUIRE	TIPO DI OLIO DA USARE
Motore	Miscelare alla benzina l'8% di olio in peso per i primi 1000 km. ed il 6% per i successivi.	Ad ogni rifornimento di carburante.	Essolube 30
Cambio	Sostituzione totale dell'olio nel carter. L'operazione deve essere eseguita a motore caldo e prima di rimettere l'olio nuovo è necessario eseguire un accurato lavaggio con petrolio pulito.	Dopo i primi 1000 km.	Essolube 30
	Ripristinare il livello olio.	Ogni 1000 km.	Essolube 30
Mozzo anteriore	Riempire i focoli emil.	Ogni 1000 km.	Esso Bearing Grease
Ammortizzatore	Sostituzione totale dell'olio.	L'olio deve essere sostituito solamente quando l'ammortizzatore è inefficiente.	Standard tipo Univas 54

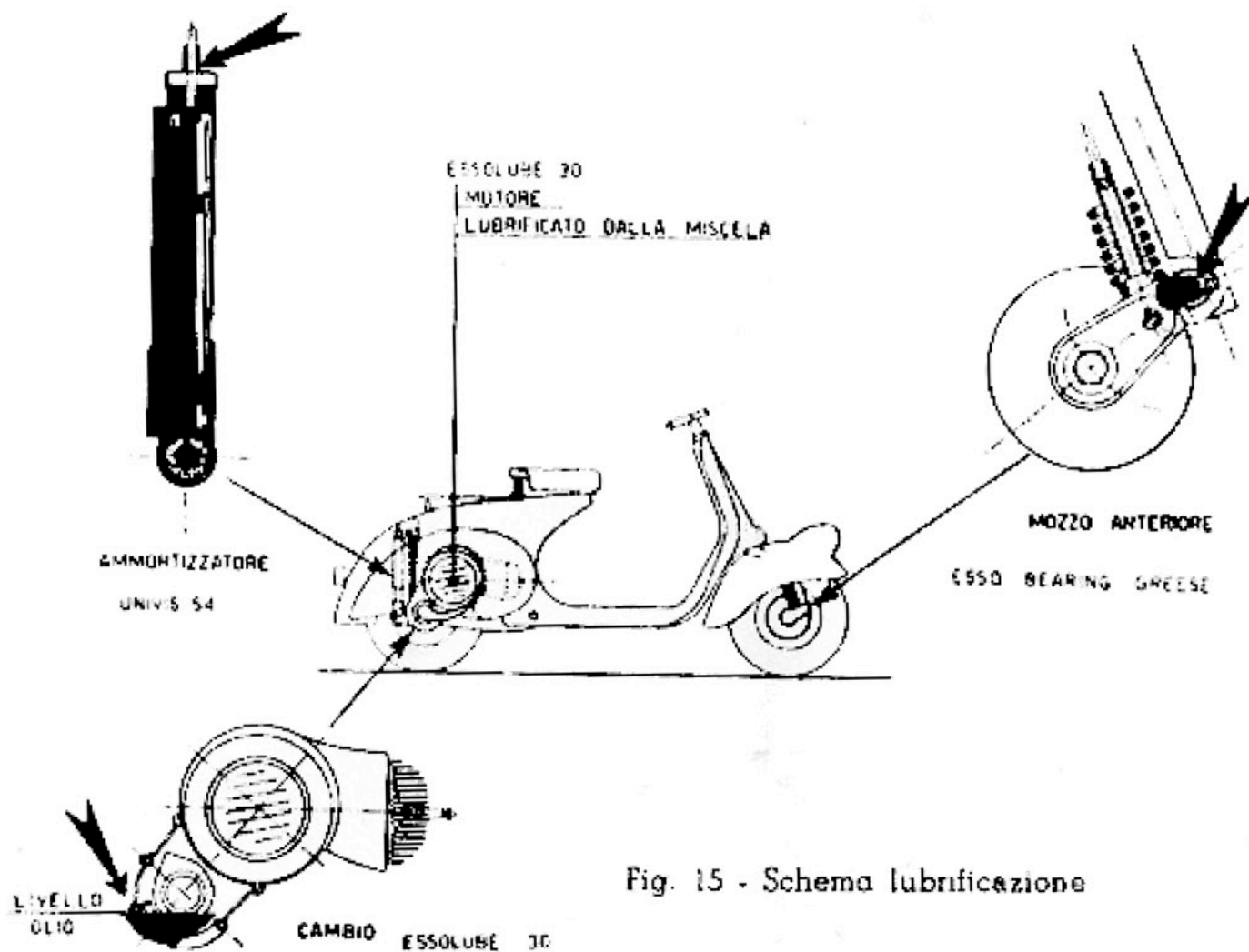


Fig. 15 - Schema lubrificazione

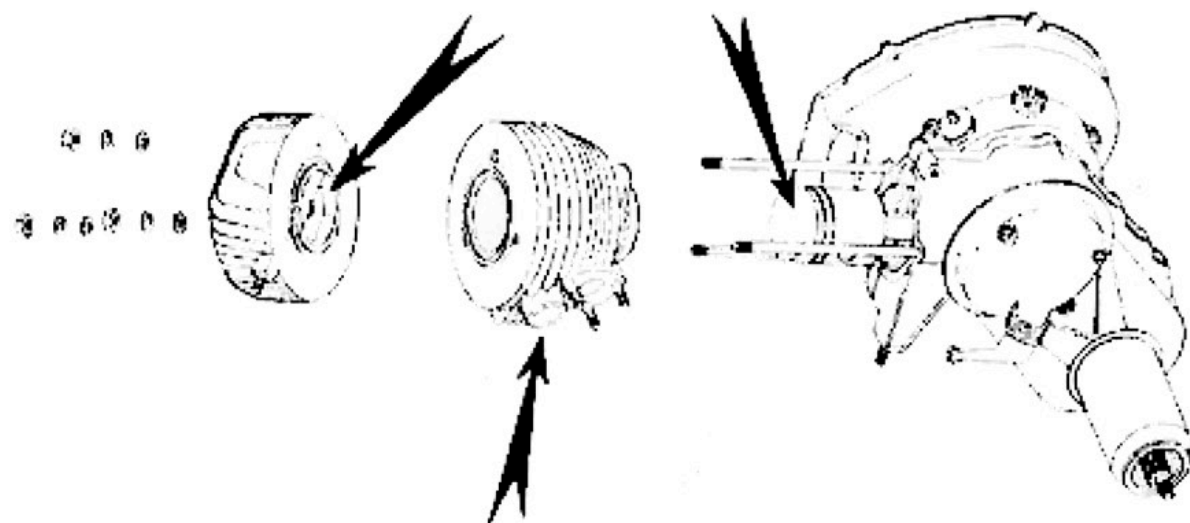


Fig. 16

Per pulire sia gli uni sia le altre, usare tela finissima o apposite limette (vedi fig. 14).

Verificare lo stato dell'isolante della candela: se si riscontrano crepe o rotture, sostituirla.

Per pulire la candela usare benzina pura.

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

5) Togliere le incrostazioni sulla testa, sulle luci del cilindro e sullo stantuffo. Questa operazione può farsi smontando il tubo di scarico, la testa del cilindro ed il cilindro. Fare attenzione che residui carboniosi non vadano nell'interno del motore. È consigliabile far eseguire quanto sopra dall'agente di vendita. Ricordarsi di montare una guarnizione nuova fra cilindro e testa (vedi fig. 16).

6) Quando l'ammortizzatore cessa di funzionare è necessario rivolgersi a un'agenzia o a un officina autorizzata dalla ditta per la revisione del gruppo o anche per la semplice pulizia dello stesso e sostituzione olio.

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

## RICERCA DEI GUASTI E DELLE IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

Quando il motore presenta delle difficoltà ad avviarsi, pure essendosi ottemperate tutte le norme esposte per la messa in moto, oppure presenti delle irregolarità di funzionamento occorre eseguire i seguenti controlli:

1°. - **Controllo del circuito di accensione.** Assicurarsi:

- a) Che la candela non sia incrostata od abbia gli elettrodi troppo distanti.
- b) Che arrivi corrente alla candela ed alla presa di corrente. (Per fare tale verifica smontare la candela lasciandola appesa al suo cavo, porre gli elettrodi alla distanza di circa 1 mm. dal carter; oppure smontare la presa di corrente e fare contatto tra carter e sottostante pattino della bobina di AT mediante un attrezzo metallico. In ambedue i casi, se arriva corrente, si avrà una scintilla ad ogni giro di volano).
- c) Che le puntine platiniate del ruttore del volano magnete non siano sporche o mal registrate.



2°. - **Controllo carburazione.** Assicurarsi:

- a) Che le viti di fissaggio raccordo di ammissione al cilindro non siano allentate.
- b) Che al carburatore arrivi benzina regolarmente.
- c) Che il filtro benzina sul carburatore non sia sporco.
- d) Che il foro dove scorre l'asticina del galleggiante non sia otturato.
- e) Che il polverizzatore non sia otturato.
- f) Che il galleggiante tenga il livello.

Quando la moto presenta all'inizio della marcia un innesto brusco e violento, cioè quando la frizione strappa, ciò può dipendere da:

- 1) Dischi deformati: sostituirli.
- 2) Impurità fra i dischi: effettuare il lavaggio con petrolio.

Quando invece si verificano scorrimenti fra i dischi anche a comando in posizione di "tutto innestato", cioè quando la frizione slitta, ciò può dipendere da:

- 1) Dischi consumati: sostituirli.
- 2) Molle troppo scariche: sostituire le molle.

Se la frizione non disinnesta completamente cioè se si verifica un trascinarsi tra corpo frizione fisso e quello mobile anche quando il comando è in posizione " tutto innestato,, ciò può dipendere da:

- 1) Eccessivo gioco tra leva di comando sul manubrio e leva fissa sulla frizione: regolare il gioco.
- 2) Dischi impastati: operare il lavaggio con petrolio.

Allo scopo di permettere il graduale adattamento di tutti gli organi della moto e specialmente di quelli del motore raccomandiamo ai Sigg. Clienti di non utilizzare la piena apertura della manopola comando gas per i primi 1000 km. di percorso.

**AVVERTENZA:** Per conservare la vostra moto in perfetto stato di efficienza rivolgetevi agli Agenti e Stazioni di Servizio autorizzate.

Impiegate nella riparazione solo ricambi originali Piaggio.