

PRIMA DI USARE LA VETTURA

Controllare che:

— il carburante sia sufficiente per il percorso previsto. Quando si effettua il rifornimento, controllare che non si abbiano gocciolamenti di supercarburante sulle parti verniciate della vettura.

— il liquido di raffreddamento nel radiatore raggiunga la base del bocchettone di introduzione con rubinetto al riscaldatore aperto.

— il liquido nel serbatoio freni superi il livello minimo ed i pomelli siano entrambi in posizione sollevata.

— l'olio nella coppa motore si trovi non molto al disotto del livello massimo, segnato sull'astina di livello, per evitare che durante il viaggio si raggiunga il livello minimo.

— i pneumatici siano gonfiati alla pressione stabilita. La perfetta identità di pressione fra i pneumatici di ciascuna coppia di ruote deve essere frequentemente controllata.

AVVIAMENTO MOTORE

Con chiave interruttore in 2^a posizione (verticale, girata tutta a destra) la spia dinamo e la spia manometro olio devono accendersi, l'indicatore livello carburante e l'amperometro devono segnare. Se l'avviamento avviene a bassa temperatura, tirare la leva dell'arricchitore (starter) a fondo, oppure in posizione intermedia (spia sul quadro apparecchi accesa).

Con temperatura media oppure a motore caldo tali manovre non sono necessarie.

Premere il pedale della frizione per rendere indipendente il motore dal cambio.

Spingere quindi a fondo la chiave interruttore senza agire sul pedale acceleratore. Appena il motore è avviato, lasciare ritornare la chiave in posizione normale. Se si è fatto uso dell'arric-

chitore respingere gradatamente in avanti la leva e, sostando a misura che il motore lo richieda, riportarla tutta in avanti quando il motore gira regolarmente e senza scoppiettii. Se il motore non parte, ripetere la manovra, attendendo 5-6 secondi fra i successivi tentativi, per permettere al motorino d'avviamento di fermarsi prima di essere nuovamente azionato. Non osservando tale norma si deteriorano i denti della corona e del pignone pregiudicandone il funzionamento. A motore avviato e riscaldato, riportare sempre tutta in avanti la leva dell'arricchitore. (Spia spenta sul quadro apparecchi).

Nel caso di avviamenti ripetuti, usando l'arricchitore, può succedere che si accumuli nel collettore di aspirazione un eccesso di carburante che non può esser bruciato. In questo caso, per facilitare l'avviamento, è necessario riportare la leva dell'arricchitore tutto in avanti e, spingendo la chiave dell'interruttore, premere a fondo il pedale acceleratore, per permettere al motore di aspirare una maggiore quantità di aria e liberarlo dall'eccesso di carburante. Non premere ripetutamente il pedale acceleratore altrimenti l'eccesso di carburante permane.

Prima di usare la vettura, lasciare girare a vuoto il motore, a circa 1500 giri al 1' per 30'' in estate e per 1-2 minuti in inverno. Evitare, inoltre, le accelerazioni violente a motore freddo e nei primi minuti di marcia della vettura, onde assicurare una sufficiente lubrificazione a tutti gli organi del motore.

ATTENZIONE i gas di scarico sono tossici, non far funzionare il motore in locale chiuso.

MANCATO AVVIAMENTO Il motorino non si mette in moto: batteria scarica (particolarmente d'inverno mantenere la batteria ben carica e protetta; nelle verifiche ricordarsi che i vapori della batteria sono infiammabili), connessioni difettose, guasti nel complesso motorino ed interruttore di comando. Manca l'accensione: candele sporche, contatti del distributore da ripulire, connessioni bobina distributore difettose, valvola protezione bobina fusa, accensione fuori fase. Manca il carburante: serbatoio vuoto, filtri otturati, complesso tubazioni e pompa da revisionare. A motore fermo, durante le verifiche, non lasciare la chiave dell'interruttore in 2ª posizione verticale, onde evitare un riscaldamento eccessivo della bobina ed un prelievo inutile di corrente dalla batteria.

ANORMALE FUNZIONAMENTO DEL MOTORE

Scoppiettii ripetuti, specialmente a tutto acceleratore: getti carburatore parzialmente otturati, mandata insufficiente di carburante per filtri sporchi o pompa difettosa, impurità nel carburante. Accensione irregolare: candele sporche o con apertura punte non regolare, contatti distributore da ripulire, connessioni ed isolamenti bobina-distributore-candele difettosi. Fumo allo scarico: carburazione troppo ricca, funzionamento difettoso del galleggiante del carburatore, cattiva tenuta delle guarnizioni dei getti del carburatore.

AVVIAMENTO DELLA VETTURA

A motore avviato, premere a fondo il pedale frizione e portare la leva del cambio in posizione di 1ª velocità.

Rilasciare la leva del freno a mano, se questo è stato applicato (spia accesa, sul quadro apparecchi, con freno a mano inserito).

Abbandonare lentamente il pedale frizione ed accelerare progressivamente.

DURANTE LA MARCIA

Osservare ogni tanto:

— l'indicatore livello carburante; una lampada spia si accende quando si incomincia ad usare la riserva, ciò indica che la quantità di carburante nel serbatoio è scesa a circa $5 \div 8$ litri (provvedere al rifornimento entro $30 \div 50$ km).

— il termometro del liquido di raffreddamento; la zona chiara del termometro indica la temperatura del liquido per un funzionamento normale del motore; la zona rossa indica un eccessivo riscaldamento del motore.

Se la lancetta si mantiene stabilmente in tale zona occorre prima controllare: il livello del liquido nel radiatore, la tensione della cinghia comando ventilatore e l'apertura della persiana, poi, occorrendo, far verificare le altre parti dell'impianto.

Può tuttavia accadere che la lancetta oscilli nella zona rossa quando si usa la vettura a bassa velocità poichè in tali condizioni si riduce la ventilazione del radiatore.

— il manometro olio; la lancetta del manometro indica la pressione dell'olio motore, che, durante l'uso, deve normalmente oltrepassare il tratto centrale indicato sul manometro.

Qualora ciò non avvenisse, la lubrificazione del motore non è regolare ed occorre fermare immediatamente il motore e provvedere alle necessarie verifiche.

Detta pressione può tuttavia variare a causa della qualità dell'olio, se denso o fluido, oppure a seconda della temperatura di funzionamento.

Nella stagione calda dopo un uso prolungato del motore a piena potenza può verificarsi che, temporaneamente, lasciando scendere a basso regime il motore, la lancetta non raggiunga la posizione normale e la spia di insufficiente pressione si accenda anche se il motore funziona regolarmente.

— la spia dinamo; deve spegnersi quando il mo-

tore supera il numero di giri minimo; se rimane accesa l'impianto elettrico deve essere verificato.

— l'amperometro; con motore in marcia la lancetta deve trovarsi normalmente deviata dal centro verso il lato positivo.

Se la lancetta invece tende verso il lato negativo è consigliabile far verificare l'impianto.

PEDALE FRIZIONE

Non tenere il piede sul pedale della frizione quando non occorre azionarlo e ciò per evitare di premere inavvertitamente il pedale, provocando slittamenti della frizione ed un inutile logorio del cuscinetto di spinta dello spingidisco.

LIMITI DI VELOCITÀ

Le velocità alle quali è utile eseguire i cambiamenti di marcia, dipendono dalle caratteristiche della strada e dalle condizioni di carico della vettura.

I valori massimi di velocità alle singole marce che non debbono essere superati e prima dei quali occorre passare alla marcia superiore, sono i seguenti:

48 km/h in I^a;
82 km/h in II^a;
116 km/h in III^a.

I limiti di velocità alle singole marce possono anche essere determinati dal guidatore osservando il contagiri motore.

ECONOMIA DI MARCIA

Condizioni speciali di esercizio della vettura, particolari percorsi aventi numerosi tratti in salita, possono causare consumi di carburante inconsueti. Molto importanza ha anche il modo di condurre la vettura. Le accelerazioni rapide da fermo e le frenate a fondo a velocità elevate non contribuiscono certamente all'economia di consumo, mentre la favoriscono un graduale ed ordinato acquisto di velocità ed il tempestivo rallentamento quando si prevede una fermata. È da evitare anche l'uso prolungato del motore

al massimo oppure al minimo dei giri, scegliendo per ogni velocità desiderata, il rapporto adatto.

Mantenere registrato il motore, curare le lubrificazioni, tenere i pneumatici gonfiati alla pressione indicata, e negli arresti prolungati fermare il motore.

FRENI

Frenare con misura e tempestività, prevedere gli arresti obbligati rallentando gradatamente ed evitare, quanto è possibile, le frenate brusche che affrettano il logorio dei freni e dei pneumatici. Su terreno scivoloso applicare dolcemente i freni con azione intermittente per evitare di bloccare le ruote e slittare. L'aderenza e la tenuta sono maggiori con le ruote non bloccate.

ATTENZIONE - Con motore fermo, non si ha depressione, per cui il servofreno non funziona e la frenata risulta molto meno efficace.

DISCESE

È consigliabile nelle discese prolungate usare il motore come freno innestando la marcia più appropriata allo scopo di evitare una rapida usura delle guarnizioni freni.

Non togliere l'accensione, poichè il poco carburante che il carburatore lascia aspirare dal motore rimane incombusto e potrebbe danneggiare le parti, depositarsi nei condotti di scarico, incendiarsi in seguito e provocare danni.

Usando il motore come freno, non sorpassare in ogni caso, per ogni marcia innestata, i limiti di velocità stabiliti.

ARRESTO VETTURA

Negli stazionamenti della vettura togliere l'accensione, ruotando la chiave interruttore verso sinistra, applicare il freno a mano, ed eventualmente innestare la prima marcia.

È assolutamente necessario non lasciare la chiave in posizione di accensione con motore fermo per evitare danni alla bobina.