

MOTOTRANS

CIRCULAR Nº 3

INSTRUCCIONES CONCESIONARIOS

ACEITE HIDRAULICO HORQUILLAS DELANTERAS

Aunque en el manual de instrucciones aconsejamos aceite Repsol Aries ligero y dicho aceite va bien en la mayoría de los casos, hemos comprobado en algunas horquillas la necesidad de utilizar aceites de otras características, debido a diversos factores, tales como temperatura ambiente, estado de las carreteras, velocidad de utilización de la motocicleta, etc., etc. Si después de los 3.000 km. de rodaje algún cliente denunciara defectos en la horquilla, bien fuera por blanda o demasiado rígida, hay que revisarla y, de no encontrar ningún defecto mecánico, habría que atribuirlo a aceite inadecuado para el trabajo que realiza aquella moto ya sea, repetimos, por el estado de las carreteras, velocidad, temperatura, etc. En este caso es necesario efectuar pruebas con diversos tipos de aceite que detallaremos, hasta encontrar que la horquilla funcione a gusto del cliente. Esta operación es facilísima, por cuanto no hace falta desmontar la horquilla sino que, simplemente sacando los taponcitos roscados de la parte inferior y accionando la horquilla, sale el aceite y, para ponerlo, basta sacar los tapones de aluminio superiores.

En verano:

Aries ligero
Aries medio con 10% de petróleo
Aries pesado con 10% ó 20% de petróleo

En invierno:

Aries ligero con 10% de petróleo
Aries medio con 15% ó 20% de petróleo
Aries pesado con 15% ó 20% de petróleo

No deben utilizarse nunca líquidos hidráulicos a base de alcohol por el peligro de agarrotamiento de las barras con los tubos móviles.

En invierno el petróleo actúa como anticongelante y es indispensable su utilización en zonas frías.

LAMPARAS FARO DELANTERO

La casa FER nos ha fabricado un nuevo tipo de lámpara 6 v. 25/25 w. según norma internacional, especial para nuestras motocicletas. Hasta ahora FER sólo fabricaba un tipo de lámpara en 25/25 w. para corriente alterna, ya que casi todas las motos de España van equipadas con volante magnético. Esta nueva lámpara da más luz y consume menos. Las motocicletas que entreguemos a partir del número de motor 650 ya llevarán dichas lámparas. FER denominará estas lámparas: 6 v. 25 w. (por batería). Podemos ya suministrarles lámparas de estas características como recambio.

SELECTOR (Averías).

Es corriente que en los primeros días de utilización, por falta de adaptación del usuario, se produzcan averías en la horquilla mando selector. Estas horquillas pueden ser fácilmente reparadas eliminando a muela los golpes producidos y doblando nuevamente las puntas hasta encontrar el funcionamiento correcto. A este objeto suministraremos una tapa de selector seccionada para mayor facilidad en la puesta a punto.

RODAJE

Hemos podido comprobar que algunos clientes, a los 1.500 km. recorridos, exigen el máximo a su motocicleta y pretenden alcanzar las velocidades más altas permitidas. Para efectuar un buen rodaje, son necesarios, como mínimo, 3.000 km. y se obtendrán mayores rendimientos si se prolonga hasta 4.000 ó 5.000 km. Se sobreentiende que, a partir de los 1.000 km., se puede ir aumentando gradualmente la velocidad hasta llegar a la máxima. Encarecemos estas recomendaciones a todos los usuarios.

MAYORES VELOCIDADES

Los mismos clientes que precisamente no efectúan el rodaje como es debido, son los que desean mayores velocidades para sus motocicletas con impaciencia. A partir del próximo mes de Mayo, estaremos en condiciones de facilitar las piezas necesarias para efectuar el "trucaje" de aquellas motocicletas, de forma que alcancen una velocidad máxima de 128 km/h. El precio de estas modificaciones, excluida la mano de obra, será aproximadamente de Ptas. 2.000'-. Una vez la máquina "trucada" ésta dejará de tener las características de toda motocicleta destinada a fines turísticos para convertirse en un vehículo puramente deportivo. Por esta razón, sólo aconsejamos este tipo de trucaje para los que deseen tomar parte en competiciones o acepten los inconvenientes de una motocicleta "trucada".

Para otros clientes que deseen correr algo más (entre 10 y 15 kms., aproximadamente), aconsejamos realizar los siguientes mejoramientos, siempre después de los 3.000 o más km. recorridos:

- a) Pulir muy bien los conductos de admisión y escape en toda su longitud, sobre todo el de admisión. En éste sacar la guía de válvula con un punzón similar a los empleados para sacar los bulones de pistón y rebajar un poco el excedente de aluminio que se interpone en dicho conducto, de forma que los gases tengan la menor interferencia posible. Montar con el mismo utilaje la guía de válvula. Si se observara que al entrar de nuevo la guía ésta no quedara bien fijada, hay que montar otra con una o dos centésimas de sobremedida. (Disponemos de estas guías).
- b) Sustituir las válvulas por las que nosotros les facilitaríamos. Estas válvulas dan mayor dureza a los muelles y, por lo tanto, el golpe con el asiento es más fuerte por lo que, después de los primeros kilómetros de uso, hay que esmerilar las válvulas para eliminar posibles pérdidas de compresión. Esta operación hay que repetirla de acuerdo con la necesidad que el motor denotara hasta lograr que una vez el asiento estabilizado el cierre sea perfecto.
- c) Llevar la relación de compresión a $9 \div 9'5$ en lugar de la de serie que es de $8 \div 8'5$. Para lograr esto basta cambiar la junta entre cilindro y carter, que es de 1'5 mm. de espesor, por una de 0'5 mm. Al desmontar la culata comprobar que las válvulas no toquen el pistón.
- d) Modificar el silencioso de acuerdo con el dibujo que acompañamos.
- e) Aumentar 2 ó 3 puntos el gicleur no excediendo de 85.

Al practicar modificaciones en los conductos de escape asegurarse muy bien de que no haya ninguna toma de aire, ya sea a la salida de la culata o en la

unión del tubo de escape con el silencioso. Este defecto produce la rotura de la válvula de escape. Esta precaución sirve también para las máquinas de serie. Una junta del tubo de escape quemada o la tuerca floja pueden provocar estas roturas.

Deben advertir a los usuarios que, en general, cualquier "trucaje" es en mayor o menor grado perjudicial para la robustez y duración de la motocicleta. De todas formas, efectuando solamente las modificaciones que dejamos detalladas, la duración será casi igual que la de una motocicleta de serie y no se producirán mayor número de averías si el conductor es experto y hace un uso adecuado.

FALTA DE ADAPTACION

Algunos clientes se han lamentado de que su motocicleta no rinde, subiendo cuestas pierde fuerza de manera brusca, al detenerse en la circulación urbana se les para, al arrancar no reemprende como es debido, etc., etc.

Comprobadas las máquinas de estos señores, hemos visto que estaban en perfectas condiciones y la única forma de convencerles de que los inconvenientes que encuentran son motivados por su falta de adaptación, (por haber sido siempre usuarios de motocicletas de 2 tiempos) es que un mecánico recorra un itinerario similar a aquél en que se encontraron aquellas anomalías con el cliente de pasajero.

Es necesario, asimismo, enseñarles la forma adecuada de acelerar una motocicleta de 4 tiempos, ya que es frecuente ver a usuarios dar gas de forma no correcta, (demasiado y con mucha rapidez) y luego denuncian los defectos a que nos hemos referido.

SOLICITUDES PIEZAS EN GARANTIA

Para cada pieza deberán utilizar un impreso y, además de la referencia y denominación de forma resumida, tendrán que figurar los motivos por los cuales se solicita la garantía de aquella pieza.

PIÑON CIGUEÑAL - CAMPANA EMBRAGUE

Estos engranajes forman "familia" con el fin de lograr el máximo de silenciosidad. Si alguna máquina hiciera demasiado ruido motivado por estos engranajes hay que cambiar el piñón de cigüeñal por otro un poco mayor, si el ruido fuera "campaneo" o por otro un poco menor si se denotara rumorosidad por rozamiento. Todos los piñones de cigüeñal van marcados con unos números que indican sobremedida o submedida, según lleven +4 +6 +9 ó -3 -4 -7, etc. Disponemos de estos piñones con diversas tolerancias y advertimos la necesidad de tener acopiados en almacén para efectuar rápidamente los cambios indicados. Los piñones que sustituyan pueden ir bien para otros motores que necesitan aquella medida, ya que dichos piñones no sufren desgaste por ser material duro. En consecuencia estos cambios deben ser gratuitos para los clientes en cuanto al valor de la pieza y sólo hay que cargar el importe de la mano de obra.

LIMPIEZA EJE CIGUEÑAL "MUÑEQUILLA"

Nuestros cigüeñales tienen una duración mayor de la normal por el dimensionamiento de los mismos y por el superengrase a presión con que trabajan. Lo

único que puede disminuir su duración son las impurezas que se van depositando dentro del eje que en los casos de no observar nuestras recomendaciones en cuanto a cambios de aceite y limpieza del filtro, pueden llegar a obstruir los orificios de engrase. Si se produce esta anomalía, la biela y rodillos se desgastan rápidamente por no tener el engrase adecuado.

En previsión de estas averías, aconsejamos que, si por otro motivo ajeno a éstas, hubiera que desmontarse el motor, aprovechar aquella ocasión para sacar los discos de cierre del eje cigüeñal y limpiar éste, sacando el "depósito" que se hubiera acumulado. Poner discos nuevos remachándolos con un tubo de su medida (sirve un bulón de pistón viejo) asegurándose de que no pierda aceite inyectando aceite a presión con una aceitera.

Aunque esta precaución figura como norma en el manual de instrucciones (ver pág. 36) insistimos en ampliar aquella, por cuanto esta operación aumenta en muchos miles de kms. la duración de aquellas piezas. Resumiendo: con engrase adecuado un cigüeñal DUCATI dura al menos 50.000 km y de obstruirse los orificios a que nos hemos referido su desgaste es inminente después de dicha obstrucción.

PIEZAS PINTADAS

El sistema de pintar que empleamos no es el normal que pueden efectuar los talleres de pintura dedicados principalmente a la reparación, por lo que aún suministrando las mismas calidades de pintura utilizadas en nuestra fábrica, difícilmente podrían obtener el grado de acabado que tienen las superficies pintadas de nuestras motocicletas.

Con el fin de que las motocicletas por accidentes tuvieran que pintarse parcialmente, hemos previsto el repintado de las piezas averiadas, siempre y cuando nos sean remitidas reparadas de chapa en condiciones de ser pintadas. Hemos establecido unos precios de pintado para las principales piezas expuestas a rozaduras por accidentes que detallamos a continuación:

Depósito gasolina	Ptas. 260'--	Neto
Guardabarros delantero y trasero .	" 95'--	"
Faro delantero	" 60'--	"
Guardapolvos horquilla delantera .	" 40'--	" cada uno

Para dar mayores facilidades a los usuarios sugerimos a Vdes. la conveniencia de disponer en su almacén de piezas nuevas de esta naturaleza, para poder efectuar rápidamente el canje, conociendo de antemano el precio que por el concepto de pintura tendrán que satisfacer y teniendo en cuenta que las piezas una vez preparadas y pintadas quedarán como recambios nuevos para otras ocasiones.

Barcelona, 1 Mayo 1960.