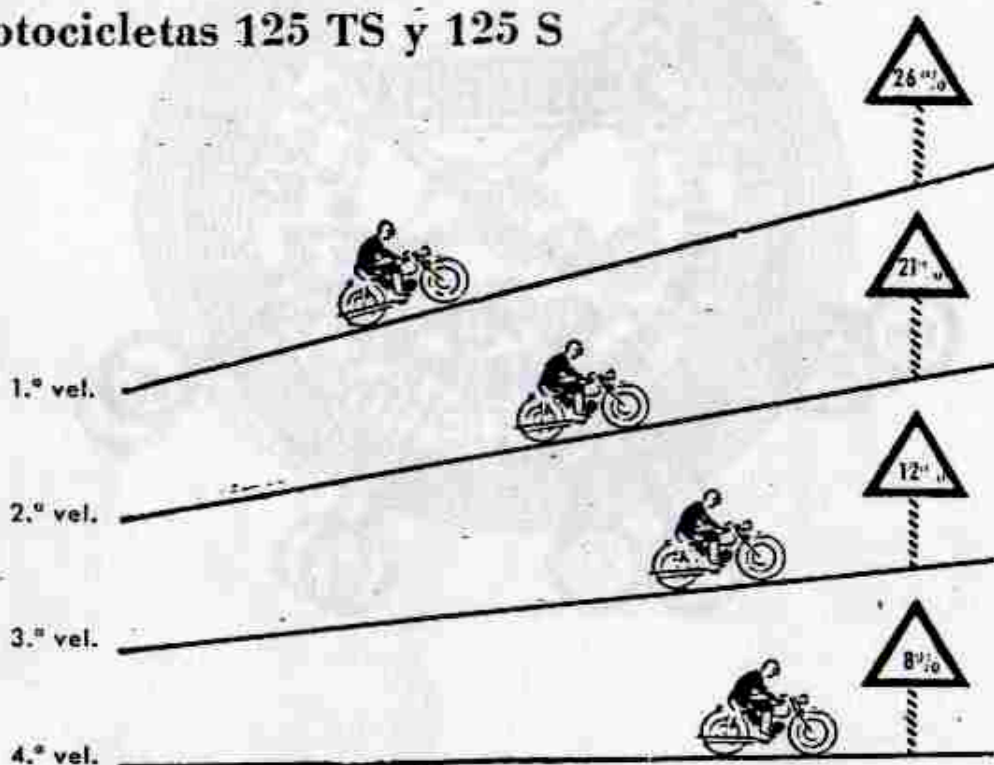
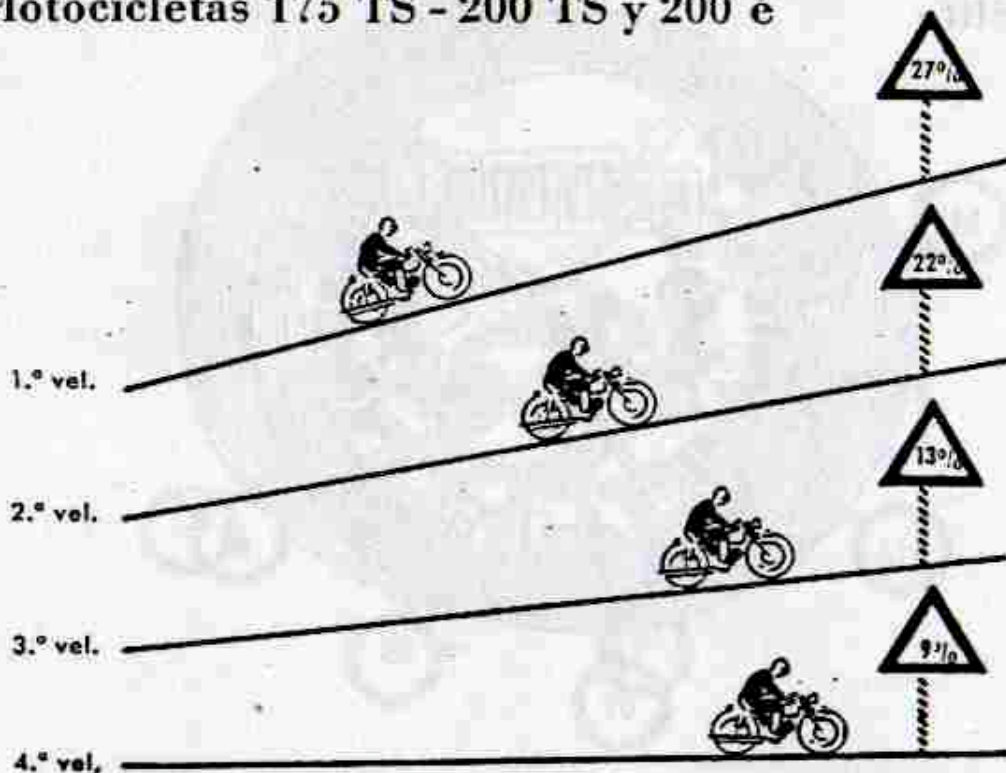


Pendientes máximas que puede superar el vehículo, con una persona, en las respectivas velocidades.

Motocicletas 125 TS y 125 S



Motocicletas 175 TS - 200 TS y 200 é



CONSUMO Y AUTONOMIA

125 TS

Consumo a la velocidad económica de 70 ÷ 75 Km/h.
— 1 litro de gasolina Normal N.O. 80, o bien Super N.O. 90
÷ 100 cada 50 Km.
Autonomía: 720 Km. aproximadamente.

125 Sport

Consumo a la velocidad económica de 70 ÷ 75 Km/h.
— 1 litro de gasolina Super 90 ÷ 100 cada 36 Km.
Autonomía: 612 Km. aproximadamente.

175 TS

Consumo a la velocidad económica de 70 ÷ 75 Km/h.
— 1 litro de gasolina Normal N.O. 80, o bien Super N.O. 90
÷ cada 36 Km.
Autonomía: 648 Km. aproximadamente.

200 TS

Consumo a la velocidad económica de 85 ÷ 90 Km/h.
— 1 litro de gasolina Normal N.O. 80, o bien Super N.O. 90
÷ 100 cada 36 Km.
Autonomía: 580 Km. aproximadamente.

200 élite

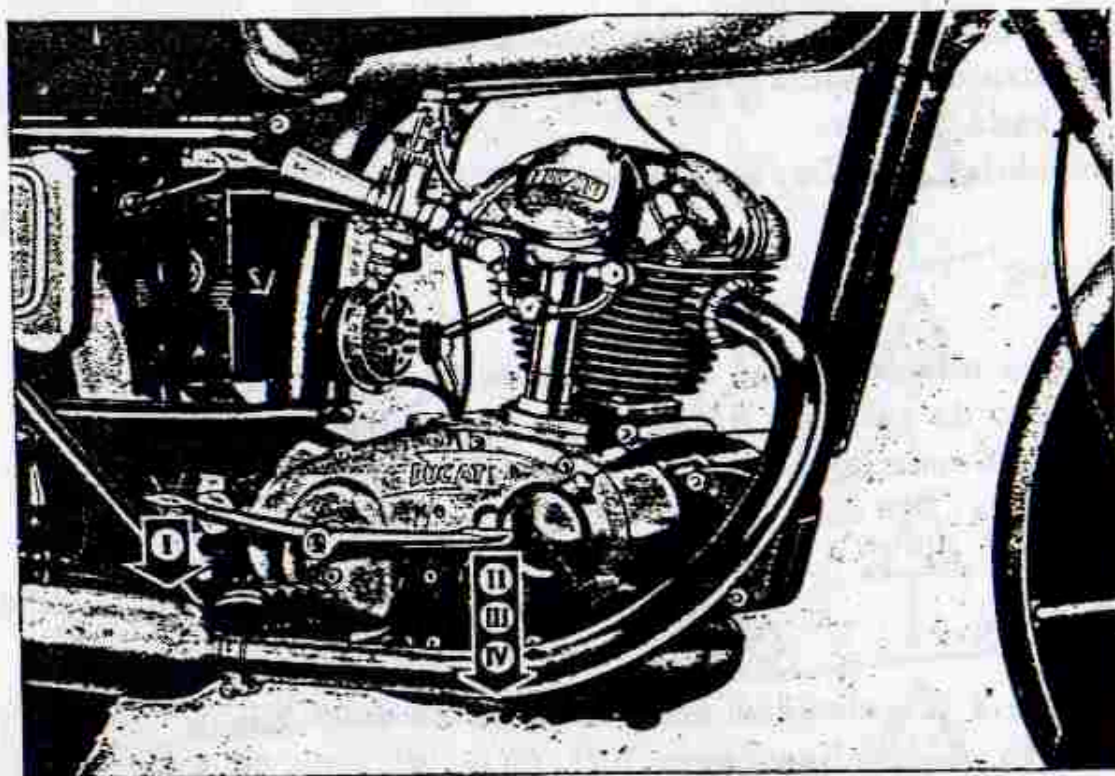
Consumo a la velocidad económica de 85 ÷ 90 Km/h.
— 1 litro de gasolina Super N.O. 90 ÷ 100 cada 30 Km. ...
Autonomía: 660 Km. aproximadamente.

NORMAS PARA EL USO DE LAS MOTOCICLETAS MONOARBOL

PREPARATIVOS PARA EL EMPLEO DEL VEHICULO

Antes de poner el motor en marcha, es indispensable repostar en relación al recorrido proyectado, cerciorarse que el grifo del depósito esté abierto y comprobar que el nivel del aceite sea correcto.

Se recomienda usar aceite REPSOL MOTOR OIL HD 30-40. Una vez observadas las precedentes previsiones, se comprueba que la palanca del cambio esté en punto muerto y se excita el carburador para asegurar la llegada de gasolina al mismo. Se conecta la llave de contacto en el conmutador y, abriendo el mando del acelerador una octava parte de su recorrido, aproximadamente, se empuja enérgicamente la palanca de puesta en marcha.



Si el motor no se pusiera en marcha, repetir esta maniobra, abriendo más o menos el puño del gas. No acelerar bruscamente en los primeros momentos de funcionamiento, evitando que llegue el motor a elevado número de revoluciones, especialmente en frío, con objeto de permitir que el aceite tome la adecuada temperatura y pueda llegar a todos los órganos que precisan lubricación.

PUESTA EN MARCHA DEL VEHICULO

Para poner el vehículo en marcha, es preciso: apretar la palanca de embrague, manteniéndola en esta posición al entrar la primera velocidad, lo cual se obtiene, presionando con el tacón hacia abajo el brazo posterior de la palanca del cambio. Al dejar de ejercer presión sobre dicha palanca, ésta retorna por sí sola a su primitiva posición.

Acelerar ligeramente y abandonar progresivamente la palanca del embrague hasta que el vehículo se ponga en movimiento. En este momento se deja totalmente la palanca del embrague y se da el gas conveniente para alcanzar una velocidad de 10-15 Km./h. Para pasar a la segunda velocidad, es necesario cerrar rápidamente el gas y desembragar, desplazando al mismo tiempo con la punta del pie hacia abajo, el brazo anterior de la palanca de cambio. Abrir de nuevo el puño de gas, abandonando al mismo tiempo la palanca de embrague. Repetir la misma operación para pasar de segunda a tercera y de tercera a cuarta velocidad.

Para pasar de una velocidad cualquiera a otra inmediata inferior, procédase de la forma siguiente: cerrar el gas, desembragar y, manteniendo esta posición, acelerar el motor instantáneamente para facilitar la sincronización de los piñones que deben engranar al entrar la correspondiente velocidad inferior y, finalmente, soltar la palanca del embrague.

Un buen motorista tiene que utilizar los mandos con inteligencia y en el momento oportuno; en una subida, cuando se note que la velocidad tiende a disminuir, cambiar rápidamente la velocidad por la inmediata inferior.

No mantener puesta una velocidad de desarrollo largo, cuando por el esfuerzo a que esté sometida la máquina, precise una velocidad más corta.

Para no recalentar excesivamente el embrague y, por consecuencia, exponer a un desgaste prematuro el material de fricción, evitar que el motor esté por mucho tiempo desembragado con una velocidad puesta.

Salvo en casos de emergencia, no accionar los frenos de forma brusca frente a un obstáculo, debiendo prevenir el mismo con antelación, aprovechando primero la resistencia que opone el motor al quitar el gas y recurrir por último al freno. Téngase presente que los neumáticos con presión insuficiente perjudican ostensiblemente la estabilidad, se desgastan con mayor rapidez y disminuyen la eficacia de los frenos.

PARADA DEL VEHICULO

Para detener el vehículo, cerrar completamente el gas (el motor retiene actuando como un suave freno), poner la palanca del cambio en punto muerto, accionando previamente el embrague y frenar hasta obtener la parada total del vehículo. Para parar el motor, desconéctese la llave del conmutador situado sobre el faro delantero.

Cuando se deje la motocicleta estacionada, cerrar los grifos de gasolina.

ENTRETENIMIENTO

La buena conservación del vehículo depende, sobre todo, del adecuado entretenimiento del mismo.

Observando las normas fundamentales que se describen a continuación, podrán evitarse posibles inconvenientes y obtener el máximo rendimiento del vehículo.

Las distintas operaciones de entretenimiento han sido subdivididas en orden a los Km. progresivamente recorridos. Naturalmente, los datos que se detallan son simplemente orientativos, ya que la necesidad de lubricación, ajustes y otras revisiones, dependen del tipo y estado de las carreteras, el clima, etc.

CADA 500 Km.

- Restablecer el nivel del aceite contenido en el cárter motor;
- verificar con un manómetro la presión de los neumáticos;
- comprobar que los tornillos de unión, entre el cilindro y la culata, estén debidamente apretados;
- controlar el estado de los frenos;
- comprobar el juego entre los balancines y las válvulas, el cual puede ser regulado mediante el tornillo y tuerca situados sobre los balancines, hasta lograr la holgura prescrita de $0.05 \div 0.07$ mm.

CADA 1.000 Km.

- Comprobar que la distancia entre los electrodos de la bujía sea, aproximadamente, de 0,5 mm. y limpiar los mismos con un cepillo metálico empapado de gasolina.
- limpiar con un trapito humedecido con gasolina los contactos del ruptor y verificar que la apertura de los mismos no sea superior a 0,4 mm.
- efectuar de nuevo, el reglaje de las válvulas como se recomienda anteriormente.

CADA 2.000 Km.

- Sustituir el aceite que contiene el cárter motor. Previamente, es preciso calentar el motor para facilitar el completo evacuamiento del mismo, cerciorándose que no quedan residuos de aceite usado;
- limpiar la cubeta del carburador y los surtidores del mismo;
- reajustar el embrague para evitar que, debido al normal desgaste de las guarniciones, pudiera patinar;
- engrasar el eje de articulación de la horquilla trasera;
- humedecer, con un poco de grasa de la máxima resistencia al reblandecimiento, el fieltro para la lubricación de la leva del ruptor;
- apretar, uniformemente, las tuercas de los radios.

CADA 10.000 Km.

- Desmontar los discos de cierre del cigüeñal y limpiar el interior del eje de cabeza de biela. (Estación de Servicio DUCATI.)

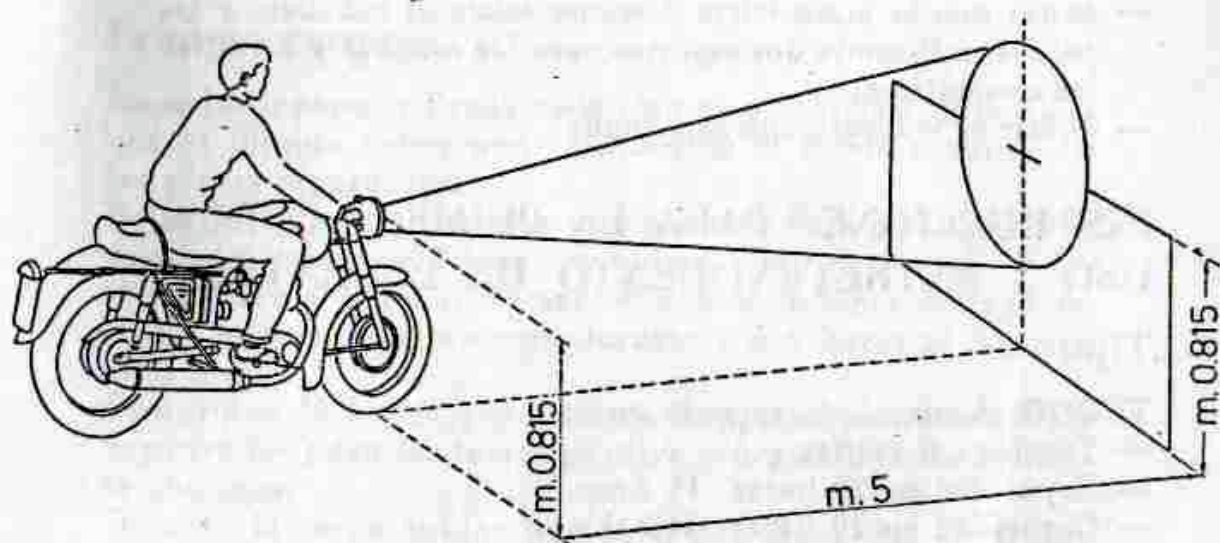
CADA 20.000 Km.

- Desmontar el tubo de escape, la culata y el cilindro, para quitar la carbonilla que haya en la culata y sobre el pistón (operación a realizar en una Estación de Servicio DUCATI)

ORIENTACION DE LA LUZ DEL PROYECTOR O FARO

Es oportuno verificar periódicamente la orientación de la luz del proyector de la forma que se indica a continuación:

- situar el vehículo a 5 metros de distancia de una pared de color claro, asegurándose de que el terreno sea llano y que el eje óptico del proyector sea perpendicular a la pared;
- el vehículo, con una persona sentada en él, debe descansar sobre las dos ruedas y no sobre el caballete;
- trazar sobre la pared una cruz en el punto que coincide el eje óptico con la pared misma, esto es, a una altura de 0,815 mts. del suelo;
- encendiendo la luz de profundidad, la cruz de referencia debe encontrarse en el centro del círculo luminoso proyectado en la pared;



- la orientación del proyector se logra aflojando los tornillos de fijación del faro a la horquilla delantera.

LIMPIEZA

La motocicleta hay que lavarla y limpiarla a intervalos variables de acuerdo con el uso de la misma, el estado del tiempo y los caminos.

- Límpiase el motor con petróleo, secándolo después con trapos limpios;
- lávense las partes pintadas, con agua y una esponja, secándolas con una gamuza;
- no deben usarse nunca disolventes, gasolina, alcohol u otros productos que ataquen el brillo de la pintura;
- untar los cromados con vaselina, puliéndolos con una gamuza.

LARGOS PERIODOS DE INACTIVIDAD

Acondicionamiento de la motocicleta cuando tiene que permanecer largo tiempo sin ser usada:

- limpiar, con los máximos cuidados, todo el vehículo;
- vaciar el depósito de gasolina;
- introducir en el orificio de la bujía un poco de aceite y hacer girar el motor con la mano para que quede distribuida una película protectora en el interior del cilindro;

- evitar que la motocicleta descansa sobre el caballete y las ruedas, utilizando dos soportes para los estribos y desinflar los neumáticos;
- cubrir el vehículo con una funda.

INSTRUCCIONES PARA LA PRIMERA CARGA, USO Y ENTRETENIMIENTO DE LA BATERIA

Tipo

TUDOR, Acumoto A, cargada en seco.

- Tensión: 6 voltios.
- Capacidad en 20 horas: 16 Amp.
- Capacidad en 10 horas: 14'2 Amp.
- Corriente de carga normal: 1'5 Amp.
- Corriente de carga máxima: 2 Amp.
- Dimensiones: 115 x 89 x 162'5.
- Peso con ácido: 4 Kg.

Advertencias

Conservar las baterías, secas o cargadas, en sitio fresco y exento de humedad, con los tapones bien apretados. Verificar frecuentemente el nivel y densidad del líquido. Para comprobar el nivel del electrólito utilizar varillas de cristal o ebonita.

No dejar nunca los acumuladores completamente descargados.

Electrólito

Está compuesto de ácido sulfúrico puro y agua destilada. La densidad es de 1,28 (32° Bé.). Es aconsejable emplear el electrólito que suministran las Agencias TUDOR.

CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS	DENSIDAD ELECTROLITO PARA BATERIA		Temperatura máx. del electrólito durante la carga
	secas	cargadas	
Clima normal	1,28 ÷ 1,29	1,27 ÷ 1,28	50° C.
Clima tropical	1,21 ÷ 1,22	1,20 ÷ 1,21	60° C.

Primera carga

Sacar los tapones y llenar cada elemento con electrólito hasta que el líquido cubra unos milímetros el borde superior de las placas separadoras.

Dejar la batería en reposo durante una hora para permitir que las placas se enfríen.

Restablecer el nivel si durante el reposo hubiera descendido.

Poner la batería a la carga durante 4 ó 6 horas al régimen de 2 Amp.

Comprobar la buena conexión de los polos positivos (+) y negativo (-) con las tomas positiva y negativa de la corriente continua.

Durante la carga cuidar que la temperatura del electrólito no sobrepase los 50° C.

Hay que sacar la batería de la carga cuando:

- a) hayan transcurrido el número de horas efectivas que se indican anteriormente, descontando las eventuales interrupciones.
- b) se haya obtenido una ebullición intensa en todos los elementos.
- c) la densidad del electrólito y la tensión de cada elemento permanezcan invariables durante tres comprobaciones consecutivas a intervalos de una hora.

Una vez la batería cargada, la densidad del electrólito deberá alcanzar el valor inicial y la tensión de cada elemento deberá haber llegado de 2,40 a 2,55 voltios. La batería estará así en condiciones de prestar servicio.

Importante

Las precedentes instrucciones se refieren a baterías cargadas en seco, las cuales no requieren una primera carga prolongada a no ser que se hubiera superado la «fecha límite» que indica la tarjeta sujeta en uno de los tapones.

Cargas sucesivas

Serán variables los tiempos de carga en relación con el estado de descarga de la batería. Tratándose de baterías totalmente descargadas, la duración de la carga será de unas 12 horas a 2 Amp.

Si durante la carga la temperatura, medida con un termómetro sumergido en el líquido, llegara a 50° C., es necesario reducir o interrumpir la carga hasta que hubiera descendido a 40° C. Efectuar las comprobaciones indicadas en los apartados a), b) y c) para cerciorarse de que la batería está totalmente cargada.

No debe usarse nunca ácido sulfúrico para agregar al líquido de la batería y si únicamente, agua destilada pura y limpia. Cualquier sustancia nociva puede perjudicar la eficacia de la batería.

Si la batería debiera permanecer temporalmente inactiva, es necesario someterla a la carga, a mitad del régimen prescrito, una vez al mes y sobre todo, antes de ponerla de nuevo en servicio.

INSTRUCCIONES PARA EL ENTRETENIMIENTO DE LA INSTALACION ELECTRICA

Para cualquier verificación o reparación es muy importante conocer el funcionamiento exacto y atenerse al esquema eléctrico que figura en la pág. 33. Para evitar la desimantación del generador, poner el máximo cuidado en no variar el tipo de corriente que tiene que llegar al mismo (continua o alterna).

Todas las verificaciones deben ser efectuadas con ayuda de un analizador de corriente (Ohmmetro).

Para no perjudicar el rectificador de corriente, se aconseja no circular sin batería.

Recomendamos la máxima atención en no invertir la polaridad de la batería. La circulación con los polos de la batería invertidos, supone averiar el rectificador de corriente, el alternador y la instalación eléctrica en general.

NORMAS PARA LA VERIFICACION DEL AVANCE EN LAS MOTOCICLETAS MONOARBOL CON ENCENDIDO EN C.C.

El avance es parcialmente automático y tiene los valores que se detallan a continuación:

Tipo motor	Avance motor parado	Amplitud avance automático	Avance total motor en marcha a 3000 r.p.m.
125 TS	18° ÷ 20°	28°	46° ÷ 48°
125 S	21° ÷ 23°	28°	46° ÷ 49°
175 TS	18° ÷ 20°	28°	46° ÷ 48°
200 TS	18° ÷ 20°	28°	46° ÷ 48°
200 élite	21° ÷ 23°	28°	46° ÷ 49°

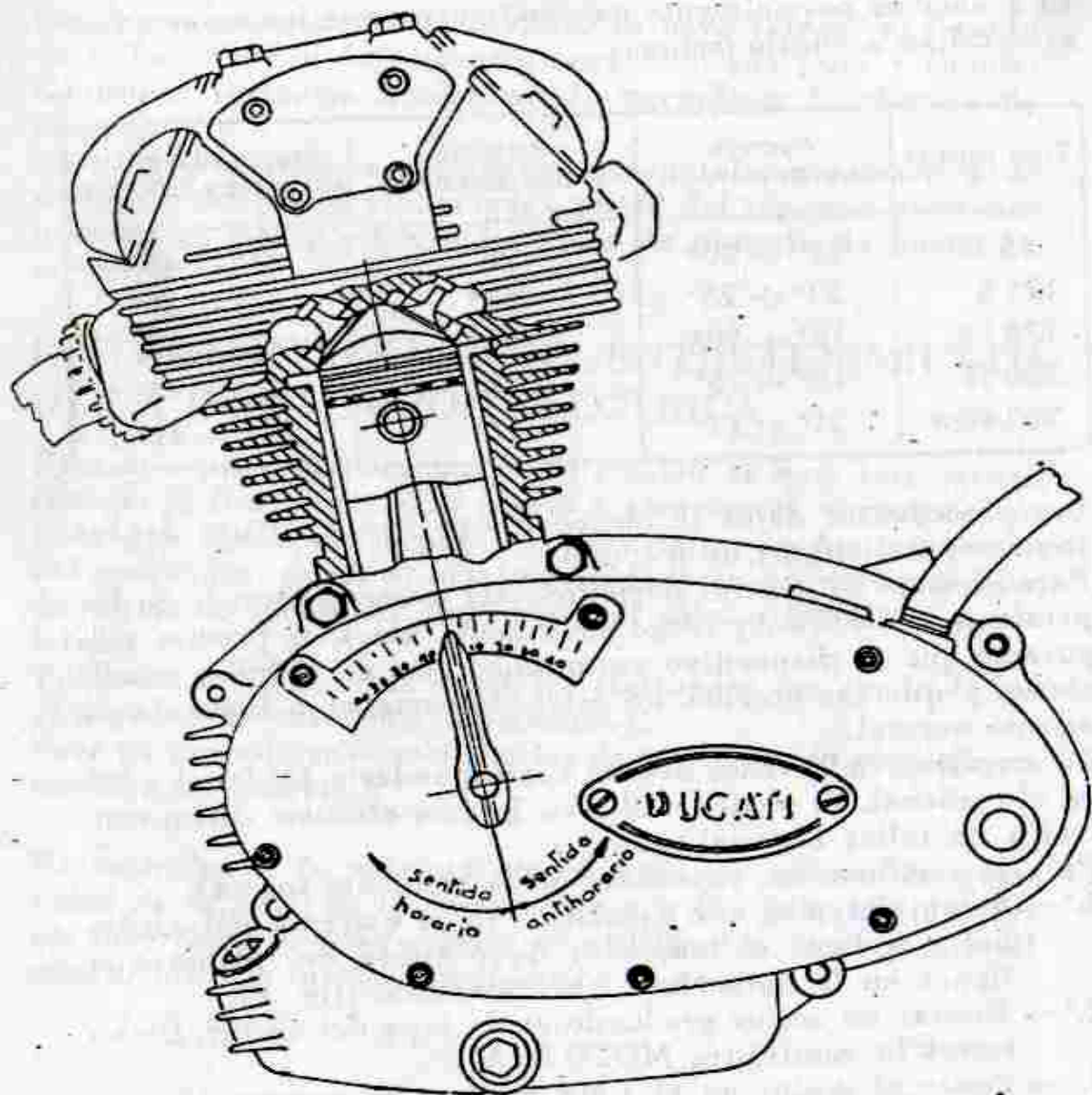
Los precedentes datos se obtienen con una apertura de los contactos del ruptor de 0.4 mm.

Para efectuar el control periódico del avance (después de los primeros 1.000 Km. y luego cada 2.000 Km.), es preciso asegurarse que el dispositivo automático esté en debidas condiciones y que los muelles no estén deformados o fuera de su asiento normal.

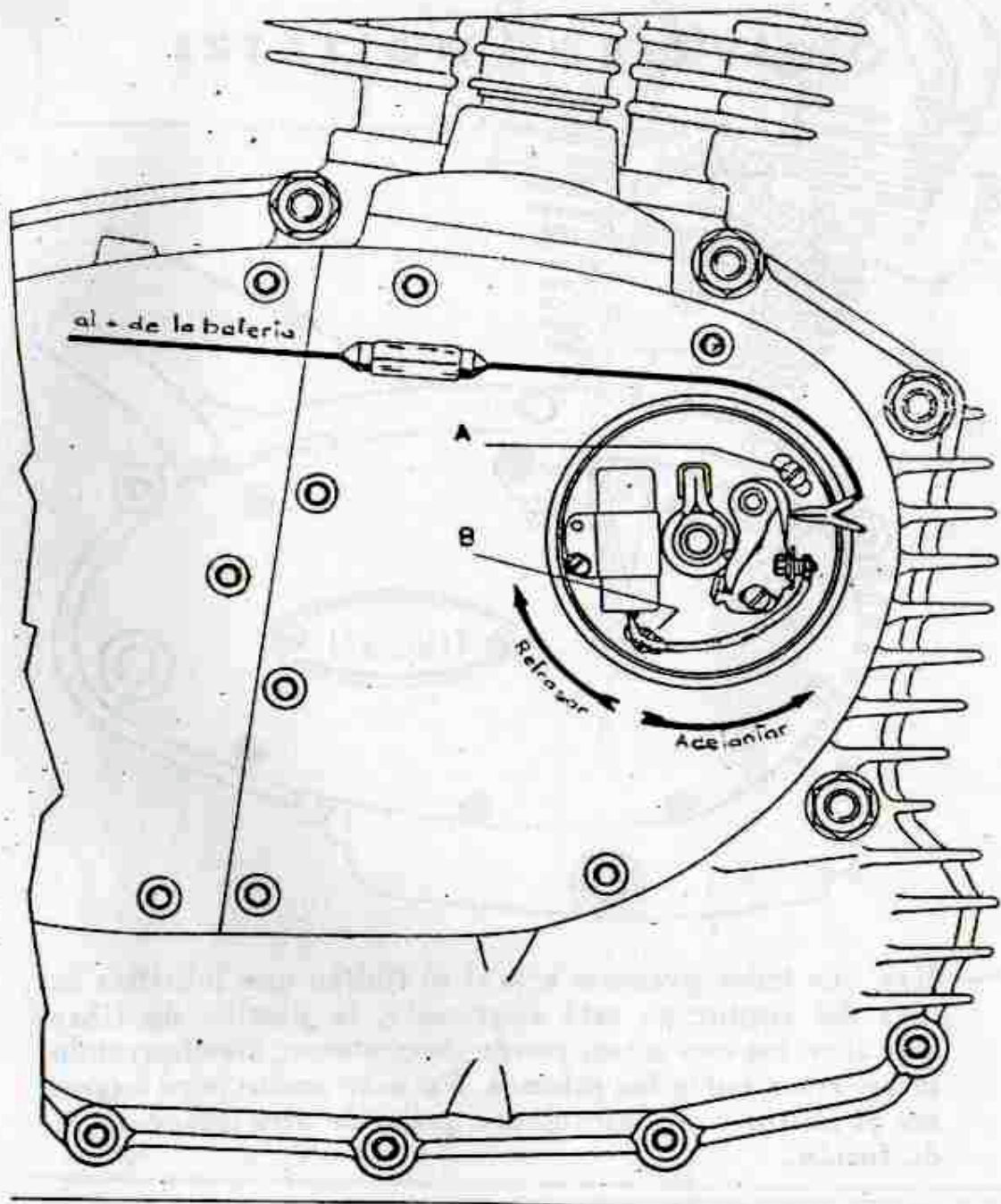
La amplitud del avance deberá corresponder a 14° igual a 28° en el cigüeñal. Si se tienen dudas, hágase efectuar dicho control a un taller especializado.

Para la verificación, procédase de la siguiente forma:

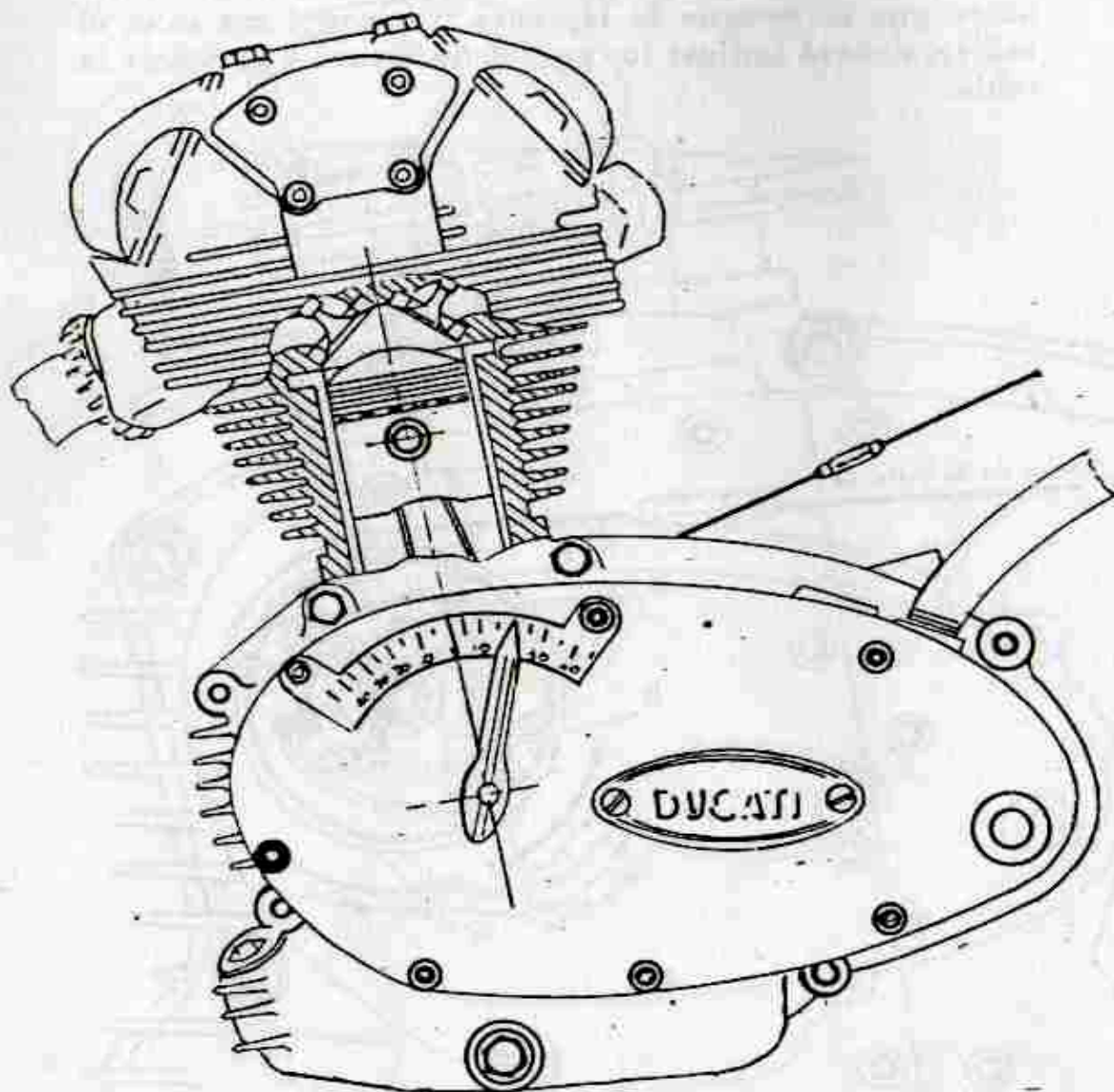
- 1.º — Sacar el tapón que coincide con el extremo del cigüeñal y aplicar el indicador de posición del pistón que figura en la dotación de herramientas (fig. 1).
- 2.º — Montar un sector graduado en la tapa del cárter. Dicho sector lo suministra MOTOTRANS.
- 3.º — Poner el motor en el PMS en fase de compresión, en cuyo punto, el índice del indicador de posición del pistón, coincidirá con el CERO del sector graduado.
- 4.º — Hacer girar el cigüeñal en sentido horario aproximadamente 1/4 de vuelta.



- 5.º — Conectar al muelle de la palanca móvil del ruptor (cuyos contactos deberán reglarse precedentemente con una apertura de 0'4) una lámpara de 6 V. 3 W. en serie con el terminal + de la batería. Dicha lámpara deberá encenderse.
- 6.º — Girar lentamente el cigüeñal en sentido antihorario hasta que se apague la lámpara. En aquel instante, el índice, deberá indicar los grados de avance que señala la tabla.



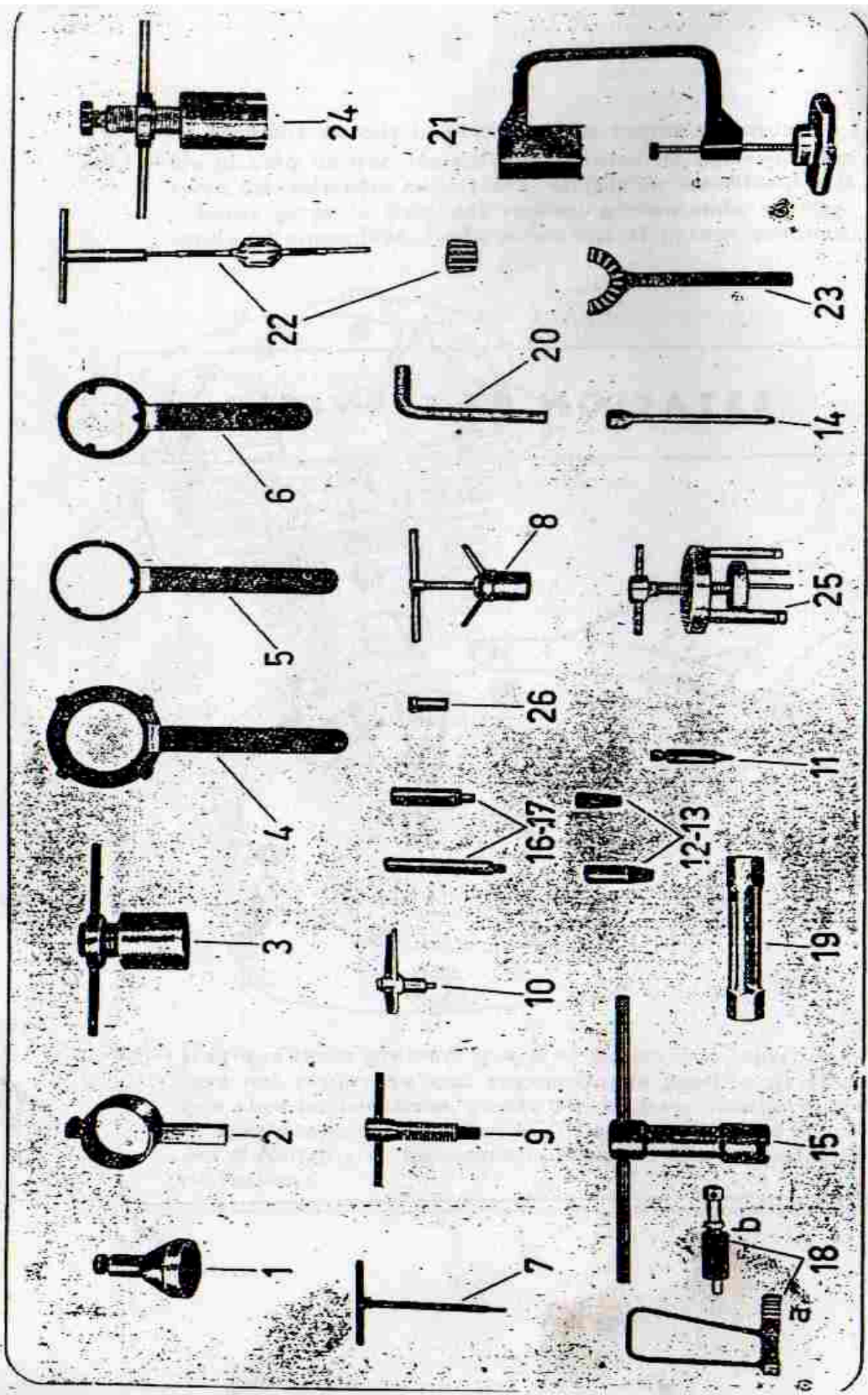
- 7.º — Se aconseja repetir la prueba, para mayor seguridad.
- 8.º — En el caso de que los datos obtenidos no correspondieran a los indicados en la tabla, aflojar los tornillos A y B y hacer girar la base del ruptor, adelantando o retrasando el encendido, hasta encontrar el avance correcto.



- 9.º — Hay que tener presente que si el fieltro que lubrica la leva del ruptor no está engrasado, la pastilla de fibra que abre los contactos, puede desgastarse, disminuyendo la apertura entre los mismos. *No usar aceite para engrasar el fieltro y sí, únicamente, grasa de alta temperatura de fusión.*

ESTACION DE SERVICIO

HERRAMIENTAS EN DOTACION



NOTA. — las herramientas números 2, 8, 16-17, 18 b, 24 y 25, han sido anuladas

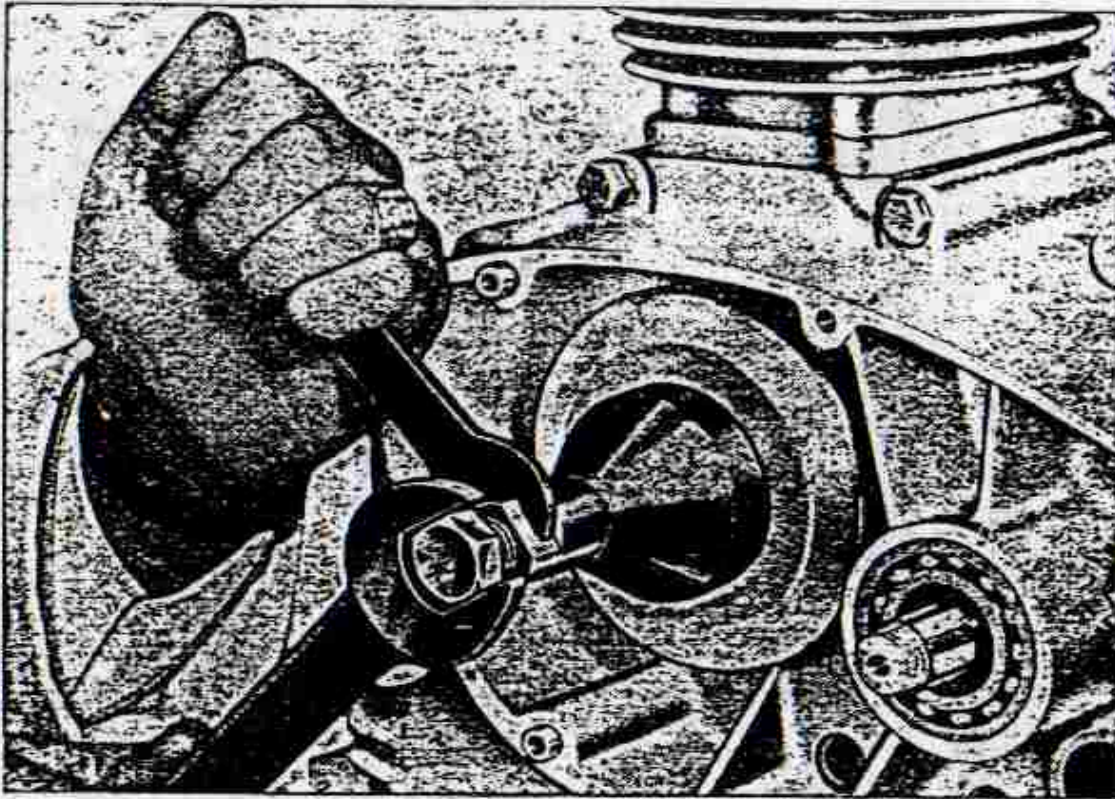
DESCRIPCION

- 1 Extractor para volante SMA 266
- 3 Extractor portarrodamientos SMA 268
- 4 Llave sujeción campana para apretar piñón cigüeñal SMA 269
- 5 Llave sujeción tambor embrague para apretar tuerca SMA 270
- 6 Llave sujeción piñón para apretar tuerca SMA 300
- 7 Llave para tornillo hexágono interior (Allen) SMA 272
- 9 Extractor para tapa lado embrague SMA 274
- 10 Indicador posición pistón SMA 275
- 11 Extractor ejes balancines SMA 276
- 12-13 Conos montaje anillos elásticos a sección redonda y cuadrada SMA 277 y SMA 293
- 14 Util para orientación montaje, arandelas y casquillos balancines SMA 278
- 15 Llave sujeción eje de levas para fijar piñón cónico $Z = 28$, SMA 279
- 18 Útiles sujeción cigüeñal para fijar piñón cónico $Z = 21$, con cilindro y culata montados, SMA 281
- 19 Llave para apretar piñón cónico $Z = 28$ (ver 15). Llave tubo doble (comercial)
- 20 Llave para montaje tapones con hexágono interior (comercial)
- 21 Util para montar y desmontar válvulas SMA 282
- 22 Fresas para asientos válvulas. Eje: 100 T 1101/U 16/a (para 125). Llave: 175. E 1/U 26/a.
Fresas 100 S. TS 1100/2/U 2/1 - 175. TS 1100/3/U 26 - 125.1. TS 1100/U 10
175. TS 1100/U 30/1 - Eje: 175. TS 1100/U25/a (para 175 - 200). Fresas 175. TS 1100/U25/II
(para 175) 175. TS 1100/U29/I (para 175)
- 23 Llave tuerca tubo escape SMA 283
- 26 Casquillo montaje tapa avance automático SMA 304

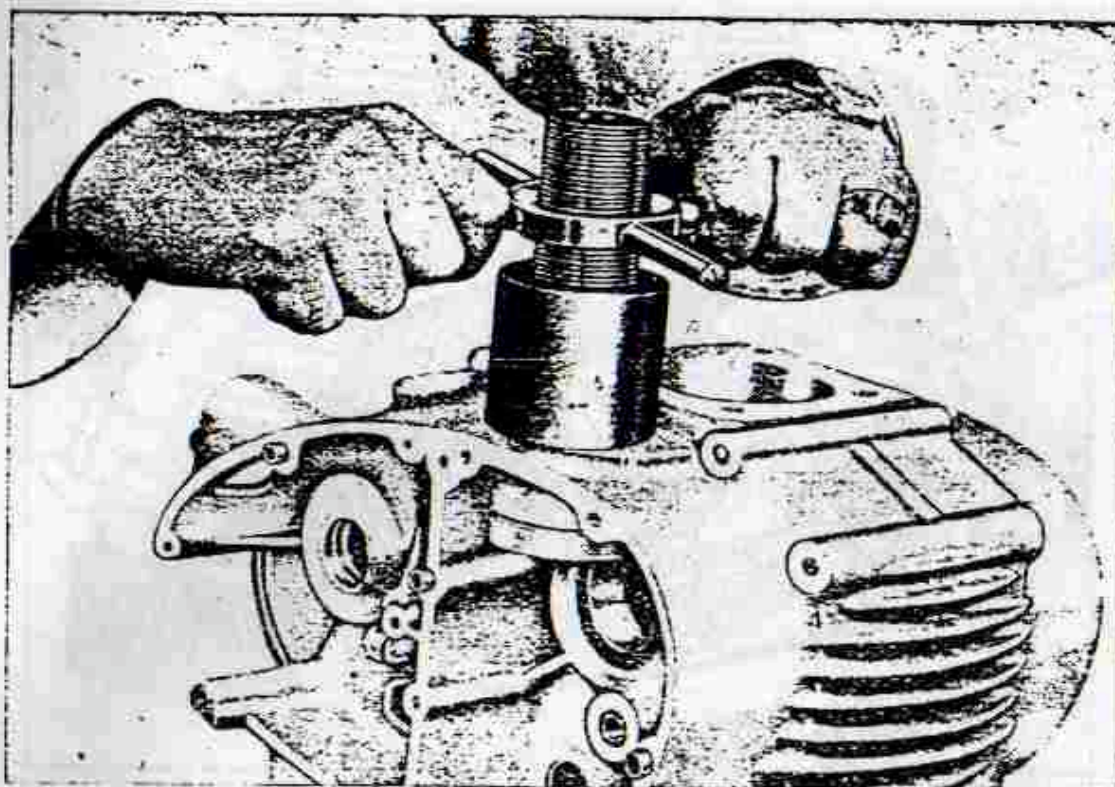
ESTACION DE SERVICIO

HERRAMIENTAS EN DOTACION

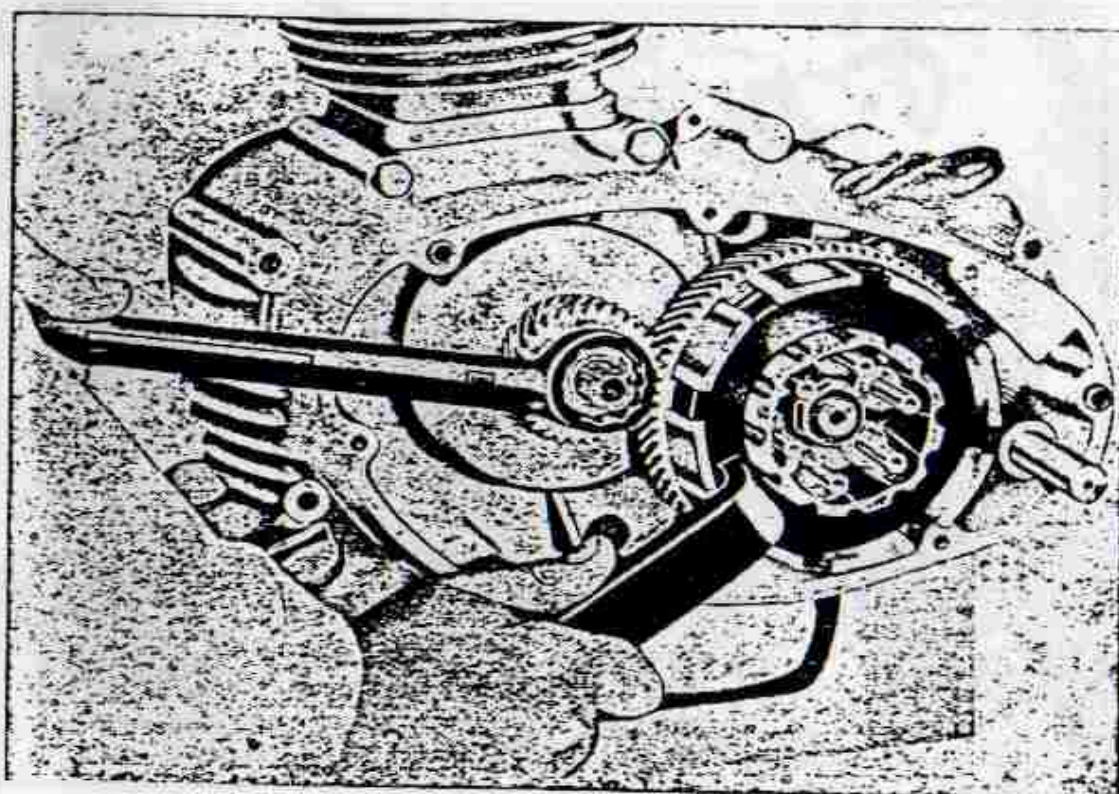
EMPLEO



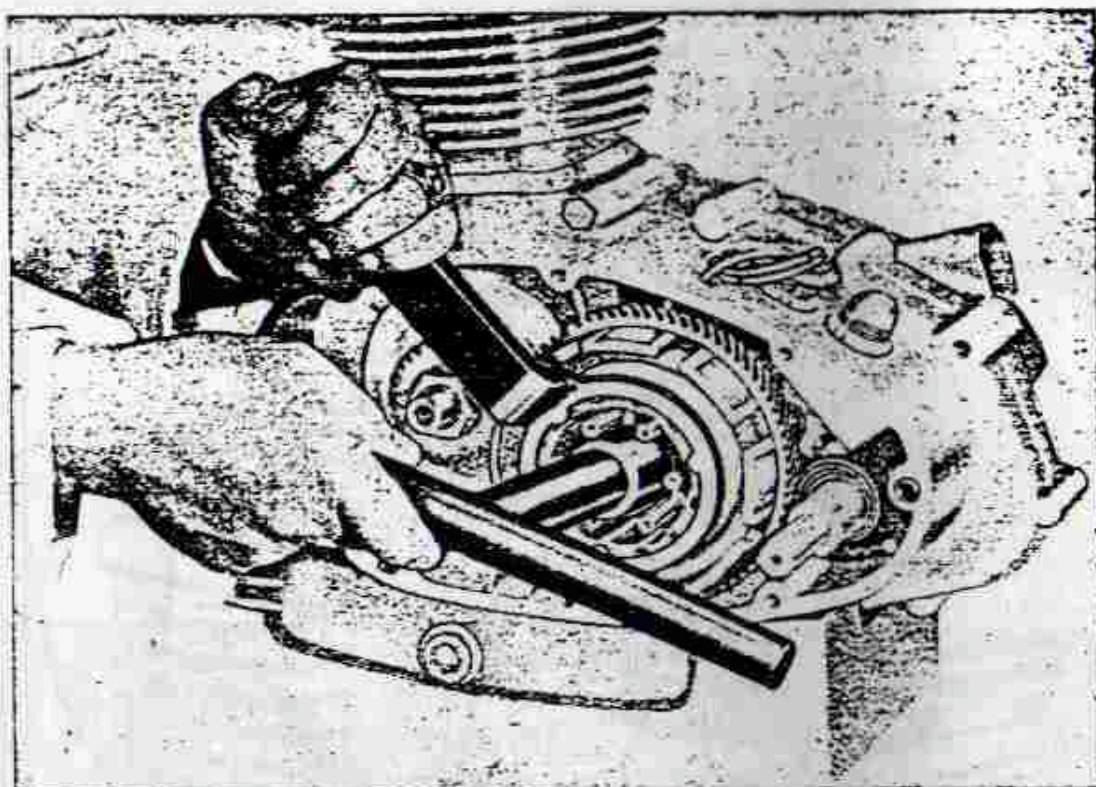
1 - Extractor para volante



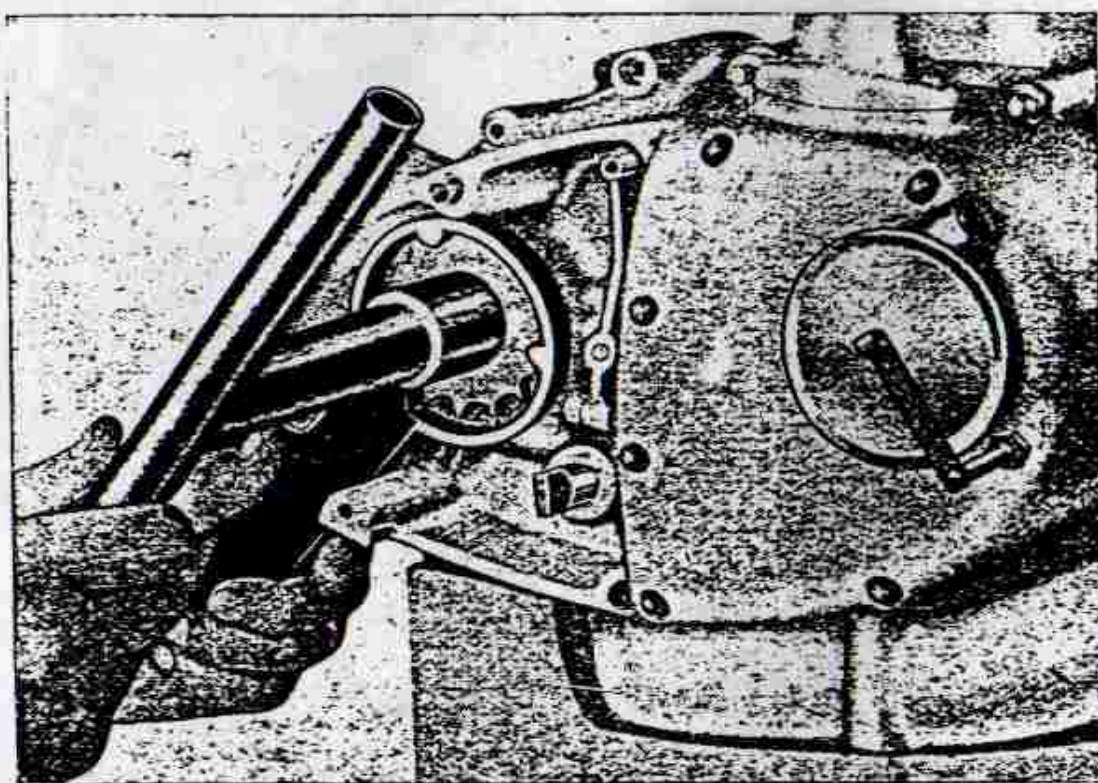
3 - Extractor portarrodamientos



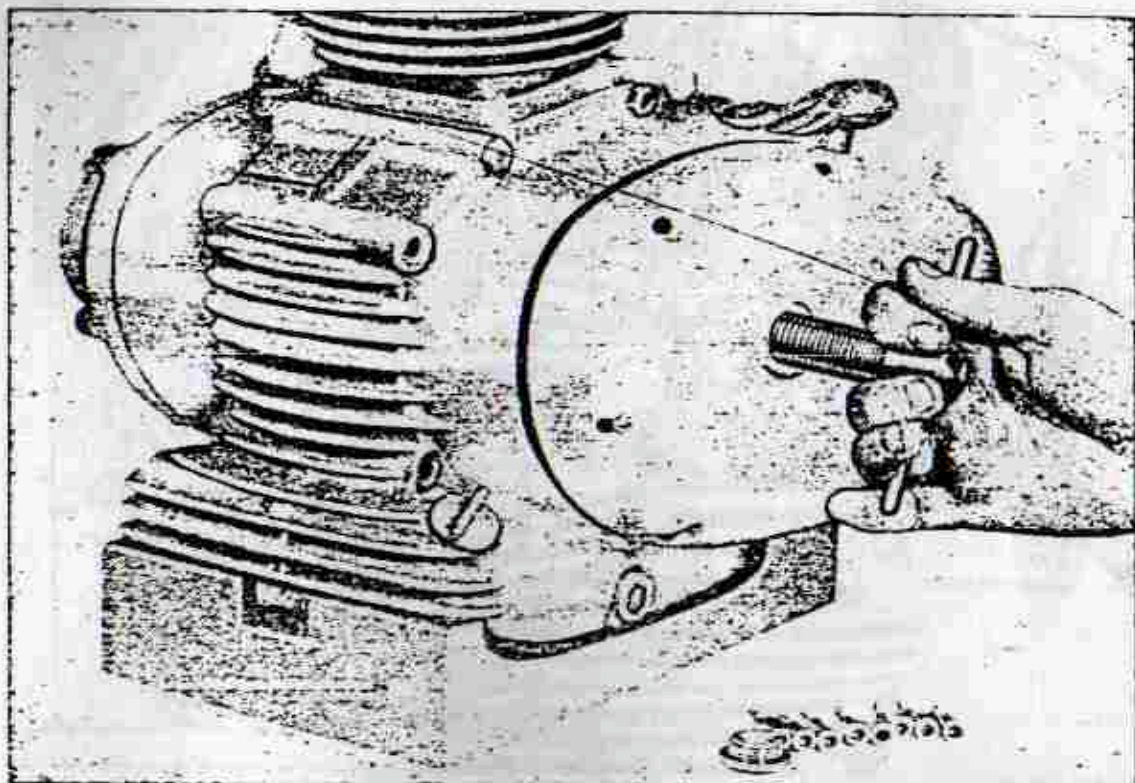
4 - Llave sujeción campana para apretar piñón cigüeñal



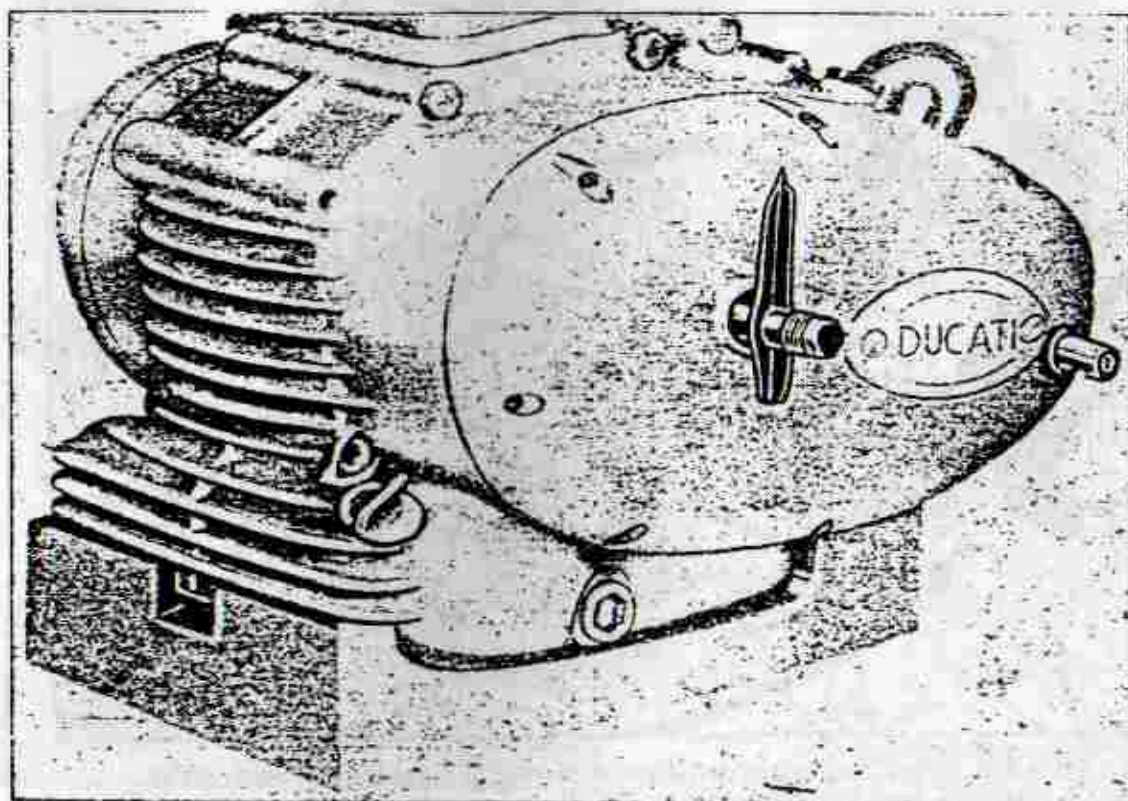
5 - Llave sujeción tambor embrague para apretar tuerca



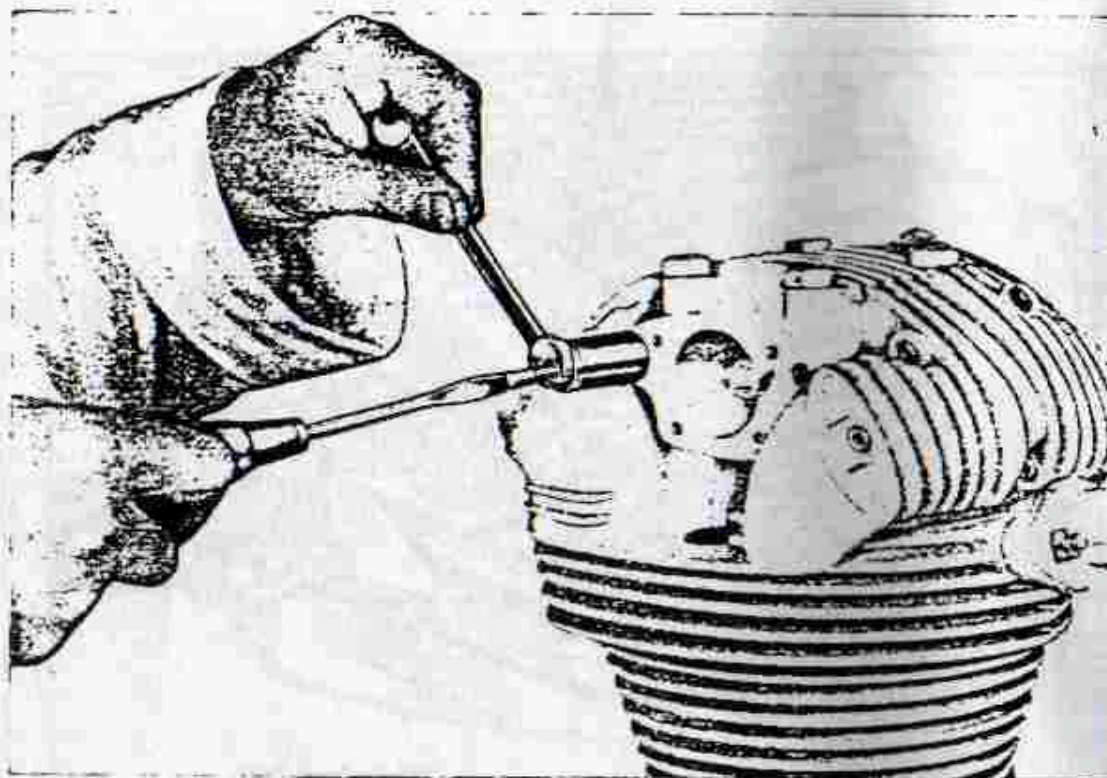
6 - Llave sujeción piñón para apretar tuerca



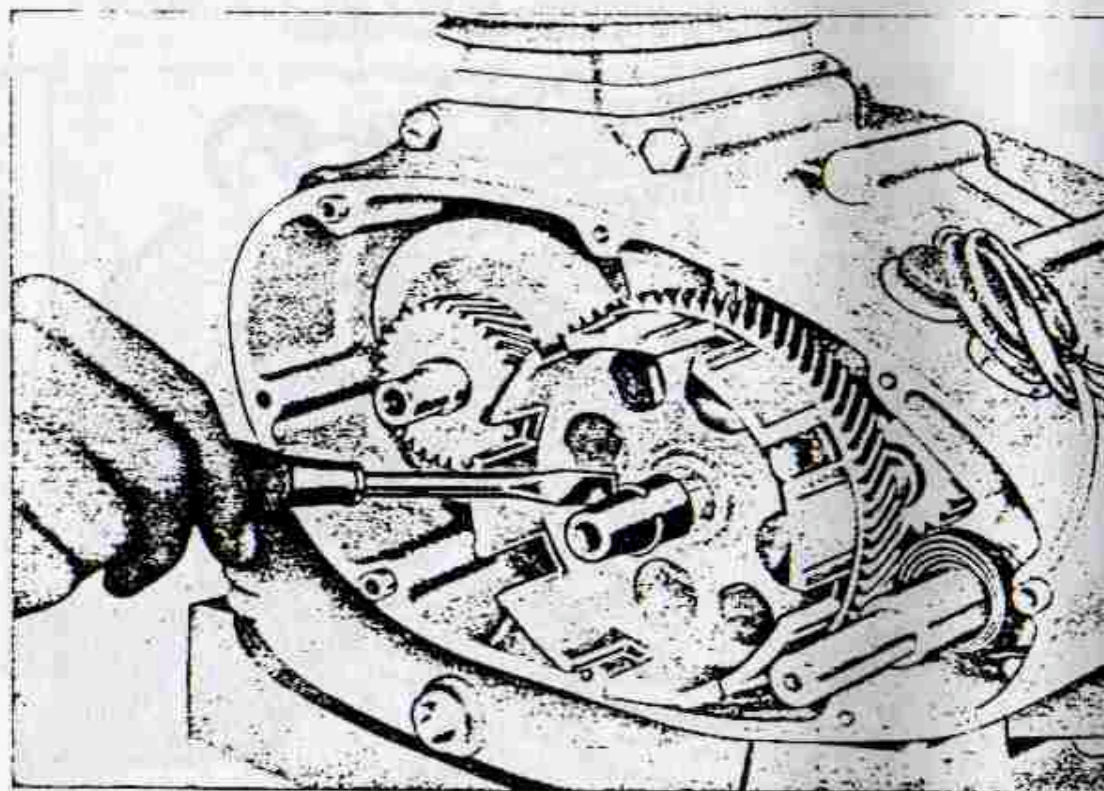
9 - Extractor para tapa lado embrague



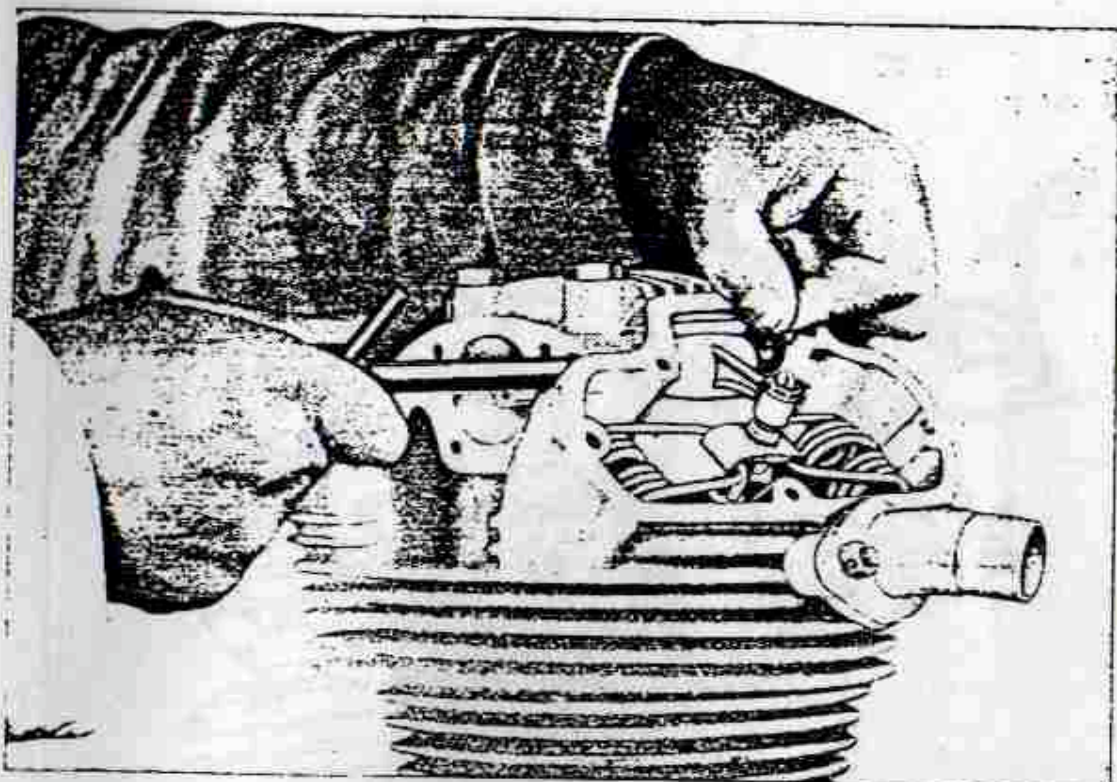
10 - Indicador posición pistón



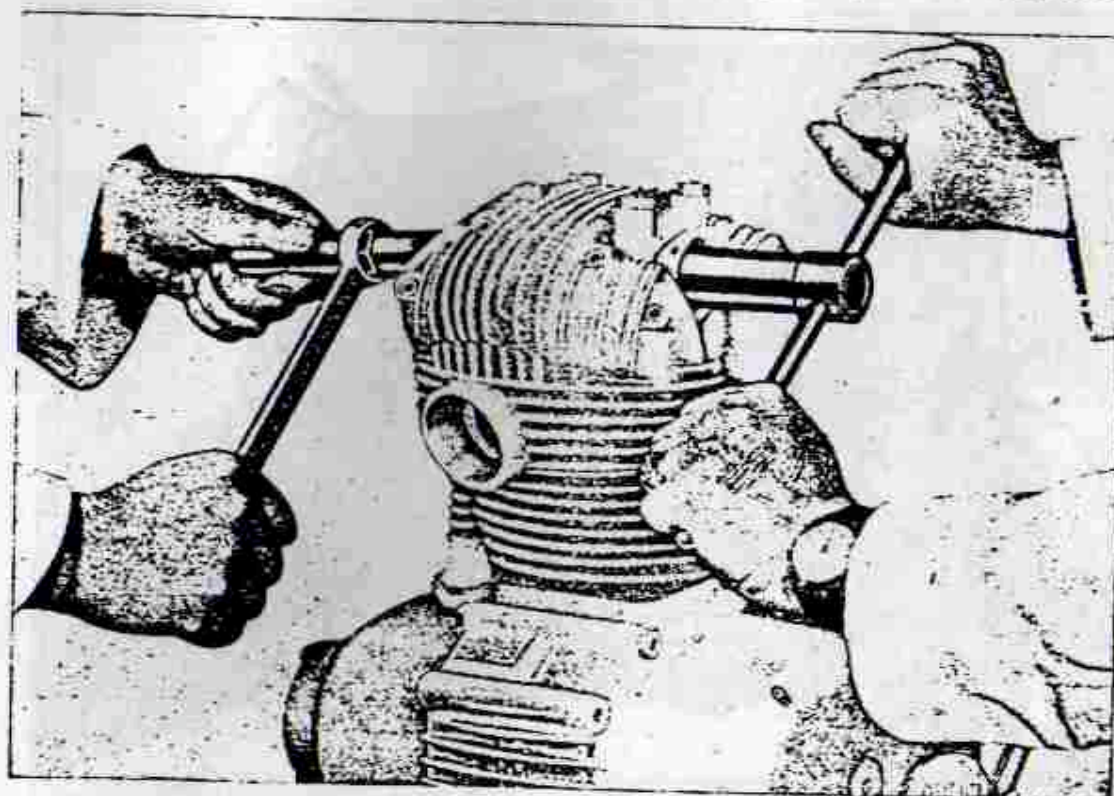
11 - Extractor ejes balancines



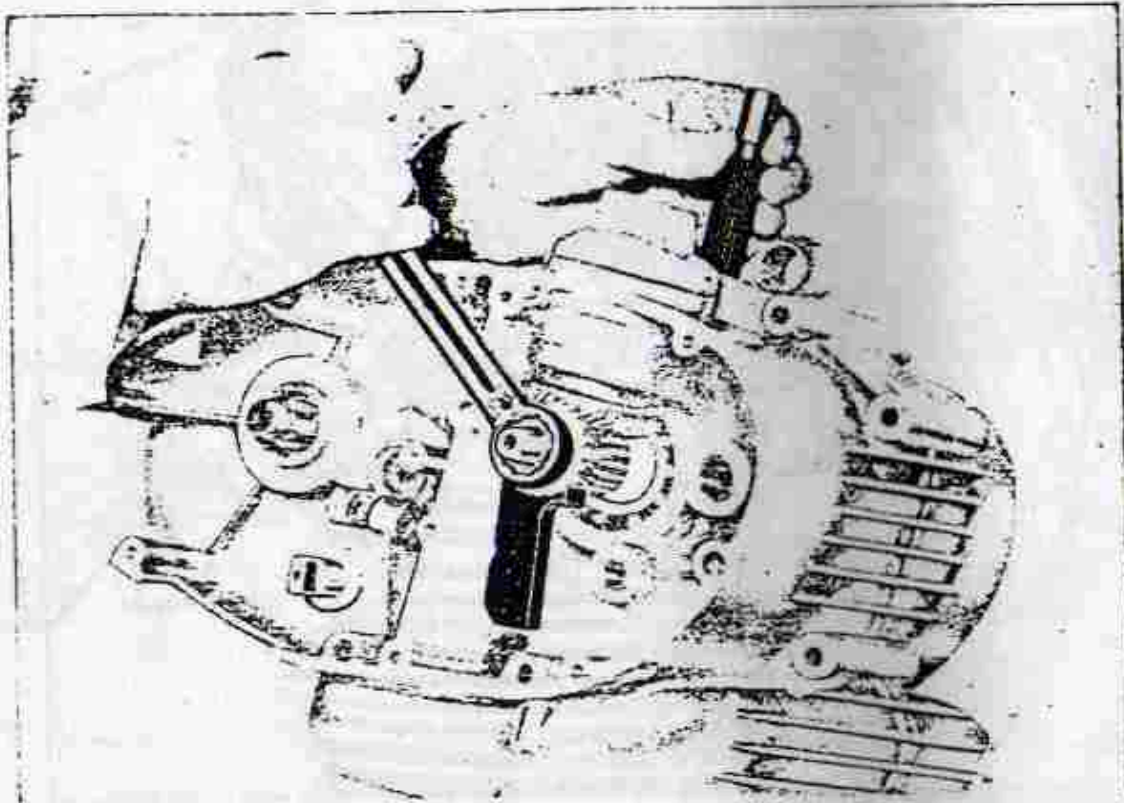
12-13 Conos montaje anillos elásticos a sección redonda



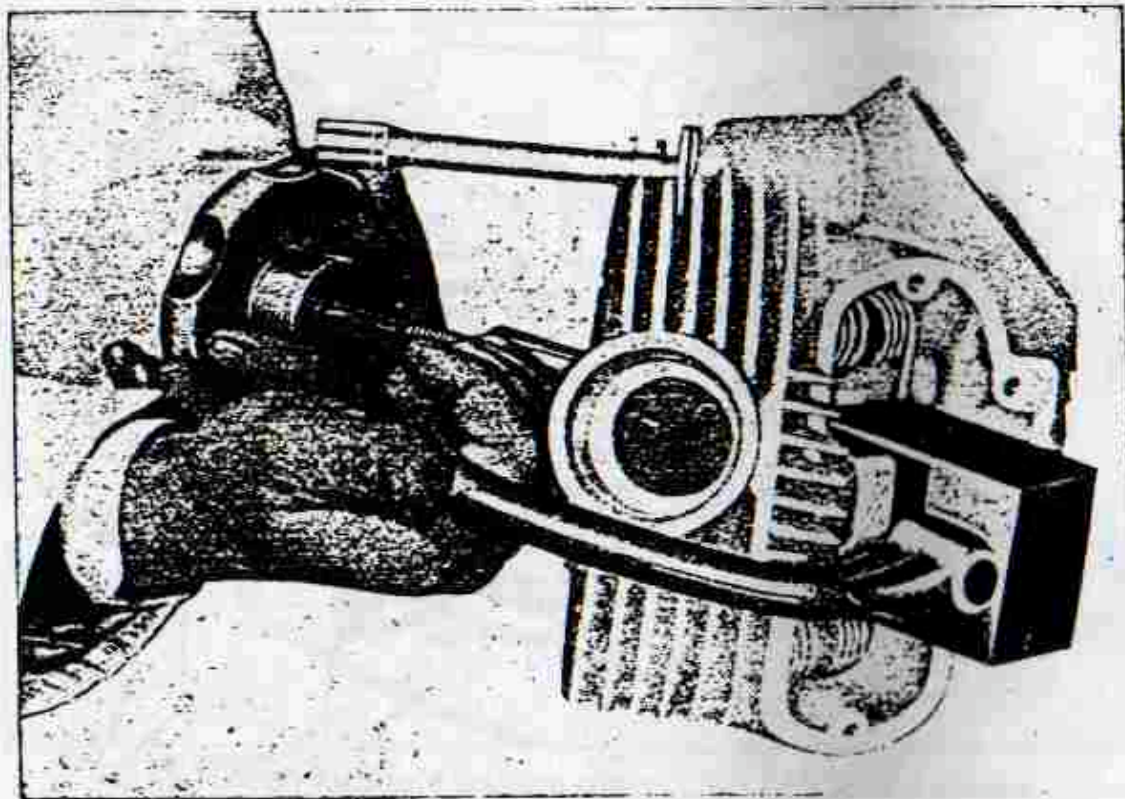
14 - Util para orientación montaje, arandelas y casquillos balancines



15 - Llave sujeción eje de levas para fijar piñón cónico Z = 28



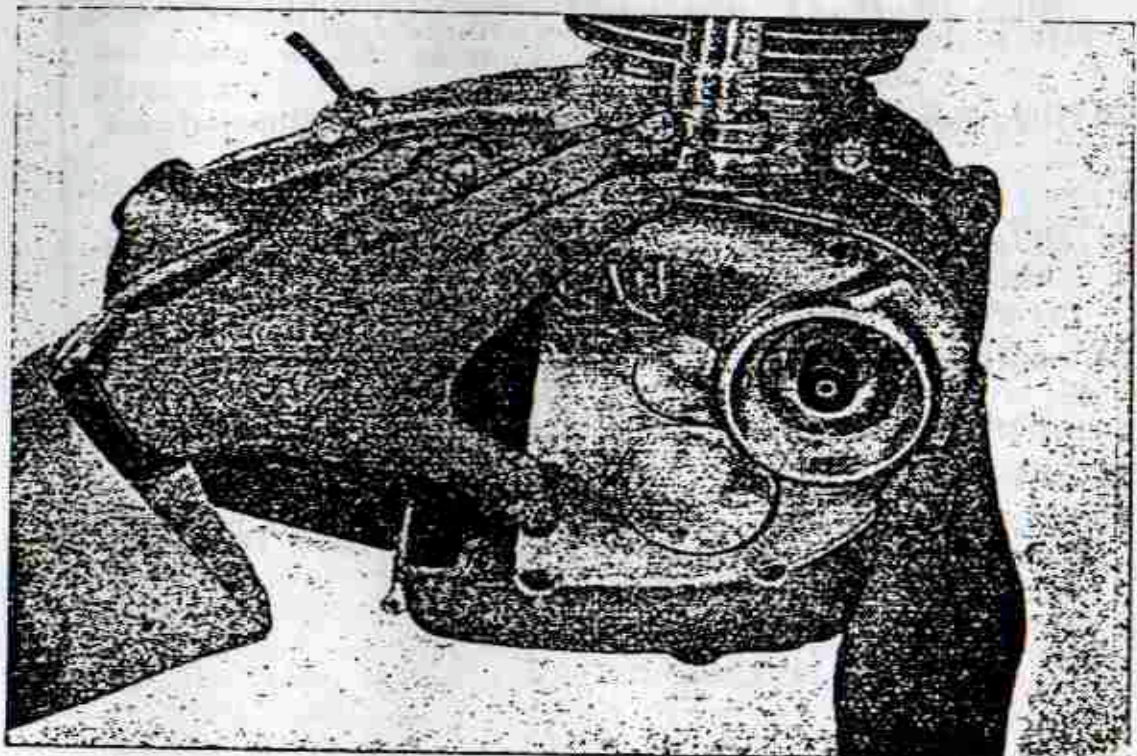
18 - Util sujeción cigüeñal para fijar piñón cónico $Z = 21$



21 - Util para montar y desmontar válvulas



22 - Fresas para asientos válvulas



26 - Casquillo montaje tapa avance automático

INCONVENIENTES Y SOLUCIONES

A continuación se detallan algunos de los inconvenientes que pueden surgir, las causas que pueden originarlos y las soluciones que deben aplicarse en cada caso.

PUESTA EN MARCHA DIFICULTOSA

Primeramente verificar el nivel de gasolina y la posición del grifo (A = abierto, R = reserva). Si esto resultara correcto, podría ser debido a alguna de las siguientes causas:

CAUSA	SOLUCION
El tubo de gasolina está obturado.	Soplar hasta conseguir el libre paso de la gasolina.
El filtro de la gasolina está sucio.	Desmontar el filtro y limpiarlo con un chorro de aire.
El filtro del grifo está sucio.	Desmontar el filtro y limpiarlo con un chorro de aire.
El flotador no funciona debidamente.	Desmontar el carburador y limpiar la cubeta (Estación de Servicio DUCATI).
El surtidor está obstruido.	Limpiarlo con un fuerte chorro de aire para conseguir el libre paso de la gasolina.
El cable que va de la bobina de encendido a la bujía, está roto o se comunica.	Verificar el aislamiento del cable y sustituirlo si fuera necesario (Estación de Servicio DUCATI).

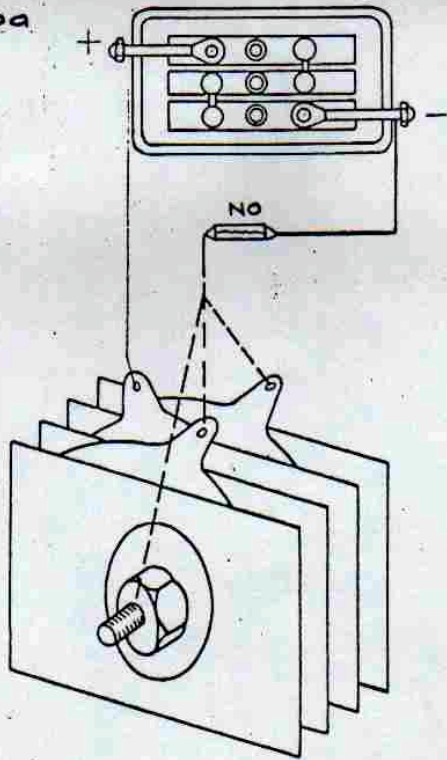
CAUSA	SOLUCION
La bujía está defectuosa.	Substituirla o limpiarla. En este último caso asegurarse que el aislante esté en buenas condiciones y no haya incrustaciones de carbonilla en los electrodos y que la apertura de los mismos no sea superior a 0,5 mm.
Los contactos del ruptor no abren.	Verificar la posición de la base fija de los contactos.
La palanca móvil de los contactos está agarrotada.	Verificar el libre movimiento de la palanca y lubricar el eje de la misma.
Los contactos del ruptor están sucios.	Limpiarlos con un trapito empapado con gasolina.
El condensador está inutilizado o en cortocircuito.	Substituirlo (Estación de Servicio DUCATI).
Falta de compresión.	Comprobar que la bujía esté apretada a fondo, el perfecto cierre de las válvulas y que los aros ajusten debidamente en el cilindro (Estación de Servicio DUCATI).
Muelle de válvula roto.	Substituirlo (Estación de Servicio DUCATI).
Válvula agarrotada.	Desmontarla y afinar el vástago y el interior de la guía de la válvula, asegurándose, al montarla, que el juego no sea superior a 0,15 mm. (Estación de Servicio DUCATI).

CAUSA	SOLUCION
<p>El tornillo de regulación del juego de la distribución está flojo.</p>	<p>Efectuar un nuevo control de juego, apretar el tornillo con la contratuerca del mismo.</p>
<p>La batería está descargada.</p>	<p>Recargarla, siguiendo las instrucciones indicadas en la pag. 50. (Estación de Servicio DUCATI).</p>
<p>La batería se descarga rápidamente por una avería o por una interrupción en el circuito de alimentación.</p>	<p>1) Se conecta la llave y se comprueba, con un voltímetro, que entre el + del rectificador y la masa haya la tensión de la batería. En caso negativo, puede ser algún cable de unión roto o que la llave no hace buen contacto con los 3 bornes.</p> <p>2) Si la tensión es correcta, se desconectan los dos cables de unión a los bornes de corriente alterna del rectificador. A los extremos de dichos cables tiene que haber una resistencia de 0,90 Ohm., aproximadamente, en posición diurna y luz de ciudad, y de 0,35 Ohm. en posición de circulación nocturna por carretera. De no obtenerse estos valores, hay que proceder a una revisión total de la instalación según esquema de la pag. 33.</p>
<p>De día, la batería se calienta excesivamente y de noche, se descarga rápidamente.</p>	<p>En este caso la prueba 2) demostraría que las resistencias están invertidas, ya que la resistencia sería de 0,35 Ohm. en circulación diurna y de 0,90 Ohm. nocturna por carretera. Basta cambiar la posición de los bornes VI y A en el faro.</p>

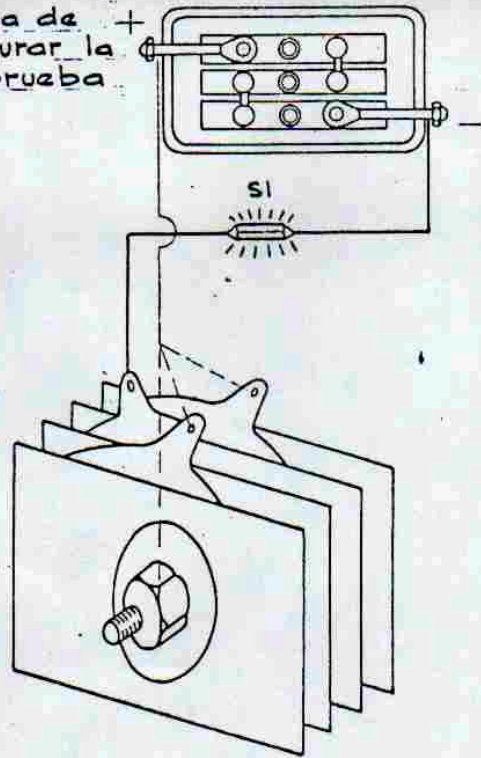
EL MOTOR NO RINDE

CAUSA	SOLUCION
<p>La gasolina no llega de forma constante al carburador.</p>	<p>Limpiar el filtro del carburador, el filtro del grifo y el tubo de la gasolina.</p>
<p>El surtidor de máxima está parcialmente obstruido.</p>	<p>Limpiarlo con un chorro de aire.</p>
<p>La válvula del carburador no se abre completamente.</p>	<p>Regular la apertura de la válvula mediante el tornillo de regulación (Estación de Servicio DUCATI).</p>
<p>La bujía no es del tipo adecuado.</p>	<p>Si la bujía es demasiado caliente surgirán los inconvenientes del autoencendido, el clásico «picar» y la pérdida de explosiones principalmente cuando el motor va a elevado número de revoluciones; por el contrario si es demasiado fría, se producen corto-circuitos en los electrodos, no pudiéndose obtener el encendido. Montar una bujía que corresponda al grado térmico prescrito; aconsejamos la bujía de grado térmico 225 para 125TS y 175TS y 240 para 125S-200TS y 200 é de la escala internacional Bosch.</p>
<p>La bujía está floja.</p>	<p>Apretar la bujía a fondo; entre la misma y la culata debe haber, siempre, una junta de cobre.</p>
<p>El cable de la bujía se comunica.</p>	<p>Substituirlo o aislarlo convenientemente. (Estación de Servicio DUCATI).</p>

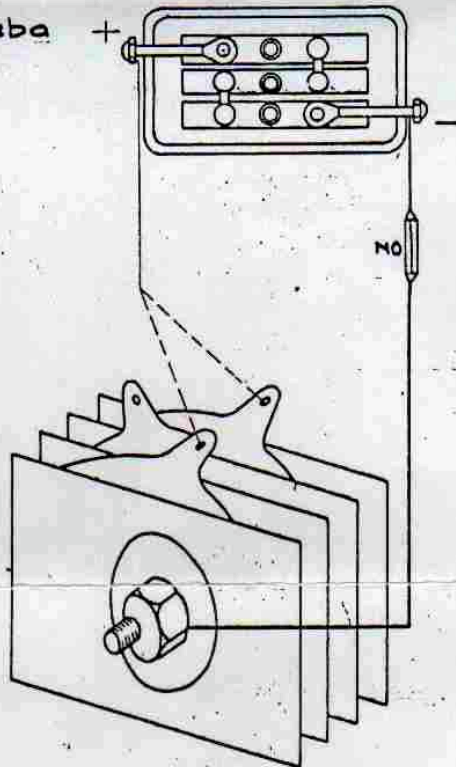
1ª Prueba



Forma de asegurar la 1ª prueba



2ª Prueba



Lámpara de prueba 6V²⁵/25W

Muy importante: En la prueba no invertir el conexionado de la batería.

MOTÓTRANS	Cantidad Tolerancias Costes libras	Sirve para	Escala	Denominación
				PRUEBAS RECTIFICADOR D.D. TIPO "DUCATI"