

V50 **III**



ISTRUZIONI PER L'USO

Le illustrazioni e descrizioni di questo opuscolo si intendono fornite a titolo indicativo. La Casa si riserva pertanto il diritto di apportare ai motocicli, in qualsiasi momento e senza avviso, quelle modifiche che ritenesse utili per il miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

Vendita - Assistenza - Ricambi: consultare le



SEIMI MOTO GUZZI S.p.A. - Servizio Pubblicazioni Tecniche - Cod. 19 90 00 80
Printed in Italy - Litopress/Bergamo - 300 - 10-87

Egregio Cliente

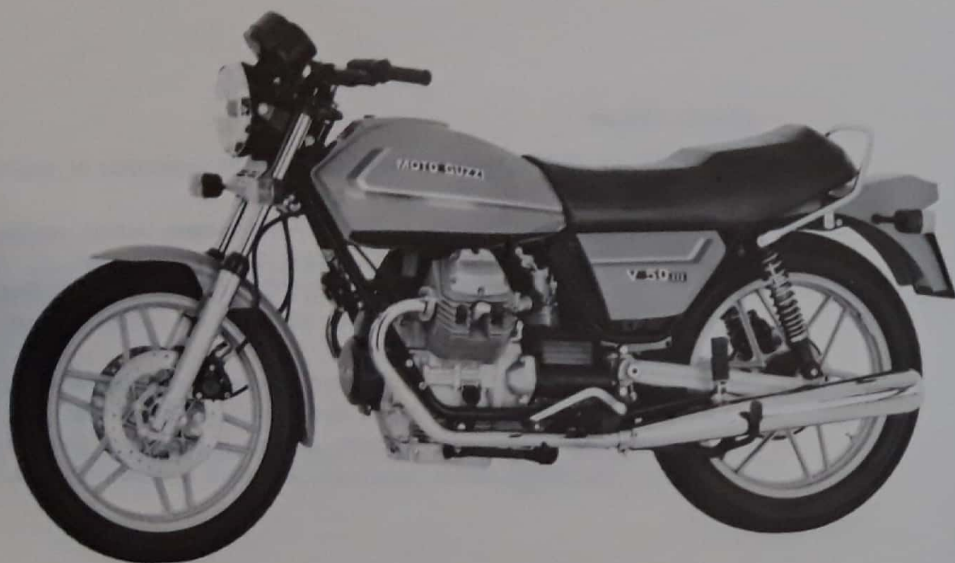
Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

Seguendo le istruzioni indicate in questa pubblicazione tecnica, assicurerà alla Sua motocicletta una lunga durata senza inconvenienti.

Prima di usarla, La consigliamo di leggere completamente la presente pubblicazione al fine di conoscere le caratteristiche del veicolo e soprattutto come manovrarlo con sicurezza.

Per le operazioni di controllo e revisione è necessario rivolgersi ai nostri concessionari i quali garantiranno un lavoro razionale e sollecito.

Riparazioni e regolazioni non effettuate durante il periodo di garanzia dalla nostra rete di assistenza potrebbero annullare la garanzia stessa.



INDICE

- 4 Caratteristiche generali
- 10 Comandi ed accessori
- 12 Dati di identificazione
- 14 Apparecchi di controllo e comandi
- 21 Uso del motociclo
- 23 Rodaggio
- 25 Manutenzioni e regolazioni
- 33 Smontaggio ruote dal veicolo
- 36 Operazioni di manutenzione e lubrificazione
- 38 Lubrificazioni
- 43 Alimentazione
- 47 Distribuzione
- 48 Accensione
- 53 Impianto elettrico

4 CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Ciclo	a quattro tempi
N. cilindri	2
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 74
Corsa	mm 57
Cilindrata totale	cc 490,29
Rapporto di compressione	10,4 : 1
Potenza massima	CV 47 a 7500 giri/1'
Potenza fiscale	CV 8

Distribuzione

A valvole in testa con aste e bilancieri.

Dati della distribuzione

Aspirazione:

- apre 18° prima del P.M.S.
- chiude 50° dopo il P.M.I.

Scarico:

- apre 53° prima del P.M.I.
- chiude 15° dopo il P.M.S.

Gioco alle valvole per controllo messa in fase distribuzione: mm 1.

Gioco di funzionamento tra bilancieri e valvole:

- aspirazione: mm 0,15
- scarico: mm 0,20

Lubrificazione

Forzata con pompa a lobi e spia insufficiente pressione situata sul cruscotto.
Filtri olio: a rete all'interno della coppa ed a cartuccia sostituibile dall'esterno.

Accensione

A spinterogeno, con doppio rottore ed anticipo automatico a masse centrifughe.

Anticipo iniziale (fisso)	10°
Anticipo automatico	25° ± 2°
Anticipo totale (fisso + automatico)	35° ± 2°
Distanza tra i contatti dei rottori	mm 0,35-0,45
Candele di accensione: Marelli F8 LCR, Bosch W 5 DC, Lodge 3 HLNy;	distanza tra gli elettrodi mm. 0,6.

Alimentazione

N. 2 carburatori Dell'Orto tipo «PHBH 28 BD» (destro) e «PHBH 28 BS» (sinistro).

Scarico

N. 2 tubi e n. 2 silenziatori collegati.

Generatore alternatore

Montato sulla parte anteriore dell'albero motore (14 V - 20 A).

Avviamento

Elettrico mediante apposito motorino (12 V - 0,7 KW) munito di innesto a comando elettromagnetico.

Trasmissioni

Frizione

Tipo monodisco a secco con molla a diaframma; comando a mano con leva posta sul lato sinistro del manubrio.

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi, rapporto: $(Z = 14/23)$ 1 : 1,642.

Cambio

A 5 marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Comando con leva posta al centro del motociclo sul lato sinistro.

Rapporti cambio:

1° marcia = 1 : 2,727 ($Z = 11/30$)

2° marcia = 1 : 1,733 ($Z = 15/26$)

3° marcia = 1 : 1,277 ($Z = 18/23$)

4° marcia = 1 : 1,045 ($Z = 22/23$)

5° marcia = 1 : 0,909 ($Z = 22/20$)

Trasmissione secondaria

Ad albero con giunto cardanico e ingranaggi conici. Rapporto: 1 : 3,875 ($Z = 8/31$).

Rapporti totali (motore-ruota):

1° marcia = 1 : 17,362

2° marcia = 1 : 11,034

3° marcia = 1 : 8,134

4° marcia = 1 : 6,655

5° marcia = 1 : 5,787

Telaio

A culla con struttura tubolare.

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori oleopneumatici. Posteriore: forcellone oscillante con molle regolabili concentriche agli ammortizzatori oleopneumatici.

Ruote

Fuse in lega leggera con cerchi nelle misure:

— anteriore: WM 2/1,85 × 18

— posteriore: WM 3/2,15 × 18

Pneumatici

Anteriore: 3,00 S 18" o 90/90 S 18".

Posteriore: 3,50 S 18" o 100/90 S 18".

Freni

Anteriore: a disco con pinza a doppio cilindro frenante. Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio.

— Ø disco 260 mm;

— Ø cilindro frenante 32 mm;

— Ø pompa 12,7 mm.

Posteriore: a disco con pinza a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del motociclo.

— Ø disco 235 mm;

— Ø cilindro frenante 32 mm;

— Ø pompa 15,875 mm.

Ingombri e peso

Il freno posteriore è collegato mediante trasmissione idraulica al freno anteriore sinistro avente nei singoli componenti le stesse dimensioni del freno anteriore comandato a mano (destra).

Passo (a carico)	m 1,420
Lunghezza massima	m 2,120
Larghezza massima	m 0,750
Altezza massima	m 1,100
Peso (a secco)	kg 158

Prestazioni

Velocità massima con il solo pilota a bordo: circa 170 km/h. Consumo carburante litri 4 per 100 km.

Rifornimenti

Parti da rifornire	Litri	Tipo di carburante e lubrificanti
Serbatoio carburante (riserva litri 2 circa)	16	Benzina super (97 NO-RM min.)
Coppa motore	2	Olio «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50»
Scatola cambio	0,900	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»
Scatola trasmissione posteriore	0,170 di cui: 0,160 0,010	Olio «Agip Rotra MP SAE 85 W/140» Olio «Agip Rocol ASO/R» oppure Molykote Tipo «A»
Forcella telescopica (per gamba)	0,060	Liquido «Agip F.1 ATF Dexron»
Impianto frenante anteriore e posteriore		Fluido «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703 B»

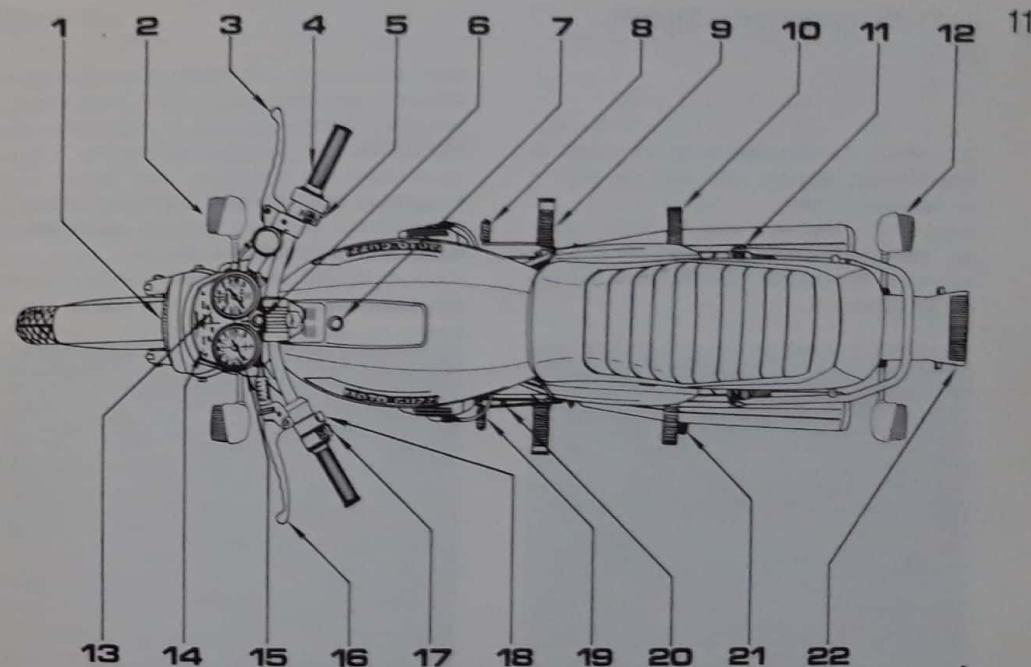
10 COMANDI ED ACCESSORI

(fig. 2)

- 1 Faro anteriore.
- 2 Fanalini indicatori di direzione anteriori.
- 3 Leva comando freno anteriore destro.
- 4 Manopola comando gas.
- 5 Dispositivo comando avviamento e fermo motore.
- 6 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori.
- 7 Serratura bloccaggio sportello per tappo serbatoio.
- 8 Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore.
- 9 Pedali appoggia piedi anteriori.
- 10 Pedali appoggia piedi secondo passeggero.
- 11 Sospensioni posteriori con ammortizzatori idraulici.
- 12 Fanalini indicatori di direzione posteriori.

- 13 Tachimetro contachilometri.
- 14 Supporto con spie.
- 15 Contagiri.
- 16 Leva comando frizione.
- 17 Pulsanti comando: Avvisatore acustico - Lampeggio (Flash) - Indicatori di direzione.
- 18 Dispositivo comando luci.
- 19 Pedale comando cambio.
- 20 Braccio laterale sostegno motociclo.
- 21 Cavalletto centrale sostegno motociclo.
- 22 Gruppo fanalino posteriore.

La «destra» o la «sinistra» è riferita ai comandi visti dalla posizione di guida.



12 DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio e sul basamento motore.

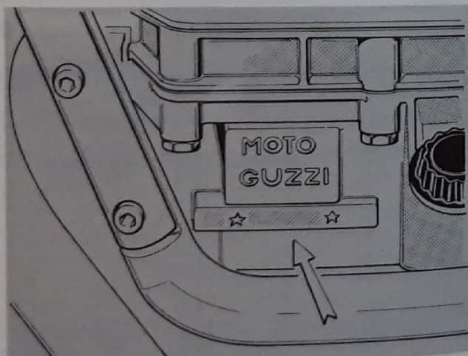
Il numero impresso sulla pipa del telaio è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso.



Ricambi

In caso di sostituzione di particolari, chiedere ed assicurarsi che siano **impiegati esclusivamente «Ricambi Originali Moto Guzzi»**.

L'uso di ricambi non originali annulla il diritto alla garanzia.



3

Garanzia

13

La garanzia ha la validità di 6 mesi limitatamente a 10.000 km di percorrenza dalla data di vendita e decade qualora si effettuino modifiche o si partecipi a competizioni sportive.

Sono esclusi dalla garanzia i pneumatici e gli accessori o parti non costruite negli stabilimenti SEIMM - Moto Guzzi.

Ogni motociclo nuovo è corredato da un «libretto tagliandi».

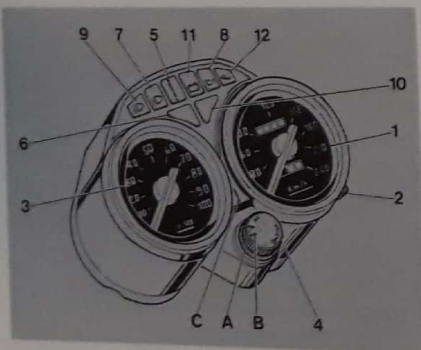
Questo libretto deve seguire il veicolo e va scrupolosamente conservato con gli altri documenti di circolazione.

Esso è infatti l'unico documento valido da esibire all'Organizzazione SEIMM - Moto Guzzi per il riconoscimento della garanzia in base alle condizioni generali di vendita.

14 APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

Quadro di controllo (fig. 4)

- 1 Tachimetro contachilometri.
- 2 Azzeratore per contachilometri.
- 3 Contagiri.
- 4 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori:
«OFF» In linea con il segno «C» sul cruscotto: veicolo fermo. Chiave estraibile (nessun contatto);



- «A» In linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in senso orario): veicolo pronto per l'avviamento. Tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile;
- «B» In linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in senso orario): veicolo fermo. Con l'interruttore «A» di fig. 5 in posizione «E» si ha la luce di parcheggio. Chiave estraibile.

- 5 Spia (luce verde «Neutral») indicatore cambio in folle. Si accende con il cambio in folle.
- 6 Spia (luce verde) per lampeggiatori sinistri.
- 7 Spia (luce verde) per luci di posizione.
- 8 Spia (luce rossa) pressione olio. Si spegne quando la pressione è sufficiente ad assicurare la lubrificazione del motore. Se la spia non si spegne, la pressione non è quella prescritta; in tal caso, occorre fermare immediatamente il motore ed effettuare le opportune ricerche.
- 9 Spia (luce bleu) luce abbagliante.
- 10 Spia (luce verde) per lampeggiatori destri.
- 11 Spia (luce rossa) erogazione corrente del

generatore. Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

12 Spia disponibile.

Interruttori comando luci (fig. 5)

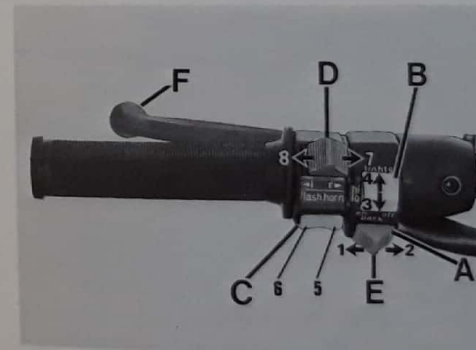
Sono montati sul lato sinistro del manubrio.

Interruttore «A»

- Posizione «E» luci parcheggio.
- Posizione «1» accensione lampada biluce.
- Posizione «2» luci spente.

Interruttore «B»

Con l'interruttore «A» in posizione «1»:



- Posizione «3» luce anabbagliante.
- Posizione «4» luce abbagliante.

15

Pulsante per tromba, flash e interruttore comando lampeggiatori (fig. 5)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio:

Pulsante «C»

- «5» (Horn) Pulsante comando tromba elettrica.
- «6» (Flash) Pulsante comando luce a sprazzo.

Interruttore «D»

- Posizione «7» comando lampeggiatori destri.
- Posizione «8» comando lampeggiatori sinistri.

Pulsante avviamento ed interruttore di fermo motore (fig. 6)

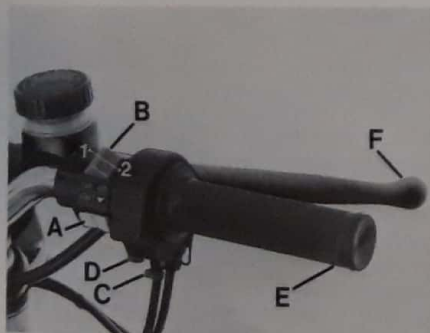
Sono montati sul lato destro del manubrio.

Con chiave «4» di fig. 4 (posizione «A» in linea con il segno «C» sul cruscotto) il veicolo è pronto per l'avviamento. Per avviare il motore operare come segue:

- accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione «1» (run-);
- tirare a fondo la leva della frizione;
- se il motore è freddo portare la levetta dello

starter in posizione di avviamento «A» (vedere fig. 28):
 — premere il pulsante di avviamento «A» (start).
 Per fermare il motore in caso di emergenza, occorre:
 — spostare l'interruttore «B» in posizione «2» (off).

Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di fig. 4 in senso antiorario fino a che il segno «OFF» non si trovi in linea con il segno «C» sul cruscotto, ed estrarre la chiave dal commutatore.



6

Leva comando «starter» (fig. 28)

La leva comando dispositivi di avviamento a motore freddo (starter) è situata sul lato sinistro del veicolo.

- «A» posizione di avviamento.
- «B» posizione di marcia.

Manopola comando gas («E» di fig. 6)

La manopola comando gas è situata sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre il gas; ruotandola in senso inverso lo chiude.

Per regolare la corsa della manopola, avvitare o svitare la vite «D».

Per indurire il ritorno della manopola, avvitare o svitare la vite «C».

Leva comando frizione («F» di fig. 5)

È situata sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

Leva comando freno anteriore destro («F» di fig. 6)

È situata sul lato destro del manubrio; comanda la pompa per freno idraulico anteriore destro.

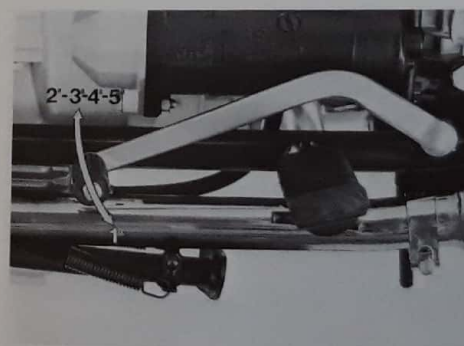
Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore («B» di fig. 18/1)

(«B» di fig. 18/1)

Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo pompa; comanda contemporaneamente il freno anteriore sinistro e il posteriore.

Leva comando cambio (fig. 7)

Si trova al centro sul lato sinistro del veicolo.



Posizione marce:

- 1ª marcia, leva verso terra;
- 2ª, 3ª, 4ª, 5ª marcia, leva verso l'alto;
- folle, tra la 1ª e la 2ª marcia.

Prima di azionare la leva comando cambio, tirare a fondo la leva della frizione.

Tappo serbatoio carburante (fig. 8)

Per accedere al tappo del serbatoio carburante «B» occorre far ruotare la chiave «A» indi sollevare il coperchietto «C».



18 Serbatoio fluido per pompa comando freni idraulici anteriore sinistro e posteriore (fig. 9)

Per accedere al serbatoio occorre sollevare la sella.

Il livello del minimo e massimo del fluido sono indicati sul corpo trasparente del serbatoio «A». Per l'eventuale rabbocco togliere il tappo «B» e la sottostante membrana in gomma.

Rubinetti carburante (fig. 10)

Sono montati sotto al serbatoio nella parte posteriore.

Le leve dei rubinetti (FUEL) hanno tre posizioni:
«ON» Aperto; freccia della leva verso l'alto.
«RES» Riserva; freccia della leva verso il basso.
«OFF» Chiuso; freccia della leva orizzontale.

Morsettiera porta fusibili (fig. 11)

Si trova nella zona centrale del motociclo; per scenderci occorre alzare la sella e togliere il coperchio laterale destro.

Sulla scatola sono montati n. 4 fusibili da «16 A».

Prima di sostituire il fusibile o i fusibili occorre eliminare il guasto che ne ha determinato la fusione.

Dispositivo bloccaggio sterzo

(«A» di fig. 12)

Per bloccare o sbloccare lo sterzo, operare come segue:

Bloccaggio:

- ruotare il manubrio tutto a destra;
- infilare la chiave nella serratura del dispositi-



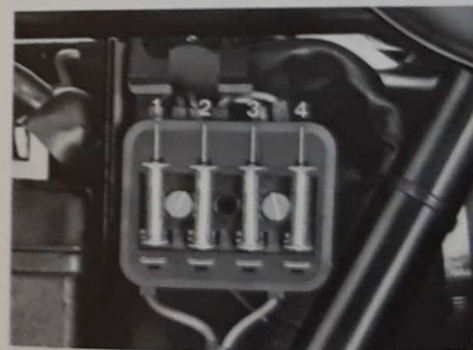
9



10



12



11



13

19

vo, ruotarla in senso antiorario e spingerla a fondo, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

Sbloccaggio:

— infilare la chiave nella serratura, ruotarla in senso antiorario, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

Dispositivo bloccaggio sella (fig. 13)

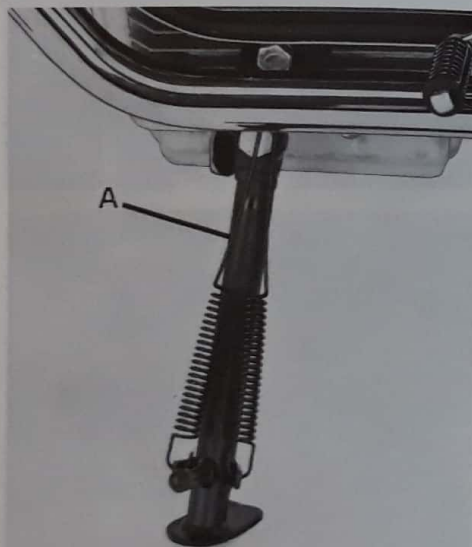
Tale dispositivo si trova sulla parte posteriore sinistra.

Per lo sbloccaggio inserire la chiave nella serratura e ruotarla in senso orario.

Braccio laterale sostegno motociclo («A» di fig. 14)

Sollevando la moto, il braccio laterale ritorna automaticamente in posizione di riposo; se ne sconsiglia pertanto l'impiego in caso di soste prolungate od in condizioni precarie di stabilità.

14



USO DEL MOTOCICLO

Controllo prima della messa in moto

Controllare che:

- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- l'olio nella coppa del basamento sia a giusto livello;
- la chiave sul commutatore di accensione sia in posizione «A» (vedere fig. 4);
- le seguenti spie siano illuminate:
 - **rosse**: insufficiente pressione olio, insufficiente tensione generatore;
 - **verde**: indicatore cambio in folle «NEUTRAL»;
- la levetta comando «starter» a **motore freddo** sia in posizione di avviamento («A» di fig. 28).

Avviamento a motore freddo

Dopo i controlli sopra esposti, ruotare verso il pilota la manopola comando gas a 1/4 di apertura, tirare a fondo la leva della frizione, accertarsi che l'interruttore «B» di fig. 6 sia in posizione «1» (run) e premere il pulsante di avviamento motore «A» (start) di fig. 6.

Avviato il motore, prima di riportare la levetta comando «starter» in posizione di marcia («B» di fig. 28), lasciare girare il motore a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda. Se durante la marcia, la levetta comando «starter» dovesse rimanere in posizione di avviamento («A» di fig. 28), si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo e, nei casi peggiori si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio dei cilindri, provocato dall'eccesso di carburante.

Attenzione! Se con commutatore di accensione inserito (vedi «A» di fig. 4), la spia «verde» sul cruscotto non si illumina, segnala che il cambio ha una marcia innestata; l'avviamento del motore in tali condizioni può essere pericoloso; è sempre bene, prima dell'avviamento accertarsi che il cambio sia effettivamente in posizione di «folle».

Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, salvo che non occorre portare la levetta comando «starter» in posizione

di avviamento («A» di fig. 26) poiché la carburazione diventerebbe troppo grassa.

In marcia

Per cambiare la marcia, chiudere il gas, azionare a fondo la leva della frizione ed innestare la successiva marcia; rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare. Il pedale di comando cambio va azionato con decisione accompagnandolo con il piede.

Quando si passa alle marce inferiori usare gradualmente i freni e la chiusura della manopola comando gas, onde evitare di **mandare fuori giri il motore**, nel momento del rilascio della leva comando frizione.

Arresto

Chiudere il gas, agire sulle leve di comando freni e solo quando si è quasi fermi tirare a fondo la leva della frizione. Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.

Per una riduzione normale di velocità con l'uso appropriato del cambio, utilizzare il freno motore facendo attenzione a non **mandare fuori giri il motore**.

Su strade bagnate e sdruciolevoli fare attenzione nell'uso dei freni e particolarmente all'uso del freno anteriore destro.

Per fermare il motore, portare il segno «OFF» sulla chiave del commutatore in linea con il segno «C» sul cruscotto (vedere fig. 4).

A motore fermo ricordarsi sempre di chiudere i rubinetti del carburante.

Parcheggio

Per soste in strade non sufficientemente illuminate, è necessario lasciare accese le luci di parcheggio.

Occorre portare il segno «B», sulla chiave del commutatore, in linea con il segno «C» sul cruscotto (vedere fig. 4) e l'interruttore luci di fig. 5 in posizione «E»; indi sfilare la chiave del commutatore e bloccare lo sterzo (vedere paragrafo «Dispositivo bloccaggio sterzo» e fig. 12).

RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio osservare le seguenti norme:

1 Prima di partire, riscaldare accuratamente il motore lasciandolo girare a vuoto ed a basso regime per un periodo variabile in funzione della temperatura ambiente.

2 Evitare di superare le velocità di rodaggio riportate nella tabella, tenendo tuttavia presente che, pur attenendosi alla velocità prescritta in funzione dei km percorsi, è ottima norma non

marciare a regime costante ma variare frequentemente la velocità.

3 Prima di fermarsi, rallentare progressivamente per evitare di sottoporre i gruppi a repentini sbalzi di temperatura.

4 Eseguire, alle scadenze prescritte le operazioni previste nel libretto tagliandi.

5 Tenere presente che un perfetto assetamento dei componenti, che permetta di sfruttare in pieno e per periodi prolungati il motociclo, si ha solo dopo diverse migliaia di km.

VELOCITÀ DI RODAGGIO

Km da percorrere	Velocità massima consentita km/h				
	1ª marcia	2ª marcia	3ª marcia	4ª marcia	5ª marcia
Da 0 a 1000	35	55	75	95	115
Da 1000 a 2000	50	75	100	115	130
Da 2000 a 4000	Aumentare gradualmente i limiti di velocità sopra indicati, fino a raggiungere i massimi consentiti.				

24 Dopo i primi 500 ÷ 1500 km

Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore. Nel caso che, prima di raggiungere i 500 ÷ 1000 km, l'olio dovesse scendere al livello minimo, anziché eseguire il rabbocco occorre effettuare la sostituzione. Lubrificante prescritto: «Agip Sint 2000 SAE 10W/50».

Controllare il serraggio di tutta la bulloneria del motociclo.

Controllare il giuoco punterie.

Verificare la fase accensione.

Controllare la pressione pneumatici.

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Regolazione giuoco leva frizione (fig. 15)

Regolare il giuoco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore a 3 ÷ 4 mm agire sulla ghiera «A» sino a che il giuoco sia quello prescritto.



Regolazione leva freno anteriore destro (fig. 16)

Per la suddetta regolazione operare come segue:

- porre tra flottante pompa-serbatoio e l'appendice della leva di comando uno spessore «A» indi agire sulla vite «B».

Giuoco previsto mm 0,05 ÷ 0,15.



15

16

26 Controllo usura pastiglie

Ogni 3000 km, controllare lo spessore delle pastiglie freni che deve essere:

- a pastiglia nuova 7 mm;
- a pastiglia al limite di usura 3,5 mm.

Se lo spessore è inferiore al limite di usura, è necessario cambiare le pastiglie. Dopo la sostituzione, non occorre eseguire lo spurgo degli impianti frenanti, ma è sufficiente azionare le leve di comando ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale. In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili: se danneggiate devono essere immediatamente sostituite.

NB - In caso di sostituzione delle pastiglie è opportuno, per i primi 100 km, agire sui freni con moderazione, al fine di permettere un corretto assestamento delle stesse.

Controllo dischi freni

I dischi freni devono essere perfettamente puliti, senza olio, grasso od altra sporcizia e non devono presentare profonde rigature.

Nel caso di sostituzione o revisione dei dischi, occorre controllare lo «sfarfallamento»; il controllo si esegue mediante comparatore ed il valore massimo non deve superare mm 0,2.

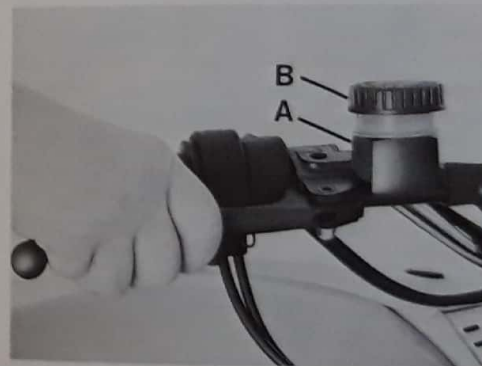
Se lo «sfarfallamento» del disco è superiore al valore sopra indicato, occorre controllare accuratamente il montaggio dei dischi sui mozzi ed il giuoco dei cuscinetti sui suddetti mozzi.

La coppia di serraggio delle viti che fissano i dischi ai mozzi è di kgm $2,2 \div 2,4$.

Controllo livello del fluido nel serbatoio pompa freno anteriore destro (fig. 17)

Per una buona efficienza del freno anteriore destro osservare le seguenti norme:

- verificare frequentemente il livello del fluido del serbatoio pompa «A». Il livello minimo e massimo deve trovarsi nella parte trasparente del serbatoio;
- effettuare periodicamente o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio



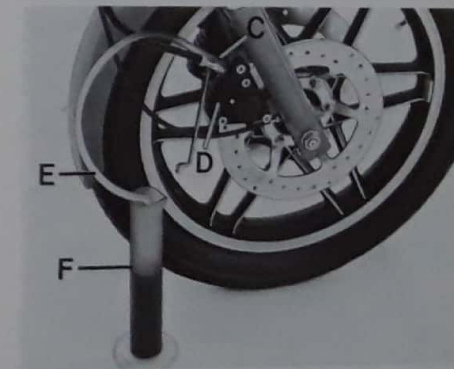
17

dopo aver svitato il tappo «B» e levata la membrana in gomma. 27

Controllo livello del fluido nel serbatoio per freno anteriore sinistro e posteriore (fig. 18)

Per una buona efficienza del freno anteriore sinistro e posteriore osservare le seguenti norme:

- verificare frequentemente il livello del fluido nel serbatoio «A»; tale livello deve trovarsi tra i riferimenti di minimo e massimo indicati sul corpo trasparente;



■ effettuare periodicamente o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio dopo aver svitato il tappo «B» e levata la membrana in gomma.

NB - Per i raccordi dei serbatoi usare tassativamente fluido prelevato da lattina sigillata da aprire solo al momento dell'uso.

Nel caso di lavaggio dei circuiti frenanti usare unicamente del fluido fresco; è vietato l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si consiglia l'uso di Trielina.

Per eventuali lubrificazioni è assolutamente vietato l'impiego di olii o grassi minerali. Non disponendo di lubrificanti adatti, si consiglia di umettare i particolari in gomma ed i particolari metallici con fluido degli impianti.

Fluido da usare: «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703 B».

Spurgo bolle d'aria dagli impianti frenanti (fig. 17 e 18)

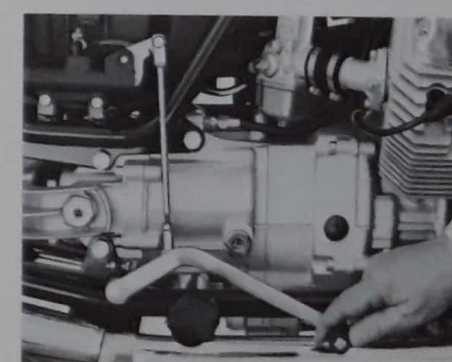
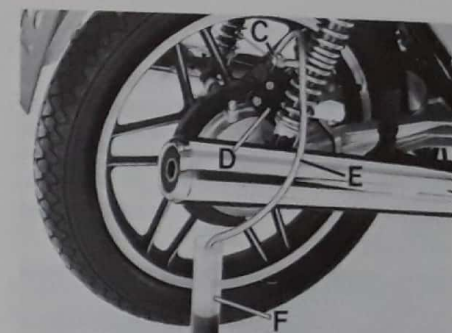
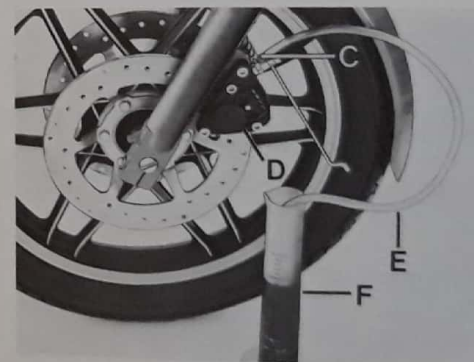
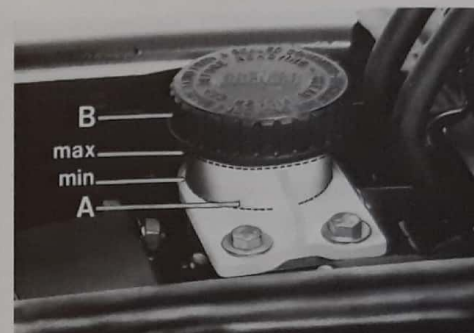
Lo spurgo degli impianti frenanti è richiesto, quando a causa della presenza di bolle d'aria nei circuiti, la corsa della leva sul manubrio o del

pedale sul lato destro del veicolo, risulta lunga ed elastica.

Per lo spurgo delle bolle d'aria, operare come segue:

Impianto frenante anteriore destro (fig. 17)

- porre il motociciclo sul cavalletto centrale;
 - riempire se necessario il serbatoio di alimentazione «A» (fare attenzione che durante l'operazione di spurgo il fluido non scenda al disotto del livello minimo);
 - effettuare lo spurgo agendo sulla pinza «D».
- 1 Innestare sul tappo di spurgo «C» (dopo aver levato il coperchietto in gomma) una tubazione flessibile trasparente «E» avente l'estremità immersa in un recipiente trasparente «F» già riempito in parte di fluido dello stesso tipo.
 - 2 Allentare il tappo di spurgo «C».
 - 3 Tirare a fondo la leva di comando sul manubrio avendo l'avvertenza di rilasciarla e di attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva. Ripetere l'operazione fino a quando (guardando il recipiente trasparente «F») dalla tubazione in plastica «E» si vedrà uscire fluido privo di bolle d'aria.
 - 4 Mantenere tirata a fondo la leva di comando



e bloccare il tappo di spurgo «C»; indi levare la tubazione in plastica «E» e rimontare il coperchietto in gomma sul tappo di spurgo.

Se lo spurgo è stato eseguito correttamente, si dovrà sentire, subito dopo la corsa iniziale della leva di comando, l'azione diretta e senza elasticità del fluido.

Qualora questo non si verifichi, ripetere l'operazione sopra descritta.

Impianto frenante anteriore sinistro e posteriore (fig. 18)

Come capitolo precedente, salvo i punti «3» e «4».

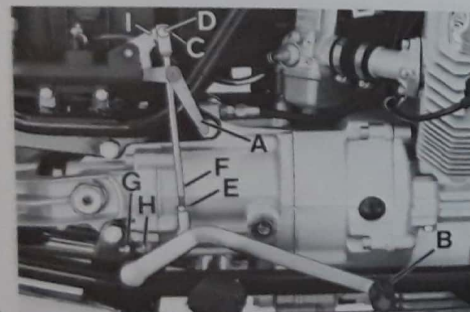
- 3 Azionare a fondo il pedale di comando ecc.
- 4 Mantenere azionato a fondo il pedale di comando ecc.

Regolazione pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore (fig. 18/1)

Effettuare il controllo del giuoco tra flottante comando pompa e leva di comando «I» operando come segue:

- porre tra flottante pompa e appendice della leva uno spessore «A»;
- giuoco previsto mm $0,05 \div 0,15$;

18/1



- se il giuoco non è quello prescritto occorre:
 - allentare il controdado «G» ed avvitare o svitare la vite «H» sino ad ottenere il suddetto giuoco.

Nel caso si voglia variare la posizione del pedale di comando «B», operare come segue:

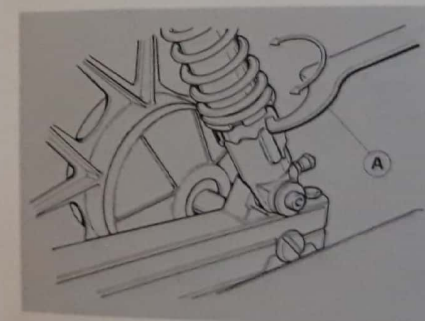
- levare la copiglia «C», sfilare la spina «D», allentare il controdado «E» ed avvitare o svitare il tirante «F» sino ad ottenere la posizione desiderata del pedale di comando;
- rimontare la spina «D» con la relativa copiglia «C»;

- registrare quindi la vite «H» sino ad ottenere il giuoco prescritto tra la leva «I» ed il flottante della pompa.

Registrazione molleggio posteriore (fig. 19)

Le molle delle sospensioni possono essere regolate in tre diverse posizioni, mediante apposita chiave «A».

Ricordarsi che per una buona stabilità del moto-



19

ciclo, occorre che le due sospensioni siano regolate nella medesima posizione.

Registrazione dello sterzo (fig. 20)

Per la sicurezza di guida, lo sterzo deve essere regolato in modo tale da rendere possibile il libero movimento del manubrio ma senza giuoco:

- allentare la vite bloccaggio testa di sterzo «A»;
- svitare il dado di tenuta testa di sterzo «B»;
- avvitare o svitare la ghiera di regolazione



20

«C» a mezzo apposita chiave fino a che il giuoco sia regolare.

A registrazione avvenuta, bloccare il dado «B» e la vite bloccaggio testa di sterzo «A».

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

Ammortizzatori oleopneumatici

(fig. 20/A)

Le pressioni di carica e di esercizio degli ammortizzatori sono le seguenti:

ammortizzatori anteriori: kg/cm^2 3 ± 1

ammortizzatori posteriori: kg/cm^2 4 ± 1 .

Le tolleranze sulle pressioni indicate valgono **solo per la coppia** di ammortizzatori di ogni gruppo; cioè **entrambi** gli ammortizzatori anteriori possono avere una pressione da 2 a 4 kg/cm^2 , ma in ogni caso l'ammortizzatore anteriore destro dovrà avere una pressione uguale all'anteriore sinistro; così dicasi per gli ammortizzatori posteriori. Per il controllo delle pressioni si consiglia di usare un manometro preciso, con tubazione la più corta possibile (l'ottimo sarebbe senza tubazione), in quanto la capacità interna della tubazione potrebbe influire sul valore di pressione esistente

20/A



realmente all'interno dell'ammortizzatore.

Per rendervi conto di quanto il vostro manometro riduca la pressione all'interno dell'ammortizzatore ad ogni misurazione, è sufficiente eseguire due misurazioni successive: la differenza tra le due letture mostra, con sufficiente approssimazione, la riduzione di pressione che ogni misurazione comporta.

La misurazione dovrà essere effettuata con motore veicolo sul cavalletto centrale e con ammortizzatori freddi; per la carica degli ammortizzatori usare aria senza tracce di umidità.

SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

Ruota anteriore (fig. 21)

Per smontare la ruota dal motociclo operare come segue:

- porre il motociclo sul cavalletto centrale e mettere un supporto sotto il basamento motore per sollevare la ruota anteriore da terra;
 - svitare le viti che fissano le pinze ai gambali dalla forcella, e staccare dai gambali stessi le pinze «A» con montate le relative tubazioni;
 - svitare il dado con rosetta «B» tenuta perno sul lato sinistro;
 - allentare le viti fissaggio gambali al perno ruota «C»;
 - sfilare il perno ruota «D» osservando a come sono montati i distanziali «E» e «F»;
 - sfilare la ruota anteriore dai bracci forcella.
- Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio.

NB - A seconda del tipo di pneumatico, montato, è necessario sgonfiare la ruota per poterla sfilare.

21



34 Ruota posteriore (fig. 22)

Per smontare la ruota posteriore dal braccio forcellone oscillante e scatola trasmissione operare come segue:

- porre il veicolo sul cavalletto centrale;
- agganciare l'attrezzo «A» (dato in dotazione) sugli attacchi della sospensione posteriore sinistra;
- svitare il dado «B» con rosetta «C» sul perno lato scatola;
- allentare la vite «D» bloccaggio perno «E» sul braccio del forcellone;
- sfilare il perno «E» dalla scatola, dal mozzo e dal braccio forcellone;
- sfilare il disco di spessore «F»;
- inclinare il motociclo sul lato destro quel tanto da poter sfilare la ruota dal braccio del forcellone e scatola trasmissione.

Per rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio. Rimontata la ruota levare l'attrezzo «A».

Bilanciatura ruota

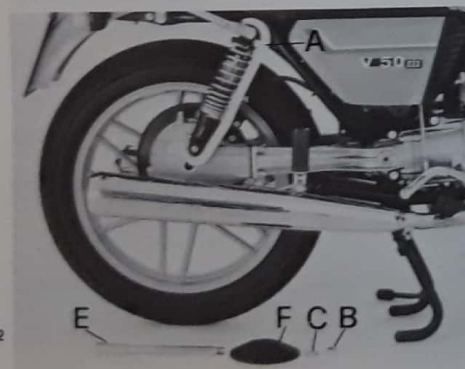
Per migliorare la stabilità e diminuire le vibrazioni ad alta velocità, le ruote devono essere ben bilanciate.

Per la bilanciatura operare come segue:

- smontata la ruota dal veicolo, porla su una forcella;
- far girare parecchie volte lentamente la ruota e controllare se si ferma in sempre diverse posizioni; questo indica una corretta bilanciatura;
- se un punto della ruota si ferma costantemente in basso, porre un apposito contrappeso all'opposto di questo punto;
- ripetere l'operazione finché la ruota sia correttamente bilanciata.

Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.



Da essi dipendono: la stabilità; il conforto di guida del veicolo ed in alcuni casi anche l'incolumità del pilota.

È pertanto sconsigliabile l'impiego di pneumatici che abbiano battistrada inferiore a 2 mm.

Anche una anormale pressione di gonfiaggio può provocare difetti di stabilità ed eccessiva usura del pneumatico.

Le pressioni prescritte sono:

Ruota anteriore

Con una o due persone: kg/cm² 2.

Ruota posteriore

Con una persona: kg/cm² 2,2.

Con due persone: kg/cm² 2,4.

I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cm² ai valori sopra indicati.

Smontaggio e rimontaggio pneumatici sulle ruote

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in lega leggera che, pur presentando una notevole resistenza meccanica, possono tuttavia essere dan-

neggiati, sia dal lato estetico che funzionale, dall'uso di non appropriati attrezzi usati durante le operazioni di smontaggio e di montaggio del pneumatico sul cerchio. Pertanto per le suddette operazioni si consiglia l'impiego di ferri che non presentino nervature e spigoli sulle parti che dovranno andare a contatto con il bordo del cerchio: la superficie di contatto dovrà essere ampia, ben levigata e con i bordi opportunamente arrotondati; l'uso di uno degli appositi lubrificanti reperibili in commercio facilita lo scorrimento e l'assestamento del pneumatico sul cerchio durante lo smontaggio e il rimontaggio ed elimina la necessità di carichi elevati sui ferri; a tal proposito è anche importantissimo che i talloni del pneumatico siano ben assestati nel canale centrale del cerchio.

Durante il montaggio del pneumatico occorre inoltre tener presente che le coperture che presentano eventualmente una freccia stampigliata sul fianco laterale dovranno essere montate nel seguente modo:

- con la freccia rivolta in senso contrario alla rotazione di marcia per la ruota anteriore.
- con la freccia rivolta nel senso della rotazione di marcia per la ruota posteriore.

OPERAZIONI ▼	PERCORRENZE ►	1500 km	3000 km	6000 km	9000 km	12000 km	15000 km	18000 km	21000 km	24000 km	27000 km	30000 km
Olio motore		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Filtro olio a cartuccia		R		R		R		R		R		R
Filtro olio a rete		C					C					C
Filtro aria				C	R		C	R		C	R	
Fasatura accensione		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Candele		A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Gioco valvole		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Carburazione		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Serraggio bulloneria		A					A					A
Serbatoio carburante, filtri, tubazioni					C			C			C	
Olio cambio		A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Olio trasmissione posteriore		A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Cuscinetti ruote e sterzo									A			
Olio forcella anteriore									R			
Motorino avviamento e generatore									A			
Fluido impianto frenante		A	A	A	A	A	R	A	A	A	A	R
Pastiglie freni		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

A = Manutenzione - Controllo - Regolazione - Eventuale sostituzione. / C = Pulizia. / R = Sostituzione.

Saltuariamente controllare il livello dell'elettrolito nella batteria e lubrificare le articolazioni dei comandi ed i cavi flessibili; ogni 500 km controllare il livello dell'olio motore.

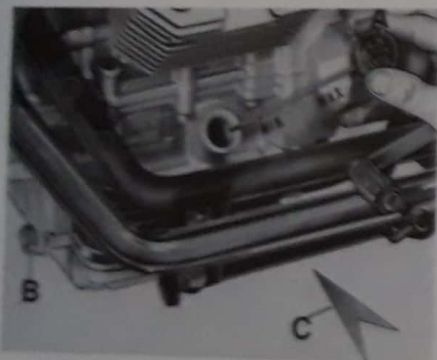
In ogni caso sostituire l'olio almeno una volta all'anno.

38 LUBRIFICAZIONI

Lubrificazione del motore (fig. 23)

Controllo livello olio

Ogni 500 km controllare il livello dell'olio nel basamento motore (l'olio deve sfiorare la tacca del massimo segnata sull'astina saldata al tappo). Se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta. Il controllo va effettuato dopo che il motore ha



girato qualche minuto; il tappo «A» con astina di livello deve essere avvitato a fondo.

Cambio dell'olio

Dopo i primi 500 ÷ 1500 km e in seguito, ogni 3000 km circa sostituire l'olio. La sostituzione va effettuata a motore caldo. Ricordarsi, prima di immettere olio fresco di lasciare scolare bene la coppa.

«A» tappo immissione e controllo livello.

«B» tappo scarico olio parte anteriore.

«C» tappo scarico olio parte posteriore.

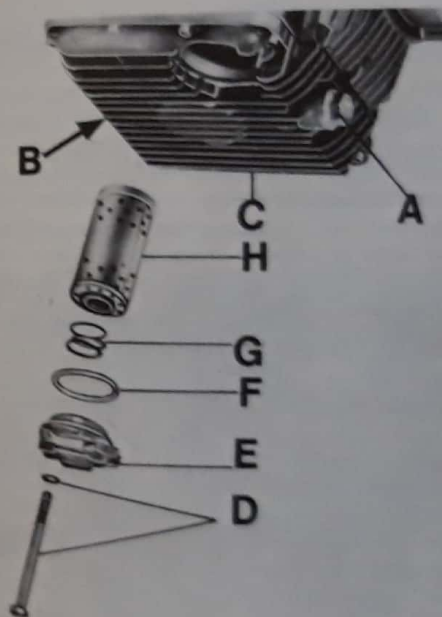
Quantità occorrente: litri 2 di olio «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

Sostituzione della cartuccia filtrante (fig. 24)

Dopo i primi 500 ÷ 1500 km (primo cambio dell'olio) e in seguito ogni 6000 km circa, sostituire la cartuccia filtrante operando come segue:

- svitare i tappi di scarico «A» e «B» dalla coppa «C» ed il tappo di immissione «A» di figura 23;

- lasciare scolare bene l'olio dalla coppa «C»;
- svitare la vite di fissaggio cartuccia «D» e



sfilare dalla coppa «C» il gruppo completo di coperchietto «E», guarnizione «F», molla «G» e la cartuccia filtrante «H»;

- sostituire la cartuccia filtrante «H» ed eventualmente l'anello di tenuta «F».

A fine operazione rimontare il tutto invertendo l'ordine di smontaggio e immettere la quantità di olio prescritta prima di avvitare a fondo il tappo sul foro di immissione.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

Lavaggio filtro a retina e coppa del basamento motore

È bene, dopo i primi 500 ÷ 1500 km (primo cambio dell'olio e della cartuccia filtrante) e in seguito ogni 15.000 km, smontare la coppa olio dal basamento, smontare il filtro a retina e lavare il tutto in un bagno di benzina; soffiare poi il filtro, ed i canali della coppa con getto di aria compressa. Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra basamento e coppa.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

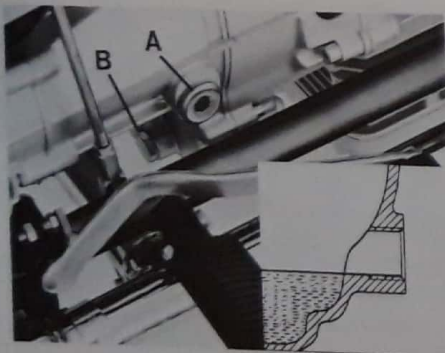
40 Lubrificazione del cambio (fig. 25)

Controllo livello olio

Ogni 3000 km, controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello e immissione «A»; se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 9000 km circa, sostituire l'olio dalla scatola cambio. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare. Ricordarsi, prima di



25

immettere olio fresco di lasciare scolare bene la scatola del cambio.

«A» Tappo immissione e livello.

«B» Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 0,900 di olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90».

Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (fig. 26)

Controllo livello olio

Ogni 3000 km, controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello e immissione «A»; se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 9000 km circa, sostituire l'olio dalla scatola trasmissione. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare. Ricordarsi, prima di immettere olio fresco di lasciare scolare bene la scatola trasmissione.

«A» Tappo livello e immissione.

«B» Tappo sfiatatoio.

«C» Tappo scarico.

Quantità occorrente: litri 0,160 di olio «Agip Rotra

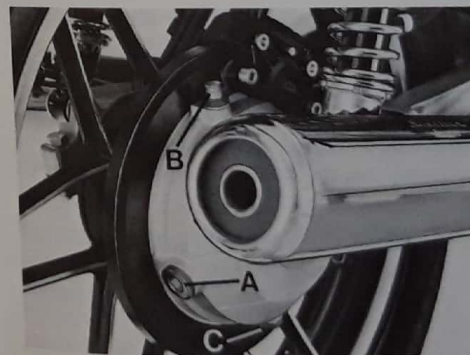
MP SAE 85 W/140» e litri 0,010 in olio «Agip Rocol ASO/R» oppure «Molykote tipo A».

Lubrificazione bracci forcella (fig. 27)

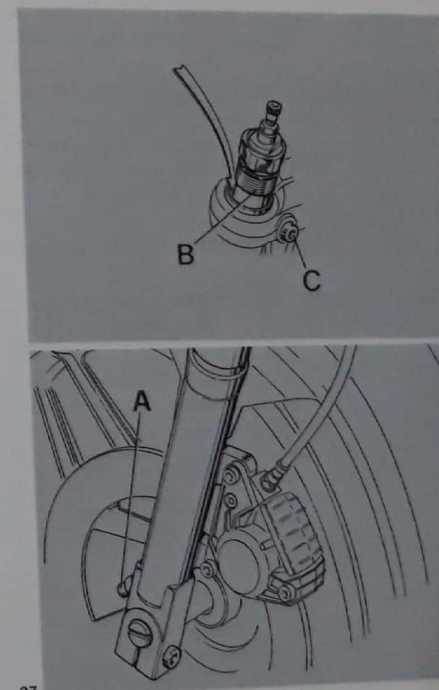
(fig. 27)

Per la sostituzione del liquido nei gambali della forcella anteriore, operare come segue:

■ con motoveicolo sul cavalletto centrale, svitare la vite fissaggio mascherina porta faro sulla base forcella e sfilare la mascherina stessa verso l'alto;



26



27

41

- togliere il tappo di scarico «A». Allentare la vite laterale «C» di bloccaggio della testa di sterzo al braccio forcella; svitare completamente il tappo superiore a testa esagonale su cui è applicata la valvola per il controllo pressione;
- premendo leggermente verso il basso la parte anteriore del motociclo, si avrà la fuoriuscita del tappo stesso «B» che è solidale al corpo ammortizzatore;
- rimontare il tappo «A» ed introdurre la quantità di liquido prescritta (cc 60 - Agip F.1 ATF Dexron) attraverso lo spazio che si ha tra il diametro interno del braccio forcella ed il corpo ammortizzatore;
- rimontare il tappo «B» dopo aver sollevato la parte anteriore del motociclo e bloccare nuovamente la vite laterale. Ripetere le medesime operazioni anche per l'altro lato.

Lubrificazioni varie

Per le lubrificazioni;

- calotte e sfere dello sterzo;
- cuscinetti del forcellone oscillante;
- articolazioni trasmissioni di comando;

- rinvio contachilometri;
 - articolazione dei cavalletti di supporto.
- Usare grasso: «Agip F.1 Grease 30».

ALIMENTAZIONE

Carburatori (fig. 28)

N. 2 carburatori Dell'Orto tipo «PHBH 28 BD» (destro) e «PHBH 28 BS» (sinistro).

Comandi carburatori

- manopola comando gas situata sul lato destro del manubrio;
- levetta comando dispositivi di avviamento a motore freddo «starter» montata sul lato sinistro del motociclo.

Posizioni levetta comando «starter»:

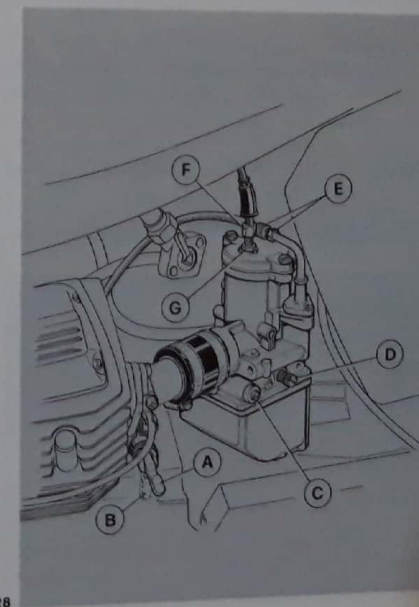
«A» Avviamento a motore freddo.

«B» Marcia.

NB - Controllare che con la levetta comando «starter» in posizione di marcia «B», tra i capi-corda delle guaine delle trasmissioni di comando e le viti tendifilo «E» vi sia un giuoco di mm 3 circa.

Dati regolazione carburazione

Diffusore	Ø mm 28
Valvola gas	50
Polverizzatore	268 T
Getto massimo	118



Getto minimo	50
Getto avviamento «starter»	60
Spillo conico	X 6 (3° tacca)
Galleggiante	gr 11
Vite regolazione miscela minimo: apertura 1 giro e mezzo.	

Regolazione della carburazione e regime minimo (fig. 28)

(non disponendo di apposito vuotometro)

Per effettuare le suddette regolazioni, operare come segue:

- 1 Controllare che, con la manopola comando gas in posizione di riposo, tra i capicorda delle guaine e le viti tendifilo «F» di entrambi i carburatori vi sia un giuoco di mm $1 \div 1,5$, altrimenti allentare i dadi «G» e svitare o avvitare le viti tendifilo «F». A fine operazione bloccare i dadi «G».
- 2 Portare il motore alla temperatura di esercizio.
- 3 Serrare a fondo le viti «C» di regolazione miscela minimo e successivamente svitarle di un giro e mezzo.

4 Controllare con entrambe le mani contemporaneamente che la pressione all'uscita dei tubi di scarico sia uniforme. Nel caso si noti differenza di pressione, agire sulla vite «D» di un carburatore sino a far equivalere le pressioni di scarico (il regime minimo dovrà essere contenuto a circa $1200 \div 1300$ giri/min., per cui può darsi che si renda necessario avvitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha una pressione inferiore o svitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione superiore).

5 Agendo sulla vite «C» regolare il punto di miglior carburazione di ogni cilindro (si avverte con un incremento del numero di giri) e ripristinare poi il regime minimo secondo quanto previsto al punto «4».

6 Staccare un cavo candela alla volta e controllare che in entrambi i casi il motore si fermi dopo il medesimo numero di scoppi. Se ciò non si verifica, agire svitando la vite «D» del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero superiore di scoppi o avvitando quella del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero di scoppi inferiore.

7 Regolare il regime minimo a $1200 \div 1300$ giri/min. avvitando o svitando della medesima quantità entrambe le viti «D».

8 Controllare il sincronismo di apertura delle valvole gas, operando come segue: utilizzando un aiutante, far ruotare dolcemente e progressivamente la manopola comando gas controllando con entrambe le mani che l'incremento di pressione ai tubi di scarico sia sincrono.

Nel caso si riscontri che l'incremento di pressione di un cilindro è anticipato (rispetto all'altro), agire sulla trasmissione di comando relativa al cilindro stesso, avvitando progressivamente il tendifilo «F» dopo aver allentato il contro dado «G» sino ad ottenere una perfetta sincronizzazione delle pressioni di entrambi i tubi di scarico.

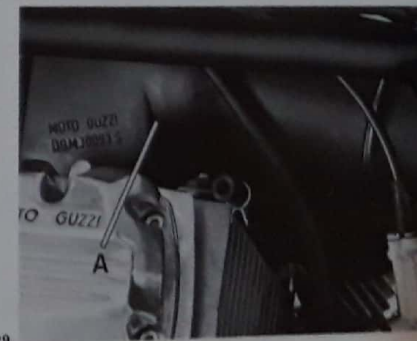
Regolazione della carburazione a mezzo «VUOTOMETRO»

Per avere una esatta regolazione della carburazione, è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari, dove tale operazione verrà effettuata con «VUOTOMETRO».

Sostituzione filtro aria a cartuccia 45 (figg. 29-29/A)

Ogni 9000 km circa o anche più frequentemente se si marcia in zone molto polverose, è consigliabile sostituire il filtro a cartuccia. Tale filtro è montato in una apposita custodia «A» unitamente al gruppo sfiatatoio olio sopra il gruppo motore.

Per la sostituzione della cartuccia, si consiglia di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

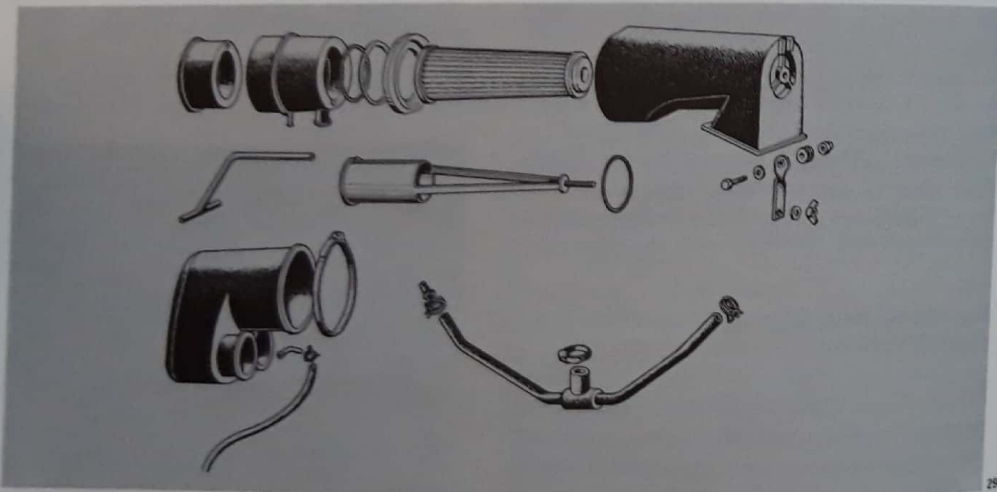


46 Puliture: serbatoio carburante, rubinetti, filtri e tubazioni

Ogni 9000 km circa, o quando si riscontra che il carburante arriva in modo irregolare ai carburatori, occorre effettuare la pulitura del serba-

toio, dei rubinetti, dei filtri sui rubinetti e sui carburatori e delle tubazioni.

I filtri, le tubazioni ed i canali dei rubinetti dopo lavati con benzina vanno soffiati con aria compressa.



29 A

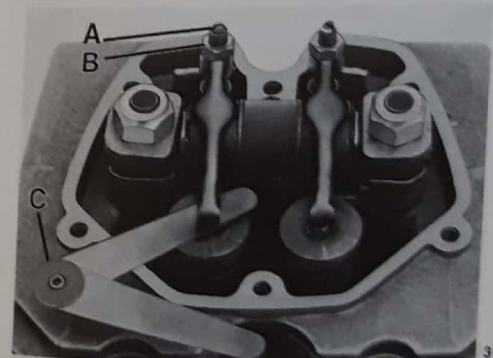
DISTRIBUZIONE

Controllo giuoco punterie (fig. 30)

Dopo i primi 500 ÷ 1500 km e in seguito ogni 3000 km circa o quando la distribuzione risulta rumorosa, controllare il giuoco tra valvole e bilancieri.

La registrazione va effettuata a **motore freddo**, con il pistone a punto morto superiore «P.M.S.» in fase di compressione (valvole chiuse).

Dopo aver levato il coperchio dalle teste operare



30

come segue:

1 Allentare il dado «B».

2 Avvitare o svitare la vite di registro «A» fino ad ottenere i seguenti giuochi:

- valvola aspirazione mm 0,15;
- valvola scarico mm 0,20.

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C».

Si tenga presente che se il giuoco è maggiore di quello prescritto, le punterie risultano rumorose; in caso contrario le valvole non chiudono perfettamente dando luogo ad inconvenienti quali:

- perdita di pressione;
- surriscaldamento del motore;
- bruciatura delle valvole, ecc.

48 ACCENSIONE

Caratteristiche accensione

A spinterogeno, con doppio rottore ed anticipo automatico a masse centrifughe.

Anticipo iniziale (fisso)	10°
Anticipo automatico	25° ± 2°
Anticipo totale (fisso + automatico)	35° ± 2°
Distanza tra i contatti dei rottori	mm 0,35-0,45

Manutenzione, controllo e regolazione del doppio rottore

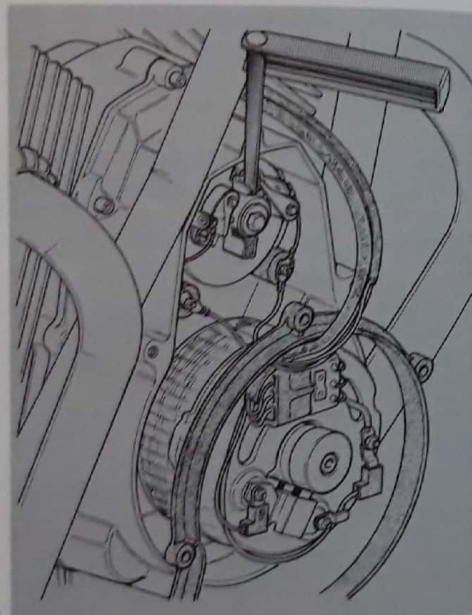
Manutenzione

Ogni 3000 km:

- Verificare l'apertura dei contatti dei rottori.
- Umettare con qualche goccia di olio da motore il feltrino «A», posto sulla piastra portarottori.

Controllo

- Togliere il coperchio anteriore dopo aver svitato le viti di tenuta.



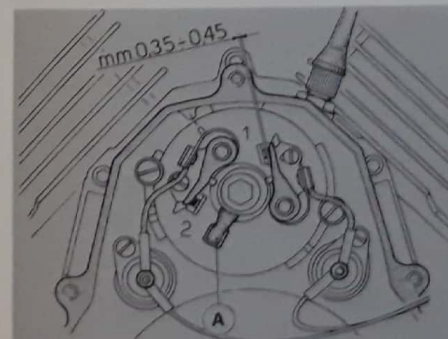
- Se i contatti sono sporchi di olio o di grasso, pulirli con uno straccetto inumidito di benzina; se risultano avariati, sostituirli.
- Verificare la distanza tra i contatti dei rottori: deve risultare compresa tra mm 0,35-0,45.

Regolazione distanza dei contatti

Rottore «1»: cilindro sinistro.

Rottore «2»: cilindro destro.

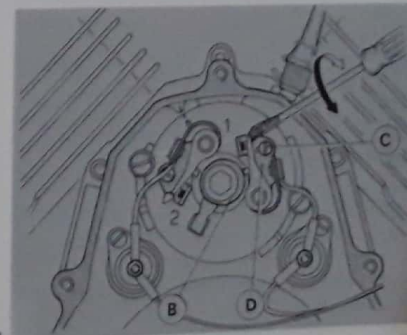
- Portare la camma «B» alla massima alzata, allentare la vite «C» e spostare la piastra «D» agendo sulla apposita tacca.



Ottenuta la distanza prescritta, bloccare la vite «C».

Ripetere le medesime operazioni anche per l'altro rottore.

L'operazione di regolazione dei contatti comporta anche il controllo della messa in fase della accensione.



50 Controllo e regolazione messa in fase accensione (anticipo fisso)

Con distanza dei contatti dei rottori regolata a mm 0,40 e la tacchetta identificata con «0» sulla piastra rottori allineata con il riferimento sul basamento, il motore è in fase; tuttavia è opportuno eseguire la verifica operando come segue:

- Per il controllo dell'inizio di apertura dei contatti dei rottori è consigliabile l'impiego di un tester o di una lampadina da inserirsi tra il morsetto di alimentazione del rottore in esame e la massa.

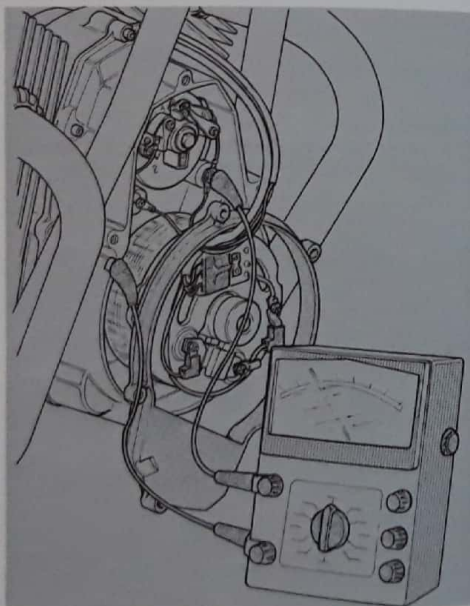
- Togliere il tappo in gomma dal foro di controllo situato sul lato destro della scatola cambio, in corrispondenza del volano motore.

- Ruotare il volano nel senso di rotazione del motore (antiorario visto dal dietro), sino a che il pistone del cilindro sinistro sia al P.M.S. in fase di compressione (valvole chiuse).

In tali condizioni la tacca «S» stampigliata sul volano motore, sarà allineata con il riferimento sul bordo del foro di controllo.

- Ruotare leggermente il volano in senso orario e successivamente in senso antiorario sino a far coincidere perfettamente la stampigliatura

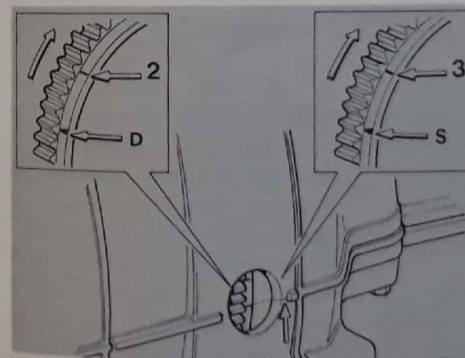
identificata con «3», con il riferimento sul bordo del foro di controllo; in tale posizione (Anticipo Fisso) si deve verificare l'inizio di apertura del rottore n. 1.



34

- Ove questo non si verifichi, allentare le due viti «E» di tenuta della piastra portaruttori e ruotare la piastra stessa, tenendo presente che la rotazione nel senso della freccia «F» anticipa la accensione, la rotazione nel senso della freccia «G» la ritarda.

- Ribloccare le viti «E» e verificare l'inizio di apertura dei contatti del cilindro destro (rottore n. 2), seguendo la procedura indicata per il cilindro sinistro, tenendo presente che i riferimenti «D» e «2» sul volano motore, indicano rispettiva-

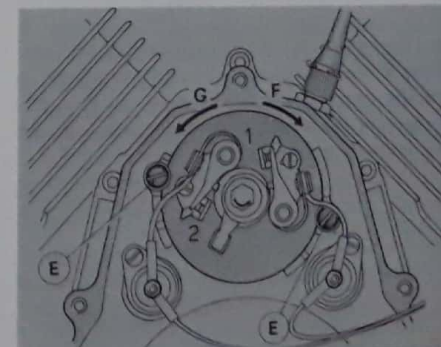


35

mente la posizione di P.M.S. e di Anticipo Fisso del cilindro destro.

Nel caso che l'apertura dei contatti del rottore n. 2 non avvenga nella posizione di Anticipo Fisso stampigliata sul volano motore, occorrerà variare la distanza di apertura di questo rottore, o di entrambi, nell'ambito della tolleranza indicata (mm 0,35-0,45).

Tener presente che variando la distanza di apertura del rottore n. 1 (cilindro sinistro) occorrerà regolare nuovamente anche la relativa fasatura.



36

51

52 Candele

I tipi di candele da impiegare sono i seguenti:

- Marelli F8 LCR.
- Bosch W 5 DC.
- Lodge 3 HLN.

Distanza tra gli elettrodi: mm 0,6.

Nel rimontare le candele, fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvino facilmente nelle sedi, per tale motivo consigliamo di avvitare a mano per qualche giro, indi bloccarle a **motore freddo**. Anche se le candele appaiono in ottime condizioni vanno sostituite dopo 9000 km.

NB - Per i controlli e regolazioni «anticipo e fase» dell'accensione è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari dove tali operazioni verranno effettuate tramite apposito attrezzo che assicura la massima precisione.

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è composto da:

- Batteria.
- Motorino avviamento.
- Generatore-alternatore.
- Spinterogeno.
- Bobine di accensione.
- Raddrizzatore.
- Regolatore.
- Morsettiera porta fusibili (n. 4 da «16 A»).
- Teleruttore per lampeggio.
- Teleruttore per avviamento.
- Faro anteriore.
- Fanalino posteriore.
- Fanalini per indicatori di direzione.
- Commutatore inserimento utilizzatori.
- Dispositivi comando luci.
- Dispositivi comando indicatori di direzione, avvisatore acustico e lampeggio.
- Dispositivo di avviamento motore.
- Avvisatore acustico.
- Spie sul cruscotto per segnalazione: cambio in folle (verde) - accensione luce di posizio-

ne «città» (verde) - controllo pressione olio (rossa) - luce abbagliante (bleu) - insufficiente tensione generatore (rossa).

Batteria

La batteria ha una tensione di 12 V e una capacità di 20 Ah (a richiesta 12 V - 32 Ah) alla sua ricarica provvede il generatore.

Per accedere alla batteria occorre:

- sollevare la sella;
- sganciare la fascetta in gomma di tenuta «A» e staccare i cavi elettrici «B» e «C» di fig. 37 dalla batteria;
- sfilare la batteria dal suo supporto.

Istruzioni per l'attivazione delle batterie cariche secche

Le batterie cariche secche mantengono a lungo la carica se conservate con tappi ben serrati in luogo secco fra 20° e 30° C.

Al momento dell'uso si attivano come segue:

- 1 Riempire gli elementi con acido per accumu-

latori a densità 1,27 a 25°C fino a 5 mm sopra i separatori o fino all'indicazione di livello.

2 Lasciare riposare per 1 ora circa e rinnovare il livello con lo stesso acido.

A questo punto la batteria è pronta per l'uso. È conveniente, per ottenere una maggiore durata, controllare la densità dell'acido in tutti gli elementi. Se si hanno letture inferiori a 1,26 è necessario fare una carica di ravvivamento con intensità pari a 1/10 della capacità di catalogo. Sono consigliabili e normalmente sufficienti 5 ore.



37

La temperatura non deve superare 45°C; quando ciò avvenisse ridurre l'intensità e prolungare il tempo di carica. Interrompere quando la densità è risalita a 1,27 ÷ 1,28 a 25°C ed è costante per tre letture a mezz'ora di intervallo.

Istruzioni per la manutenzione delle batterie cariche con acido

Le batterie cariche secche attivate dopo carica di ravvivamento o ricevute cariche con acido devono essere trattate con le seguenti avvertenze:

- 1 Aggiungere quando occorre **acqua distillata** (mai acido) in modo che a riposo il livello dell'acido sia di 5 mm sopra i separatori.
- 2 Mantenere puliti e serrati i morsetti e ingrasarli con vaselina.
- 3 Mantenere asciutta la parte superiore della batteria evitando traboccamenti di acido, che riducono l'isolamento o corrodono telai e cassette di contenimento.
- 4 Assicurarsi che l'impianto di carica a bordo non dia cariche eccessive od insufficienti, tenendo presente che la densità dell'acido deve mantenersi fra 1,24 e 1,27. Se ciò non avvenisse occorre rivedere l'isolamento e l'efficienza dell'impianto di carica e di avviamento.

5 Le batterie immagazzinate cariche con acido devono essere periodicamente ricaricate con intensità pari a 1/10 della capacità, mantenendo il livello corretto o la densità di 1,27 a 25°C.

6 Le batterie devono essere montate sul veicolo ben serrate dai congegni di fissaggio mantenendo attivi i dispositivi antivibranti.

NB - Per le batterie destinate a funzionare in climi tropicali (temperatura media maggiore di 33°C) si consiglia la riduzione della densità dell'acido a 1,23.



38

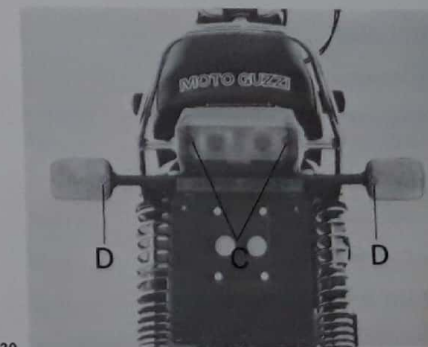
Sostituzione delle lampade

Faro anteriore (fig. 38)

Allentare la vite «A» posta in basso al gruppo ottico; estrarre il gruppo ottico, sfilare i portalampe indi sostituire le lampade.

Fanalino posteriore (fig. 39)

Svitare le viti «C» che fissano il catadiottro al fanalino; premere le lampade verso l'interno ruotandole contemporaneamente e sfilarle dai portalampe.



39

Indicatori di direzione (figg. 38 e 39)

Svitare le viti «D» che fissano i catadiottri ai fanalini; premere le lampade verso l'interno ruotandole contemporaneamente e sfilarle dal portalampe.

Nel rimontare i catadiottri sui fanalini occorre avvitare le viti uniformemente e moderatamente onde evitare la rottura dei suddetti catadiottri.

Cruscotto, tachimetro e contagiri

Sfilare il portalampe dal tachimetro, dal contagiri e dal cruscotto, indi sostituire le lampade.

Lampade**Faro anteriore:**

— Abbagliante e anabbagliante	45/40 W
— Luce città o parcheggio	4 W

Fanalino posteriore:

— Luce targa, posizione stop	5/21 W
------------------------------	--------

Indicatori di direzione	21 W
--------------------------------	------

Spie luci tachimetro e contagiri	3 W
---	-----

Spie luci sul cruscotto	1,2 W
--------------------------------	-------

Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 38)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti.

Per l'orientamento laterale occorre agire sulla vite «B», mentre per quello verticale bisogna allentare le due viti «C» che fissano il proiettore ai foderi della forcella, e spostarlo manualmente verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza prescritta.

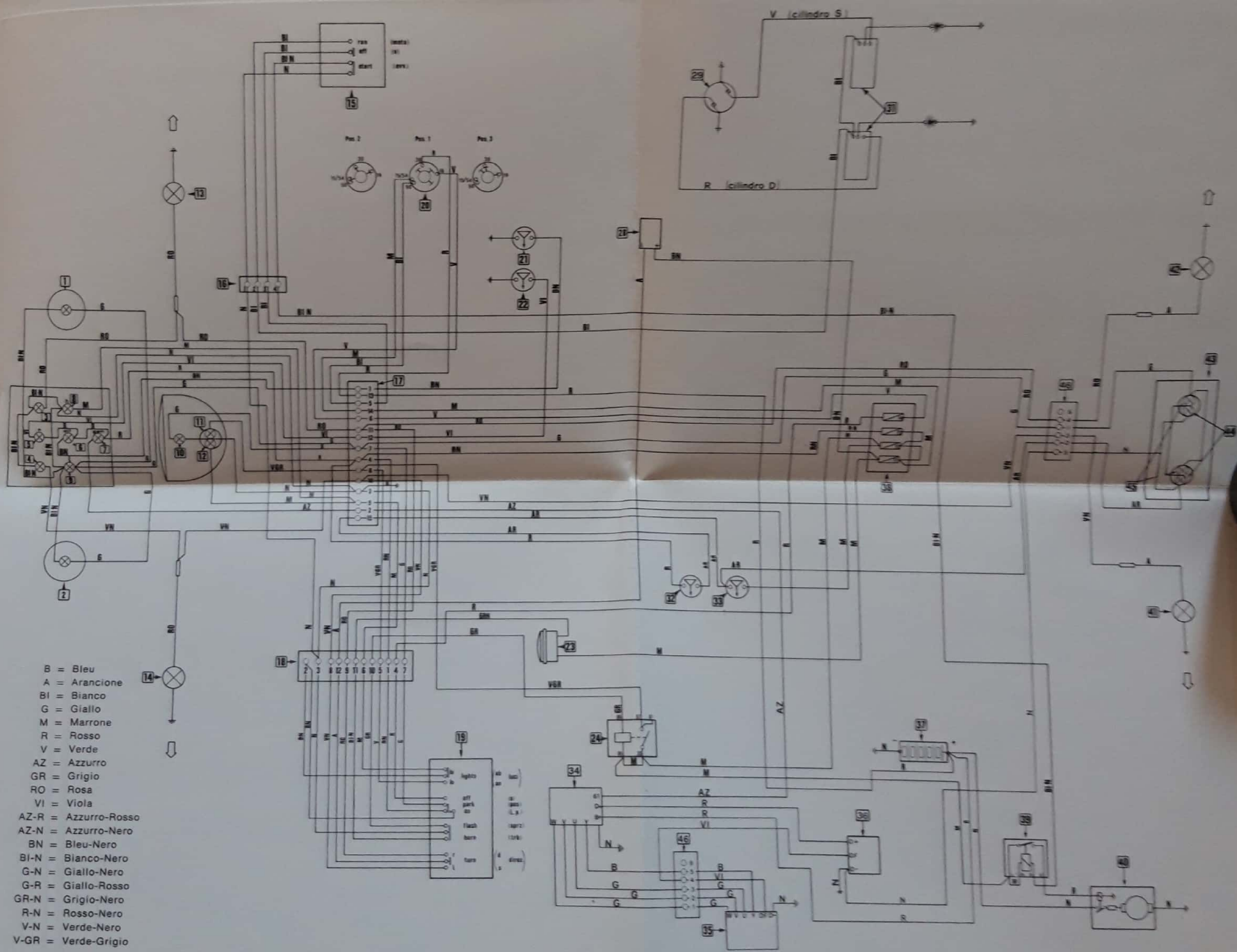
Alla distanza di m 3 il centro del fascio luminoso non deve superare l'altezza di m 0,865 con il motociclo giù dal cavalletto ed il pilota in sella.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

58 LEGENDA IMPIANTO ELETTRICO

- 1 - Contachilometri (Lampada 3 W)
 - 2 - Contagiri (Lampada 3 W)
 - 3 - Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore DESTRO (Lampade 1,2 W - Verde)
 - 4 - Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore SINISTRO (Lampade 1,2 W - Verde)
 - 5 - Luce spia «Cambio in Folle-Neutral» (Lampada 1,2 W - Verde)
 - 6 - Luce spia «Pressione olio» (Lampada 1,2 W - Rossa)
 - 7 - Luce spia «Generatore» (Lampada 1,2 W - Rossa)
 - 8 - Luce spia «Luce abbagliante» (Lampada 1,2 W - Bleu)
 - 9 - Luce spia «Posizione» (Lampada 1,2 W - Verde)
 - 10 - Luce posizione anteriore (Lampada 4 W)
 - 11 - Luce anabbagliante «40 W») (Lampada 40/45 W)
 - 12 - Luce abbagliante «45 W»)
 - 13 - Lampeggiatore anteriore DESTRO (Lampada 21 W)
 - 14 - Lampeggiatore anteriore SINISTRO (Lampada 21 W)
 - 15 - Dispositivo comandi: AVVIAMENTO e ARRESTO DEL MOTORE
 - 16 - Connettore a 4 vie
 - 17 - Connettore a 15 vie
 - 18 - Connettore a 12 vie
 - 19 - Dispositivo comandi: Lampeggiatori - Avvisatore acustico - Sprazzo e commutatore luci
 - 20 - Commutatore luci e accensione motore (3 posizioni)
 - 21 - Interruttore pressione olio
 - 22 - Interruttore folle
 - 23 - Avvisatore acustico
 - 24 - Teleruttore sprazzo luci
 - 26 - Intermittenza lampeggiatori
 - 29 - Ruttore
 - 31 - Bobine di accensione
 - 32 - Interruttore freno anteriore
 - 33 - Interruttore freno posteriore
 - 34 - Raddrizzatore
 - 35 - Alternatore
 - 36 - Regolatore
 - 37 - Batteria
 - 38 - Morsettiera porta fusibili (fusibili 16 A)
 - 39 - Teleruttore avviamento
 - 40 - Motorino avviamento
 - 41 - Lampeggiatore posteriore sinistro (Lampada 21 W)
 - 42 - Lampeggiatore posteriore destro (Lampada 21 W)
 - 43 - Gruppo fanalino posteriore
 - 44 - Luce stop posteriore (Lampade 21 + 21 W)
 - 45 - Luce targa e posizione posteriore (Lampade 5 + 5 W)
 - 46 - Connettore 6 vie Molex
- Fusibile n. 1:**
Lampeggiatori - Avvisatore acustico
- Fusibile n. 2:**
Teleruttore sprazzo luci - Teleruttore avviamento motore - Interruttore stop posteriore
- Fusibile n. 3:**
Spie (generatore - pressione olio - cambio in folle «Neutral» - abbagliante)
- Fusibile n. 4:**
Luce posizione - Luci strumenti - Spia luci

B = Bleu
 A = Arancione
 BI = Bianco
 G = Giallo
 M = Marrone
 R = Rosso
 V = Verde
 AZ = Azzurro
 GR = Grigio
 RO = Rosa
 VI = Viola
 AZ-R = Azzurro-Rosso
 AZ-N = Azzurro-Nero
 BN = Bleu-Nero
 BI-N = Bianco-Nero
 G-N = Giallo-Nero
 G-R = Giallo-Rosso
 GR-N = Grigio-Nero
 R-N = Rosso-Nero
 V-N = Verde-Nero
 V-GR = Verde-Grigio



SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario

Registro Società Lecco N. 2220

