

stornello

160^{CC}

norme per uso
e manutenzione



MOTO GUZZI

SEIMM

SOCIETÀ ESERCIZIO INDUSTRIE MOTO MECCANICHE S.p.A.
Codice sociale sottosegretario: L. 645.091.309
Sede legale: Milano
Cortina da Cristoforo, 3 - Telefono 20096
Direzione e Stabilimenti: 22054 Mandello del Lario (Co)
Telefono: 71112 (4 linee urbane)
Telegrammi: SEIMM MANDELLOARIO



MOTO GUZZI

STORNELLO

160 cc

1ª Edizione

**norme per uso
e manutenzione**

IMPORTANTE Ogni motociclo è corredato da una copia di questo libretto che illustra e descrive le caratteristiche e le norme per l'uso e la manutenzione.

Consigliamo pertanto ad ogni acquirente, di leggere attentamente e mettere in pratica tutte le norme di uso e manutenzione contenute nel presente libretto; saranno così evitati inconvenienti dovuti a trascuratezza o a cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo e revisione raccomandiamo vivamente di rivolgersi ai nostri concessionari od alle officine autorizzate, verrà così garantito un lavoro razionale e sollecito.

INDICE

RODAGGIO	pag. 5
Comandi ed accessori	» 9
Dati di identificazione	» 10
Dotazione	» 11
Ricambi	» 12
Garanzia	» 12
CARATTERISTICHE GENERALI	» 13
IMPIANTO ELETTRICO	» 17
COMANDI DEL VEICOLO	» 23
USO DEL MOTOMEZZO	» 26
Avviamento del motore	» 26
Partenza - Marcia ed arresto del motomezzo	» 27
TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICA- ZIONE	» 30
MANUTENZIONE GENERALE	» 34
Lubrificazione del gruppo motore cambio	» 34
Lubrificazione forcella telescopica	» 37
Lubrificazione del raccordo conta- chilometri	» 37
Lubrificazione delle calotte sterzo	» 37
Lubrificazione cuscinetti ruote	» 38
Lubrificazione della catena	» 38
Lubrificazione trasmissione coman- do frizione - freno ant.	» 38
ALIMENTAZIONE	» 39
Filtri e tubazioni	» 39

Carburatore	pag: 39
Regolazione normale	" 40
Regolazione del minimo	" 40
Regolazione del massimo e del pas- saggio	" 42
Smontaggio e manutenzione del carburatore	" 42
Filtro aria	" 44
Serbatoio carburante	" 44
Silenziatore di scarico	" 44
Testa motore - Testa pistone e val- vole	" 45
DISTRIBUZIONE	" 47
Giuoco punterle	" 47
Controllo fase distribuzione	" 49
ACCENSIONE	" 51
Registrazione e lubrificazione del ruttore volano magnete	" 51
Controllo fase accensione	" 51
Candela	" 54
REGISTRAZIONI	" 55
Leva comando frizione	" 55
Leva comando freno anteriore	" 56
Leva comando freno posteriore	" 57
Sterzo	" 57
Tensione catena	" 59
SMONTAGGIO DELLE RUOTE DAL MOTOMEZZO	" 60
Ruota anteriore	" 60
Ruota posteriore	" 62

RODAGGIO

Durante i primi 1000 Km di percorso un veicolo nuovo o semplicemente revisionato si deve usare con un certo criterio: dal modo in cui il motore è usato durante il primo periodo di servizio ne dipendono: l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni.

Durante questo periodo **bisogna evitare di raggiungere un elevato numero di giri** prima che il motore sia sufficientemente riscaldato. Evitare di raggiungere la massima velocità consentite per lungo periodo di tempo. Se in salita il calo è sensibile passare senz'altro alla marcia inferiore. Se il motore si surriscalda fermarsi e lasciarlo raffreddare.

Ad ogni modo consigliamo di non sorpassare mai i 2/3 della velocità nelle singole marce durante questo periodo.

Dopo i primi 500 Km

Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore.

Controllare la chiusura di tutta la bulloneria del motociclo.

Se necessario ripristinare il giuoco alle valvole.

Verificare l'apertura dei contatti del ruttore.

Controllare la tensione della catena.

Ogni 500 Km

Controllare il livello dell'olio, deve trovarsi fra i limiti: minimo e massimo, vedere tacche sull'asta di livello saldata al tappo chiusura foro d'immissione.

Dopo i primi 1000 Km

Si potrà aumentare gradualmente la velocità, ma fino a che il veicolo non avrà percorso almeno 1600 Km sconsigliamo di raggiungere le prestazioni massime.

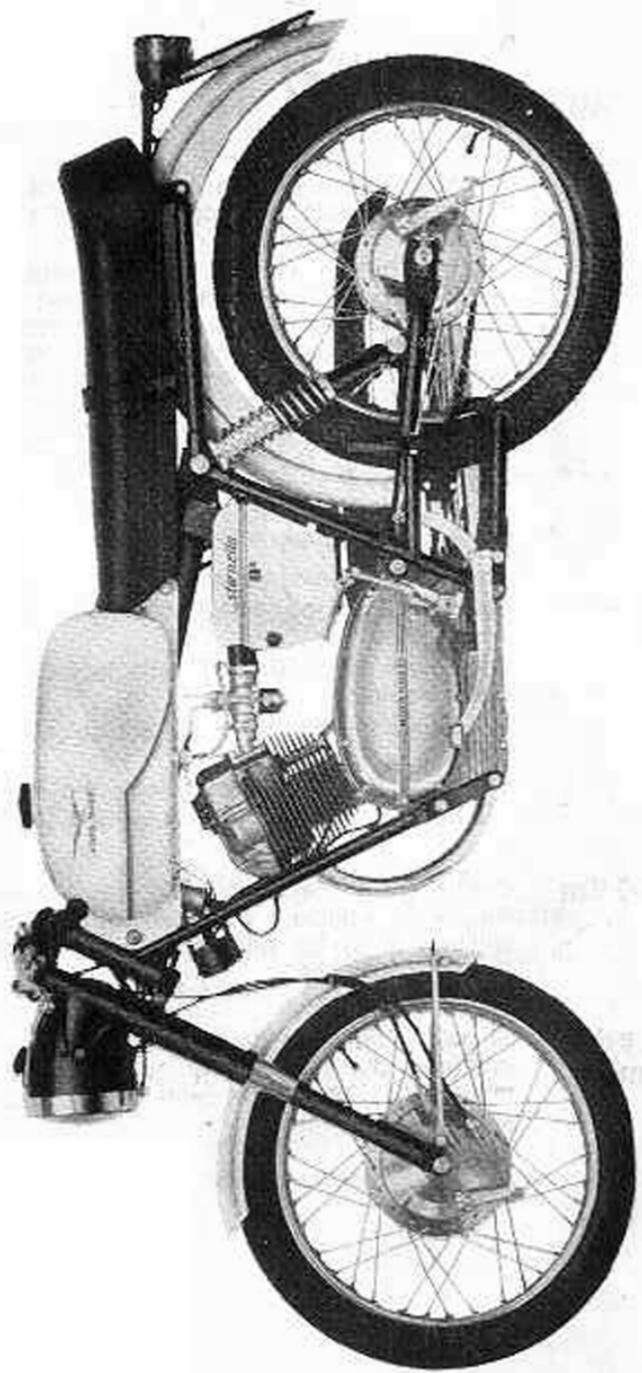


Fig. 1 - Lato sinistro

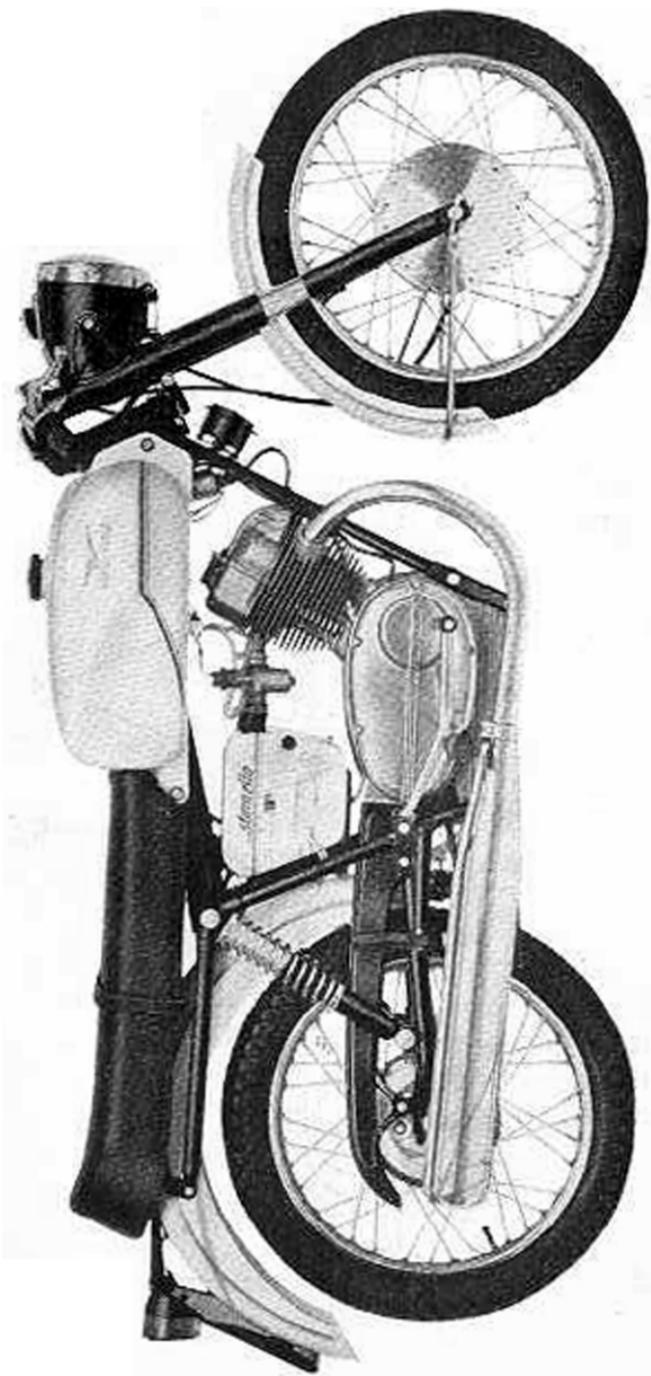


Fig. 2 - Lato destro

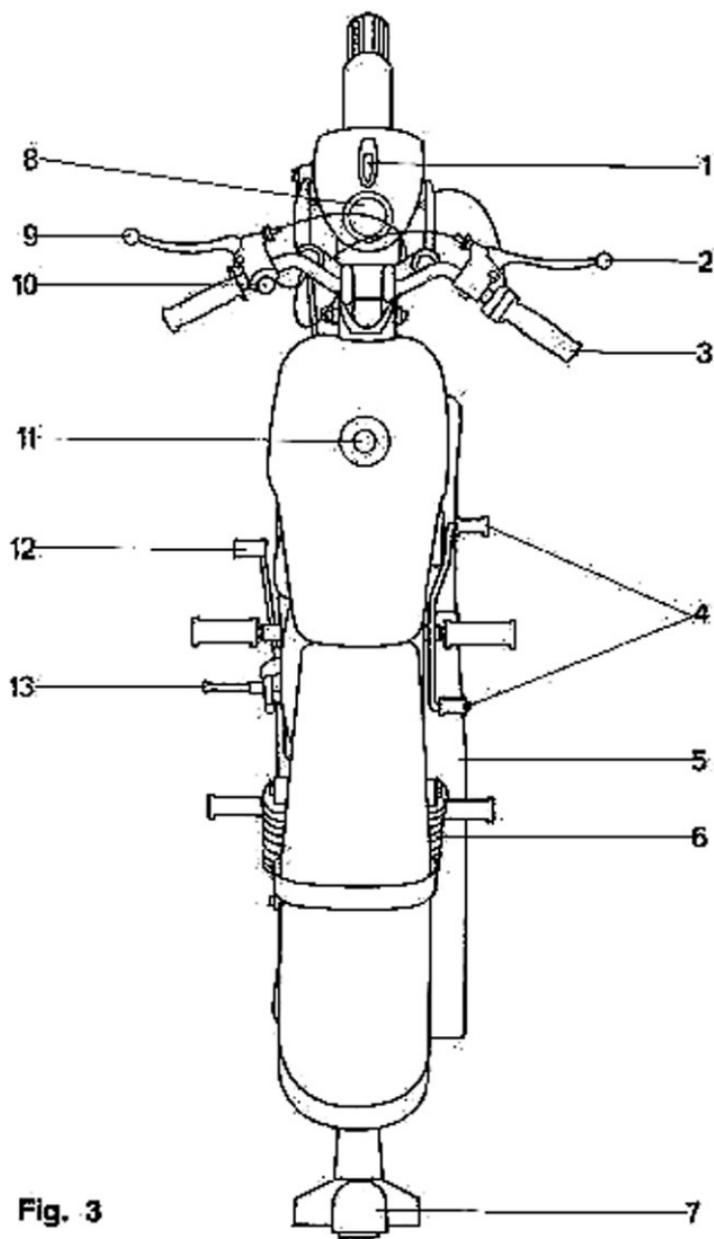


Fig. 3

COMANDI ED ACCESSORI

(vedere fig. 8)

- 1 - Chiave comando commutatore fano.
- 2 - Leva freno anteriore.
- 3 - Manopola comando gas.
- 4 - Leva comando cambio.
- 5 - Silenziatore.
- 6 - Molleggio posteriore con ammortizzatori idraulici.
- 7 - Fanalino targa e Indicatore stop.
- 8 - Contachilometri.
- 9 - Leva comando frizione.
- 10 - Deviatore per luce anabbagliante e pulsante per avvisatore acustico.
- 11 - Tappo per serbatoio benzina.
- 12 - Pedale comando freno posteriore.
- 13 - Pedale avviamento.

N.B. - Nella descrizione, dove è scritto destra o sinistra si deve intendere alla destra o alla sinistra di chi si trova in sella.

**Dati di
identificazione
(vedere fig. 4)**

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio (e sulla parte anteriore del basamento motore). Questo numero è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del veicolo stesso.

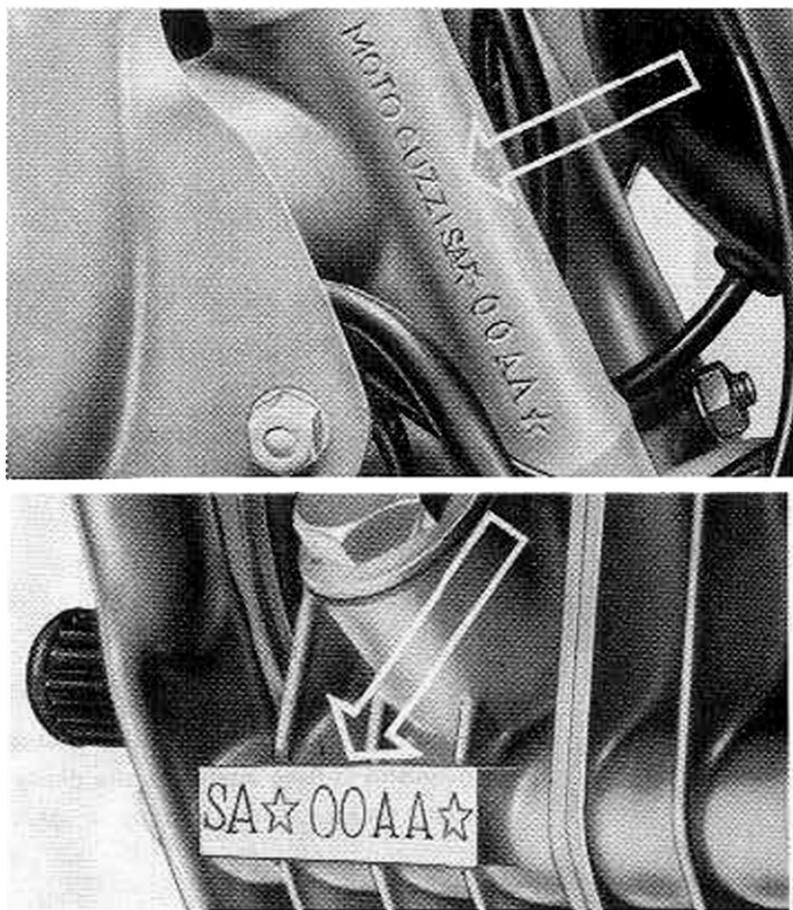


Fig. 4

Dotazione

(vedere fig. 5)

- 1 - Blocchetto per tappo scarico olio
- 2 - Chiave a tubo per candela da mm. 19 - 21 - 22.
- 3 - Chiave a tubo doppia da mm. 14 - 17.
- 4 - Leva copertura (2 pezzi).
- 5 - Chiave per vite a testa cilindrica con cava esagonale.
- 6 - Chiave piatta da mm. 8 - 10.
- 7 - Cacciavite.
- 8 - Chiave per punterio.

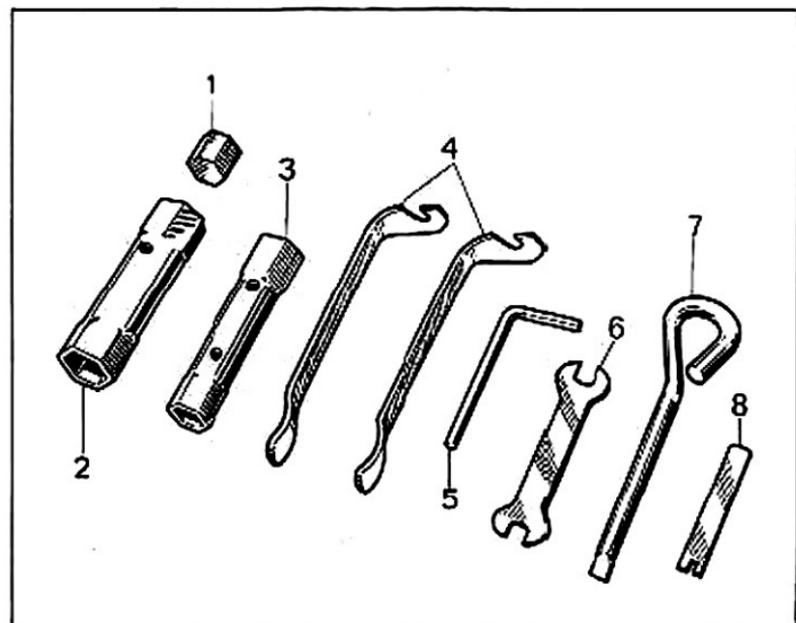


Fig. 5

Ricambi

In caso di sostituzione di particolari chiedere ed assicurarsi che siano adoperati esclusivamente «RICAMBI ORIGINALI» Moto Guzzi.

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

Garanzia

Ogni motociclo nuovo è corredato da un foglio «SERVIZIO ASSISTENZA IN GARANZIA».

Il tagliando di revisione dovrà essere effettuato secondo le indicazioni. La mancata effettuazione nei termini stabiliti fa decadere il motociclo dalla garanzia.

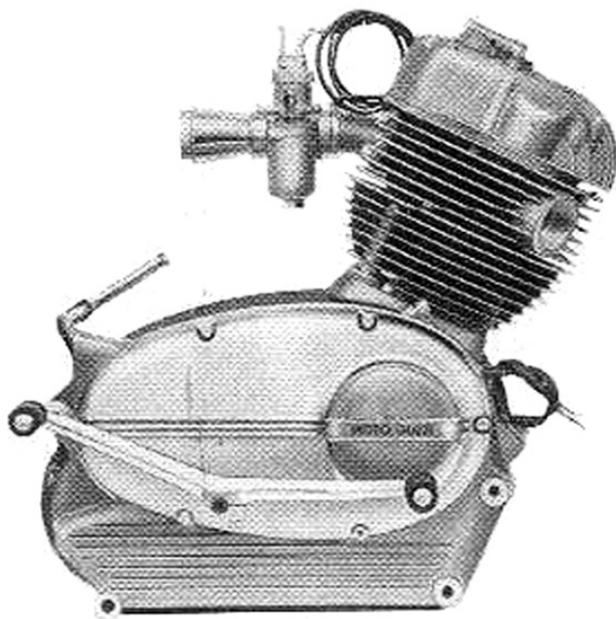


Fig. 6

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE (vedere fig. 6)	Ciclo	: a quattro tempi.
	Numero cilindri:	1.
	Alesaggio	: mm 58.
	Corsa	: mm 58.
	Cilindrata	: 153,24.
	Rapporto di compressione	: 9.
	Potenza	: CV 12,6 SAE.
	Potenza fiscale:	2.
	Cilindro	: in lega leggera con canna riportata in ghisa speciale.
	Testa del cilindro	: in lega leggera con gli organi comando valvole a bagno d'olio.
Basamento motore	: alettato nella parte inferiore per il raffreddamento dell'olio.	
Distribuzione	A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.	
	L'albero a camme comanda le aste tramite punterie a piattello. Diagramma di distribuzione con giuoco alle valvole mm 0,5.	
	Aspirazione	: apre 20° prima del P.M.S. chiude 60° dopo il P.M.I.
	Scarico	: apre 60° prima del P.M.I. chiude 20° dopo il P.M.S.
	Giuoco normale tra bilancieri e valvole (a motore freddo):	
	— aspirazione	mm 0,10
	— scarico	mm 0,15.

Alimentazione	<p>Il carburatore è alimentato (per gravità) dal serbatoio.</p> <p>Tipo e regolazione del carburatore : Dell'Orto UB 20 B</p> <p>Diffusore : Ø mm 20</p> <p>Polverizzatore : 260 A</p> <p>Getto massimo : 90</p> <p>Getto minimo : 40</p> <p>Valvola : n. 50</p> <p>Spillo conico : B. 10 2° tacca</p> <p>Vite regolazione minimo aperta da 1 giro a 1 giro 1/2.</p> <p>Presà d'aria munita di filtro custodito in apposita scatola.</p> <p>Comando carburatore: a manopola sul lato destro del manubrio.</p>								
Accensione	<p>A spinterogeno.</p> <p>Valori anticipo: fisso 3° + 5° automatico 30°.</p> <p>Distanza tra i contatti del rottore mm 0,40 ÷ 0,45. Candela: grado termico 225 della scala Bosch-Marelli. Distanza tra gli elettrodi mm 0,6.</p>								
Lubrificazione	<p>A circolazione forzata, con pompa ad ingranaggi; serbatoio olio nel basamento motore.</p>								
Raffreddamento	<p>Ad aria. testa e cilindro sono muniti di alettatura.</p>								
Frizione	<p>A dischi multipli a bagno d'olio. Comando a mano con leva posta sul manubrio lato sinistro.</p>								
Trasmissione	<p>Primaria (motore-cambio): ad ingranaggi.</p> <p>Rapporto: 1 : 2,8 (z 25-70).</p>								
Cambio	<p>A quattro marce. Comando con leva a pedale sul lato destro del motociclo.</p> <p>Rapporti cambio:</p> <table> <tr> <td>1ª marcia</td> <td>1 : 3,04</td> </tr> <tr> <td>2ª marcia</td> <td>1 : 1,81</td> </tr> <tr> <td>3ª marcia</td> <td>1 : 1,29</td> </tr> <tr> <td>4ª marcia</td> <td>1 : 1</td> </tr> </table>	1ª marcia	1 : 3,04	2ª marcia	1 : 1,81	3ª marcia	1 : 1,29	4ª marcia	1 : 1
1ª marcia	1 : 3,04								
2ª marcia	1 : 1,81								
3ª marcia	1 : 1,29								
4ª marcia	1 : 1								

Trasmissione Secondaria: a catena.
Rapporto: 1 : 2,81 (z 16-45).

**Rapporti totali
di trasmissione
(motore-ruota)**

1' velocità	1 : 23,91
2' velocità	1 : 14,24
3' velocità	1 : 10,14
4' velocità	1 : 7,868

TELAIO A culla - struttura tubolare.

Sospensioni Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori.

Posteriore: forcellone oscillante e molle a spirale sugli ammortizzatori idraulici.

Ruote Anteriore e posteriore a raggi con cerchi 17 x 2 1/4.

Pneumatici Anteriore 21/2 x 17 rigata.
Posteriore 2.75 x 17 R scolpita.

Pressione di gonfiaggio:

pneumatico anteriore: con il solo pilota Kg/cm² 1,7; con pilota e passeggero Kg/cm² 1,85;

pneumatico posteriore: con il solo pilota Kg/cm² 1,85; con pilota e passeggero Kg/cm² 2,8.

Freni Ad espansione:
— anteriore Ø 157 comandato con leva a mano posta sul lato destro del manubrio;
— posteriore Ø 135 comandato con leva a pedale posta sul lato sinistro del motociclo.

INGOMBRI E PESI

Passo	m 1,250
Lunghezza massima	m 1,900
Larghezza massima	m 0,650
Altezza massima	m 0,930
Altezza minima da terra	m 0,160

Peso blocco motore: Kg 30 circa a secco (con cambio, carburatore e impianto elettrico, senza tubo di scarico e silenziatore).

Peso del motociclo: Kg 107 circa (in assetto di marcia, rifornito di olio e benzina).

PRESTAZIONI

Velocità massima consentita nelle singole marce:

in 1ª velocità	Km/h 33,405
in 2ª velocità	Km/h 56,091
in 3ª velocità	Km/h 78,771
in 4ª velocità	Km/h 118 c.ca

Pendenza massima superabile: 33 %.

Consumo carburante (secondo norme CUNA): litri 2,5 per 100 Km.

NB. - Le prestazioni sopraindicate si intendono, con il solo pilota e su strade in buone condizioni di manutenzione.

RIFORNIMENTI

Supero carburante (98/100 NO « Research Method »).

Capacità serbatoio litri 11 di cui riserva litri 3 circa.

Olio: litri 1,9 circa nel basamento motore.

Sotto i 10° C SHELL X 100 SAE 30.

Sopra i 10° C SHELL X 100 SAE 40.

IMPIANTO ELETTRICO

(vedere schema fig. 7)

L'impianto è costituito essenzialmente da:

Generatore monofase di corrente alternata

Alternatore 6V - 80W a tre alimentazioni differenziate per ricarica batteria in marcia diurna, notte città e notte campagna.

Scatola raddrizzatore

Formazione a ponte di n. 4 diodi al silicio portata massima 12 A. N. 2 diodi Philips BYX 28/400 - n. 2 diodi BYX 28/400R.

Batteria

Capacità 17 Ah - 6 V. È situata nella zona centrale del motociclo.

Ogni 2000 km. circa verificare il livello dell'elettrolito ed aggiungere eventualmente con un imbuto di vetro o materia plastica, acqua distillata in ogni elemento, in modo che il livello dell'elettrolito sorpassi la parte superiore dei separatori di circa mm. 5.

Ricordarsi di aggiungere sempre e soltanto acqua distillata, non mai acido solforico perchè l'acqua evapora mentre l'acido rimane. Non adoperare acqua non distillata ed anche se distillata che sia venuta a contatto con imbuto od altri recipienti di metallo.

L'aggiunta di acqua deve avvenire a batteria fredda e dopo che la batteria abbia riposato almeno 5 + 6 ore, evitare che la miscela di acqua distillata e acido trabocchi e bagni la parte superiore della batteria che deve rimanere sempre asciutta. L'eventuale abbassamento del livello in qualche elemento (rispetto agli altri) può dipendere da perdite dovute ad una screpolatura del contenitore o da elemento difettoso; occorrerà con urgenza provvedere alla riparazione.

Ogni 10.000 km., verificare che i terminali siano pulitissimi e bloccati, dopo questo con-

trollo ungerli con vaselina neutra onde evitare ossidazioni.

Se il veicolo rimane fermo per lungo tempo, ogni mese procedere alla ricarica della batteria.

Il controllo dello stato di carica della batteria va eseguito mediante apposito densimetro ad una temperatura ambiente di 25°C circa.

A batteria carica la densità dell'elettrolito è di 1,28 circa. A batteria quasi scarica la densità scende a 1,15 circa.

Bobina d'accensione

Alimentata a 6 V in corrente continua dalla batteria.

Faro anteriore

A tre luci di servizio e due luci di controllo. Con chiave d'innesto per l'avviamento del motore e per l'inserimento dell'impianto, la chiave serve anche da commutatore per luci notte città e notte campagna.

È a perfetta tenuta d'acqua, ciò rende praticamente superflua l'ispezione interna. Si ricorda che la superficie speculare della parabola non va pulita perché si riga facilmente e perde la lucentezza.

Lampade per luci di servizio

Sferica a doppio filamento (abbagliante e anabbagliante) 6 V 25/25 W per marcia notte campagna.

A siluro 6 V - 5 W per marcia notte città.

Lampade per luci di controllo

A siluro 12 V - 3 W spia rossa alimentazione bobina.

A siluro 12 V - 3 W spia verde luci faro.

Chiave comando commutatore del faro anteriore

(vedere fig. 7/1)

Per predisporre l'avviamento del motore, è necessario innestare la chiave nel commutatore del faro anteriore in modo di chiudere il circuito di alimentazione della bobina d'accensione. La chiave deve essere spinta a fondo nella posizione di entrata (O) e simultaneamente deve essere ruotata in senso orario posizione di centro (M), togliendo la mano la chiave non fuoriesce e rimane accesa la

Funzionamento

lampada controllo (spia rossa) di alimentazione bobina.

Marcia diurna

Le luci sono spente con chiave in posizione di centro (M) aletta nel senso di marcia. Il motore è avviato e la luce spia rossa rimane sempre accesa per qualsiasi velocità del motociclo e per qualsiasi numero di giri. La ricarica della batteria è di circa 1,8 ampère a 4000 giri; l'equilibrio fra corrente assorbita e corrente erogata avviene a circa 1800÷2000 giri/motore.

Marcia notte città

Per accendere le luci di posizione in marcia notte-città, ruotare in senso antiorario la chiave in posizione (1): la spia verde si illumina segnalando l'accensione della lampada posteriore ed anteriore.

Marcia notte campagna

Si ruota la chiave in senso orario in posizione (2) e si accende la luce principale del faro e quella posteriore di posizione, la spia verde rimane accesa. Mediante il deviatore, sulla sinistra del manubrio, si ottiene luce abbagliante o luce anabbagliante.

Luci di parcheggio

Si ottiene portando la chiave in posizione (1) « notte città ». Per estrarre la chiave è necessario premerla a fondo e ruotarla in senso antiorario sino a che essa trovandosi in posizione idonea (/) troverà la cavetta d'uscita. Estratta la chiave il motore si ferma e restano accese le sole luci di posizione e la luce spia verde.

IMPORTANTE

È assolutamente necessario avviare ed impiegare il motociclo con inserita la batteria. Ad evitare possibili guasti all'impianto ed agli utilizzatori (lampade, raddrizzatori ecc.) prima della messa in moto, bisogna controllare che a chiave inserita la spia rossa sia accesa, ciò conferma la regolare funzionalità dell'impianto. La chiave deve essere inserita soltanto se si deve procedere all'avviamento del motore:

a motore fermo non lasciare la chiave nel commutatore perchè può bruciare la bobina di alta tensione.

Fanalino posteriore

A due luci; lampada sferica a doppio filamento 6 V - 3/15 W per luce di posizione targa e luce stop.

Avvisatore acustico

A corrente continua 6 V - 3 A.
Non richiede manutenzione; In caso di suono irregolare rivolgersi ad officine specializzate.

Pulsante e deviatore anabbagliante

Non richiede alcuna manutenzione in caso di irregolarità all'impianto togliere il coperchietto, verificare i contatti e chiudere eventualmente le viti di bloccaggio cavi.

Fusibili

N° 2 da 15 A; Il fusibile protegge tutto l'impianto alimentato dalla batteria. In caso di interruzione del fusibile, dopo aver eliminato il guasto che ha provocato la fusione del fusibile, sostituirlo con altro avente le caratteristiche sopra descritte.

Cavi

Controllare che i cavi dell'impianto siano in perfette condizioni, se si riscontrano screpolature sostituire i cavi.

APPARECCHI DI COMANDO E CONTROLLO

(vedere schema fig. 7)

- A - Comando basetta luci
- B - Commutatore basetta ricarica
- C - Commutatore contatti accensione
- D - Dispositivo comando luci
- E - Lampada biluce 6 V 25/25 W
- F - Lampada luce città 6 V 5 W
- G - Lampada spia luce città 12 V 3 W
- H - Lampada F.P. stop 6 V 3/15 W
- I - Lampada spia bobina 12 V 3 W
- L - Avvisatore acustico
- M - Morsettiera proiettore
- N - Bobina A.T.
- D - Candela
- P - Ponte diodi
- Q - Batteria
- R - Gruppo alternatore
- S - Morsettiera Mamut
- T - Interruttore stop
Proiettore
Commutatore

POSIZIONE COMMUTATORE

Pos. 0 - Marcia diurna.

Pos. 1 - Marcia notte città.

Pos. 2 - Marcia notte campagna.

I contatti 10-11-12 possono inserirsi e disinserirsi tramite chiave estraibile nelle tre posizioni del commutatore.

NB. - Alfa posizione 2 dell'alternatore i fili neri sono riversibili.

COMANDI DEL VEICOLO

- Rubinetto benzina** Sono montati sotto il serbatoio, uno a sinistra e l'altro a destra. Uno serve per la riserva e verrà aperto solo in caso di necessità. Periodicamente occorre aprire il rubinetto della riserva per accertarsi del buon funzionamento.
- Manopola girevole comando gas** E' a destra sul manubrio; ruotandola verso chi guida, apre il gas; ruotandola in avanti lo chiude, ma non completamente, in modo che il motore possa girare, in folle al minimo. Per regolare il cavo comando gas agire sul tendifilo (D) di fig. 14.
- Agitatore galleggiante sul carburatore** Si trova sul coperchio della vaschetta; viene usato solo nella stagione fredda.
- Astina regolazione comando aria** E' costituita da un'asticella che sporge dal coperchio camera miscela, si usa per la partenza a motore freddo abbassandola (miscela ricca), a motore caldo va alzata (miscela normale).
- Leva comando frizione** Si trova sul lato sinistro del manubrio, va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.
- Pedale comando preselettore cambio** E' a doppia leva, premendo col tallone si passa da folle alla prima marcia; con la punta del piede dalla prima alla seconda; dalla seconda alla terza; dalla terza alla quarta marcia.
- Pedale avviamento motore** Sporge sul lato sinistro del blocco motore.
- Leva comando freno anteriore** Si trova sul lato destro del manubrio.

Pedale freno posteriore

Si trova sul lato sinistro del veicolo.

Deviatore per luce abbagliante e anabbagliante e pulsante per avvisatore acustico

(vedere fig. 20)

È montato sul lato sinistro del manubrio.

E - Leva per comando abbagliante e anabbagliante, funziona quando è accesa la luce notte campagna.

F - Pulsante comando avvisatore acustico.

Chiave e commutatore dell'impianto elettrico

(vedere fig. 7/f)

Si trova sul faro anteriore.

Posizione di innesto chiave:

0) - luci spente

1/) - luci città accese

1:) - luci notte campagna accese

Chiave innestata - Posizioni di marcia:

(M) - Marcia diurna

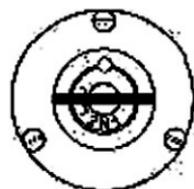
(1) - Marcia notte città

(2) - Marcia notte campagna

NB. - La chiave non deve rimanere nella posizione di marcia (M) sul commutatore a motore fermo; altrimenti si rischia di scaricare la batteria.

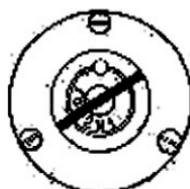
POSIZIONI DI INNESTO CHIAVI:

LUCI SPENTE



0

LUCI DI CITTÀ
ACCESE



1

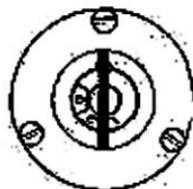
LUCI DI NOTTE
CAMPAGNA ACCESE



2

CHIAVE INNESTATA - POSIZIONI DI MARCIA IN:

GIURNA



M

NOTTE CITTÀ



1

NOTTE CAMPAGNA



2

Fig. 7/1

USO DEL MOTOMEZZO

Avviamento del motore

Assicurarsi che il serbatoio contenga sufficiente quantità di benzina, e l'olio nel basamento sia a giusto livello, ed accertarsi che il comando cambio sia in posizione di folle (posizione intermedia tra la prima e la seconda velocità); introdurre la chiave nel faro spingendola a fondo nella posizione di entrata (0) di fig. 7/1 e simultaneamente ruotarla in senso orario in posizione di centro (M) di fig. 7/1. A questo punto, lasciata la chiave non fuoriesce e rimane accesa la lampada di controllo (spia rossa) di alimentazione bobina; aprire il rubinetto della benzina, girare leggermente la manopola del gas (1/4 circa), e, a motore freddo, abbassare completamente l'asta del tegolo comando aria del carburatore (vedere C di fig. 14) e premere con forza il pedale d'avviamento.

Nella stagione fredda (a motore freddo), è consigliabile premere l'agitatore sul galleggiante, se il motore è già caldo sconsigliamo questa operazione, ed anche a motore freddo è bene venga effettuata con moderazione, per non invasare il carburatore. Dopo qualche minuto dall'avviamento del motore alzare l'astina del tegolo per comando aria.

Non bisogna mai accelerare il motore appena avviato; lasciarlo girare qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda affinché l'olio possa raggiungere tutti i punti da lubrificare ed il cilindro cominciare a scaldarsi.

NB. - Il motore può essere avviato anche con la marcia innestata, sempre mediante la pedivella messa in moto, tirando opportunamente la leva della frizione.

Partenza, marcia ed arresto del motomezzo

Partenza

Tirare a fondo la leva della frizione, premere col tallone il pedale posteriore del cambio per innestare la prima velocità (vedere fig. 8), rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente ruotare la manopola del gas; appena la macchina ha raggiunto una certa velocità, chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione e premendo con la punta del piede il pedale anteriore del cambio innestare la seconda velocità (vedere fig. 8), rilasciare rapidamente la leva della frizione (ma non di scatto), e contemporaneamente aprire il gas.

Premendo ancora il pedale anteriore del cambio e ripetendo la manovra suddetta, innestare la terza e la quarta velocità.

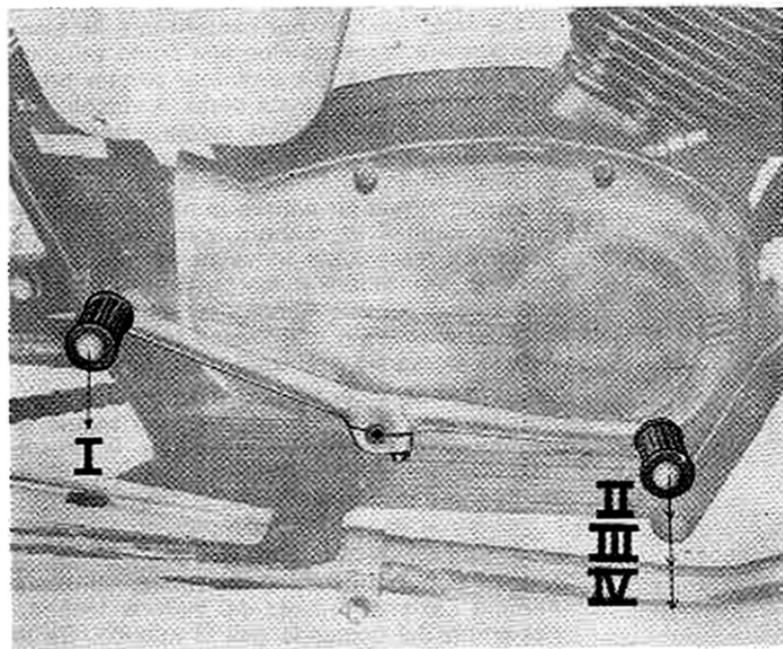


Fig. 8

In marcia

Ricordarsi che premendo il pedale anteriore del cambio si passa successivamente dalla marcia inferiore a quella superiore, mentre premendo con il tallone il pedale posteriore si passa dalla marcia superiore a quella inferiore. Prima di innestare le marce tirare a fondo la leva della frizione; passando dalle marce inferiori a quelle superiori si deve chiudere completamente il comando gas, mentre passando da marce superiori a quelle inferiori chiudere soltanto parzialmente il comando gas.

Il pedale comando cambio va azionato con decisione, accompagnandolo col piede, in tal modo la manovra riesce istantanea senza richiedere alcun sforzo.

La posizione del folle si trova tra la prima e la seconda velocità, per passare in folle bisogna scalare le marce sino alla prima velocità, premere poi il pedale anteriore per un breve tratto, fermandolo a metà corsa. A veicolo fermo, con il motore acceso, tenere il cambio in folle, non disinnestare la frizione per evitare di passare in folle durante le soste anche brevissime; non far slittare la frizione per evitare il cambio di rapporti, non bisogna imballare il motore ma innestare la marcia superiore; non tenere il motore sotto sforzo in salita, quando diminuisce l'andatura bisogna senz'altro passare alle marce inferiori, onde evitare la marcia a strappi del veicolo.

Se si desidera conservare a lungo il motore non bisogna mai tenerlo per lungo tempo al regime massimo, sia in salita che in strada normale. Consigliamo, su percorsi lunghi di marciare a 2/3 della velocità massima.

In discesa

Non percorrere mai discese col cambio in folle o con la frizione disinnestata, utilizzare sempre l'azione frenante del motore, tenendo l'apertura del comando gas al minimo. Se la discesa è forte conviene passare alle marce inferiori. Se la discesa è lunga, appena la strada lo permetta accelerare per far sì che

l'olio eventualmente fermatosi nella camera di scoppio bruci evitando di sporcare la candela.

In salita

E' conveniente usare la marcia che permetta al motore di girare ad un regime normale, tale da non forzarlo. Sconsigliamo nel modo più assoluto di far slittare la frizione per far aumentare i giri del motore, così facendo i dischi si consumerebbero rapidamente.

Arresto del veicolo

Chiudere il gas, portare il cambio di velocità nella posizione di folle, levare la chiave dal faro e chiudere il rubinetto della benzina.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

(vedere fig. 9)

- Mensilmente** 1) Procedere (per il periodo estivo ogni 15 giorni circa) alla verifica del livello dell'acqua della batteria (vedere capitolo « Impianto elettrico »).
- Periodicamente** 2) Verificare la pressione dei pneumatici mediante manometro:
pneumatico anteriore:
— con una persona Kg/cm² 1,7 circa
— con due persone Kg/cm² 1,85 circa
pneumatico posteriore:
— con una persona Kg/cm² 1,85 circa
— con due persone Kg/cm² 2,8 circa
- Dopo i primi 500 Km** 3) Controllare e ripristinare se necessario il livello dell'olio nel basamento motore. Tale livello deve trovarsi fra le due tacche dell'astina indicanti il minimo e il massimo.
4) Controllare e se occorre registrare le punterie (vedere capitolo « Registrazione delle punterie »).
5) Controllare la chiusura di tutta la bulloneria del veicolo.
6) Sostituire l'olio nel basamento motore e pulire il filtro (vedere capitolo « Lubrificazione del gruppo motore-cambio »).
- Ogni 2000 Km** 7) Lubrificare il raccordo per contattachilometri, tramite l'apposito ingrassatore posto sul disco porta ceppi ruota anteriore.
8) Sostituire l'olio nel basamento motore e pulire il filtro (vedere capitolo « Lubrificazione del Gruppo motore-cambio »).

- 9) Lavare la catena di trasmissione con benzina, asciugarla e lubrificarla (vedere capitolo « Lubrificazione della catena di trasmissione »).
- 10) Pulire il filtro posto nel raccordo a pipa per attacco tubazione al carburatore (vedere capitolo « Carburatore »).

Ogni 3000 Km 11) Pulire e verificare la distanza degli elettrodi della candela (0,6 mm) (vedere capitolo « Candela »).

Ogni 5000 Km 12) Pulire e controllare l'apertura dei contatti del rotore dell'alternatore (0,40 - 0,45 mm). Lubrificare il feltro della camma (vedere capitolo « Accensione »).

- Ogni 10000 Km** 13) Pulire la testa del motore e le valvole (vedere capitolo « Testa e valvole »).
- 14) Pulire i rubinetti, tubazioni ed in particolare modo i filtri posti sui rubinetti e sul carburatore (vedere capitolo « Serbatoio benzina »).
 - 15) Smontare il carburatore per la revisione e la pulizia generale (vedere capitolo « Carburatore »).
 - 16) Verificare la chiusura di tutta la bulloneria del veicolo.
 - 17) Controllare il livello del liquido nei bracci della forcella telescopica (vedere capitolo « Forcella telescopica »).
 - 18) Verificare che non manchi grasso alle calotte dello sterzo (vedere capitolo « Lubrificazione delle calotte sterzo »).

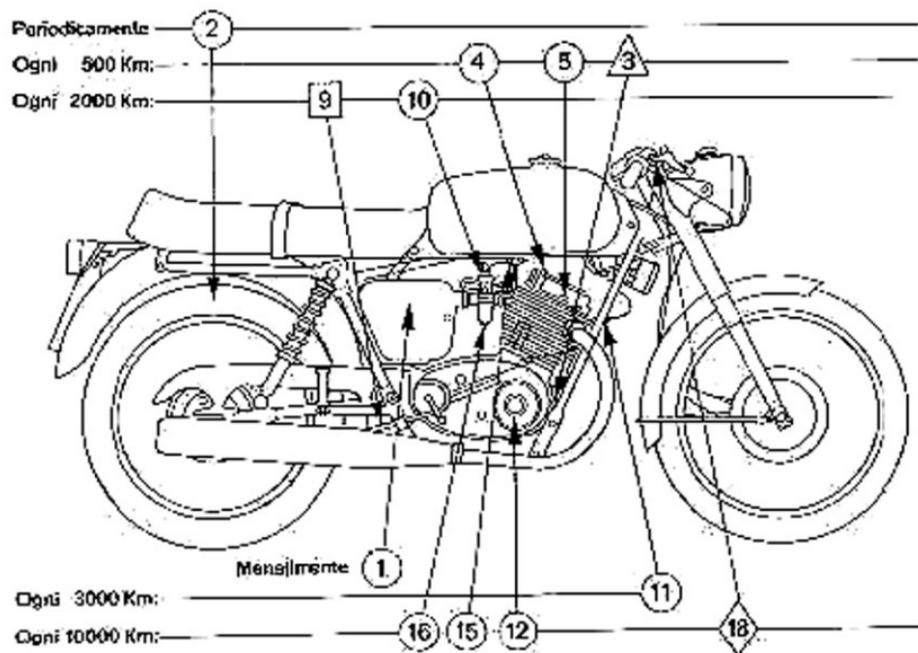
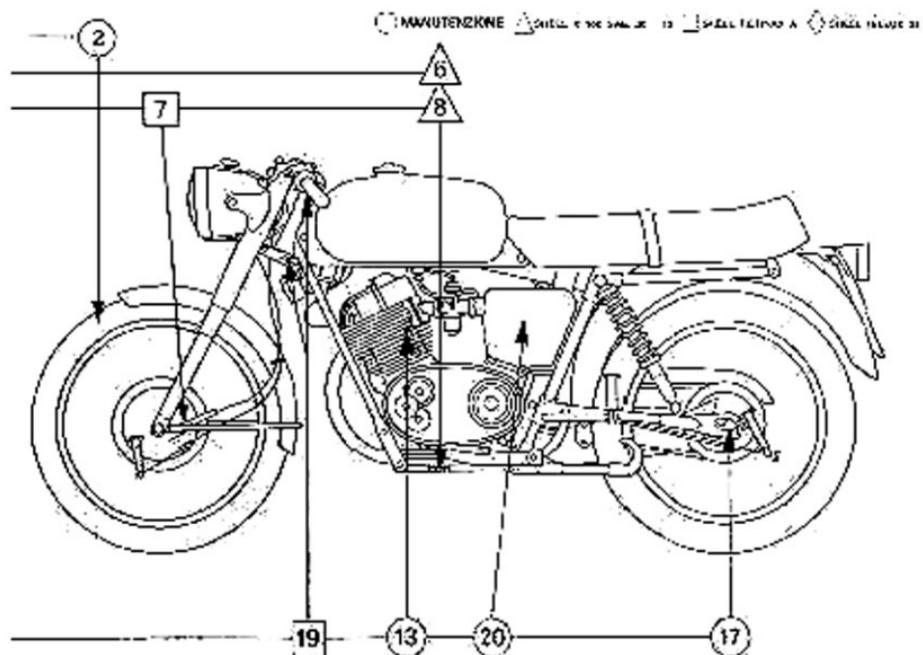


Fig. 9



MANUTENZIONE GENERALE

Lubrificazione del gruppo motore-cambio

Tutti gli organi che fanno parte del blocco motore, e precisamente motore propriamente detto, frizione e cambio, sono automaticamente lubrificati da una pompa ad ingranaggi. L'olio viene aspirato dal basamento e mandato nell'albero motore e nella testa (dopo essere stato filtrato dal normale filtro e dal filtro centrifugo montato sull'albero motore). Dall'albero motore l'olio giunge ai forellini praticati sotto la testa di biella, lubrificando i rullini, esce poi ai lati di questa e, per forza centrifuga, viene proiettato sul pistone, sulle pareti del cilindro e sugli ingranaggi del cambio lubrificando e raffreddando questi organi: l'olio ricade poi nel basamento e si raccoglie nell'apposita coppa. Il gruppo bilancieri-valvole è lubrificato dall'olio, spinto dalla pompa, tramite apposita tubazione, in

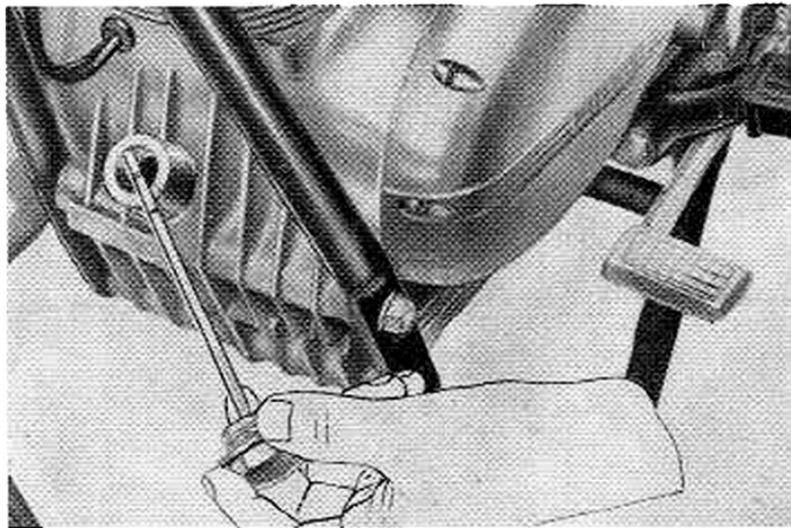


Fig. 10

uno dei quattro tiranti che lissano la testa e il cilindro al basamento: questo tirante essendo forato funge da tubo per il passaggio dell'olio sino al perno porta bilancieri, da dove l'olio esce attraverso appositi fori lubrificando le boccole dei bilancieri e tutti gli organi della testa, sul coperchio della testa, è stato montato uno sfiatatoio, questo entra in azione quando la pressione interna del motore è eccessiva, evitando la fuoriuscita dell'olio dai piani d'unione del basamento o della testa.

Controllare che il livello dell'olio si mantenga appena al disotto della tacca del massimo (vedere fig. 10): il primo cambio dell'olio deve essere effettuato dopo i primi 500 Km, in seguito ogni 2000 Km circa (a motore caldo).

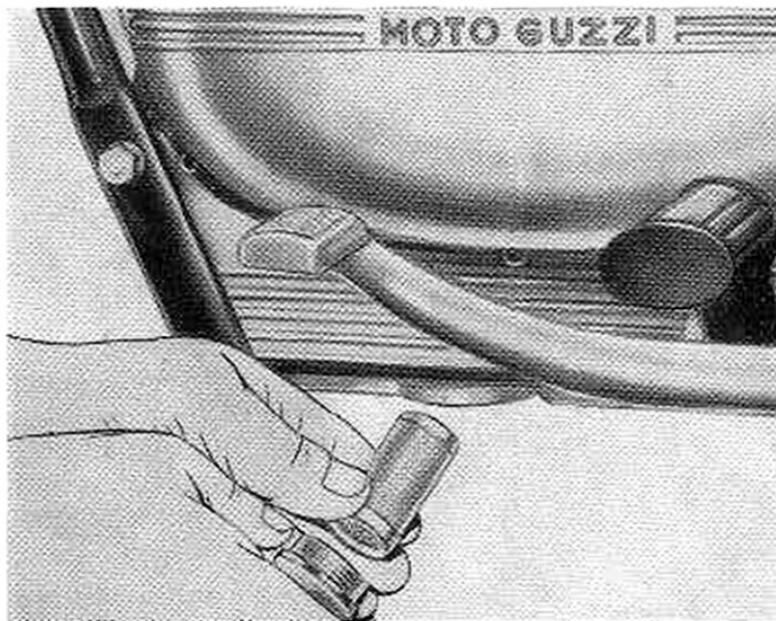


Fig. 11

Il controllo del livello avviene nel seguente modo: tenere la macchina verticale, su pavimento piano, svitare il tappo con astina, sull'astina sono segnate due tacche (vedere fig. 10), estratta l'astina asciugarla, introdurla di nuovo nel basamento portando il tappo a contatto del foro, senza però avvitarlo; indi levare il tappo e controllare il livello, se mancante aggiungerne attraverso il foro sul basamento, sino a che l'olio sfiori la tacca del massimo.

Il cambio dell'olio si effettua nel seguente modo: togliere il tappo a cava esagonale per lo scarico, posto sotto il basamento ed il filtro (vedere fig. 11); il filtro va pulito accuratamente, nel montaggio fare attenzione che sia infilato nell'apposito tubetto posto nell'interno del motore.

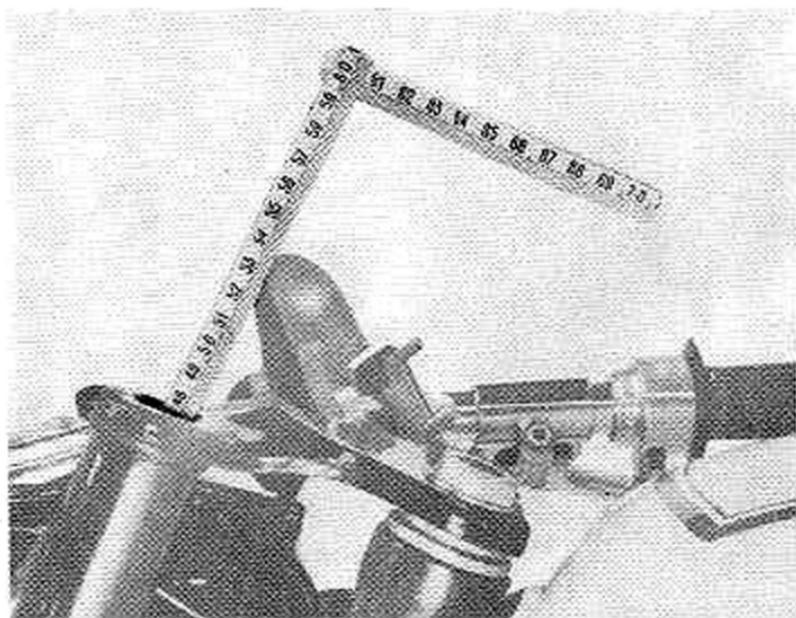


Fig. 12

Sconsigliamo di lavare l'interno del basamento con petrolio o benzina, invece è bene adoperare olio minerale molto fluido, che si dovrà poi scaricare completamente, prima di immettere l'olio di giusta gradazione.

La quantità di olio occorrente per la sostituzione è di circa litri 1,9; si raccomanda di usare il seguente olio:

- sotto i 10° C SHELL X 100 SAE 30
- sopra i 10° C SHELL X 100 SAE 40.

Lubrificazione forcella telescopica (vedere fig. 12)

Ogni 10.000 Km circa, o quando si presenti la necessità di dover aggiungere del liquido ai due ammortizzatori, operare nel seguente modo:

- 1) porre il motociclo sul cavalletto ed accertarsi che la forcella sia scaricata (allungata completamente);
- 2) svitare i due dadi della forcella;
- 3) Infiare nei due bracci un metro controllando che entri nel braccio per una lunghezza di cm. 47,5 partendo dalla parte superiore come rappresentato a fig. 14.

Sfilare poi dal braccio il metro verificando il livello del liquido; se il livello è normale, si dovrà riscontrare un livello di 7 cm circa, corrispondente alla quantità di olio occorrente per la carica che è di lt. 0,125 per braccio.

Il liquido da usare è: « SHELL X 100 SAE 20 » e deve essere introdotto dalla parte superiore dei bracci.

Lubrificazione del raccordo contachilometri

Ogni 2.000 Km circa è bene compiere la lubrificazione, tramite apposito ingrassatore posto sul disco porta ceppi della ruota anteriore. Usare « SHELL Retinax A ».

Lubrificazione delle calotte sterzo

Ogni 10.000 Km circa verificare che non manchi il grasso nelle calotte. Dopo aver smontato e lavato, controllare che le calotte e le sfere siano in ottime condizioni; indi riempire.

ra di grasso le calotte ed immergervi le sfere.
Usare « SHELL Retlmax A ».

Lubrificazione cuscinetti ruote

Ogni 10.000 Km circa, o in occasione della revisione del motociclo, consigliamo di smontare i mozzi, pulire accuratamente i cuscinetti controllando che siano in ottime condizioni. Indi riempirli di grasso. Usare «SHELL Retlmax A ».

Lubrificazione della catena

Va effettuata ogni qualvolta appaia secca. Ogni 5.000 Km circa si consiglia comunque di lavare la catena con benzina, asciugarla accuratamente e spalmarla di grasso. Questo penetrando nei rullini, vi si mantiene a lungo eliminando per parecchio tempo la necessità di ulteriori lubrificazioni. Usare « SHELL Retlmax A ».

Lubrificazione trasmissioni comando frizione-freno anteriore

Ogni 1.000 Km circa pulire la parte terminale dei cavi ed ingressarli. Azionare poi i comandi per far sì che un po' di lubrificante entri nell'imboccatura delle guaine. Usare « SHELL Retlmax A ».

ALIMENTAZIONE

Filtri e tubazioni (vedere fig. 13)

Ogni 2.000 Km circa pulire i filtri sui rubinetti (A) e sul raccordo a pipa (B) e le tubazioni che portano la benzina dal serbatoio al carburatore.

Per la loro pulizia si usi benzina e getto d'aria compressa.

Carburatore

E' a doppio comando; a manopola per il comando gas, ad astina sul coperchio camera miscela, per il tegolo aria.

La regolazione del passaggio aria è comandato dall'astina (C) di fig. 14. Per la partenza

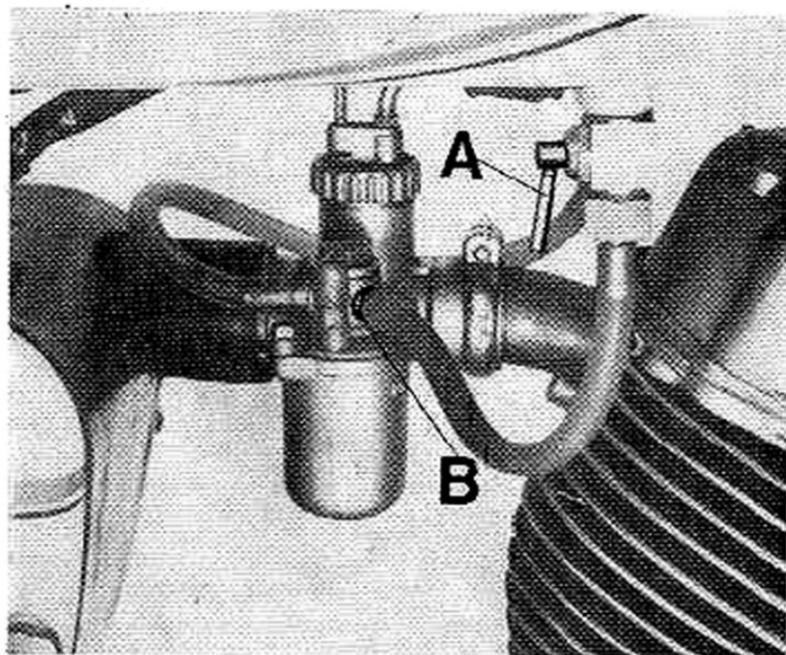


Fig. 13

a motore freddo, occorre abbassare detta astina (miscela grassa); dopo qualche minuto che il motore è avviato sollevare l'astina fino a sentire uno scatto (miscela normale).

Regolazione normale

Diffusore	Ø mm 20
Polverizzatore	n. 260 A
Getto massimo	90
Getto minimo	40
Valvola	n. 50
Spillo conico B 10	Il tacca

(per la numerazione delle tacche si parte dall'alto dello spillo).

Se la miscela risulta magra lo spillo va spostato verso l'alto di una o due tacche, passando per esempio dalla seconda alla terza tacca in modo da consentire un maggior afflusso di benzina all'uscita del polverizzatore; se invece la miscela risulta grassa occorre agire in senso inverso, abbassando lo spillo di qualche tacca.

Regolazione del minimo (vedere fig. 14)

Si effettua a motore caldo agendo su due viti: orizzontale (A) a testa zigrinata regola il titolo del minimo, avvitandola nella sua sede la miscela si arricchisce, svitandola si impoverisce. La vite (B) con controdado regola la posizione di tutto chiuso della valvola del gas. Per la corretta regolazione del minimo si proceda nel seguente modo:

- 1) Registrare la vite (B) che regola la chiusura della valvola del gas in modo da ottenere un minimo piuttosto veloce.
- 2) Regolare la vite (A) che è quella dell'aria in modo da ottenere una marcia il più regolare possibile (marcia galoppante indica miscela ricca; tendenza a fermarsi o staruti indicano miscela povera).
- 3) Agire alternativamente sulle viti (A-B) sino a trovare la giusta combinazione di miscela e quindi ottenere il minimo corretto e desiderato.

In generale la vite di dosatura va aperta da 1 giro a 1 giro $\frac{1}{2}$ rispetto alla chiusura completa. Se per mantenere in moto il motore occorre chiudere completamente la vite (A), ciò significa che il getto del minimo è troppo piccolo; mentre se occorre allentarla di oltre 2 giri, il getto del minimo è troppo grande. Se dopo aver regolato il minimo; aprendo lentamente il comando del gas, il motore tende a riancare o si spegne, ciò è indizio di miscela

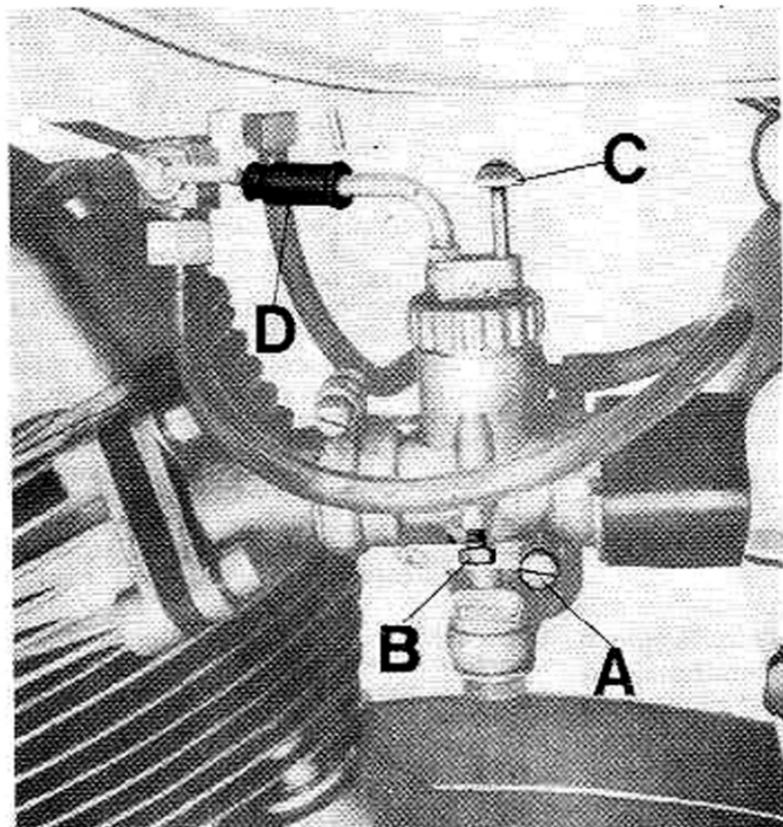


Fig. 14

troppo povera; in questo caso avvitare leggermente la vite di regolazione aria fin che il minimo sia quello desiderato.

Regolazione del massimo e del passaggio

Si effettua sostituendo il getto con uno avente numerazione superiore se la miscela è magra; con uno di numerazione inferiore se la miscela è grassa.

Per determinare se il getto è troppo grande o troppo piccolo si proceda come segue:

- 1) Se aprendo completamente il gas, il motore prende i giri molto faticosamente mentre la macchina invece di aumentare la velocità resta stazionaria o addirittura rallenta, ed il motore tende ad avere ritorni di fiamma, e se chiudendo leggermente il tegolo dell'aria si nota un netto miglioramento nella marcia, ciò è indice di miscela povera per getto del massimo troppo piccolo; procedere in tal caso alla sua sostituzione con altri di numerazione via via superiore, sino a trovare quello che dà il migliore rendimento.
- 2) Se aprendo completamente il gas, il motore presenta un rumore allo scarico più sordo o addirittura perde dei colpi, con emissione anche di fumo nero dallo scarico, e se abbassando solo leggermente il tegolo dell'aria, il difetto si accentua, ciò è indice di miscela troppo grassa, in questo caso procedere in senso inverso al caso precedente.

Smontaggio e manutenzione del carburatore

Dopo aver percorso 10.000 km circa è bene smontare il carburatore per compiere la revisione o la pulizia generale dei vari particolari.

Smontaggio (vedere fig. 15)

Levare:

- Il cornetto presa d'aria (1) allentando il bulloncino della fascetta e svitandolo dal corpo del carburatore (18);

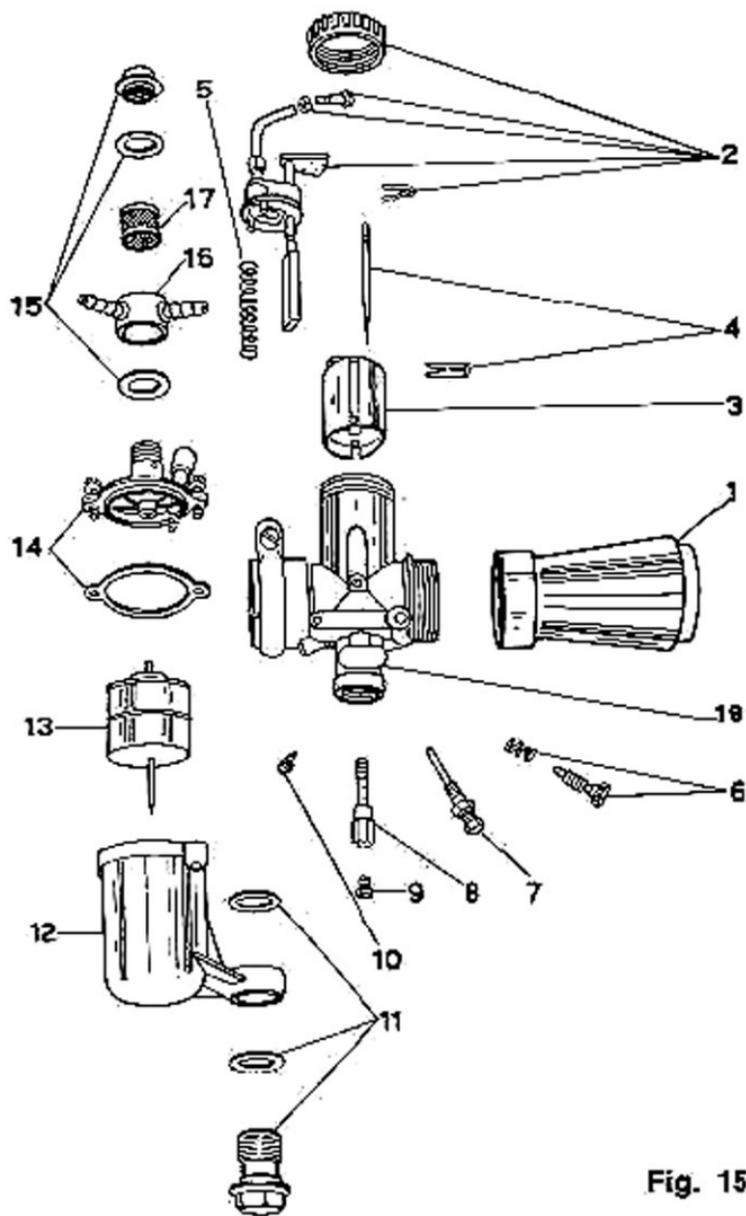


Fig. 15

- Il coperchio camera miscela (2) completo di tegolo svitando la ghiera di tenuta;
- la valvola gas (3), lo spillo conico (4) con ancorina e molla per valvola gas (5);
- la vite regolazione minimo aria (6), la vite arresto valvola gas (7);
- il polverizzatore (8), il getto del massimo (9) e il getto del minimo (10);
- il tappo unione corpo-vaschetta (11) e la vaschetta (12);
- il galleggiante (13) e il coperchio della vaschetta con guarnizione (14);
- il tappo fissaggio pipetta con guarnizioni (15), la pipetta (16) e il filtro (17).

Quando si compie lo smontaggio del carburatore eseguire pure la pulitura delle tubazioni ed in particolare quella dei filtri posti sui due rubinetti benzina.

Filtro aria (v. fig. 15/1)

A secco, il filtro è a cartuccia (A) ed è fissato a mezzo bulloncini (C) all'interno della cassetta sinistra che fa anche da cassetta porta utensili. Il carburatore aspira direttamente dalla cassetta attraverso il filtro che è collegato al carburatore tramite un bocchettone in gomma (B). Ogni 10.000 km. o quando il filtro è molto sporco si consiglia di sostituirlo con altro originale.

Serbatoio carburante

In occasione della revisione generale del carburatore, è bene pulire il serbatoio, i rubinetti, i filtri e le tubazioni.

La pulizia interna del serbatoio va effettuata con benzina ed una catenella da tenere ad una estremità mentre si agita il serbatoio. La pulizia dei rubinetti, filtri e tubazioni va fatta con benzina e getto d'aria.

Silenziatore dello scarico

Per la pulizia interna procedere nel seguente modo:

- dopo aver tolto il silenziatore con tubo di scarico, riempirlo con una soluzione di acqua bollente al 20% di soda caustica;

- trascorsa circa un'ora vuotare il silenziatore, indi riempirlo di nuovo con acqua bollente pura, ed agitarlo con forza prima di vuotarlo.

Testa motore Testa pistone e valvole

Ogni 10.000 km circa pulire la camera di scoppio, la testa del pistone ed eventualmente la smerigliatura delle valvole.

Per smontare la testa del motociciclo operare come segue:

- dopo aver levato il silenziatore di scarico, il carburatore, sollevare la parte anteriore del serbatoio o levare il coperchio testa;
- svitare poi i dadi di tenuta testa e sfilare i bilancieri e la testa. Sfilando la testa dai prigionieri fare attenzione a non rovinare i quattro gommini di tenuta posti in apposite sedi.

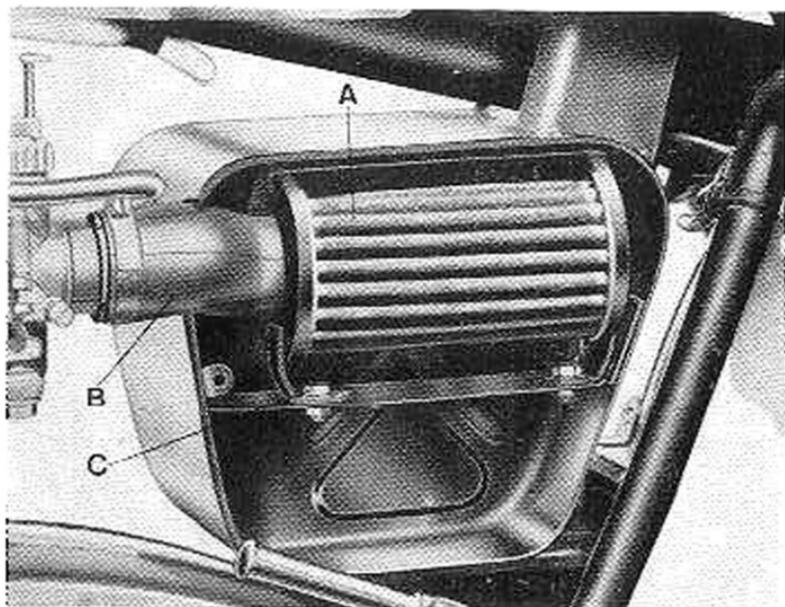


Fig. 15/1

Sfilata la testa accertarsi che le valvole chiudano perfettamente; per controllare questo versare benzina nei condotti di aspirazione e scarico osservando se la benzina trafila tra valvole e sedi.

Riscontrando una tenuta difettosa, smontare le valvole e passare alla smerigliatura sulle rispettive sedi. Per la pulitura usare raschietto smussato e spazzola metallica; per la smerigliatura, usare apposita pasta, a smerigliatura avvenuta lavare accuratamente (con benzina) testa e valvole e soffiarle con aria compressa. Ricordarsi, prima di rimontare la testa, di pulire accuratamente la testa del pistone.

NB. - Togliendo il cilindro ed il pistone, fare attenzione a non ruotare gli anelli di tenuta sul platone stesso; se tali anelli vengono tolti dal pistone, nei rimontarli, non capovolgerli o scambiarli fra loro.

DISTRIBUZIONE

Gioco punterie

(vedere fig. 16)

Ogni 3.000 km, o qualora la distribuzione risulti molto rumorosa, controllare il gioco fra valvole e bilancieri.

La registrazione va effettuata a motore freddo, con il pistone a punto morto superiore, con valvole chiuse e precisamente a fine fase di compressione.

Svitare i dadi (A) ed avvitare o svitare con apposita chiave (data in dotazione), le viti di registro (B).

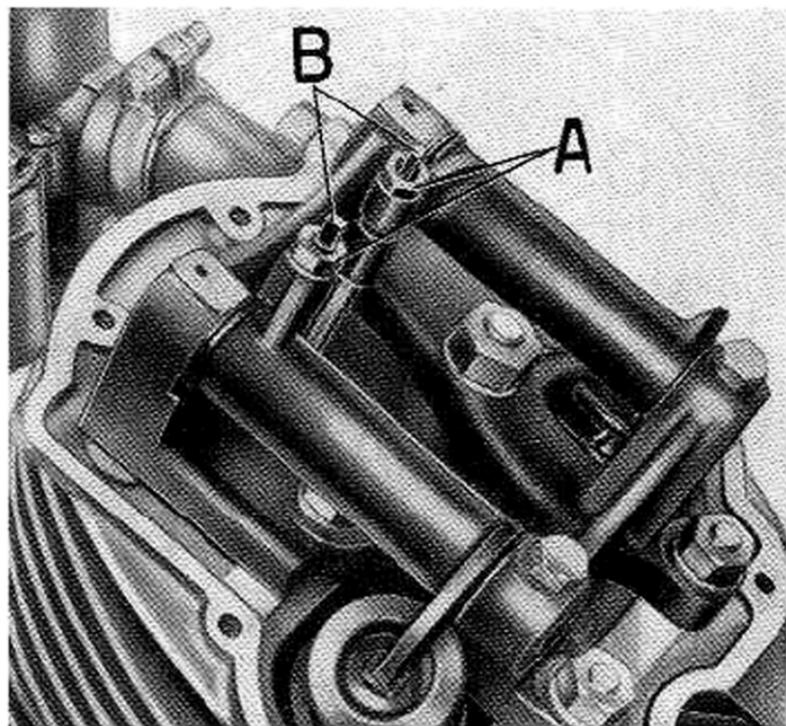


Fig. 16

I giochi prescritti sono:

- per valvola aspirazione mm 0,10
- per valvola scarico mm 0,15

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro. Si tenga presente, che se il giuoco è maggiore a quello indicato le punterie risultano alquanto rumorose, in caso contrario, le valvole non chiudono bene, dando luogo ad inconvenienti quali: perdita di pressione, surriscaldamento del motore ecc. A motore nuovo la verifica va effettuata dopo i primi 500 km.

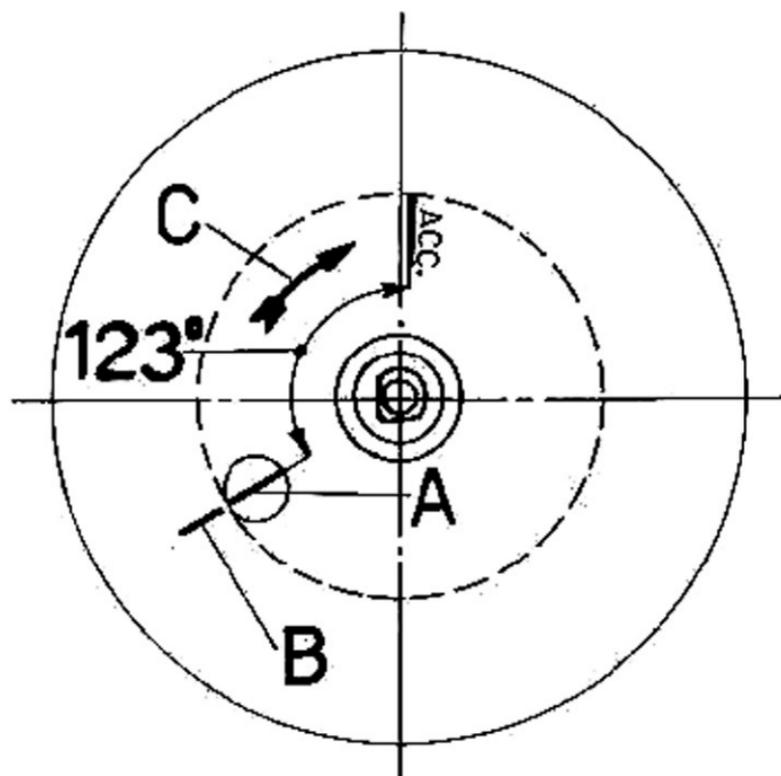


Fig. 17

**Controlla fase
distribuzione**
(vedere fig. 17)

Dare un giuoco alle valvole di mm 0,5. Ruotare in senso orario il rotore per accertarsi che il segno (A) tracciato sul rotore stesso si trovi in corrispondenza con il segno (B) tracciato sulla parte fissa dell'alternatore. (Il segno (A) tracciato sul rotore si trova a 123° dal segno stampigliato sullo stesso rotore «ACC.» in senso antiorario).

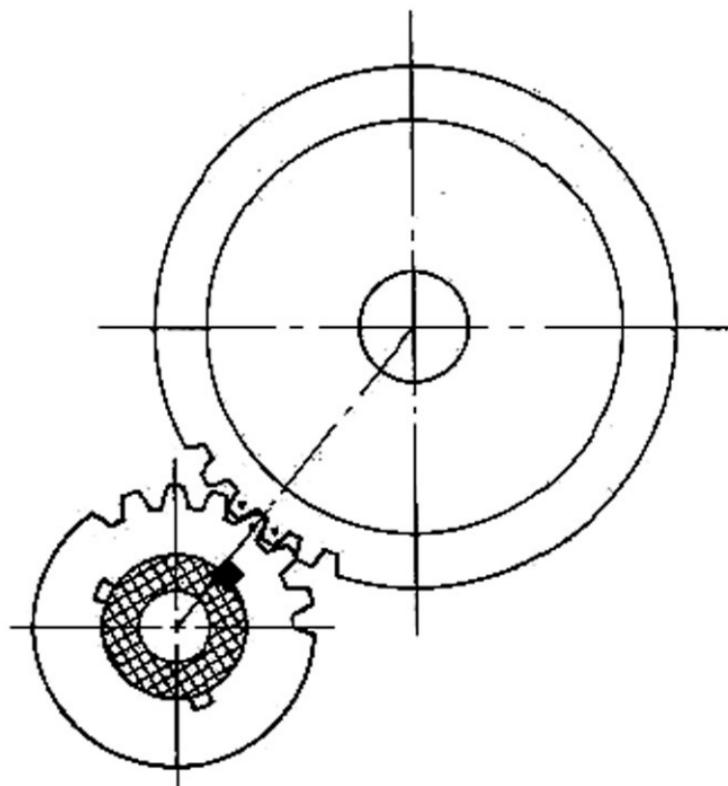


Fig. 18

NB. • La freccia (C) stampigliata sul coperchio dell'alternatore indica il senso di rotazione del motore,

A fine operazione ricordarsi di registrare il giuoco alle valvole, portandolo alla misura prescritta:

- aspirazione mm 0,10
- scarico mm 0,15

Se il pignone motore e l'ingranaggio comando camme, vengono smontati, nel rimontarli fare attenzione di infilare la chiavetta (montata sull'albero motore) nella cava del pignone più vicina al dente segnato, accertandosi che il dente segnato del pignone motore entri fra i denti segnati dell'ingranaggio camme (vedere fig. 18).

ACCENSIONE

Registrazione e lubrificazione del ruttore

(vedere fig. 19)

Ogni 1.000 km unte con qualche goccia d'olio da motore il feltrino (F) della camma ed il perno (E) del martelletto a mezzo oliatore; onde evitare che l'eccesso d'olio vada ad imbrattare i contatti, si raccomanda di non esagerare nella suddetta lubrificazione.

Porcorsi i primi 5.000 km controllare l'apertura dei contatti (B), deve risultare di $\text{mm } 0,40 \pm 0,45$.

Qualora la suddetta misura dovesse risultare maggiore o minore, passare alla registrazione procedendo come segue:

- allentare di mezzo giro la vite (C) che blocca la squadretta porta contatti, spostare la squadretta fino ad ottenere la prescritta apertura dei contatti a mezzo cacciavite operando nella tacca (D).

A fine operazione bloccare la squadretta mediante vite (C).

NB. - Questa registrazione va effettuata con la camma del ruttore in posizione di massima apertura.

Verificare lo stato della superficie dei contatti, deve risultare piana, pulita e non ossidata; se occorre ravvivarla, usare apposita limetta a taglio finissimo.

Controllo fase accensione

(vedere fig. 19/1)

Controllare che l'apertura dei contatti del ruttore sia quella prescritta ($\text{mm } 0,40 \pm 0,45$). Ruotare il rotore in senso orario fino a che il segno con stampigliato « ACC. » sul rotore si trovi in corrispondenza con il segno (A) tracciato sulla parte fissa dell'alternatore (il segno con stampigliato « ACC. » si trova in anticipo rispetto al punto morto superiore « P.M.S. » di $3^\circ \pm 5^\circ$).

A questo punto i contatti del ruttore devono dare inizio all'apertura.

Per controllare se l'apertura dei contatti avviene esattamente al punto stabilito, occorre adoperare apposito apparecchio elettrico (quando i contatti iniziano l'apertura la lampada di detto apparecchio si accende).

Se l'apertura dei contatti avviene prima o dopo il punto stabilito, occorre spostare la squadretta porta contatto flessibile (dopo aver

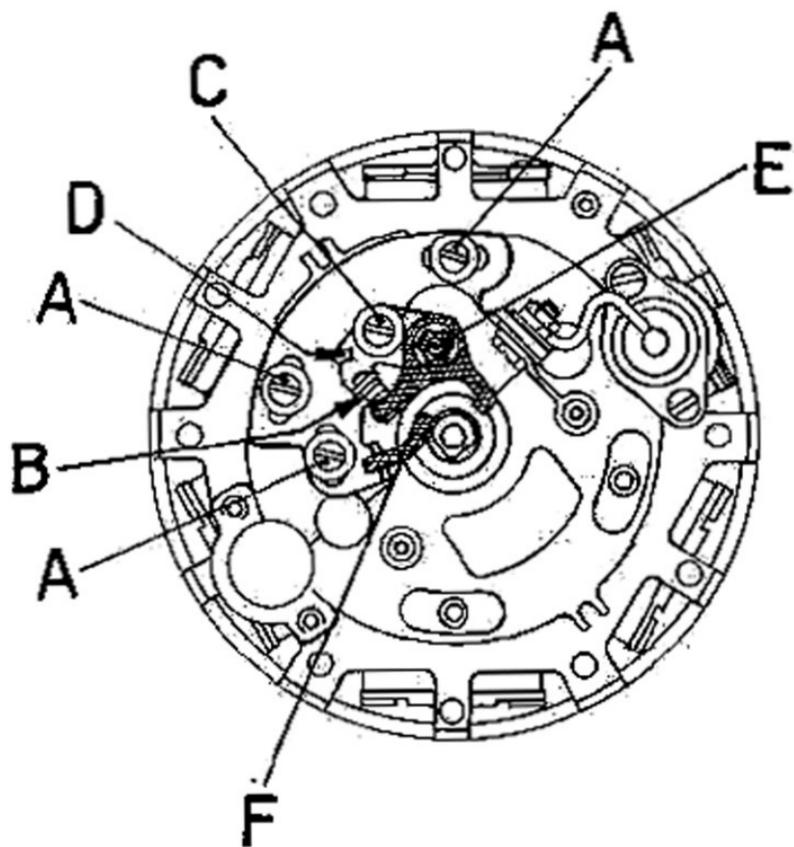


Fig. 19

allentato le tre viti A di fig. 19) di quel tanto che necessita affinché i contatti iniziano l'apertura esattamente al punto stabilito. Ricordarsi a fine operazione di bloccare le tre viti (A di fig. 19).

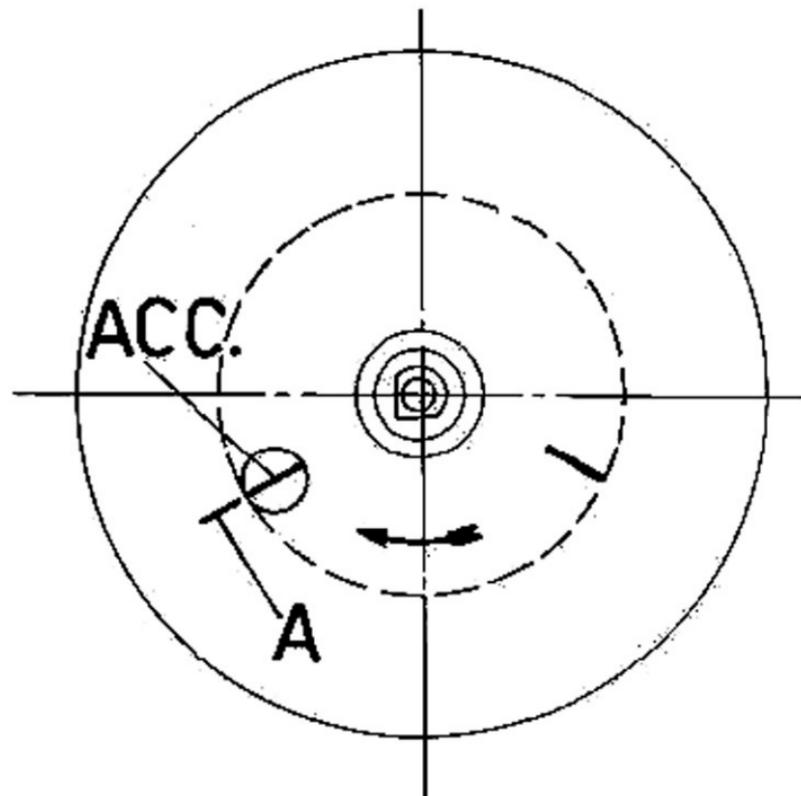


Fig. 19/1

Candela

Ogni 3.000 km circa verificare che la distanza fra gli elettrodi sia di mm. 0,6; controllare lo stato dell'isolante, se si riscontrano crepe sostituirla. Per pulirla si usi benzina e spazzolino metallico e un ago per la pulitura interna.

Nel rimontare la candela fare attenzione che imbocchi perfettamente e che si avviti facilmente nella sua sede; se fosse imboccata storta rovinerebbe il filetto nella testa. Perciò consigliamo di avvitare a mano la candela per qualche giro e adoperare poi l'apposita chiave, data in dotazione, evitando di chiuderla esageratamente.

REGISTRAZIONI

Leva comando frizione Quando il gioco tra la leva di comando e attacco sul manubrio è superiore o inferiore a 4 mm circa, passare alla registrazione procedendo come segue: allentare la ghiera (C)

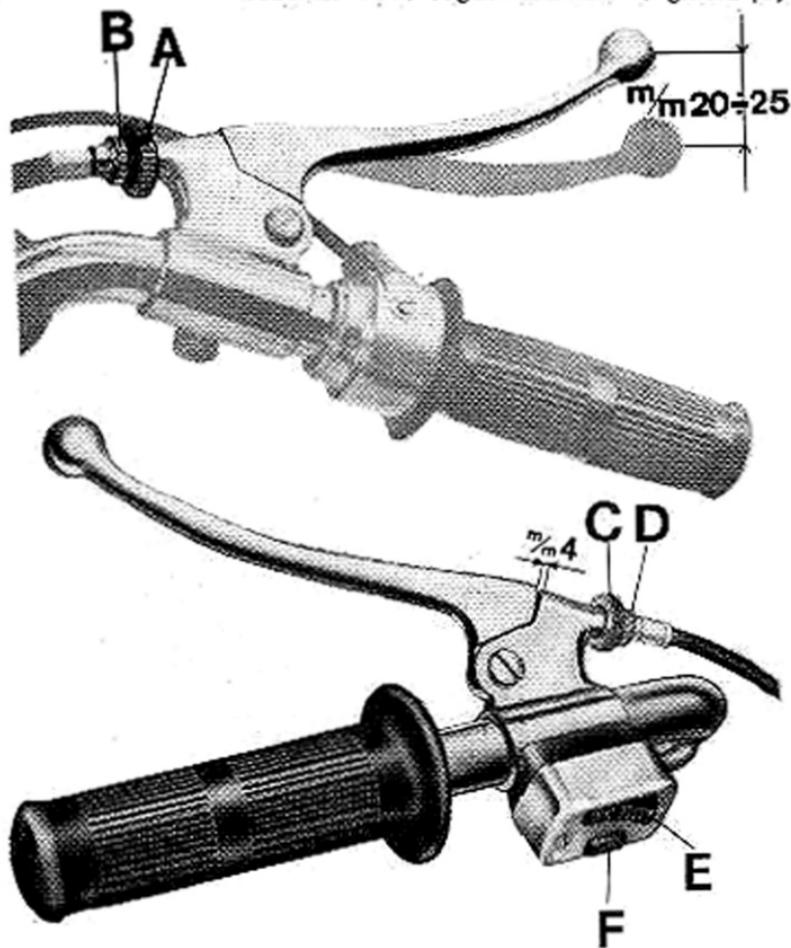


Fig. 20

ed avvitare o svitare il tendifilo (D) quel tanto da portare il gioco alla giusta misura, bloccare poi la ghiera (C).

Tenere presente che, con un giuoco inferiore al prescritto, si verifica uno slittamento dei dischi, con consumo di questi e rendimento anormale del motore.

Con un giuoco superiore si verifica un incompleto distacco dei dischi con conseguente cambio marce rumoroso.

Leva comando freno anteriore Periodicamente controllare che il giuoco all'estremità della leva di comando sia di circa 20 ÷ 25 mm prima che le soles dei ceppi vengano a contatto con il tamburo (vedere fig. 20).

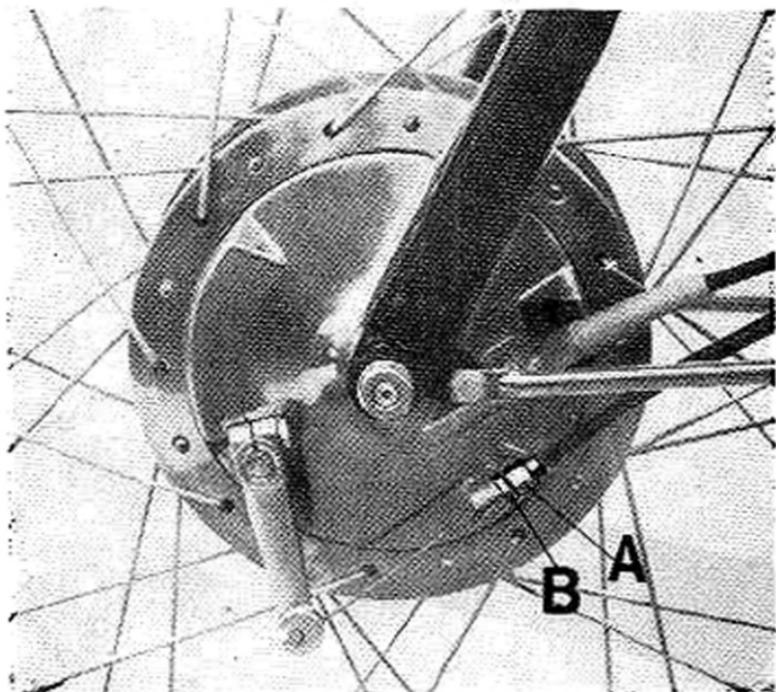


Fig. 21

Tale giuoco si regola dopo aver allentato la ghiera (A), avvitando o svitando il tendifilo (B) quel tanto da portare il giuoco alla giusta misura; a fine operazione bloccare la ghiera (A).

La regolazione puo essere effettuata anche agendo sulla vite tendifilo (A) dopo aver svitato il dado (B) di fig. 21, questi particolari sono montati sul disco portaceppi.

Leva comando freno posteriore
(vedere fig. 22)

Periodicamente controllare che vi sia un giuoco (misurato all'estremita del pedale di comando) di circa $20 \div 25$ mm prima che le soles dei ceppi vengano a contatto con il tamburo. Tale giuoco si regola avvitando o svitando la ghiera (A) di regolazione posta sulla parte filettata del tirante comando freno.

Sterzo
(vedere fig. 23)

Eliminare il giuoco allo sterzo procedendo come segue: allentare il dado (A) sul canotto dello sterzo, operare poi con apposita chiave

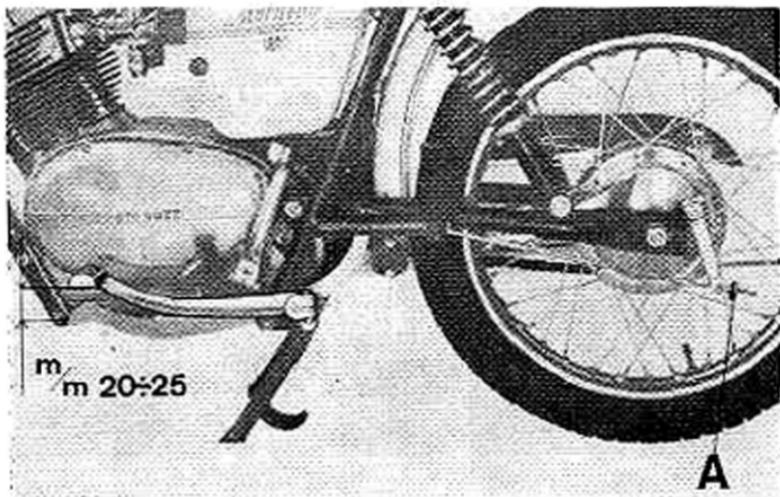


Fig. 22

sulle tacche della ghiera di regolazione (B) quel tanto da togliere il giuoco, assicurarsi però di mantenere libero il movimento della forcella. A registrazione ultimata avvitare il dado (A) facendo attenzione di tener ferma la ghiera (B) in modo da non compromettere il libero movimento della forcella.

Ricordarsi, che se lo sterzo ha troppo giuoco, i movimenti a sfera sono soggetti a martellamenti a scapito della durata dei particolari che lo compongono (calotte - sfere).

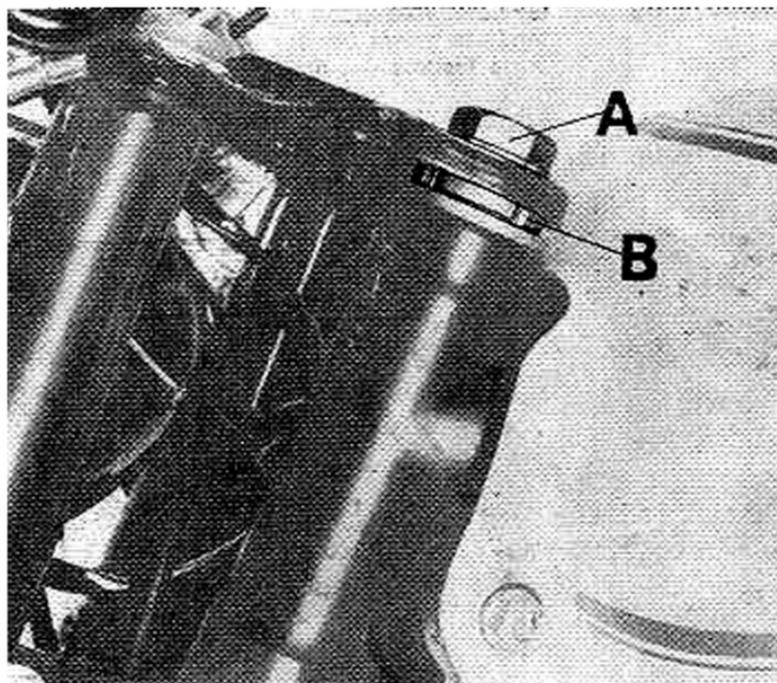


Fig. 23

**Tensione
catena**
(vedere fig. 24)

La regolazione della catena va fatta con il veicolo sul cavalletto; la catena deve avere uno scuotimento nel tratto centrale di circa mm 30, allo scopo di evitare eccessi di tensione durante le oscillazioni del forcellone.

Per registrare la catena occorre: allentare i dadi sul perno della ruota (A) e agire in proporzioni uguali sui due tendicatena (B). A regolazione avvenuta prima di bloccare definitivamente i dadi, osservate che la ruota sia ben allineata sulla mezzeria del veicolo. A fine operazione è bene controllare la registrazione del freno posteriore.

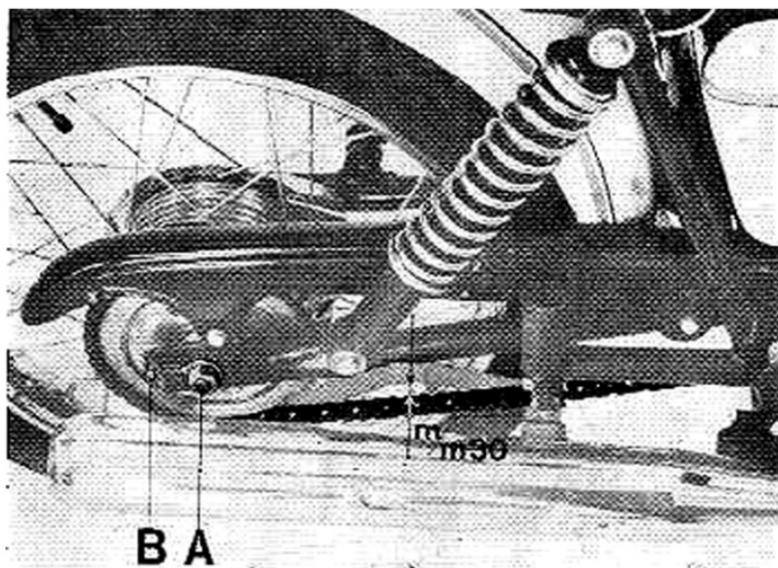


Fig. 24

SMONTAGGIO DELLE RUOTE DAL MOTOCICLO

Ruota anteriore

(vedere fig. 25)

Le operazioni da effettuare per lo smontaggio della ruota sono le seguenti:

- 1) Sganciare il cavo comando freno dalla leva sul disco porta ceppi e svitare l'attacco per cavo contattometri.

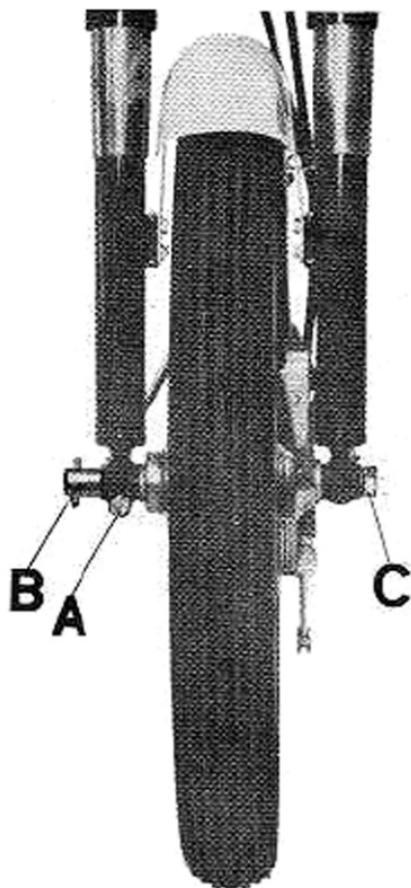


Fig. 25

- 2) Svitare il dado del perno ruota (C) sul lato sinistro.
 - 3) Allentare il bulloncino (A) di tenuta perno mozzo, posto sul braccio destro della forcella, sfilare poi il perno (B) dalla forcella e dal mozzo togliendo la ruota.
- NB. - Nel rimontare la ruota fare attenzione d'infilare il disco porta ceppi nel nasello d'ancoraggio sul braccio forcella.

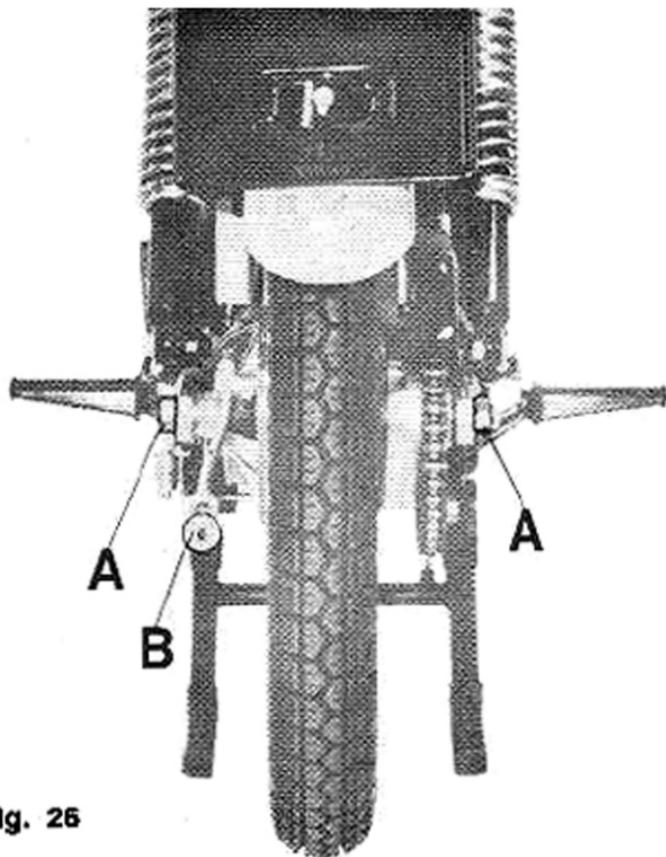


Fig. 26

Ruota posteriore

(vedere fig. 26)

Le operazioni da effettuare per lo smontaggio della ruota sono le seguenti:

- 1) Svitare il pomolo di registro (B) sul tirante del freno e sfilare il tirante dalla leva sul disco porta ceppi.
- 2) Allentare i due dadi (A) del mozzo, sganciare i due teadicalatena e spingere la ruota verso il centro di quel tanto da poter togliere la catena.
- 3) Togliere la catena dall'ingranaggio.
- 4) Sfilare la ruota dai bracci del forcellone oscillante.

NB. - Durante il montaggio ricordarsi d'infilare il disco porta ceppi nel nasello d'ancoraggio sul forcellone oscillante, di tendere la catena e centrare la ruota e bloccare i dadi sul perno mozzo.

Ciò fatto, registrare il comando freno agendo sul pomolo di registro avvitato sul tirante di comando.

TIPOGRAFIA SOTIOCORNOLA
LECCO - VIA VISCONTI, 18
3000 COPIE - LUGLIO 1968

