



CUCCIOLO - DUCATI

REPARATIE - HANDLEIDING



CUCCIOLO

Naar gegevens van de Ducati-fabriek en de Handelsonderneming W. Hagen, Den Haag.

Kleuren: Maroen, Rood, Metaal grijs, Metaal groen, Metaal blauw en Zwart.
Geïntroduceerd: 1946.

Motornummer is ingeslagen: rechts onder op het carter.

Framenummer is ingeslagen: rechts onder het zadel.

Jaar serienummers: 1952: 200000 — 300000.

BEDIENINGSORGANEN EN INSTRUMENTEN

Op linker stuurhelft zijn de handgrepen van rem en koppeling gemonteerd; op rechter stuurhelft de handles van achterrem, kleplichter en gas; in koplamp dim-schakelaar. Versnellingshandle rechts van frame aan de onderbuis.

MATEN EN GEWICHTEN

Wielbasis	1.05 m	Zadelhoogte	86 cm
Totale lengte	1.75 m	Grondspeling	14.5 cm
Totale breedte	57 cm	Gewicht (droog)	40 kg
Banden	25 × 2"		

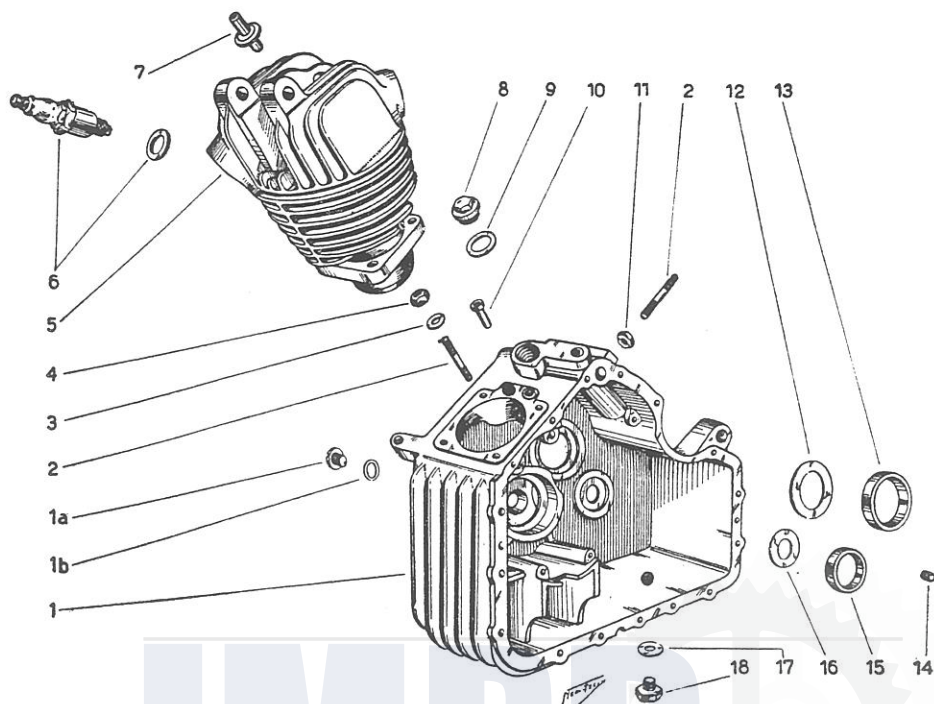
TECHNISCHE GEGEVENS

Motor type	1 cyl. kopklep	Compressie verhouding	6.25 : 1
Boring en Slag	39 × 40	Verh. Slag en Boring	1 : 1.02
Cylinderinhoud	48 cc	Zuigeroppervlak totaal	11.9459 cm ²

VERMOGENS-GEGEVENS

Max. vermogen	1.5 pk -	Kruissnelheid	40—50 k/u
Gem. effectief werkdruk		Zuigeropp. per kilo	149.42 m ²
(Brake Mean Effective Pressure- bmep) bij 5500 t/min	5.12 kg/cm ²	Liters per kilo	.006
Max. koppel bij 5500 t/min	0.1075 kg/m	Pk per kilo	.188
Pk per cm ² zuigeropp.	0.12	Kilogram pk	5.33
Pk per liter	31.2	Kilogram per cm ³	.016
Zuigersnelheid bij 5500 t/min	7.33 m/sec.	Snelheid bij 1000 t/min in de 2e versn.	9.65 km/u

2/CUCCILOLO-DUCATI/CARTER EN CYLINDER



1 - T50.MK400	8 - T2.MK6	14 - T2.MK42 (26)
1a - T2.MK13	9 - T2.MK31	15 - T2.MK41
1b - T2.MK14	10 - T2.MK3 (2)	overmaten .1 mm
2 - T2.MK2 (8)	overmaten .03, .1 en	leverbaar
3 - T2.M60 (4)	.2 mm leverbaar	16 - T2.MK40
4 - T2.A52 (4)	11 - T2.MK9 (4)	17 - T2.MK5
5 - T50.MC100	12 - T2.MK50	18 - T2.MK4
6 - T2.M30	13 - T2.MK51	
7 - T50.MC101 (2)	overmaten .1 mm	
overmaten .02 - .09 en	leverbaar	
.14 mm leverbaar		

De tussen haakjes geplaatste cijfers geven het aantal stuks van het betrokken onderdeel aan.

CYLINDER EN CYLINDERKOP, één gietstuk van lichtmetaal met een vaste stalen wand (met brede, speciaal ontworpen ribben) met vier bouten aan het carter vastgezet. Kan gedemonteerd worden zonder de klepafstelling of ontstekings te beïnvloeden.
Boring: 39 mm. Maximale boring: 40 mm.

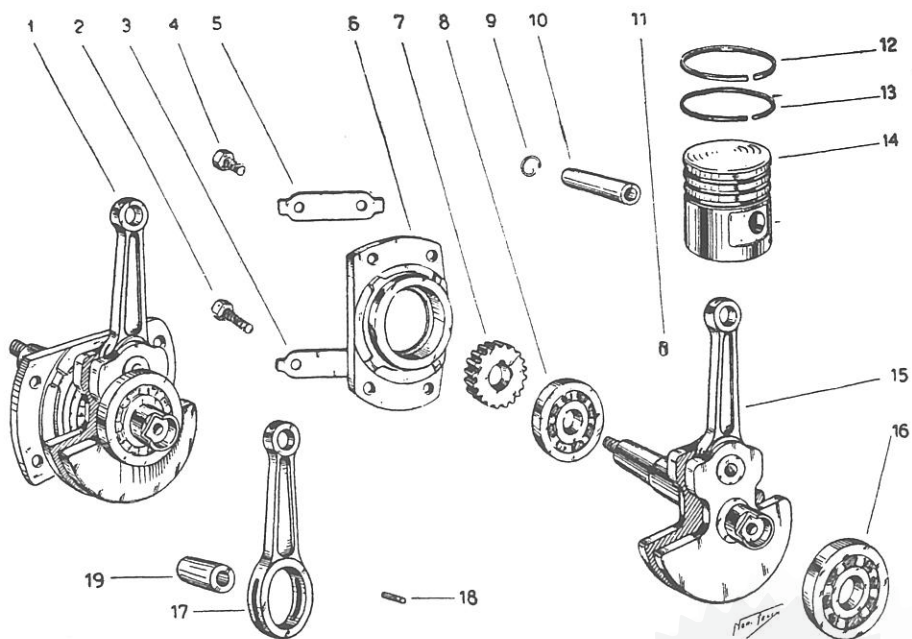
CYLINDERVOET-PAKKING: komt niet voor. Vlak op vlak gemonteerd.

INLAAT, pakking: fibre; bevestiging: door 2 bouten.

UITLAAT, staal C90 C16, totale lengte 45.5 cm, pakking: klingerit-asbest.

CARTER, licht metaal, demontabel. Inhoud 0.55 liter olie, 's zomers SAE 40, 's winters SAE 30.

In het carter bevinden zich drie assen, de voorste is de krukass die, met een vertraging van 1 : 2 het nokkentandwiel aandrijft. Het nokkentandwiel, dat op de koppelingsas loopt (gelagerd door naaldlager) drijft met een vertraging van 1 : 3½, via een tandwiel en een meervoudige platenkoppeling, de koppelingsas aan, die op haar beurt, de beide versnellingsstandwielen commandeert. Deze beide versnellingsstandwielen lopen om een holle as, welke as door middel van kogels geblokkeerd kan worden op een van de beide versnellingsstandwielen.



1 - T2.M150

2 - T2.M71

3 - T2.M74

4 - 60M1.158

5 - T2.M73

6 - T2.M70

7 - T2.M154

8 - T2.M152

rollager, aandrijfszijde,
RIV 3 BE

9 - T2.M12

10 - T2.M11

11 - T2.M153

12 - T2.M1202

overmaten $\frac{3}{10}$ - $\frac{5}{10}$
 $\frac{8}{10}$ en 1 mm leverbaar

13 - T2.M1203

overmaten $\frac{3}{10}$ - $\frac{5}{10}$
 $\frac{8}{10}$ en 1 mm leverbaar

14 - T2.M1201

overmaten $\frac{3}{10}$ - $\frac{5}{10}$
 $\frac{8}{10}$ en 1 mm leverbaar

15 - T2.M1100

16 - T2.M151

rollager, vliegwielzijde,
RIV 3 AE, RIV 2378

17 - T2.M1121

18 - T2.M1103

rollen RIV 91123252

19 - T2.M1104

De overbrengings-verhouding tussen koppelings- en holle as bedraagt 1 : 1.52 resp. 1 : 2.6. De holle as draait dus in de tweede versnelling 1.52 en in de laagste versnelling 2.6 maal zo snel als de as waarop zij gelagerd is, doch in de zelfde draairichting.

Buiten het carter bevindt zich op de holle as bovendien het aandrijfkettingwiel, voor de overbrenging naar het achterwiel, een vrijloopmechanisme, dat correspondeert met de tandkrans die zich aan de binnenzijde van het grote trapperkamwiel bevindt, dat deel uitmaakt van de rechtercrank. (Zie pag. 8).

Deze tandkrans grijpt in op de tandkrans van het freewheel dat op de holle as bevestigd is.

De motor-overbrenging en het aantrappen van het rijwiel geschiedt door een en dezelfde ketting, $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ " (oudere modellen $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ ").

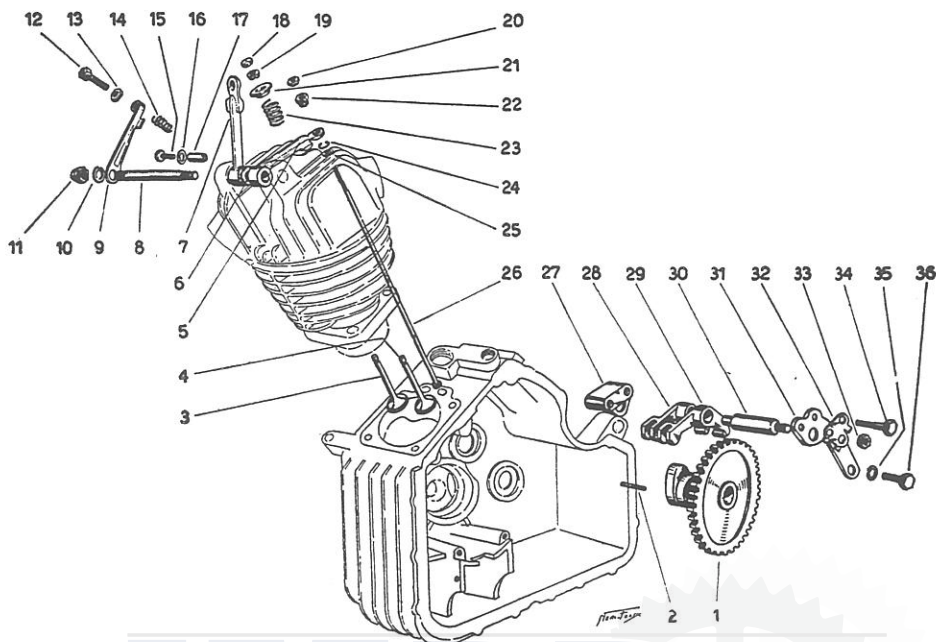
DRIJFSTANG, staal 15 NC5 UMI, vorm H, lengte van hart tot hart 78 mm.

KRUKAS, 3 delig, $2 \times$ gelagerd, aan de vliegwielzijde door kogellager RIV 3BE $20 \times 52 \times 10$ mm; aan de kettingzijde door kogellager RIV 3AE $20 \times 42 \times 9$ mm. Diam. van de as aan de vliegwielzijde is 13.7 (10 % conisch), aan de kettingzijde 19.97 mm.

BIG-END, 25 rollen RIV 91123252, op krukpen met diam. 17.6 mm.
Krukpen geperst in de krukwingen.

N.B. Voor zuigermaten zie pag. 8.

4/CUCCIOLO-DUCATI/DISTRIBUTIE



1 - 60M1.D	14 - T50.MC25	27 - 60M1.K1251
2 - T2.M3	15 - T50.A101	28 - 60M1.K1205
3-4 - T2.MC2	16 - T2.MC13	29 - 60M1.K1204
T2.MC1	17 - T50.A100	30 - 60M1.K1202
5 - 60M1.T1010	18 - T2.MC6	31 - 60M1.K1201
6 - 60M1.T1008	19 - T2.MC5	32 - 60M1.K1203
60M1.T1008/1	rollen 2 × 17.8 mm	33 - T2.MK9
7 - 60M1.T1009	20 - T2.MK103	T2.MK409
8 - 60M1.T1016	21 - T2.MC4	indien T2.MK9 niet
9 - T50.MC21	22 - T2.MK304	voorraadig, T2.MK409
10 - T2.A44	23 - T2.MC3	gebruiken
11 - 60M1.T1017	24 - T2.MK303	34 - 60M1.K1252 (2)
12 - 60M1.T1013	25 - T2.MK302	35 - T2.M44
13 - 60M1.T1014	26 - T2.MK301	36 - T2.M71

KLEPBEDIENING, door middel van trekstangen.

KLEPVEREN, vrije lengte 29.5 mm, diam. draad 1.6 mm, 4.5 slag.

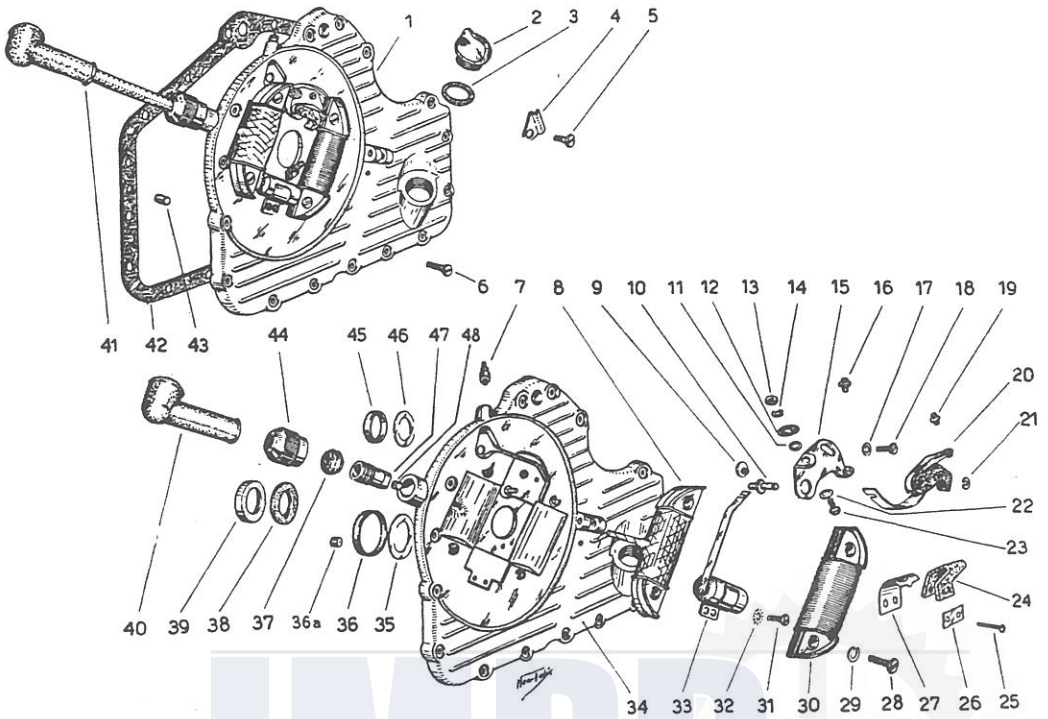
KLEPPENDIAGRAM, speling inlaat .1—-.2, uitlaat .15—-.3 mm. Inlaat opent voor B.D.P. 15 à 20°, inlaat sluit na O.D.P. 35 à 40°. Uitlaat opent voor O.D.P. 45 à 40°, uitlaat sluit na B.D.P. 20 à 25°.

ONTSTEKING: Vliegwielonsteking „Ducati”. Voorontsteking vanaf 25° t/m 29°.

BOUGIE: Marelli of Bosch, 125—175°, 14 mm draad, punten-afstelling .4—-.8 mm.

NOKKENTANDWIELEN, gelagerd door rollen 2 × 17.8 mm in stalen loopringen.
Staal 100C6 UNI 80 97.

DISTRIBUTIETANDWIEL, is aan de achterzijde voorzien van 2 nokken die de trekkerstangtuimelaars bedienen. Speling trekstangen .1—-.3 mm (indien speling groter wordt dan .5 mm gaat motor slecht trekken). Speling te regelen met moeren 20 en 22.



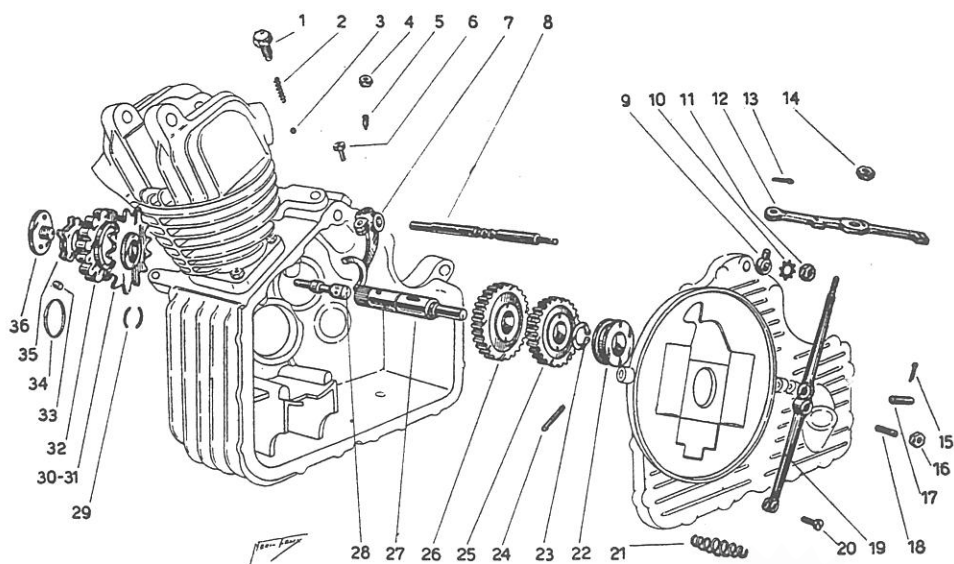
- | | | |
|-------------------|-------------------------|---------------------|
| 1 - T50.MS | 21 - T2.MS40 | 36a - T2.MK42 (21) |
| 2 - T2.MK30 | 22 - T2.MS303 | rollen RIV 91131051 |
| 3 - T2.MK31 | 23 - T2.MS302 | 37 - T2.MS703 |
| 4 - T2.M5 | 24 - T2.MS251 | 38 - T2.MS211 |
| 5 - T2.AC205 | 25 - T2.MS254 (2) | 39 - T2.MS212 |
| 6 - T2.AB10 (13) | 26 - T2.MS253 | 40 - T2.MS701 |
| 7 - T2.MS120 | 27 - T2.MS252 | 41 - T50.MS700 |
| 8 - T2.MS500 | 28 - T2.MS3 (4) | 42 - T2.M2 |
| 9 - T2.MS20 | 29 - T2.AB21 (4) | 43 - T2.M1 (2) |
| 10 - T2.MS210 | 30 - T2.MS600 | 44 - T2.MS702 |
| 11 - T2.MS305 (2) | 31 - T2.MS33 (2) | 45 - T2.MS203 |
| 12 - T2.MS304 (2) | 32 - T2.MS32 (2) | in 0.1 mm overmaat |
| 13 - T2.MS102 | 33 - T2.MS31 | leverbaar |
| 14 - T2.MS307 | condensator μF 0.2 | 46 - T2.MS202 |
| 15 - T2.MS300 | 34 - T2.MS200 | 47 - T2.MS'0 |
| 16 - T2.MS320 | 35 - T2.MK40 | 48 - T50.MS82 |
| 17 - T2.MS22 | 36 - T2.MK41 | |
| 18 - T2.A90 | in 0.1 mm overmaat | |
| 19 - T2.MS420 | leverbaar | |
| 20 - T2.MS400 | | |

VLIEGWIEL, met uitwendige vliegwielmagneet die ook de verlichting, 6 Volt 12 Watt verzorgt.

Diam. 134 mm, dikte 22 mm, eindspeling .15 mm.

Een streepje, ongeveer 1 cm van de aansluiting voor de verlichting is aangebracht op het carter bij de vliegwielmagneet. Twee gelijke strepen zijn aangebracht op de rand van het vlieg wiel. De streep gemerkt „M” vermeldt het bovenste dode punt van de zuigerslag. Daar het vlieg wiel twee omwentelingen maakt op één volledige viertact-werking zal de streep, of de compressie-, of de uitlaatslag aangeven. Dit kan vastgesteld worden door het vlieg wiel met de hand in de draairichting van de klok te draaien en te letten op de kleptrekstangen, die alleen werken bij de vierde en de daaropvolgende eerste slag (uitlaat, inlaat). Het volgende samenvallen van de „M”-lijn zal daarom bij een volledige compressieslag zijn. Juist voor deze stand is een andere streep op het vlieg wiel aangebracht en gemerkt „A”, die overeenkomt met de beginhoek, als de onderbreker de vonk moet opwekken.

Voorontsteking vanaf 25° t/m 29°.

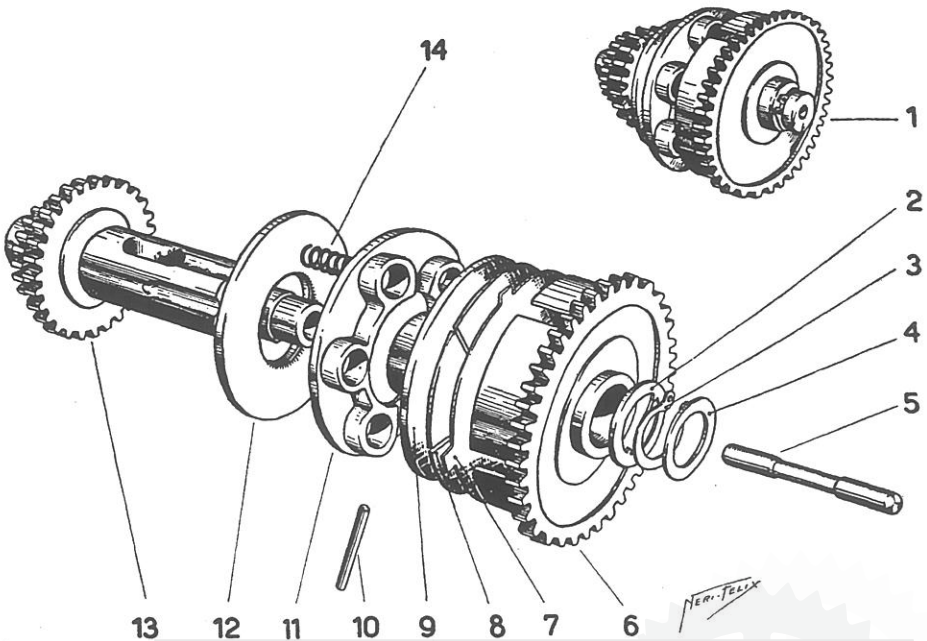


1 - T2.MK12	16 - T2.AB11	30 - T2.M80
2 - T2.MK11	17 - T2.M22	Kettingtandwiel
3 - T2.MK10	18 - T2.M24	14-tands
RIV 90152008, 1/4"	19 - T2.M21	31 - T2.M90
4 - T2.MK103	20 - T2.A90	kettingtandwiel
5 - T2.MK102	21 - T2.A91	19-tands (alleen voor
6 - T2.A90	22 - T50.MU3	transport)
7 - T2.MK101	23 - T2.MU5	32 - T50.MR1
8 - T2.MK201	24 - T2.MU4	33 - T2.M83 (5)
9 - T2.MK202	25 - T50.MU8	34 - T2.M84 (5)
10 - T2.MK203	26 - T50.MU7	t/m motornr. 245566
11 - T2.AB11	27 - T2.MU1	T50.M86 (1)
12 - T2.A1	28 - T2.MU2	vanaf motornr. 245567
13 - T2.A2	29 - T2.M81	35 - T2.M82
14 - T2.A3		t/m motornr. 245566
15 - T2.M23		T50.M82
		vanaf motornr. 245567
		36 - T2.M85

Het ketting- en het nokkenwiel van het freewheel zijn door middel van een fijne inwendige vertanding op de holle as bevestigd en draaien dus met de holle as mee. Om het nokkenwiel (35) bevindt zich de tandkrans (32). Tussen de tandkrans en de 5 oplopende vlakken van het nokkenwiel bevinden zich 5 kogels (33). Bij het aantrappen van het rijwiel of bij gewoon fietsen grijpt de inwendige vertanding van het trappenkamwiel in de tanden van de freewheel-tandkrans, dat dus mee gaat draaien en zich op het nokkenwiel blokkeert door middel van de 5 rollen (33), die op de oplopende vlakken vastklemmen en de holle as en het kettingwiel meenemen. Zodra de motor gestart is of men freewheel blijven kettingwiel en nokkenwiel doordraaien, terwijl de freewheel-tandkrans vrijkomt door het teruglopen der 5 rollen.

De verschuiving van het schakelasje wordt bereikt door het in het, in de zelfde richting, verschuivende asje 8 (waaraan de versnellings-handle gemonteerd is). Aan de andere zijde van het asje 8 (dus in het carter) is het schakelvorkje 7 bevestigd, dat met het verschuiven van het asje, het wieltje 22 meeneemt. Dit wieltje is door middel van een spie, die van de ene zijde van dit wieltje, via de sleuf in de holle as en een boring in het schakelasje, gemonteerd.

Stand van asje 8 wordt door 3 uitsparingen waarin, door veer (2) aangedrukte kogel (3) ligging vindt, verzekerd. De beide versnellingsstandwielen lopen op de holle as. In deze as zitten 2 series van 3 gaten en een sleuf. De versnellingsstandwielen draaien over de gaten waarin zich 1/4" kogels bevinden (die van prima kwaliteit moeten zijn omdat er een zeer grote druk op komt). Voorts ligt er een schakelas (28) met een verdikking in het midden, die in de holle as axiaal verschoven kan worden. Bij ontkoppelde motor ligt de middelste verdikking tussen de 2 versnellingsstandwielen. Bij het verschuiven van deze as naar de kettingwielzijde worden door de verdikking de kogels in de uitsparingen van de 1e versnelling gedreven, bij verschuiving naar het carterdekseel het tweede versnellingsstandwiel, op de zelfde wijze, geblokkeerd.



- 1 - T50.MF
t/m motornr. 250499
T50.MF/1
vanaf motornr. 250500
- 2 - T2.MF9
- 3 - T2.MF10
- 4 - T2.M4 (2)
- 5 - T2.M20
t/m motornr. 250499
T50.M20
vanaf motornr. 250500
- 6 - T2.MF7
- 7 - 60M1.F6 (15)
t/m motornr. 250449
60M1.F6 (12)
vanaf motornr. 250500

- 8 - 60M1.F5 (15)
t/m motornr. 250449
T50.MF5 (12)
motornrs. 250450-276999
60M1.F5 (12)
vanaf motornr. 277000
- 9 - T2.MF3
t/m motornr. 250449
T50.MF2
vanaf motornr. 250500
- 10 - T2.MF4
t/m motornr. 250449
T50.MF3
vanaf motornr. 250500

- 11 - 60M1.F11
t/m motornr. 250449
T50.MF10
vanaf motornr. 250500
- 12 - T50.MF11
t/m motornr. 250449
T50.MF11/1
vanaf motornr. 250500
- 13 - T2.MF1
- 14 - 60M1.F12 (6)
t/m motornr. 250449
T50.MF9 (8)
vanaf motornr. 250500

TRANSMISSIE

KOPPELING, 12 stalen platen en 12 bronzen platen, lopend in oliebad.
Drukveren, vrije lengte 2 cm. Totale lengte drukpen 178 mm.

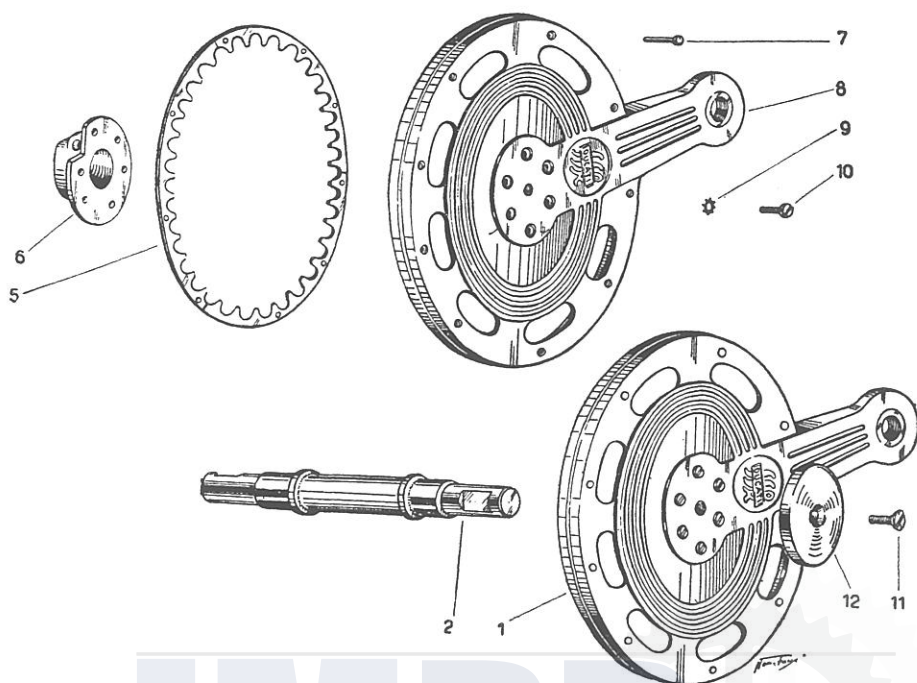
KETTING, $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ " (bij oudere modellen $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ ").

OVERBRENGINGSVERHOUDINGEN

Motor kettingtandwiel 14 of 19 T 1e versn. 18.2 : 1; 2e versn. 10.5 : 1
Verhouding tussen beide versnellingen 1 : 1.735.

TANDWIELVERHOUDING

Freezeel 11 T; gearingblad 45 T.
Overbrenging pedalen — achterwiel is als bij een gewoon rijwiel.
Overbrenging tussen pedalen en motor, bij het aanslaan in de 2e versnelling is 1 : 43.
Achterwiel (bij 14 T op motor) 17 of 18 T.
Achterwiel (bij 19 T op motor) 24 T.



- | | | | |
|--------------|--------------|--------------|-----|
| 1 - T2.AP100 | 5 - T2.AP200 | 9 - T2.AP11 | (6) |
| 2 - T2.A70 | 6 - T2.AP10 | 10 - T2.AP12 | (6) |
| 3 - T2.A72 | 7 - T2.AP101 | 11 - T2.AP21 | |
| 4 - T2.A71 | 8 - T2.AP300 | 12 - T2.AP20 | |
- (3-4 versnellingshandle met beugeltjes hier niet afgebeeld).

Thans wordt een trapperkamwiel zonder crank (dus alleen de schijf) gemonteerd. De bracket-as is aan de zijde van het kamwiel extra verlengd en aan de verlengde zijde, die dus door het trappenkamwiel heen steekt, van één tweede spiebaan voorzien, waarop een losse crank wordt gemonteerd.

ZUIGER EN ZUIGERVEREN (AFB. ZIE PAG. 3)

ZUIGER, gegoten ASP aluminium 1e kwaliteit, vlak. Hoogte 44.7 mm.
Diam. top: 38.541 mm. Diam. onderkant mantel: 39 mm.

Spelingen:

top: .484 + .534 mm.

1e zuigerdam: .385 + .435 mm.

2e zuigerdam: .285 + .335 mm.

3e zuigerdam: .285 + .335 mm.

onderkant mantel: .025 + .075 mm.

Overmaten: $3/10$, $5/10$, $8/10$ en 1 mm.

ZUIGERVEREN.

Maat:

Breedte:

Dikte:

Speling:

Slotspeling:

Speling in groeven:

Opwaartse speling in groef:

compressiepeer

39 mm.

1.75 mm.

2.2 mm.

.15 mm.

.05 mm.

+ .985 mm.

olieschraapveer

39 mm

39 mm.
1.75 mm.

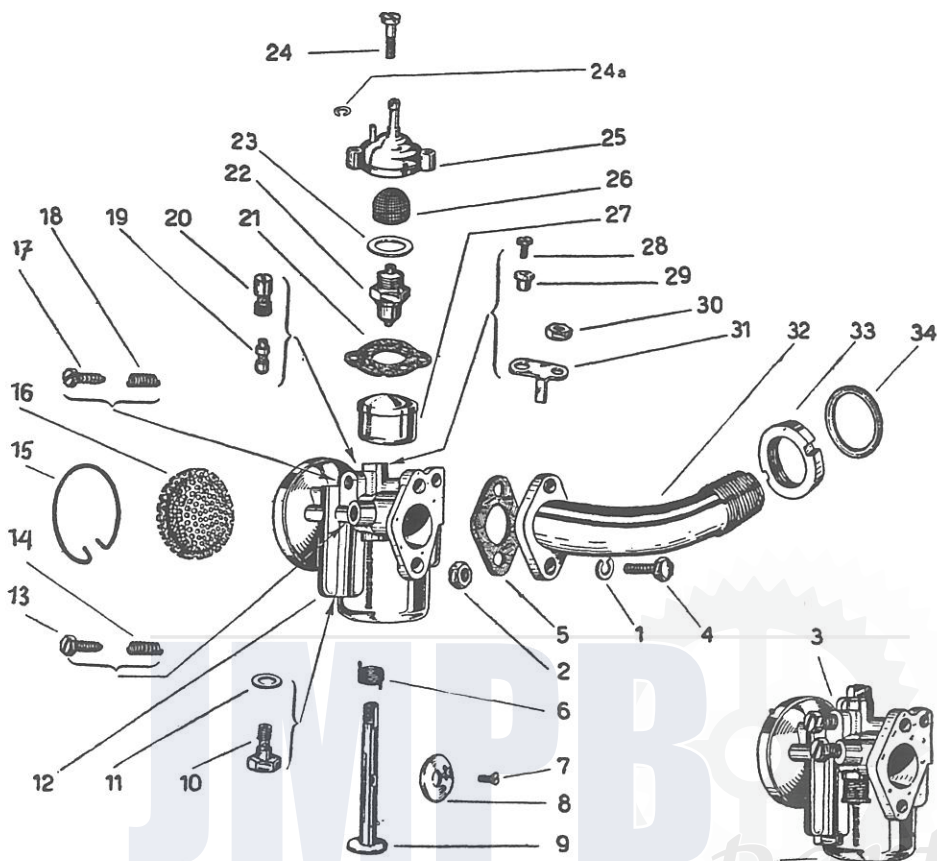
2.5 mm.

.15 mm.

+ .985 mm.

Overmaten: $\frac{3}{10}$, $\frac{5}{10}$, $\frac{8}{10}$ en 1 mm.

ZUIGERPEN, diam. 11.5 mm, speling 0 + .021 mm.



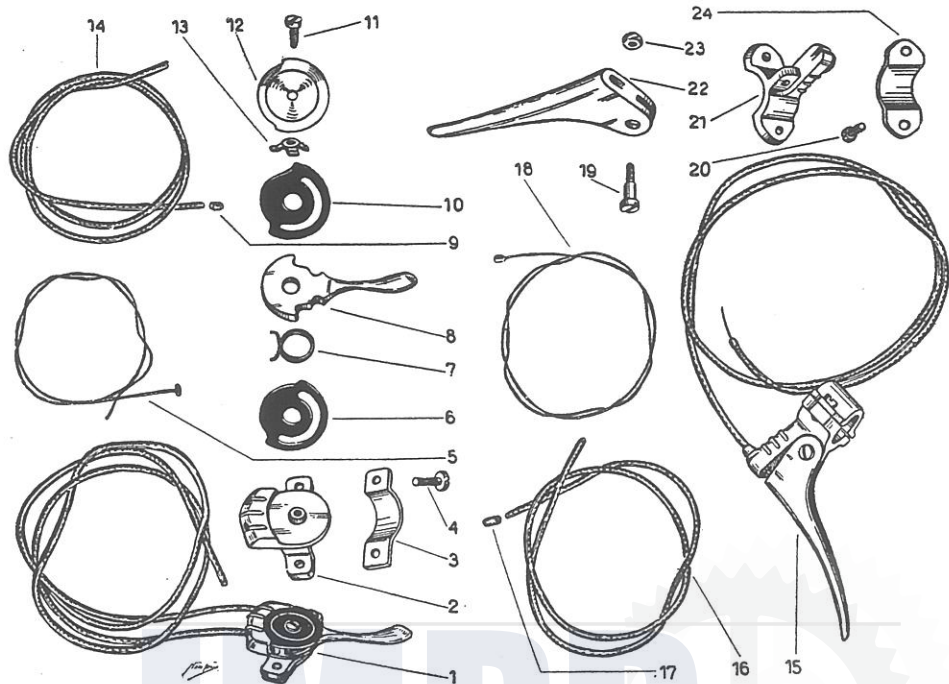
1 - T2.M44
2 - T2.AB11
3 - T50.M46
4 - T2.M43
5 - 60M1.T57
6 - T2.W1174
7 - T2.W1214
8 - T2.W1321
9 - T2.W1161a
10 - T2.W1156/65
11 - T2.W1147
12 - T2.W1167

(2) 13 - T2.W1138
(2) 14 - T2.W1173
15 - T50.W1977
(2) 16 - T50.W1976
17 - T2.W1144
18 - T2.W1173
19 - T2.W1150
20 - T2.W1151
21 - T2.W1146
22 - T2.W1164a
23 - T2.W1154

24 - T2.W1153 (2)
24a. - T50.W1906 (2)
25 - T50.W1787a
26 - T50.W1145a
27 - T2.W1158a
28 - T2.W1149
29 - T2.W1148
30 - T2.W557
31 - T2.WLP140
32 - T50.MA1
33 - T2.M41
34 - T2.M40

CARBURATEUR: type Weber-Cucciolo met 2 instelschroeven, 13 regelt het mengsel, 17 regelt gastoevoer. Verstuiver grootste opening 14 mm, opening nauwe hals is 10 mm. Hoofdsproeier .65 mm, minimum .55 mm. Deze gegevens gelden voor normale belasting (100 kg). Op vlak terrein is onder deze omstandigheden, bij 30 k/u, het verbruik 1 : 85.

LUCHTFILTER: gaasfilter.

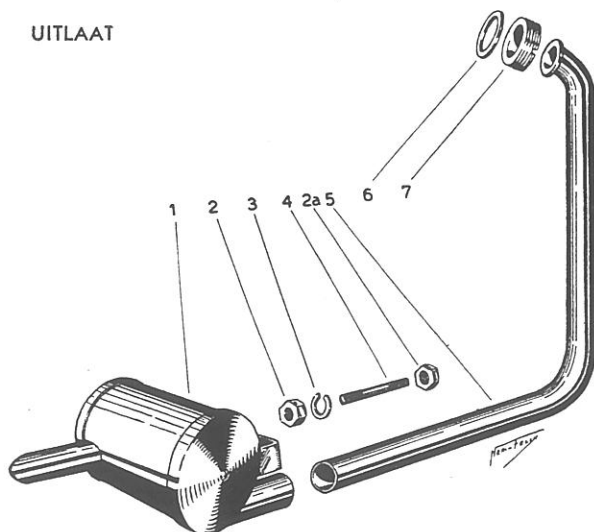


1 - T2.AC100
2 - T2.AC101
3 - T2.AC109
4 - T2.A90
5 - T2.AC120
6 - T2.AC102
7 - T2.AC103
8 - T2.AC104
9 - T2.AC113

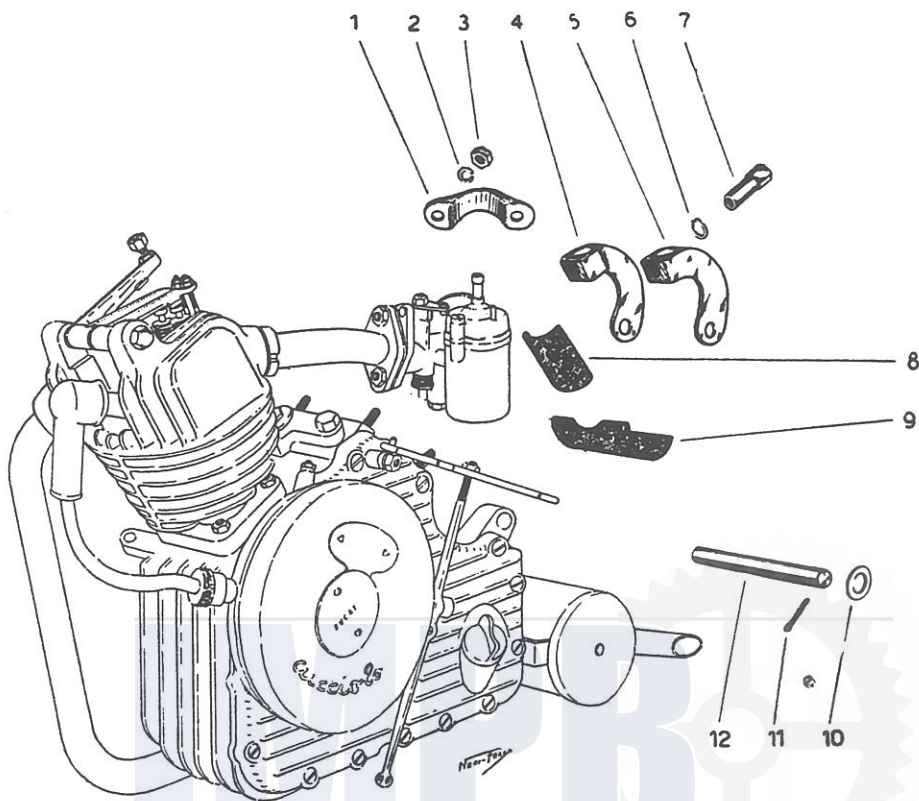
10 - T2.AC105
11 - T2.A90
12 - T2.AC106
13 - T2.AC107
14 - T2.AC114
15 - T2.AC200
16 - T2.AC209
17 - T2.AC208
18 - T2.AC207

19 - T2.AC203
20 - T2.AC205 (2)
21 - T2.AC201
22 - T2.AC202
(2) In Nederland worden draaibare gashandles gemonteerd.
(2) 23 - T2.AB11
24 - T2.AC204

UITLAAT



1 - T50.AM
2 - T2.MK9 (2)
2a - T2MK409 (2)
3 - T2A44 (2)
4 - 60M1.S56 (2)
5 - T50.AS1
6 - T2A30
7 - T2.AS2

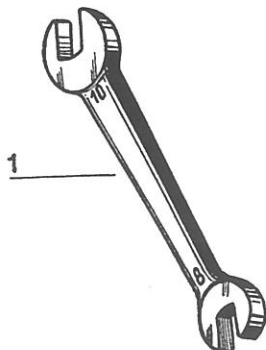


1 - T2.A50
2 - T2.A44
3 - T2.A52
4 - T2.A40

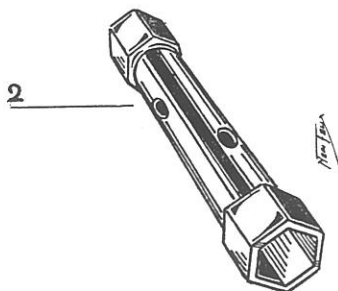
(2) 5 - T2.A41
(2) 6 - T2.A44
(2) 7 - T2.A45
8 - T2.A61

9 - T2.A60
(2) 10 - T2.A42
(2) 11 - T2.A43
(2) 12 - T2.A39

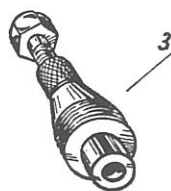
(2)
(2)



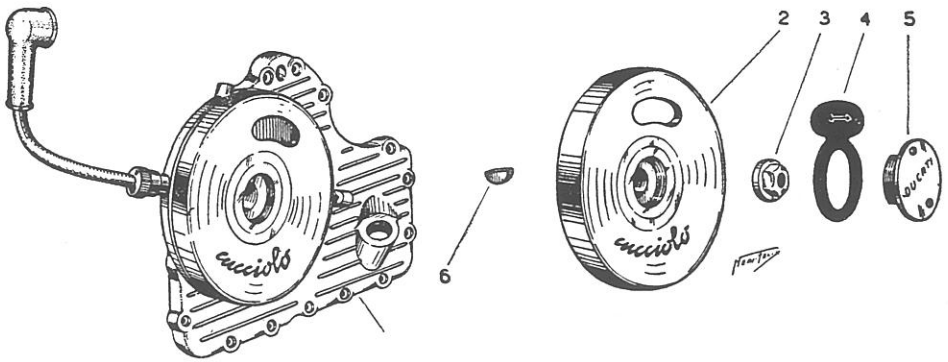
1 - T2.A81/1



2 - T2.A80



3 - T2.A200



1 - T50.V
2 - T2.MV

3 - T2.M11
4 - T2.A10

5 - T2.A11
6 - T2.M10

BENZINETANK

In Nederland wordt een tank geleverd welke aan de zadelkolom gemonteerd wordt.

RIJWIELGEDEELTE

FRAME

Het frame is voorzien van een brede Cotterless bracket met linkse en rechtse draad. De linker cup is voorzien van een contramoer, de rechter cup wordt speciaal geborgd. Het rijwielframe is geheel vervaardigd van $1\frac{1}{8}$ " buizen. De buitenbalhoofdbuis is vervaardigd van naadloze precisiebuis met extra verzwaarde wanddikte, zodat het balhoofdstel solide gelagerd is. De zadelpenbuis is nog extra versterkt met een buis om doorzakken te voorkomen. Twee 13 mm buizen, lopend van de onderzijde buitenbalhoofd via zadelkolom naar liggende achtersvork, geven nog een bijzondere driehoek-versterking in de bracket.

TELESCOOPVORK

De verende voorvork is geheel vervaardigd van naadloze precisiebuis. Het geheel is van eenvoudige degelijke opzet en gemakkelijk dé- en monteerbaar. De dubbele onderplaat, die als het ware het kroonstuk van de vork is, geeft een extra stabiliteit aan de vork. De losse bovenplaat is voorzien van twee busjes, die het gehele bovenstuk op zijn plaats houden. In iedere buis van het bovenstuk zitten 2 bronzen lagers geperst, waarin het verchromde onderstuk precies passend glijdt. Tussen de twee lagers is een vetnippel aangebracht, zodat de ruimte tussen de twee lagers volgeperst kan worden met vet.

De twee chroom onderstukken zijn verbonden door een stalen stabilisator. Aan deze stabilisator zit tevens de bevestiging voor het voorspatbord. De van prima verenstaal gedraaide veren zitten van boven om een $\frac{5}{16}$ " asje. Dit asje is voorzien van een stalen pennetje, dat tussen de spoed van de veer gedraaid wordt. Het asje steekt door de bovenplaat en wordt vastgezet met een verchromde dopmoer. Het andere einde van de veer zit in de onderpoot. In dit onderstuk wordt de veer op zijn plaats gehouden door een stalen boutje tussen de spoed. Op deze manier is de slag van de vork stelbaar door het al of niet verder draaien van de veer op het asje.

HOE MOET MEN DE CUCCIOLLO BEHANDELEN?

Elke Cucciolo-motor wordt geleverd na nauwkeurig in de fabriek te zijn beproefd, maar is niet volledig ingelopen.

Het is ten eerste aan te raden de eerste 500 km met een matige snelheid te rijden en buitensporige inspanning en oververhitting van de motor te voorkomen.

Een ander belangrijk punt is het aanbrengen van een filter aan het begin van het aanzuigbuisje bij de carburateur. Hiervoor kan het beste gebruikt worden het materiaal, waarvan pansponsen gemaakt zijn. Om een dergelijk filter aan te brengen wordt het geperforeerde bolle plaatje, waar de lucht aangezogen wordt en dat door een veerring op zijn plaats gehouden wordt verwijderd. Op de plaats achter dit plaatje brengt men van genoemd pansponsenmateriaal een propje aan, gedrenkt in smeerolie (niet te vast in elkaar draaien, er moet lucht door komen) en plaatst dit zodanig dat de grotere ruimte achter het geperforeerde plaatje hiermede opgevuld is. Daarna kan het plaatje weer aangebracht worden en met de veerring worden vastgezet. Door het aanbrengen van deze filter wordt voorkomen, dat stof in de motor wordt aangezogen en zuiger en cilinder vervuilen. In geen geval staalwol of andere harde materialen gebruiken, daar deze kunnen afbreken of afschilferen en deze afgebroken kleine deeltjes in de motor kunnen komen, wat schade aan het mechanisme kan veroorzaken.

SMERING

Elke motor wordt met gevuld oliecarter afgeleverd. De inhoud van het carter bedraagt 0,55 L. Met deze hoeveelheid behoort het olieniveau bijna te komen tot de opening van de vuldop, wanneer de motor horizontaal staat.

Zorg er voor, dat het olieniveau niet lager komt dan 1 cm van het normale. Controleer dit elke 250 à 300 km (zolang de motor geen olie verbruikt). In elk geval moet na de eerste 250 à 300 km en dan na elke 1000 km de olie geheel worden afgetapt en nieuwe olie worden ingedaan. Aftappen geschiedt door het losschroeven van de plug onder het carter met de bougiesleutel, die wordt medegeleverd met de gereedschappen. Deze bewerking bij voorkeur te verrichten, wanneer de motor warm is, hetgeen een volledige aftapping geeft.

Het is aan te bevelen olie te ververset na de eerste 250 km, daarna na 500 km, dan na 750 km en tenslotte na elke 1000 km.

Het is van het grootste belang dat eerste kwaliteit motorolie wordt gebruikt. (Cucciolo-olie). Deze olie wordt in twee kwaliteiten geleverd, nl. een zomer en een winterkwaliteit en is in de handel in busjes voor precies één cartervulling. Het carter NOOIT vullen met TWEE-TACT-olie, daar hierdoor schade aan de motor zou ontstaan.

Nadat de benzinetank met benzine is gevuld, moet de kraan onderaan de benzinetank worden opgedraaid en gecontroleerd, dat de benzine de carburateur bereikt, door 2 of 3 x een paar seconden de koperen vlotteren bovenop de carburateur in te drukken. Deze handeling (indien niet te lang gedaan) is ook aan te raden, wanneer een oude motor gestart moet worden, doch dit is niet meer noodzakelijk wanneer de motor warm is, aangezien dan de carburatie te rijk zou worden en het starten van de motor zou bemoeilijken.

Bovensmering is aan te raden in het bijzonder gedurende de inlooperperiode.

De benzinekraan dient steeds gesloten te worden, als de motor enige tijd stil staat.

HET STARTEN VAN DE MOTOR

Het starten tijdens het fietsen is de normale manier om de motor te starten, daar het rijwiel uitgerust is met een normaal vast tandrad op de naaf van het achterwiel. Men dient zich er eerst van te overtuigen, dat de versnellingshandle in de middelste stand (d.i. de vrijloop) is geplaatst. Dit kan gemakkelijk worden gecontroleerd, daar de motor in deze stand ontkoppeld is en er dus geen verschil bestaat met een gewoon rijwiel, zodat op de gewone wijze kan worden gefietst.

Wanneer met het fietsen een snelheid van ongeveer 5 à 7 km is bereikt, moet de ontkoppelingshandle geheel worden ingedrukt. Met ingedrukt ontkoppelingshandle wordt dan de versnellingshandle naar rechts in de 2e versnelling geplaatst.

Als de motor nog koud is, wordt daarna eerst de kleplichter ingedrukt en dan pas de ontkoppelingshandle losgelaten. De motor zal dan onmiddellijk beginnen te draaien met geopende uitlaatklep; er is dan ook geen compressie in de cilinder.

Het draaien van de motor wordt dus direct verkregen tijdens het fietsen. Zodra de motor draait moet de kleplichter losgelaten worden en de gashandle een weinig naar links worden gedraaid. De motor zal dan onmiddellijk starten.

Als de motor hortend start (door een onvoldoende rijsnelheid of een vuile bougie of carburateur) of, als de motor onregelmatig ontsteking geeft of te langzaam start, kan men haar helpen met een paar maal medefietsen, maar zonder de ontkoppelingshandle aan te raken. Gebruik eventueel tijdens het medefietsen de kleplichter weer voor een paar seconden, weer loslaten en weer gebruiken, twee of drie keer totdat de motor start.

Indien men zich op een hellende weg bevindt, is het aan te bevelen naar beneden te starten en dan zodra de motor is gestart, te keren en naar boven te gaan in de 2e of 1e versnelling.

Bij warme motor en bij warm weer, wordt de motor uitsluitend gestart door het gebruiken van de ontkoppelingshandle, dus zonder de kleplichter te gebruiken.

BELANGRIJK: Start nooit in de eerste versnelling (dat is met de versnellingshandle naar links geplaatst) en zeker niet als de motor koud is, maar altijd en alleen in de tweede versnelling, ter voorkoming van te grote krachtoefening op de pedalen, de ketting, het freewheel en het tandrad.

Tracht de motor nooit te starten door de compressie heen, daar hierdoor schade aan het freewheel kan ontstaan en dit extra inspanning van U vergt, hetgeen absoluut niet nodig is.

De eerste versnelling moet worden gebruikt, wanneer na het stoppen met een draaiende motor wordt begonnen of onmiddellijk nadat de motor in de tweede versnelling is gestart en men voelt, dat de motor overbelast wordt en men niet voor een paar meter wenst mede te trappen.

Na gestopt te hebben moet men altijd een paar meter fietsen voor de motor wordt ingeschakeld. Een draaiende motor mag de stilstaande fiets nooit laten „wegtrekken” met een „slippende” koppeling, daar door deze handeling de frictieplaten te veel zouden slijten.

HET GEBRUIKEN VAN DE BEIDE VERSNELLINGEN

Bij het berijden van de Cucciolo-Ducati hulpmotor als regel de 2e versnelling gebruiken. De 1e versnelling wordt alleen gebruikt, indien men door bepaalde verkeerssituaties te langzaam is gaan rijden of indien te steile hellingen of te sterke tegenwinden moeten worden overwonnen.

Het overschakelen van de 2e naar de 1e versnelling geschiedt als volgt:

De ontkoppelingshandle wordt geheel ingedrukt en de versnellingshandle naar links in de middelste stand (vrijloop) geplaatst zonder aan de andere bedieningsorganen te raken. Na deze handeling wordt even gewacht. De motor zal dan sneller gaan lopen, omdat geen kracht meer wordt gevraagd voor het voortbewegen van het rijwiel met de berijder. Daarna wordt de versnellingshandle met ingedrukt ontkoppelingshandle geheel naar links in de 1e versnelling geplaatst. De ontkoppelingshandle kan thans geheel worden losgelaten.

Het overschakelen van de 1e naar de 2e versnelling kan weer worden gedaan, nadat weer een snelheid van 5 à 7 km is verkregen.

Voor deze handeling eerst de gashandle naar rechts draaien, daarna de ontkoppelingshandle geheel indrukken, waarna de versnellingshandle geheel naar rechts door de vrijloop heen in de 2e versnelling kan worden geplaatst. Nadat dit is gedaan kan de ontkoppelingshandle weer worden losgelaten en door het naar links draaien van de gashandle de snelheid verder worden opgevoerd.

Bij al deze handelingen moet de ontkoppelingshandle steeds ineens worden losgelaten. Door het laten „slippen” treedt onnodige slijtage van de frictieplaten op.

Bij het terugschakelen naar de vrijloopstand moet altijd de gashandle zover mogelijk naar rechts gedraaid worden, aangezien het voor de motor beter is met een zo laag mogelijk aantal omwentelingen stationnair te draaien.

HET RIJDEN MET DE CUCCILO-DUCATI

De gemiddelde rijsnelheid, welke aan te raden is, wordt verkregen door de gasklep ongeveer half te openen. Ga over in de 1e versnelling, als de motor de neiging vertoont op te houden. Rijdt niet te lang achtereen met topsnelheid.

Draai de motor niet met de hand of door de fiets te duwen met een niet aangesloten bougie; door hoge spanningsaccumulatie zou de ontstekingsspoel kunnen verbranden. Wanneer voor het testen of om een andere reden de motor gedraaid moet worden, aardt dan het eind van de hoogspanningsdraad aan één van de cilinderkoelribben.

Om het voertuig als een gewone fiets te gebruiken overschakelen in vrijloop (dat is de middelste stand).

Als van een helling af gereden wordt, zal de motor een aanvullende rem zijn. Rijdt dan echter niet te lang in de 1e versnelling en rijdt niet te snel om de bougie niet vet te maken. Draai zo nu en dan de gashandle naar links om de bougie „warm” te houden.

De koppeling slijt niet, indien deze ingetrokken gehouden wordt voor een paar minuten (rijden in het verkeer, stoppen voor stoplichten enz.). Het moet echter vermeden worden de koppeling te laten „slippen” met de bedoeling een omschakeling van de versnelling of fietsen voor een paar meter te voorkomen.

Het is beter de versnellingshandle in de vrijloop (middelste stand) te plaatsen wanneer men voor een stoplicht of in bepaalde verkeerssituaties moet stoppen.

In dergelijke gevallen draait de motor onbelast en moet de gashandle geheel naar rechts worden gedraaid. Dit punt is zeer belangrijk, daar het zeer nadelig is voor de motor, zowel voor de zuiger en de cilinderwand als voor alle draaiende delen, de motor onbelast met een groot aantal omwentelingen te laten doordraaien. De levensduur van de motor zou hierdoor aanmerkelijk worden bekort.

Door het indrukken van de kleplichter wordt de motor gestopt.

Zorg er steeds voor, dat U met een vrij strakke ketting rijdt. Hierdoor wordt grote slijtage aan ketting en tandwiel voorkomen.

STORINGEN EN HUN BESTRIJDING

a. De motor start niet.

Heeft de benzine de carburateur bereikt? Als de benzine niet uit het luchtaanzuigfilter druppelt, na het indrukken van de vlotterpen, trek dan de plastic benzineleiding van de carburateur en probeer te vinden, waar de fout is.

In de benzinetank is aan de kraan een filter gemonteerd, vuil kan zich hebben afgezet op het gaas. Een weinig aftappen van benzine met de kraan kan voldoende zijn om dit op te lossen. Indien dit niet zo is, de kraan losschroeven en schoonmaken.

Wanneer voortdurend benzine druip uit het luchtaanzuigfilter aan de carburateur, sluit de vlotternaald niet goed af of is de vlotternaald niet helemaal gesloten. Sluit de benzinetoevoer uit de tank af, start de motor met de gasklep geheel geopend en draai de benzinekraan na een paar seconden weer open.

Als de benzinetoevoer regelmatig is en de compressie van de motor een weinig „laag” (uitzonderingsgeval als de motor draait) zoek dan naar een klepsteel die is blijven steken en de klep een weinig open houdt. Dit kan alleen gebeuren, indien ongeschikte of kleverige smeerolie is gebruikt of als het olieniveau te hoog is (vulling van het carter met schuinstaande fiets). In dit geval zal het voldoende zijn een paar druppels benzine op de klepsteel te doen en eventueel naar boven te trekken met de hand of met de schroevendraaier geplaatst tussen de spiraalveer.

Als de oorzaak niet bij de kleppen op te sporen is (let er op, dat de kleptrekstangetjes niet te strak aangedraaid zijn en ook dat de bedieningskabel van de kleplichter niet te strak aantrekt), schroef dan de bougie los en kijk deze na, de bougie kan nat zijn van benzine, tengevolge van de eerste vruchteloze pogingen tot starten met een overstroomde carburateur; indien dit het geval is, steek de natte bougie dan aan met een lucifer, echter niet bij de motor. Ook kan de bougie vuil zijn over de punten door vuile olie; indien dit het geval is, maak dan de bougie schoon.

b. Indien de motor overslaat of niet reageert op de gasklepbediening of spettert etc. bij de carburateur, zal de oorzaak hoogstwaarschijnlijk een vuile bougie zijn. Maak deze schoon of vervang deze door een andere bougie van gelijk type.

Vergeet niet de koperen ring te plaatsen tussen de bougie en de cilinderkop.

Kijk ook na, of het bovenste gedeelte van de ontstekingskabel niet vonkt tegen het kleppenmechanisme of de cilinderkop.

Nu en dan kan de oorzaak worden opgespoord bij een fout in het benzine-aanvoersysteem zoals een vuile carburateur, laag niveau in de benzinetank, water in de benzine enz.

c. De motor loopt goed stationair, maar stopt als de gasklep wordt geopend.

De oorzaak is een verstopping in de voornaamste carburateurdoorlaat. Deze losmaken en goed met de mond of met een fietspomp doorblazen en weer vastdraaien.

d. De motor is schijnbaar normaal, maar trekt niet met zijn gewone kracht.

De oorzaak is te veel ruimte of speling bij de kleptrekstangetjes. De normale speling is van 0,1 tot 0,3 mm en mag nooit meer dan 0,5 mm zijn.

De „Cucciolo”-motor heeft een zeer economische klepindeling en is nogal „gevoelig” voor en reagerend op het stellen van de klep- of trekstangruimte. Daarom is het aan te raden, nadat de motor een eerste inrijperiode ondergaan heeft van ongeveer 250 km en daarna elke 1000 km de speling bij de trekstangen te controleren en deze terug te brengen tot de eerstgenoemde fracties.

Regeling van de speling kan gemakkelijk verricht worden door de bovenste moer van de trekstang los te maken en door de speling met de tweede moer bij te stellen. Een volle draai van de moer zal overeenkomen met een verschil van ca. 0,4 mm.

e. Slippende of vaste koppeling.

De Bowdenbinnenkabel is te vast of te los, of de ontkoppelingsregelschroef bevestigd op de hefboom is te ver of iets te weinig aangedraaid.

Denk er echter aan, dat een nogal soepele werking van de koppeling normaal is. Deze heeft een weinig „slipeffect” voor een paar meter, terwijl gestart wordt, daar deze werkt als een veerkrachtige overbrengingskoppeling.

f. De motor slaat over of slaat terug bij het opgaan van een helling met de gasklep geheel open.

De bougie-electroden zijn te dicht bij elkaar geplaatst voor de hoge stroomtoevoer van de vliegwielmagneet. Vergroot de afstand tussen de punten van de normale 0,4 tot 0,5 mm tot 1 mm.

Het rijwiel kan op de normale wijze worden schoongehouden, bijgesteld, gesmeerd etc. Voor de motor geldt ook, dat deze zo goed mogelijk uitwendig moet worden schoongehouden.

Wij raden echter aan, de motor nooit schoon te maken met openstaande kleppen of losgedraaide bougie, daar het hierdoor mogelijk zou zijn, dat stof en vuil, dat zich kan hebben afgezet tussen de koelribben van de cylinder, binnenin de cylinder komt. Gebruik voor het schoonmaken ook nooit benzine, daar deze eveneens tussen de zuiger en cylinderwand zou kunnen komen en de oliefilm, die op de cylinderwand en zuiger voorkomt, zou verwijderen.

Tevens verdient het aanbeveling de draaipunten van de tuimelaars boven op de cylinderkop van tijd tot tijd te oliën. Men dient hiervoor niet meer dan enkele druppels rijwielolie van een goede kwaliteit te gebruiken.

De telescoop-voorvork is bij aflevering door de fabriek op de juiste wijze gesteld. De zich daarin bevindende veer ligt geheel in het vet, hetgeen een soepele vering waarborgt. Eerst na jaren zal een vernieuwing of aanvulling van het vet nodig zijn. Wel noodzakelijk is, dat met tussenpozen de lagers van deze telescoopvoorvork worden gesmeerd.

Wij raden aan dit te laten doen, telkens wanneer de olie wordt verversd.

Nastelling van de voorvork om een grotere of kleinere slag te krijgen is mogelijk. Het is echter aan te bevelen hieraan niets te veranderen, aangezien de voorvork door de fabriek op de juiste wijze is gesteld.

Bij veelvuldige berijding is een wekelijkse controle op het vastzitten van bouten en moeren aan te bevelen.

Deze regelmatige controle is ook noodzakelijk ten aanzien van de ketting en de remmen. Goed werkende remmen en een behoorlijk strakke ketting zijn van het grootste belang, daarom moeten ook regelmatig zowel de remmen als de ketting bijgesteld worden.

Bij bandenreparaties mag onder geen voorwaarde de „Cucciolo-Ducati” omgekeerd worden geplaatst, dus niet op het zadel en stuur zoals bij een gewoon rijwiel, daar door deze handeling de olie uit het carter zou weglopen en wat erger is, tussen de zuiger en de cylinder zou komen.

