



MOTO GUZZI

SOCIETÀ PER AZIONI

Stabilimento e Amminist.: MANDELLO del LARIO (Como)

Sede legale: GENOVA

Filiale - Magazzino Ricambi - Officina Riparazioni:
MILANO (640) - Via Giovanni da Procida, 14

VII EDIZIONE

GALLETTO 160 c.c.

ISTRUZIONI
per l'uso e la manutenzione

INDICE

Comandi ed accessori	Pag. 11
Caratteristiche generali motore	» 12
Caratteristiche generali telaio	» 15
<i>Norme essenziali per l'uso</i>	» 19
Uso normale	» 19
Rubinetto benzina	» 20
Avviamento del motore	» 21
Accelerazione del motore a vuoto	» 23
Avviamento del motomezzo	» 23
Uso del cambio	» 23
Uso del comando anticipo accensione	» 24
Arresto del motomezzo	» 24
Arresto del motore	» 24
Ritorno in rimessa	» 25
Conservazione in caso di lunga inattività	» 25
Difetti di carburazione e rimedi	» 25
Difetti di accensione e rimedi	» 26
Difetti di compressione	» 27
Surriscaldamento del motore	» 27
Buon uso	» 27
Rodaggio	» 28
Avvertenza importante	» 28
<i>Istruzioni per la manutenzione</i>	» 29
Lubrificazione del gruppo motore cambio	» 29
Lubrificazione degli altri organi	» 33

Lubrificazione della catena di trasmissione	Pag. 33
Carburatore	» 33
Filtro aria del carburatore	» 41
Pulizia del silenziatore con tubo di scarico	» 41
Messa in fase della distribuzione	» 41
Smontaggio dell'alternatore volano	» 44
Messa in fase dell'alternatore volano	» 44
Accensione	» 44
Candela	» 46
Testa e valvole	» 48
Registrazione fra bilancieri e astine	» 50
Registrazione della frizione	» 51
Registrazione della forcella telescopica	» 51
Registrazione dello sterzo	» 51
Registrazione della tensione catena	» 54
Registrazione del braccio oscillante	» 54
Registrazione dei comandi posti sul manubrio	» 57
Registrazione dei freni	» 57
Registrazione del mozzo anteriore	» 60
Smontaggio e cambio della ruota anteriore	» 60
Smontaggio e cambio della ruota posteriore	» 62
Smontaggio coperchio laterale destro	» 62
Smontaggio leva del cambio	» 62
Smontaggio del motore dal motomezzo	» 64
Impianto elettrico	» 66
Manutenzione generale	» 70
Operazioni periodiche di manutenzione	» 72
Indice concessionari	» 74

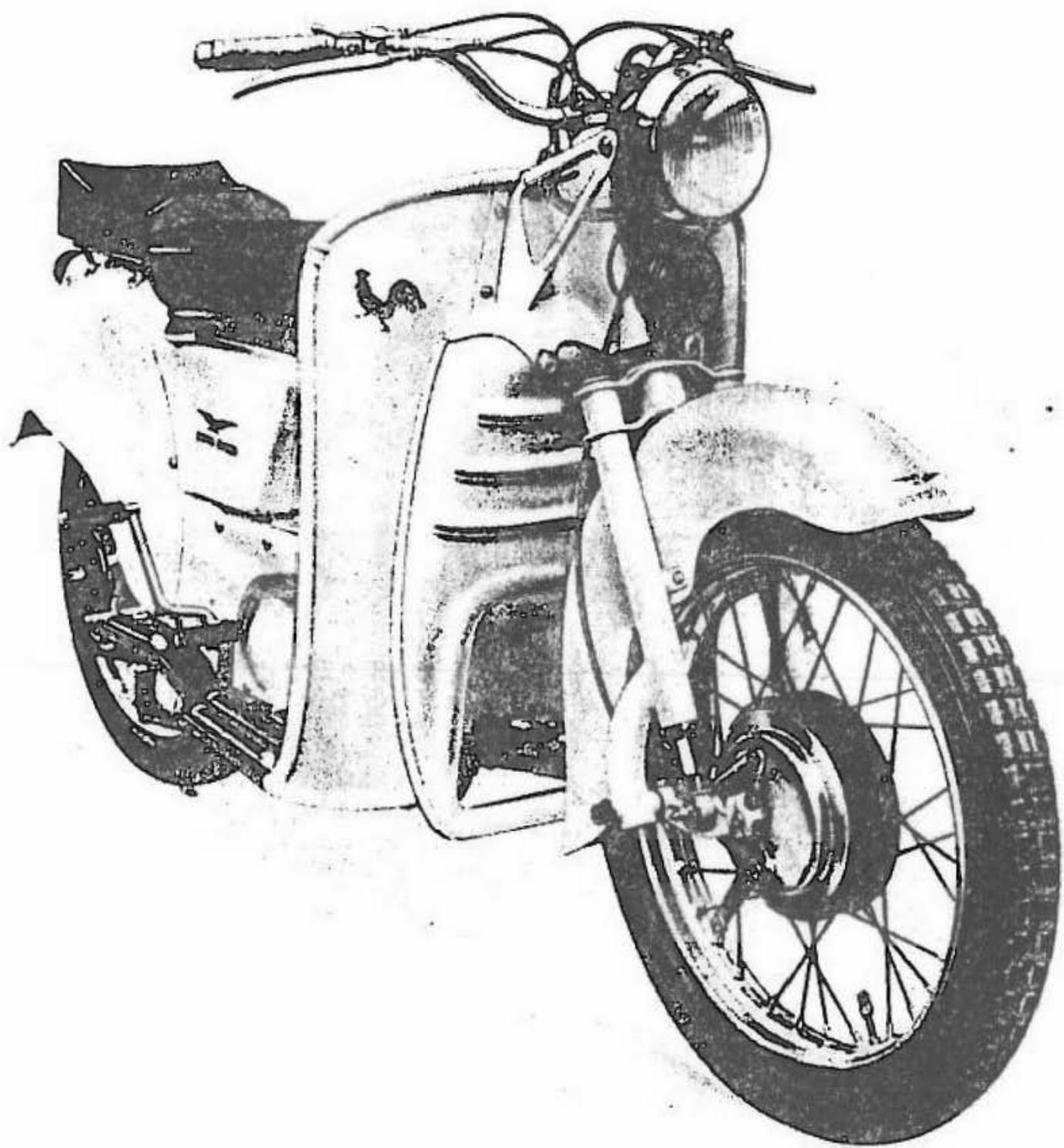


Fig. 1 - Galletto con maschera

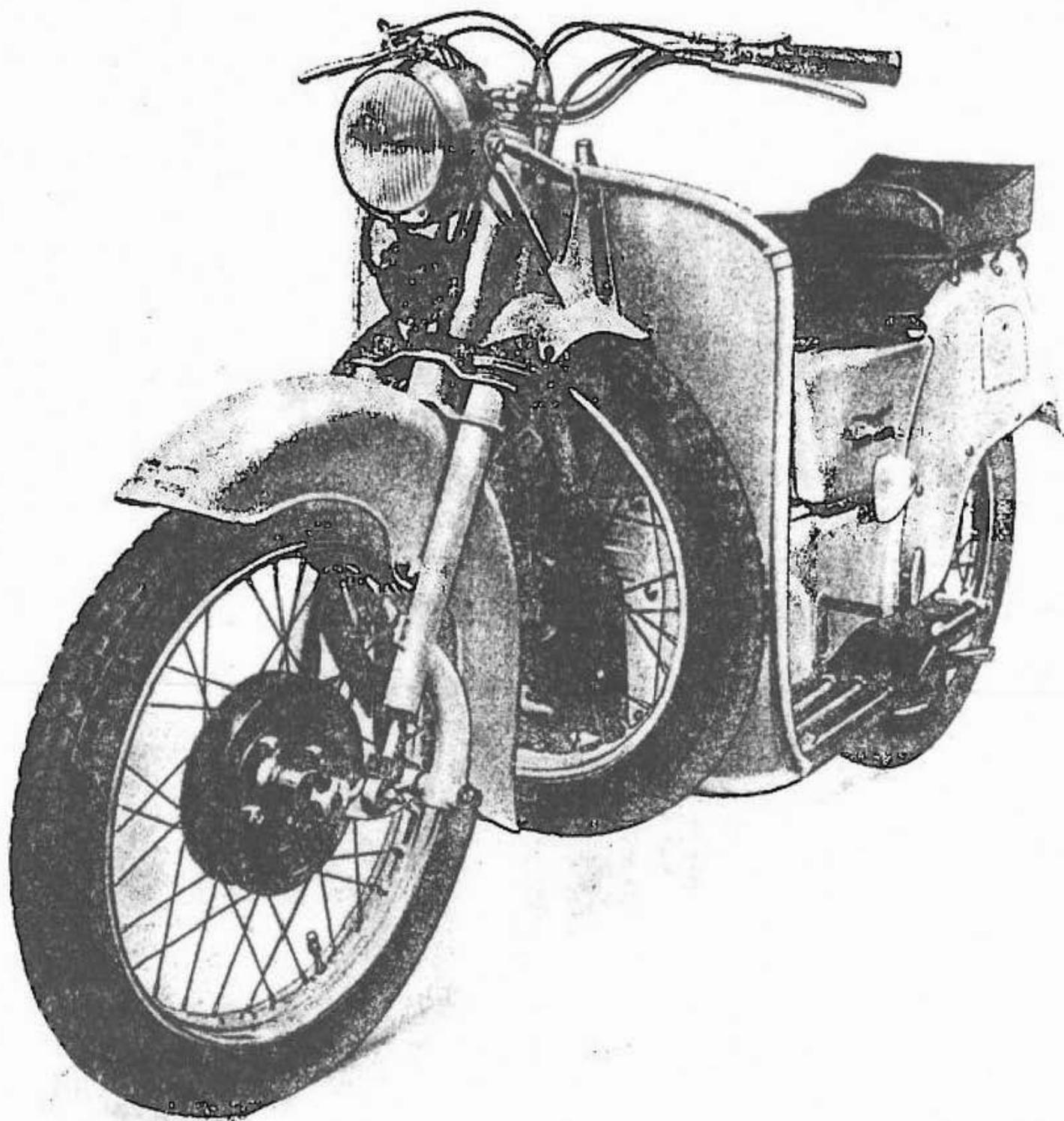


Fig. 2 - Galletto con ruota di scorta

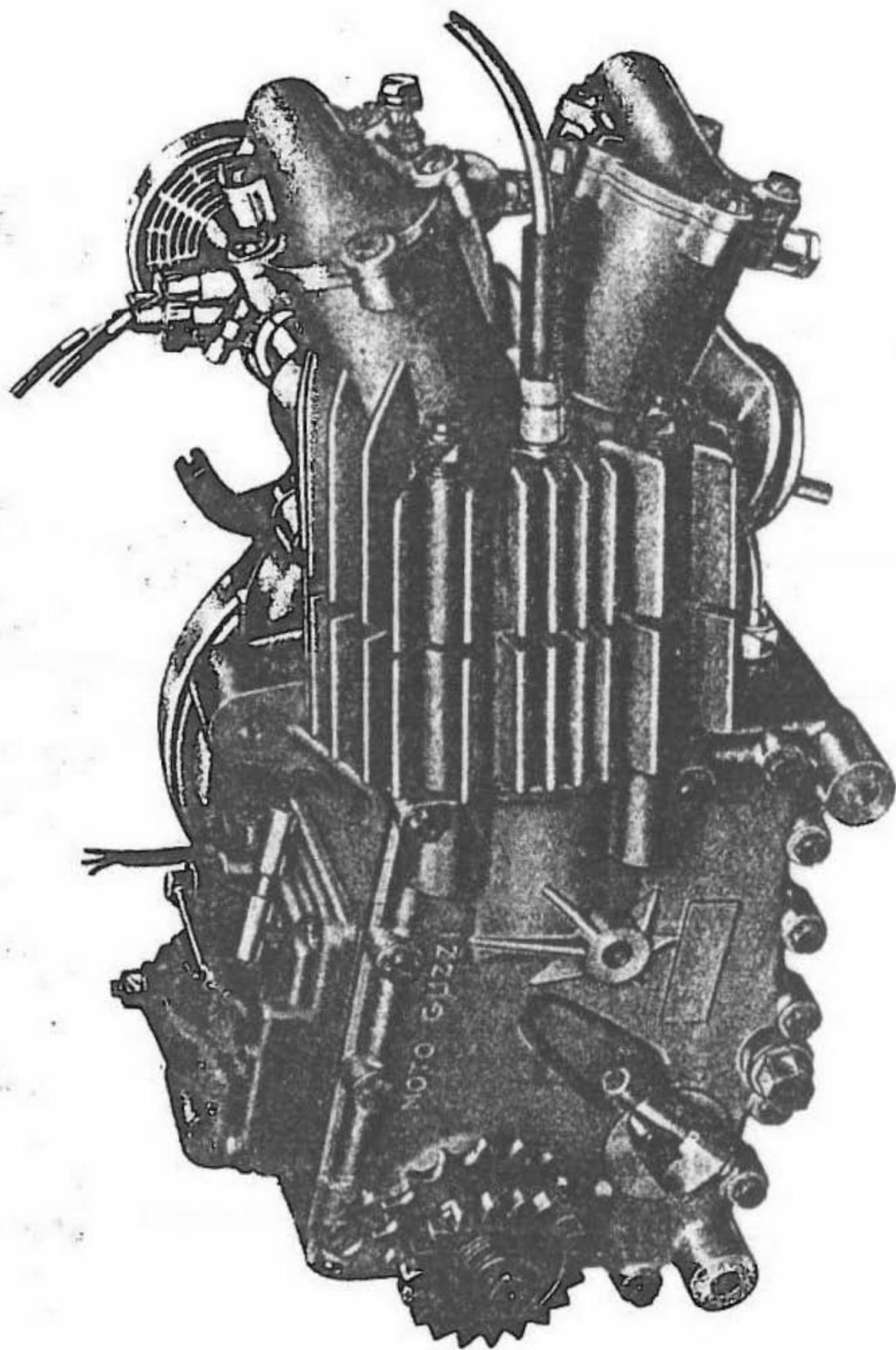


Fig. 3 - Motore (lato destro)

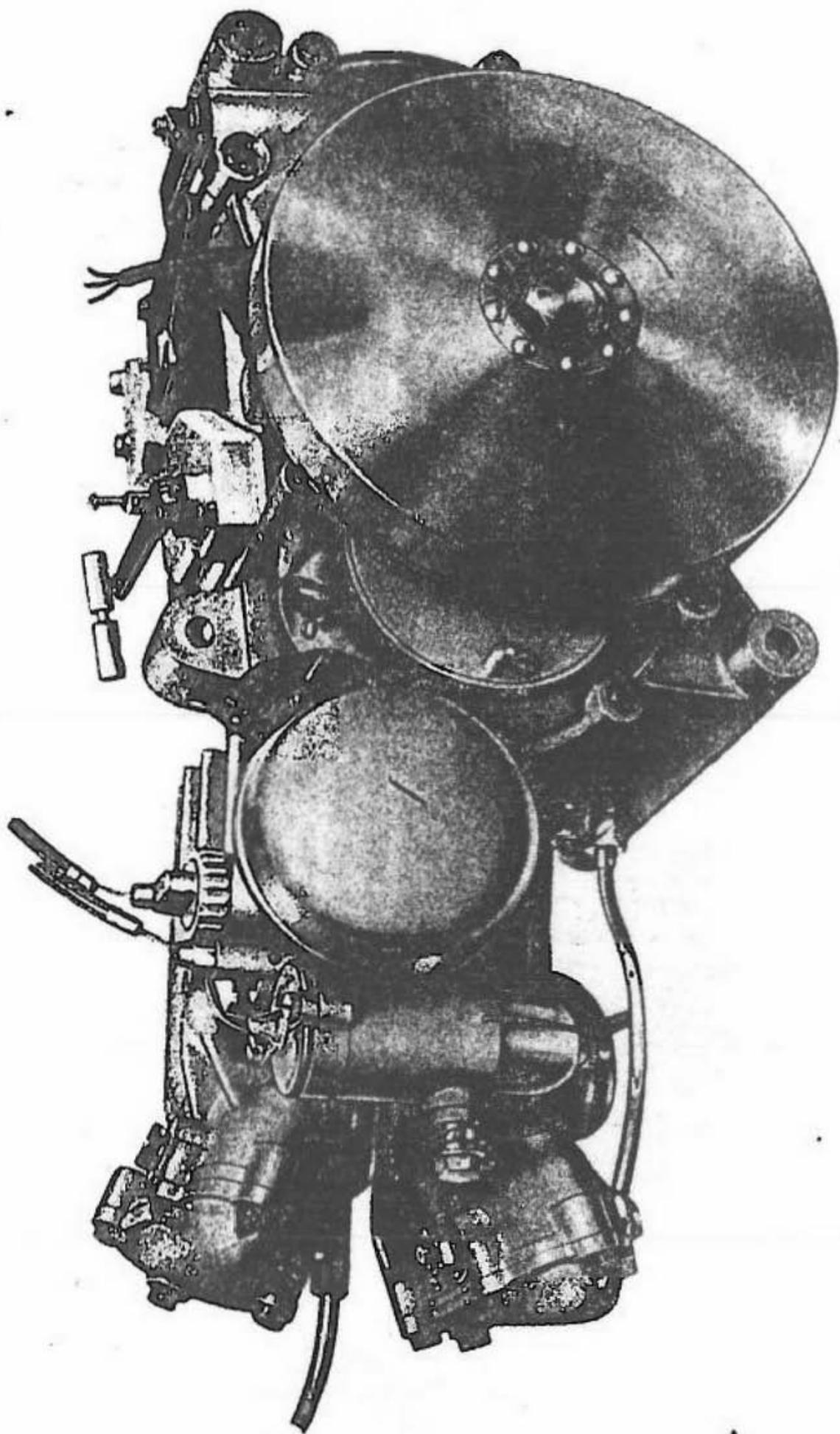


Fig. 4 - Motore (lato sinistro)

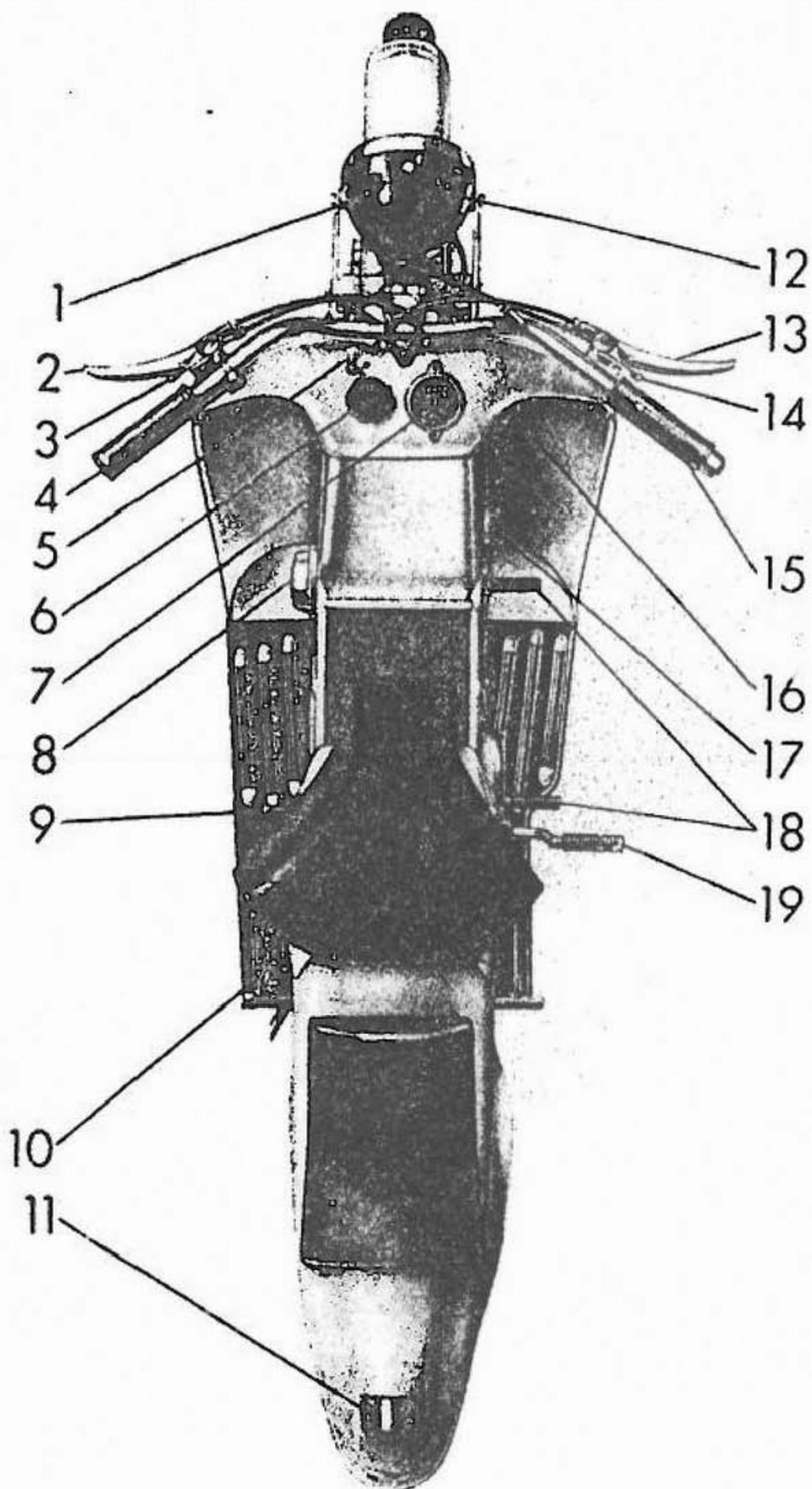


Fig. 5 - Comandi ed accessori

COMANDI ed ACCESSORI

(ved. fig. 5)

- 1 - Chiave per impianto elettrico.
- 2 - Leva comando frizione.
- 3 - Manettino comando anticipo (tirando ritarda).
- 4 - Commutatore per luce antiabbagliante e pulsante tromba elettrica.
- 5 - Pomello per rubinetto benzina.
- 6 - Tappo per serbatoio benzina.
- 7 - Contachilometri.
- 8 - Filtro aria per carburatore.
- 9 - Pedale del freno posteriore.
- 10 - Leva per ammortizzatore posteriore.
- 11 - Fanalino targa.
- 12 - Interruttore luce minima e massima.
- 13 - Leva freno anteriore.
- 14 - Manettino comando carburatore per l'avviamento del motore.
- 15 - Manopola comando carburatore.
- 16 - Bobina d'accensione.
- 17 - Segnamarce.
- 18 - Leva comando cambio.
- 19 - Pedale avviamento.

NB. — Il seggiolino per il secondo passeggero è da considerarsi extra.

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

Motore: ciclo a 4 tempi con valvole in testa.

Testa del cilindro: in lega leggera con gli organi comando valvole completamente coperti e a bagno d'olio.

Numero cilindri: 1 orizzontale in lega leggera con canna riportata in ghisa speciale.

Corsa	mm.	53
Alesaggio	mm.	62
Cilindrata	cc.	160
Potenza a 5200 giri al 1'	HP	6
Rapporto di compressione		1:5,6 ÷

Accensione:

Con bobina, spinterogeno.

Anticipo regolabile col manettino (tirando ritarda).

Candela (Marelli):

CW 225 E - X.

Alimentazione:

A benzina. Capacità serbatoio litri 7 circa con riserva intercomunicante di litri 1 circa.

Carburatore con regolazione a manopola. Marca Dell'Orto MA18BS1 con filtro d'aria F5/1.

Dispositivo per facilitare l'avviamento comandato da un manettino posto a destra sul manubrio.

Lubrificazione:

Forzata, con pompa ad ingranaggi di mandata e di ricupero. Capacità serbatoio olio litri 3 circa

Raffreddamento:

Ad aria. Testa e cilindro sono muniti di alette disposte radialmente rispetto all'asse del cilindro.

Frizione:

A dischi multipli in bagno d'olio (il comando è mediante leva sul manubrio).

Cambio di velocità

Ad ingranaggi scorrevoli: numero dei rapporti 3.

Rapporto 1 ^a velocità	1 : 2,86
Rapporto 2 ^a velocità	1 : 1,60
Rapporto 3 ^a velocità	1 : 1

Trasmissione:

Ad ingranaggi con dentatura elicoidale fra motore e cambio.

Con catena a rulli fra pignone cambio e corona posteriore.

Rapporti di trasmissione:

fra motore e cambio 2,11 : 1 18-38

fra pignone e corona posteriore . . 3,19 : 1 16-51

Rapporti totali di trasmissione (motore ruota):

in 1^a velocità 19,24 : 1

in 2^a velocità 10,74 : 1

in 3^a velocità 6,72 : 1

CARATTERISTICHE GENERALI

TELAIO

Passo	mt. 1,300 circa
Ingombro:	
longitudinale	mt. 1,980
trasversale	mt. 0,715
verticale (a vuoto)	mt. 0,980 circa
Altezza minima da terra	mt. 0,140 circa in corrispondenza alla parte più bassa del telaio (a vuoto).
Altezza massima sedile	mt. 0,740 ÷
Peso del motomezzo con maschera, senza carburante, olio ed accessori	Kg. 106 circa
Raggio minimo di sterzata	mt. 2,30

Sospensioni:

Anteriore: forcella telescopica, con bracci oscillanti inferiori.

Posteriore: braccio oscillante con molle a spirale racchiuse in apposita custodia sopra il gruppo motore.

Ammortizzatore posteriore: a frizione regolabile.

Ruote:

Intercambiabili, a raggi con cerchi in lega leggera $17 \times 2\frac{1}{4}$ (il motomezzo può essere fornito con ruota di scorta o con maschera).

Pneumatici:

Anteriore 2,75-17; posteriore 3,00-17.

Pressioni di gonfiaggio:

Pneumatico anteriore (con una persona)	. .	Kg/cmq. 1,5
Pneumatico anteriore (con due persone)	. .	Kg/cmq. 1,75
Pneumatico posteriore (con una persona)	. .	Kg/cmq. 1,75
Pneumatico posteriore (con due persone)	. .	Kg/cmq. 2,5
Pneumatico posteriore (con carico di Kg. 200)	. .	Kg/cmq. 2,75

Freni:

Tipo ad espansione in lega leggera.

N. 2, agenti: uno sulla ruota anteriore comandato con leva a mano posta a destra sul manubrio; uno sulla ruota posteriore comandato con pedale posto a sinistra del motomezzo.

Impianto elettrico:

Generatore ad alternatore. Faro anteriore con interruttore a 2 posizioni. Raddrizzatore di corrente incorporato; diametro luce mm. 150.

Fanalino posteriore con luce rossa a catarifrangente.

Tromba elettrica.

Batteria d'accumulatori con capacità Ah. 8 ÷ (6 Volt).

Contachilometri: incorporato sul cruscotto.

Prestazioni

Pendenze massime superabili con una persona, su percorsi con strade in buone condizioni di manutenzione:

in 1^a marcia pendenza massima del 20 % circa
in 2^a marcia pendenza massima del 10 % circa
in 3^a marcia pendenza massima del 5,5% circa

Autonomia su strade in buone condizioni di manutenzione in zona collinosa Km. 270 circa.

Velocità massima nelle singole marce corrispondente al regime di motore di 5200 giri al 1':

in 1^a velocità Km/ora 29
in 2^a velocità Km/ora 51
in 3^a velocità Km/ora 80 circa

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

NORME ESSENZIALI PER L'USO

Uso normale

Il motore può raggiungere la velocità di 5200 giri al 1'. Si raccomanda di non sorpassare tale regime di rotazione specie quando sono innestate le marce inferiori. Per controllare questo occorre attenersi alla velocità massima nelle singole marce (vedere capitolo prestazioni).

Prima di incominciare un viaggio controllare la quantità della benzina e dell'olio nei rispettivi serbatoi. Per controllare la quantità dell'olio esistente nel serbatoio occorre verificare il livello mediante l'apposita asticina saldata al tappo. Il livello dell'olio deve trovarsi fra le due tacche segnate sull'asticina indicanti il minimo e il massimo. Assicurarsi appena ottenuto l'avviamento del motore, che l'olio circoli regolarmente. Per compiere questo controllo occorre: sganciare la piastra porta molle sella e ribaltarla, togliere il tappo del serbatoio dell'olio ed osservare se il lubrificante esce dall'apposito tubetto di ricupero.

È bene non percorrere discese col cambio in folle o con la frizione disinnestata: ed è consigliabile utilizzare sempre l'azione frenante del motore tenendo la manopola comando carburatore al minimo di apertura. Se la discesa è forte conviene usare le marce inferiori; si evita in tal modo l'eccessivo consumo dei freni e l'anormale riscaldamento dei tamburi. Su strada bagnata o gelata si deve marciare con la massima prudenza cercando di evitare frenature brusche ed accelerazioni rapide. E' consigliabile diminuire la pressione normale delle gomme.

In salita è conveniente usare la marcia che permette al motore di girare ad un regime normale, tale da non forzare il motore.

È assolutamente sconsigliabile lasciar slittare la frizione per riprendere: facendo così i dischi si consumerebbero assai rapidamente.

Rubinetto benzina

Per comandarlo occorre premere e spostare l'apposito pomello nel modo seguente: Posizione di chiuso: la freccia segnata sul pomello è rivolta in direzione della lettera C (vedere fig. 6). Per aprirlo occorre girare verso sinistra portando la freccia rivolta in direzione della lettera A.

Per aprire la riserva occorre girare verso destra portando la freccia rivolta in direzione della lettera R.

NB. - Quando il pomello viene messo nelle 3 posizioni sopradescritte occorre controllare che sia innestato nell'apposita tacca di arresto.

Avviamento del motore

Normale:

- aprire il rubinetto della benzina;
- introdurre la chiave in posizione O spingendola a fondo, ruotarla poi con l'indice in posizione N (normale) e controllare che la lampada spia sul faro sia accesa;

- portare il manettino dell'anticipo a quasi tutto ritardo (tirando ritarda);

- portare nella posizione di avviamento il manettino posto a destra del manubrio, che serve per il pronto funzionamento del carburatore (miscela ricca). Per la partenza a motore caldo l'uso di questo manettino è superfluo;

- verificare che il comando sia in posizione di folle;

- girare leggermente la manopola comando carburatore e premere con forza il pedale d'avviamento.

Ad avviamento effettuato ricordarsi di riportare il manettino posto a destra del manubrio in posizione di marcia (chiuso);

- in marcia dare al motore il massimo anticipo sopportato.

Emergenza:

In caso di guasto alla batteria, o al raddrizzatore, to-

gliere la chiave e inserirla girata di 180° in posizione O, ruotarla poi con l'indice in posizione E (emergenza), la lampada spia rimane spenta; tenendo il manettino dell'anticipo in posizione tutto anticipato, o poco meno, manovrare come sopra detto.

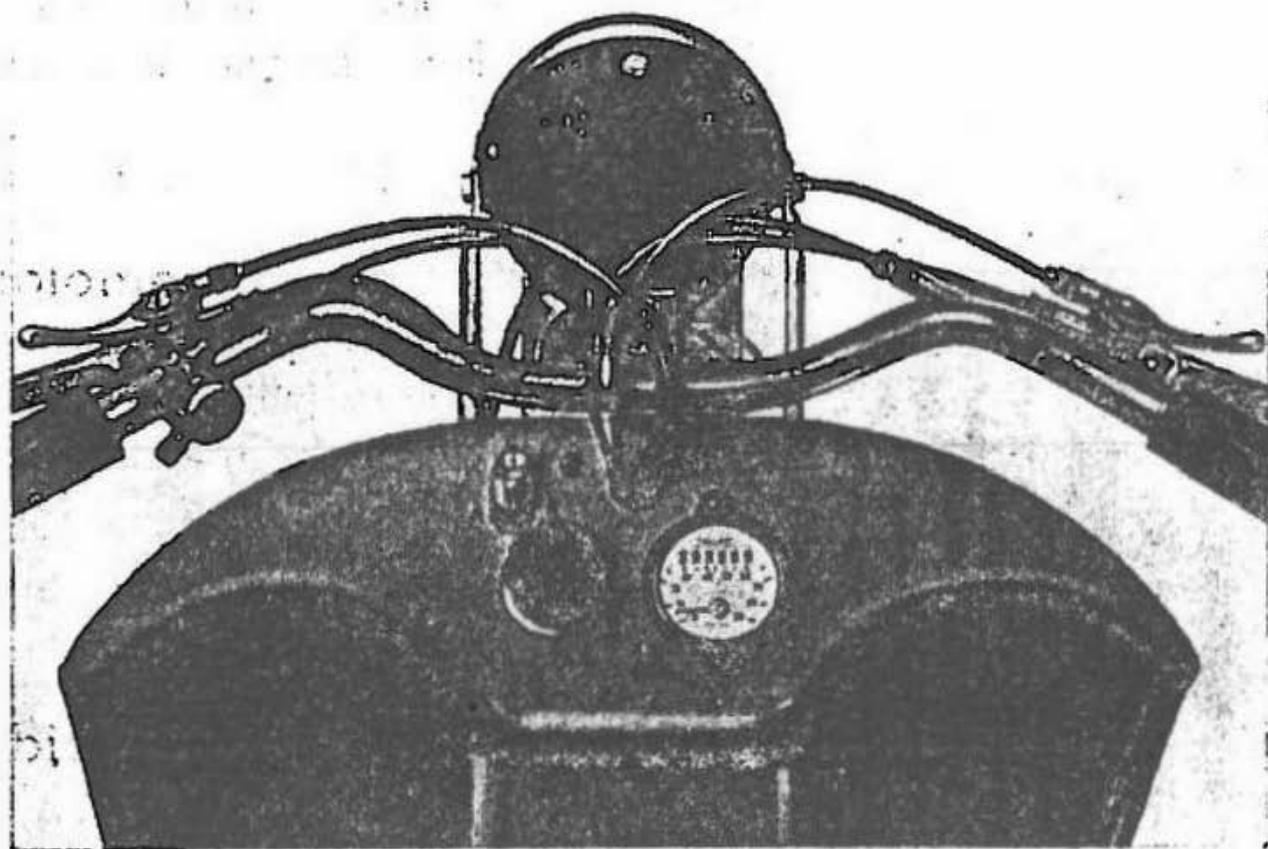


Fig. 6

E' importante portare la chiave in posizione O quando si ferma il motore, altrimenti la bobina rimane sotto corrente deteriorandosi e scaricando la batteria.

E' opportuno, specie nella stagione fredda, lasciar girare a vuoto e a basso regime il motore per qualche minuto, si potrà intanto (spostando il manettino) anticipare leggermente l'alternatore volano.

E' evidente che, non essendo possibile l'avviamento del motore quando si è tolta la chiave dal faro, questa serve praticamente anche d'apparecchio antifurto.

Accelerazione del motore a vuoto

Col cambio in posizione di folle, in particolar modo a motore freddo, si raccomanda di non esagerare nell'accelerazione del motore.

Avviamento del motomezzo

Dopo aver avviato il motore si sale in sella e si tira a fondo la leva della frizione, si innesta quindi la prima velocità e si lascia dolcemente la leva della frizione accelerando contemporaneamente il motore.

Uso del cambio

Per passare da marce inferiori a quelle superiori occorre tirare a fondo la leva della frizione e contemporaneamente chiudere il gas, spostare la leva a pedale del cambio in modo da innestare la marcia superiore, rilasciare dolcemente la frizione e contemporaneamente accelerare.

Per passare da marce superiori a marce inferiori si esegue la medesima manovra senza chiudere completamente il comando del gas.

E' conveniente passare alle marce superiori quando il motore tende ad assumere un elevato regime di rotazione. E' conveniente passare alle marce inferiori quando il motore, sotto sforzo, diminuisce di giri.

Uso del comando anticipo accensione

Il comando deve trovarsi normalmente in posizione tutto anticipato; bisogna ridurre l'anticipo solo quando il motore è sotto forte carico e a basso regime, ed all'avviamento del motore.

Arresto del motomezzo

Si chiude il comando a manopola, si preme il pedale del freno posteriore e si tira la leva che comanda il freno anteriore; qualche istante prima che il motomezzo si fermi, disinnestare la frizione e passare alla posizione di folle del cambio di velocità. E' sempre conveniente usare contemporaneamente i due freni anteriore e posteriore. In caso di frenata brusca su rettilineo si raccomanda di agire maggiormente sul freno anteriore e di evitare il bloccaggio della ruota posteriore, avendo così la certezza di ottenere una buona frenata senza pericolo di sbandamento.

Arresto del motore

Ruotare la chiave di comando sul faro in posizione O e chiudere la benzina.

Ritorno in rimessa

E' consigliabile effettuare subito la pulizia e una sommaria ispezione esterna del motomezzo appena rientrati in rimessa specie dopo un viaggio compiuto con cattivo tempo o su strada difficile.

Conservazione in caso di lunga inattività

1) Effettuare la pulizia (vedere capitolo « Manutenzione generale »).

2) Introdurre nel cilindro attraverso il foro della candela un po' di lubrificante e far compiere qualche giro al motore mediante la pedivella d'avviamento, allo scopo di distribuire uniformemente un velo protettivo d'olio sulle pareti interne.

3) Con la macchina sul cavalletto tenere sollevata da terra anche la ruota anteriore per isolare la gomma, specie se il pavimento è umido o unto.

4) Ungere, mediante vaselina neutra o grasso antiruggine, tutte le parti metalliche non verniciate.

Difetti di carburazione e rimedi

Se il motore non si avvia, o si ferma durante la marcia, la causa può essere:

— mancanza di carburante: controllare se c'è benzina nel serbatoio e se il pomello di comando è in posizione di aperto;

— ostruzione dei tubi o filtro benzina del carburatore: pulirli, soffiando fortemente per togliere le impurità.

Difetti di accensione e rimedi

Se il motore non si avvia, e la causa non dipende dalla carburazione, cercare l'inconveniente nell'accensione.

Per riscontrare se la candela dà scintilla, toglierla, appoggiare al cilindro la parte non isolata della candela dopo aver riattaccato a questa il cavo, indi far compiere qualche giro al motore; nel caso non desse scintilla, l'inconveniente può dipendere da:

- candela umida: farla asciugare;
- candela sporca: pulirla con benzina pura e spazzolino metallico;
- isolante screpolato: cambiare la candela;
- elettrodi della candela non a misura: controllare che la distanza sia di mm. 0,6;
- cavo della candela: verificare che non sia rotto, controllare l'attacco del cavo. Se anche con candela nuova non si ha scintilla, verificare le puntine dell'interruttore d'accensione; devono staccarsi mm. $0,4 \div 0,45$ e se sporche devono essere pulite.

Accensione troppo anticipata o ritardata: verificare la messa in fase.

Difetti di compressione

Dadi di chiusura testa e cilindro allentati.

Candela non bene avvitata o senza guarnizione.

Anelli di tenuta sul pistone consumati o rotti.

Cilindro ovalizzato.

Deficiente tenuta delle valvole sulle sedi.

Errata registrazione delle valvole.

Surriscaldamento del motore

Le cause possono essere:

- pompa dell'olio non funzionante, olio di qualità non buona o vecchio, filtro o tubazioni ostruite;
- accensione troppo ritardata;
- miscela (aria e gas) troppo povera;
- alettatura di raffreddamento fortemente impastata di olio e polvere.

Buon uso

Si eviti la marcia a strappi con forti frenate ed accelerazioni rapide; si marci possibilmente con velocità costante.

Questo sistema di guida consente un risparmio di carburante e lubrificante, un ridotto consumo di gomme e un'usura normale di tutti gli organi.

Rodaggio

Si raccomanda per i primi 500 Km. di non sottoporre il motomezzo a sforzi eccessivi, ottenendo così anche la necessaria conoscenza pratica per la guida.

Avvertenza importante

E' consigliabile verificare la chiusura di tutti i dadi e di tutte le viti dopo che il nuovo motomezzo ha percorso i primi 500 Km.

In particolar modo questa verifica va effettuata a motore freddo sui dadi che fissano la testa del motore.

Tali verifiche sono sempre opportune e devono essere eseguite periodicamente almeno ogni 10000 Km.

Si ricordi che l'allentamento di un solo dado può essere causa di gravi avarie meccaniche o di incidenti stradali.

ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

Il Galletto non richiede alcuna pratica speciale per la manutenzione. Le norme che qui diamo sono quelle che ogni buon motociclista premuroso della sua macchina, non deve dimenticare.

Lubrificazione del gruppo motore-cambio

In questo tipo di motore, l'olio non ha solo la funzione di lubrificare ma ha pure la funzione importante di raffreddare il motore, compiendo l'ufficio dell'acqua nei motori a circolazione d'acqua.

Una pompa ad ingranaggi aspira l'olio dal serbatoio e lo manda nell'albero motore e nell'albero camme.

Nell'albero motore l'olio esce dal foro praticato sotto la testa di biella lubrificandola; esce poi ai lati di questa e, per forza centrifuga, vien proiettato sullo spinotto, sul pistone e sulle pareti del cilindro, nonchè sugli ingranaggi del cambio lubrificando e raffreddando questi organi. L'olio sovrabbondante, mediante apposita fascia elastica applicata al pistone viene ricacciato nel carter e si raccoglie nel fondo di questo.

Nell'albero camme l'olio viene mandato tramite un condotto praticato nel carter, ed esce da appositi fori sulle camme, lubrificando queste, i rulli delle levette

e le astine. Tramite i tubi copriastine l'olio sale a lubrificare i bilancieri e le valvole; viene poi recuperato nel carter da un'apposita tubazione. L'olio depositato nel carter viene aspirato dalla pompa e spinto nel serbatoio.

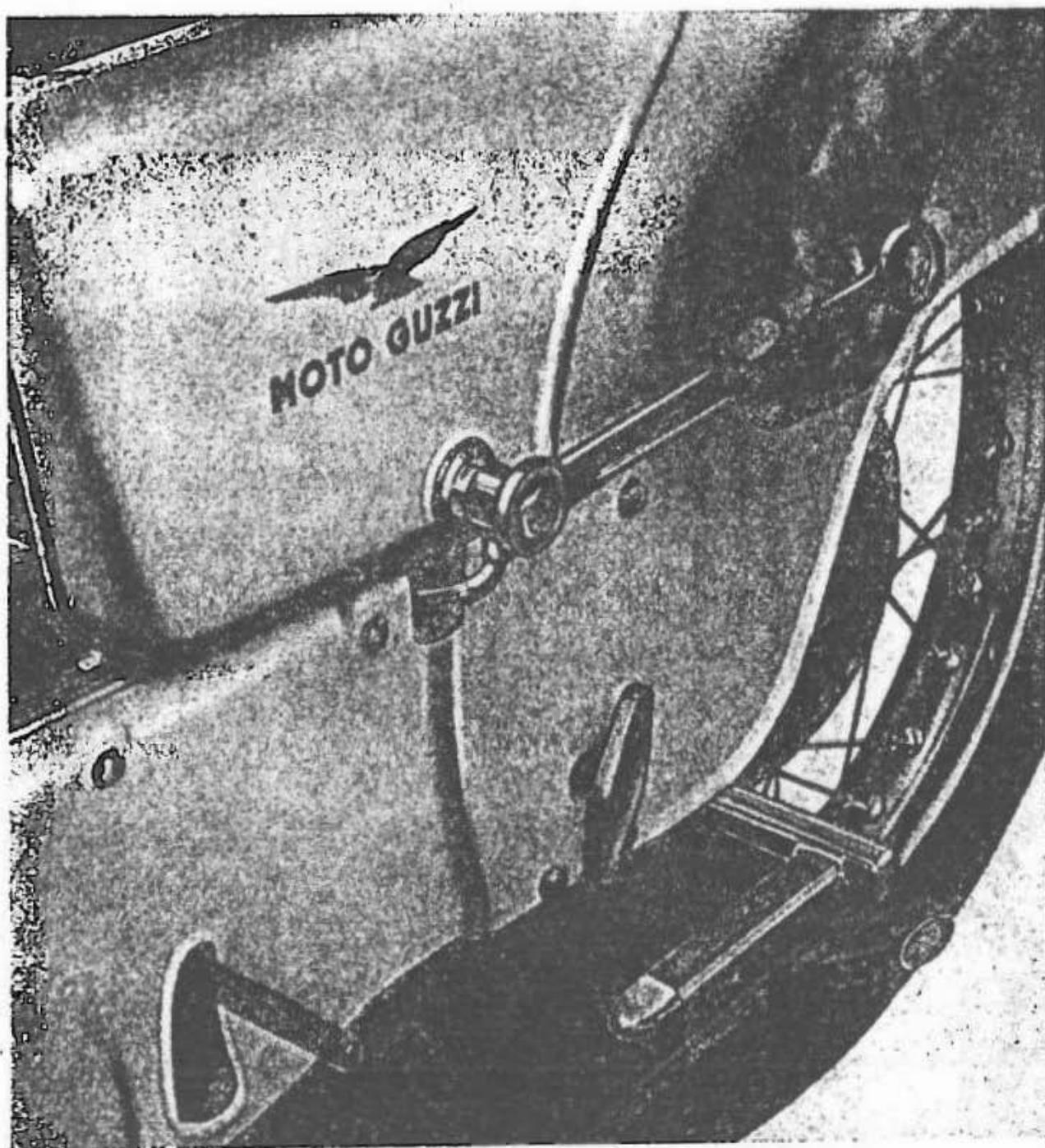


Fig. 7

Facciamo notare che il senso di rotazione del motore, contrario alla direzione di marcia, combinato colla disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poichè le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde per gravità, l'olio scende a lubrificare anche la parte inferiore.

Avvertenza importante.

Per la lubrificazione del motore usare olii Shell nelle seguenti gradazioni:

Sotto i 10° C Shell X 100 SAE 30.

Sopra i 10° C Shell X 100 SAE 50.

Ogni 2000 Km. occorre operare la sostituzione dell'olio. Ciò si deve effettuare quando il motore è caldo.

Togliere i filtri dal serbatoio levando l'apposito carterino e il bullone forato per fissaggio tubazione (*ved. fig. 7*).

Togliere poi il coperchio laterale sinistro e il dado che tiene i filtri, smontarli tra loro svitando il dado che tiene unito il filtro piccolo interno da quello esterno e pulirli accuratamente (*ved. fig. 8*).

Pulire il filtro posto sul lato destro della scatola motore e tutte le tubazioni; occorre la massima cura nel rimontare, in modo da evitare perdite di olio o aspirazioni di aria che produrrebbero il difettoso funzionamento della pompa con grave danno al motore.

Nella parte inferiore della scatola motore è montata una valvola di ritegno automatica. Si sconsiglia di ma-

non mettere tale dispositivo che è stato regolato in fabbrica.

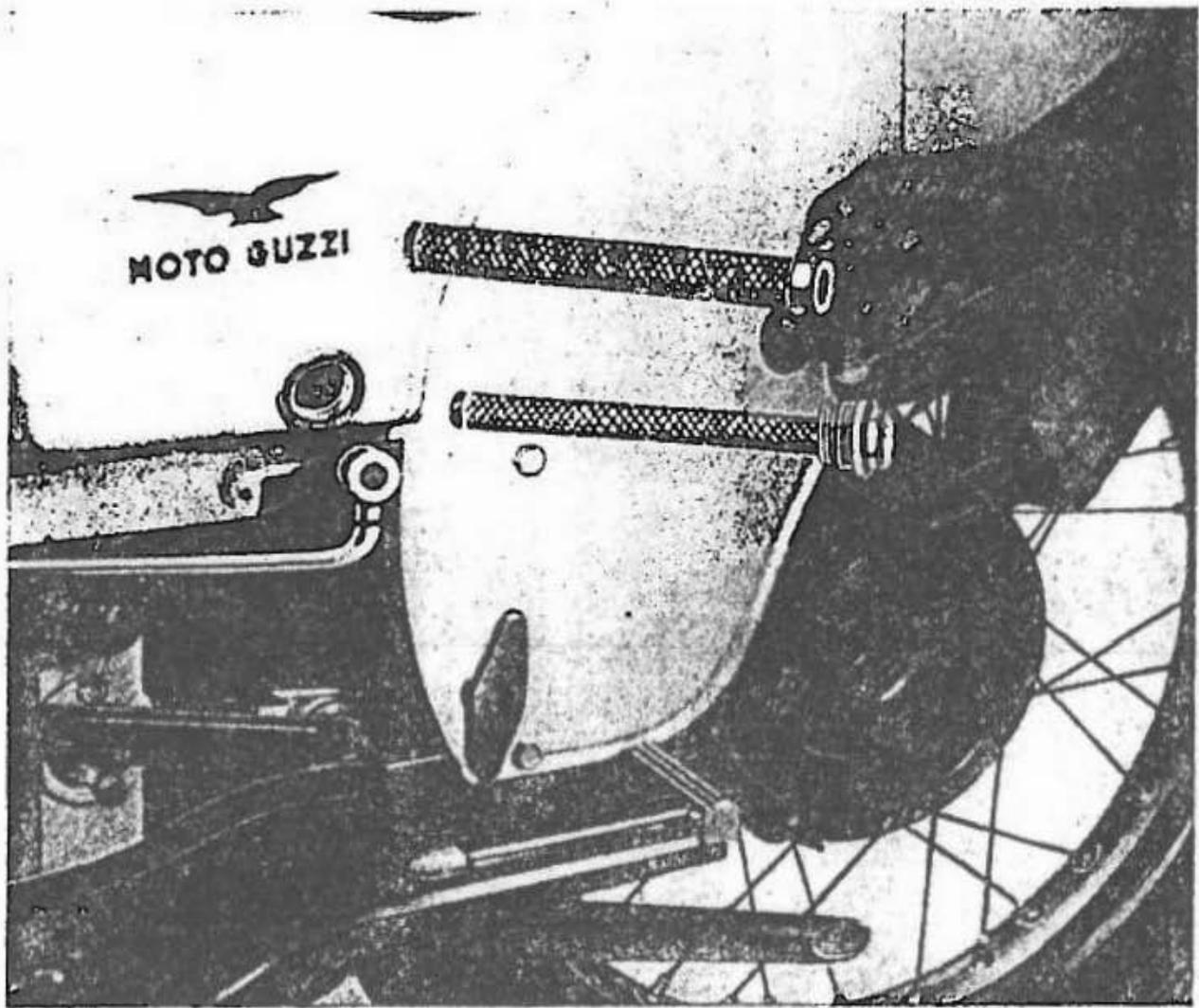


Fig. 8

Per accertarsi che l'olio circoli regolarmente si deve aprire il tappo del serbatoio e osservare, quando il motore è in moto, se il lubrificante esce dall'apposito tubo di ricupero.

Lubrificazione degli altri organi

(Vedere fig. 9)

Si raccomanda di lubrificare, con Shell Retinax CD, mediante l'apposita pompa a pressione per ingrassatori a sfera, ogni 1000 Km. circa quanto segue:

Sulla forcella telescopica i perni per attacco aste (ingrassatori A) e i perni per attacco biscottini porta ruota; questi hanno gli ingrassatori sulla parte inferiore e interna dei bracci (ingrassatori B).

Lubrificare il perno di snodo del braccio oscillante porta ruota posteriore; l'ingrassatore è posto in testa al perno (ingrassatore C); per accedere occorre levare il coperchio laterale sinistro.

I cuscinetti dei mozzi delle ruote non abbisognano di lubrificazione che a lunghi intervalli. Tale operazione si effettuerà in occasione della revisione generale.

Lubrificazione della catena di trasmissione

Benchè la catena sia automaticamente lubrificata dallo sfiatatoio che sbocca presso il pignone della catena, è consigliabile, ogni 1000 Km. circa, operare il lavaggio con petrolio o nafta e spalmarla con Shell Retinax CD.

Carburatore

Tipo Dell'Orto MA18BS1 munito di filtro aria a paglia metallica. E' stato studiato appositamente per que-

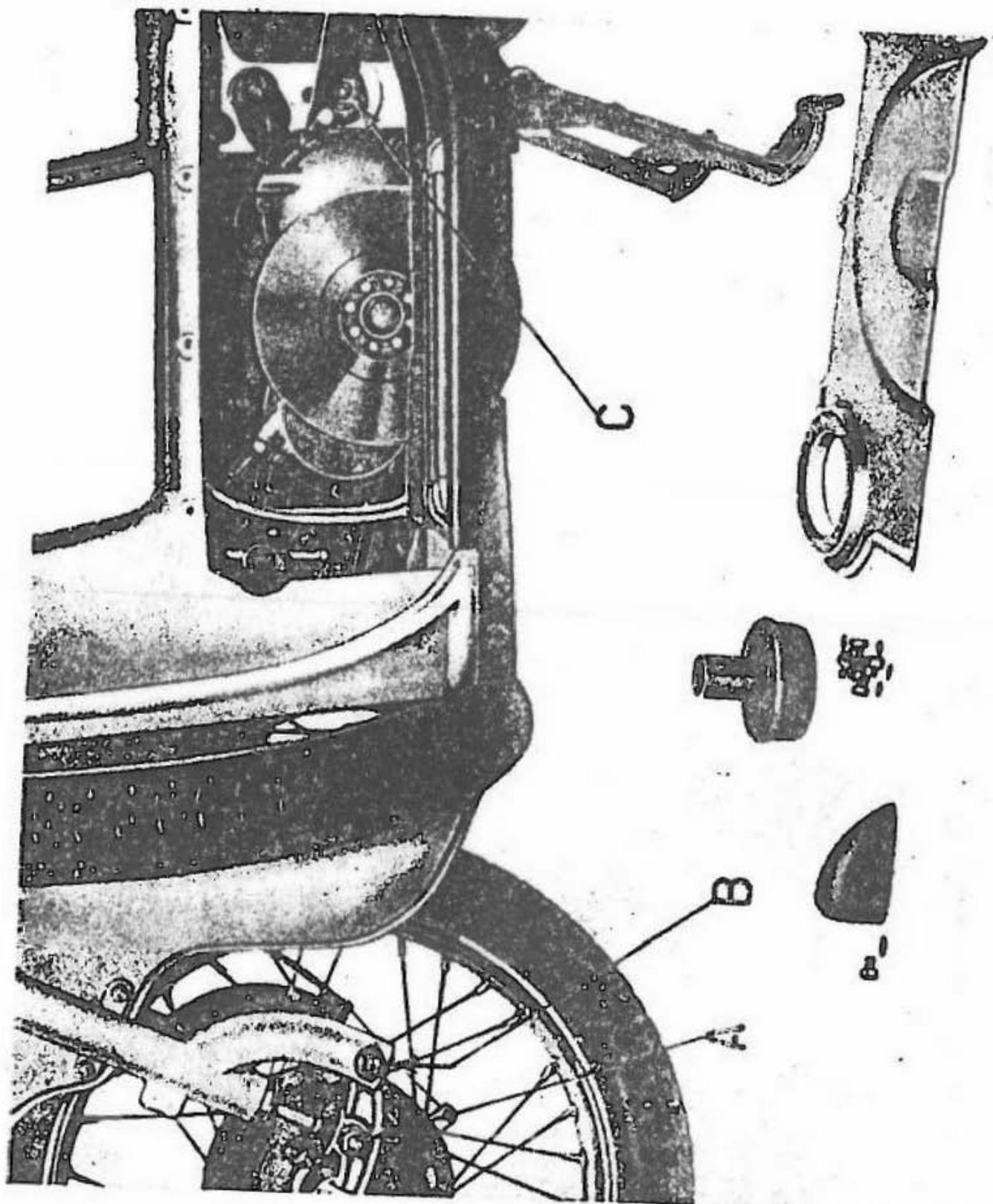


FIG. 9

sto motore, ed è monocomando. Ha un sistema di frenaggio benzina atto ad ottenere una migliore polverizzazione del titolo della miscela (aria benzina). Ha pure incorporato un dispositivo per facilitare l'avviamento a motore freddo. Questo dispositivo è comandato mediante un manettino applicato sul lato destro del manubrio ed occorre agire su questo comando prima di avviare il motore. Ad avviamento effettuato ricordarsi di riportare nuovamente il manettino nella posizione di riposo, altrimenti si avrebbe un eccesso di miscela che a lungo andare sarebbe dannoso per la normale lubrificazione (diluizione di lubrificante e consumo di carburante).

La vaschetta a livello costante del carburatore è munita di un capace filtro a bicchiere, di facile accessibilità.

Ogni 2000 Km. circa è opportuno procedere alla pulizia del bicchiere con filtro. Per levarlo: togliere la ruota di scorta per rendere accessibile la finestra anteriore. Allentare, e spingere su un fianco quel tanto da liberare il bicchiere, l'apposito volantino con tacche che lo tiene bloccato (*ved. fig. 10*).

Pulire poi bicchiere e filtro con della benzina facendo attenzione a non schiacciare o deteriorare il filtro e ad asportare tutto lo sporco accumulato sul fondo del bicchiere.

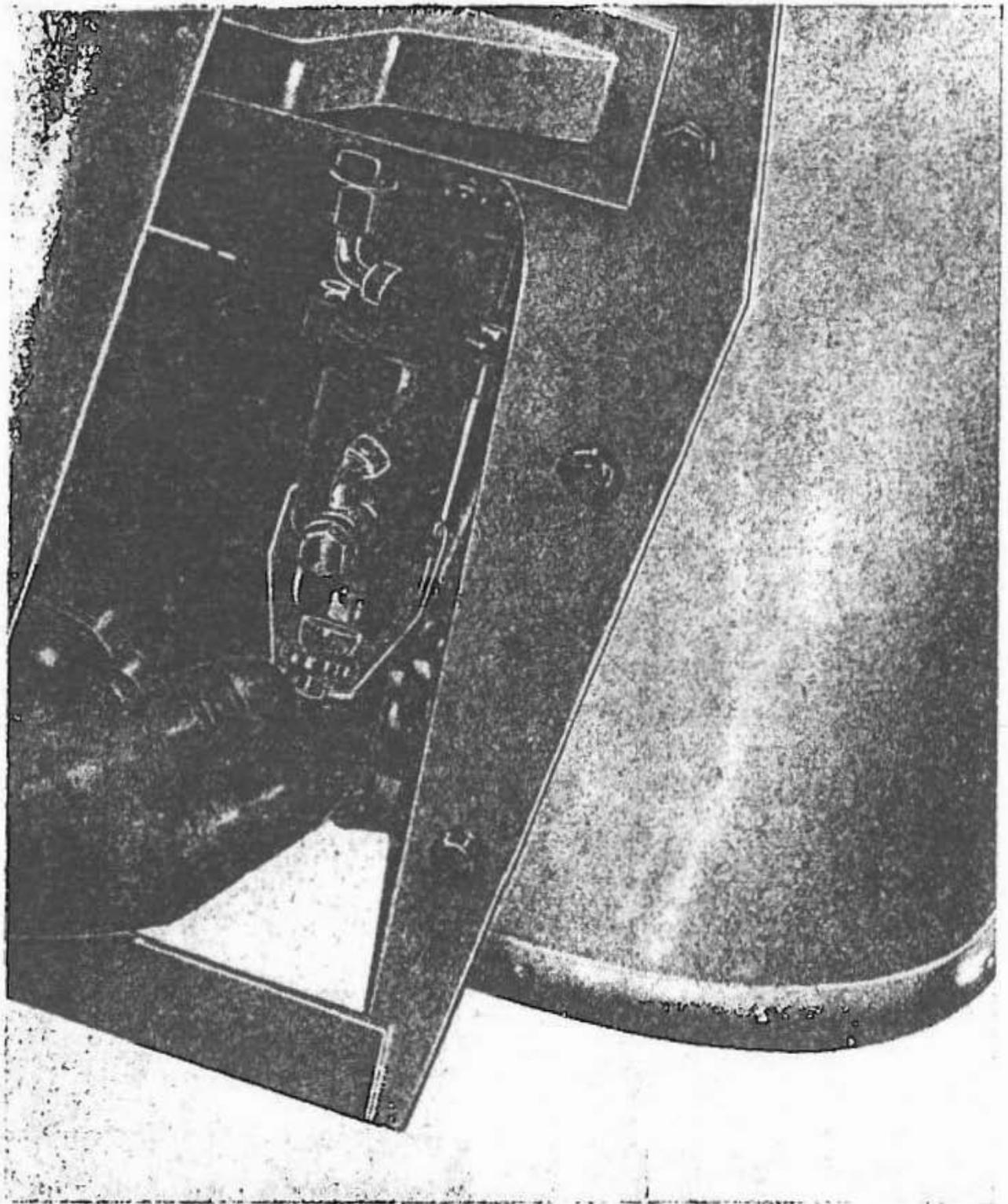


Fig. 10

Regolazione normale:

Getto d'avviamento	N. 80
Diffusore	mm. 18
Getto massimo	} Estivo 80/100 Invernale 85/100
Getto minimo	
Pistone	N. 45
Spillo N. 15	II tacca

(Per la numerazione delle tacche la partenza s'intende dall'alto dello spillo).

Regolazione del massimo e del passaggio:

Si effettua agendo sul diametro del getto (sostituendo quest'ultimo con uno avente numerazione superiore o inferiore) e sulla posizione dell'astina. Aumentando il numero del getto e alzando l'astina si arricchisce il titolo della miscela, il contrario avviene diminuendo il getto e abbassando l'astina.

Sono indizi di miscela ricca: fumo nero allo scarico, marcia irregolare con perdita di colpi, isolante della candela di color scuro fuligginoso.

Sono indizi di miscela povera: ritorno di fiamma al carburatore, candela di colore chiaro con punte porose.

Si ricordi che diminuendo la temperatura ambiente, occorre arricchire la miscela; viceversa occorrerà impoverirla se aumenta la temperatura. Con benzina pe-

sante è necessario aumentare il numero del getto ed alzare l'astina.

Per compiere queste regolazioni, è bene levare il carburatore dalla macchina.

Regolazione del minimo:

Va effettuata a motore caldo. Si eseguisce agendo su due viti: una orizzontale posta subito dopo il diffusore regola il titolo del minimo.

Avvitando questa vite nella sua sede la miscela si arricchisce e viceversa. L'altra vite inclinata rispetto all'asse del corpo del carburatore, regola la posizione di « tutto chiuso » della valvola miscela (aria-benzina).

Regolare prima la vite inclinata in modo che col comando della miscela tutto chiuso il motore possa girare ancora a basso regime. Avvitare poi o svitare, secondo i casi, la vite orizzontale fino ad ottenere il minimo desiderato.

Per compiere questa regolazione, levare il coperchio laterale sinistro smontando le viti esagonali di fissaggio.

Smontaggio del carburatore dal motore:

Dopo aver levato il filtro d'aria, la ruota di scorta e chiuso il rubinetto della benzina, svitare il raccordo che attacca la tubazione benzina al serbatoio e allentare la vite sulla fascetta che tiene unito il carburatore alla pipa d'aspirazione, indi sfilarlo dalla pipa spin-

gendolo verso sinistra. Nel levare il carburatore occorre liberare i due cavi di comando coi relativi attacchi.

Smontaggio del carburatore:

(Vedere fig. 11).

Dopo aver percorso circa 8000 Km. è bene smontare il carburatore per compiere la revisione dei vari pezzi e la pulizia generale.

Togliere:

- il bicchiere 1 colla molla di pressione e il filtro;
- il coperchietto 2, per ispezionare la vaschetta a livello costante, per effettuare questo svitare i due bulloncini di tenuta ed estrarre dalla vaschetta il galleggiante 3 mediante lo smontaggio dell'astina 4;
- il tappo con guarnizione 5, indi svitare il polverizzatore porta getto 6;
- il getto con guarnizione per l'avviamento 7;
- la vite per regolazione minimo 8;
- la tubazione della benzina col relativo bullone d'attacco 9.

Per la pulizia di tutti i fori si raccomanda di servirsi di getto d'aria e si sconsiglia di usare fili metallici, aghi, ecc. che potrebbero alterare il diametro dei fori e rendere difficile la regolazione della carburazione.

Nel montaggio si faccia attenzione a non dimenticare le guarnizioni e a rimetterle nell'identica posizione che occupavano prima dello smontaggio.

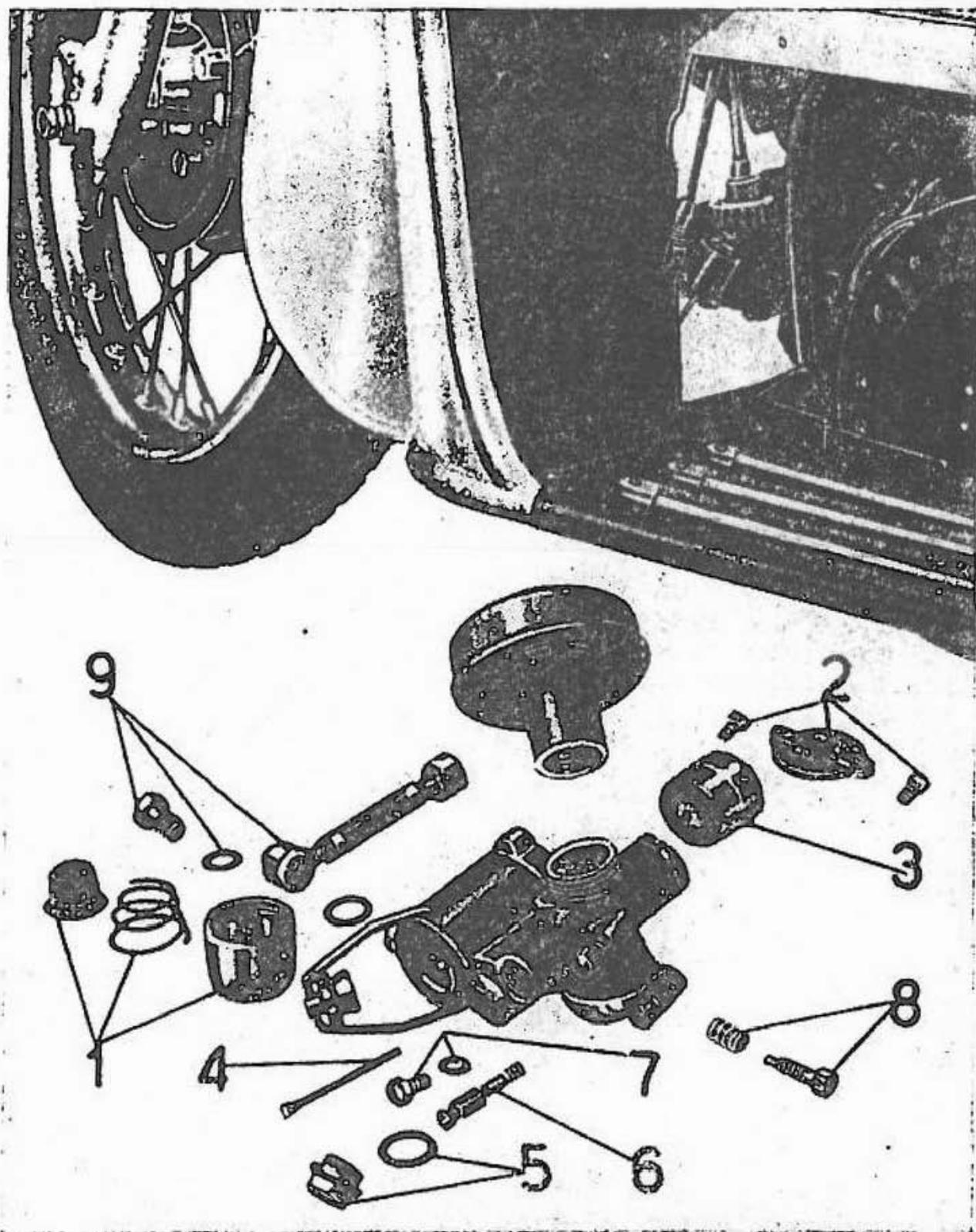


Fig. 11

Filtro d'aria

Deve essere pulito ogni 1000 Km. circa ed anche più spesso, se si marcia in zone molto polverose. Svtarlo dal carburatore e smontarlo, levando la molla che tiene il disco e la paglia metallica, lavare poi il tutto con benzina.

Dopo di questo, immergere la paglia metallica in un bagno di olio fluidissimo, lasciandola poi asciugare prima di rimontarla. L'efficacia del filtro diminuisce fino ad annullarsi se non se ne cura la pulizia e la manutenzione come è stato indicato sopra.

Quando il filtro è molto sporco, il consumo aumenta, risultando strozzata l'alimentazione d'aria.

Il filtro è messo in una posizione alquanto protetta dalla polvere, fango e acqua.

Pulizia del silenziatore con tubo di scarico

Va eseguita ogni 10.000 Km. circa.

Riempire il silenziatore con acqua e soda bollente diluita al 50%. Dopo due o tre ore vuotare il silenziatore, indi riempirlo con acqua bollente agitandolo fortemente prima di vuotarlo.

Messa in fase della distribuzione

Registrare i bilancieri in modo che il gioco sia di mm. 0,20 per entrambe le valvole.

Quando la freccia fra i due zeri sul volano dista in

Freccia segnata sul carter

Freccia segnata sul volano

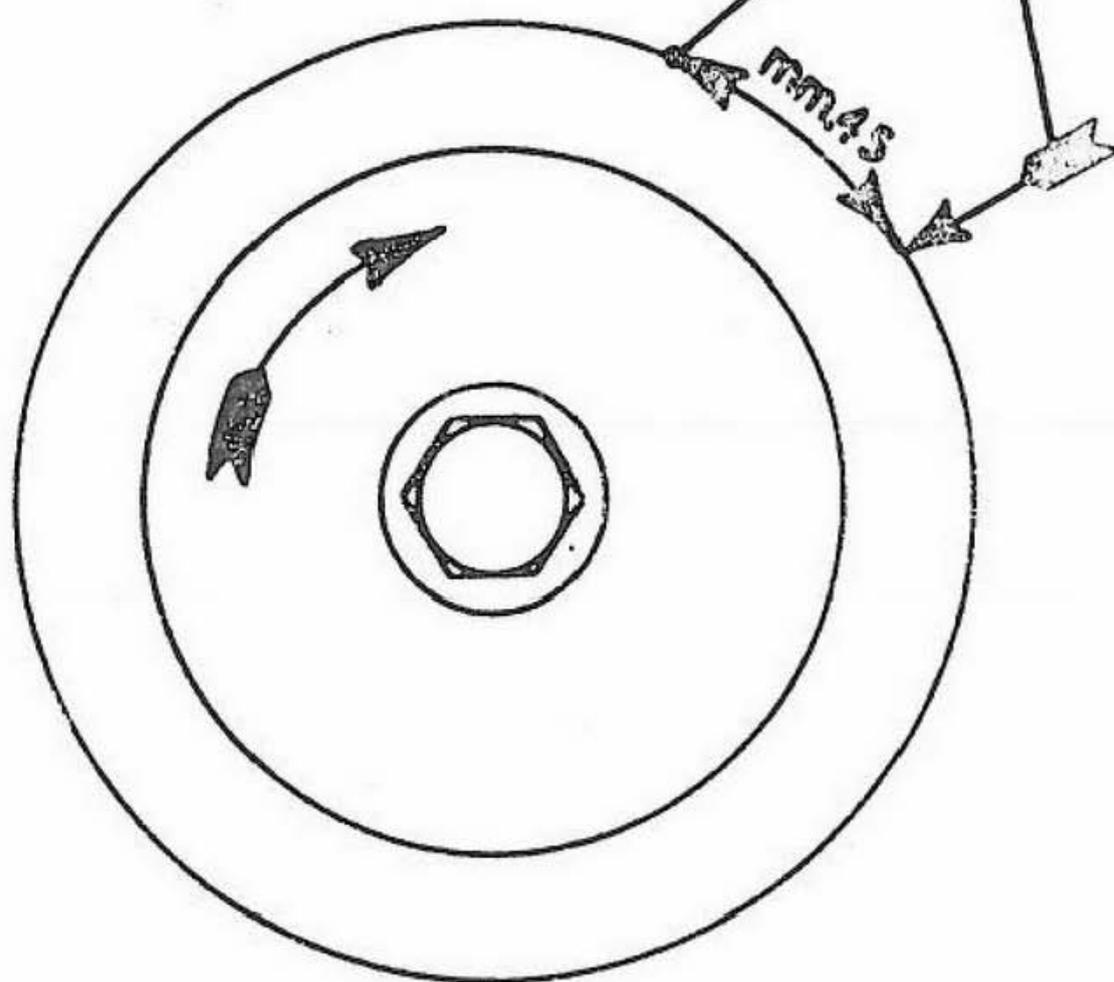


Fig. 12

anticipo mm. 45 circa (misurati sulla periferia del volano) dalla freccia tracciata sul carter (*ved. fig. 12*), la valvola di aspirazione deve incominciare ad aprire; messa così a punto l'aspirazione, anche lo scarico si trova in fase. Il dente segnato del pignone asse motore

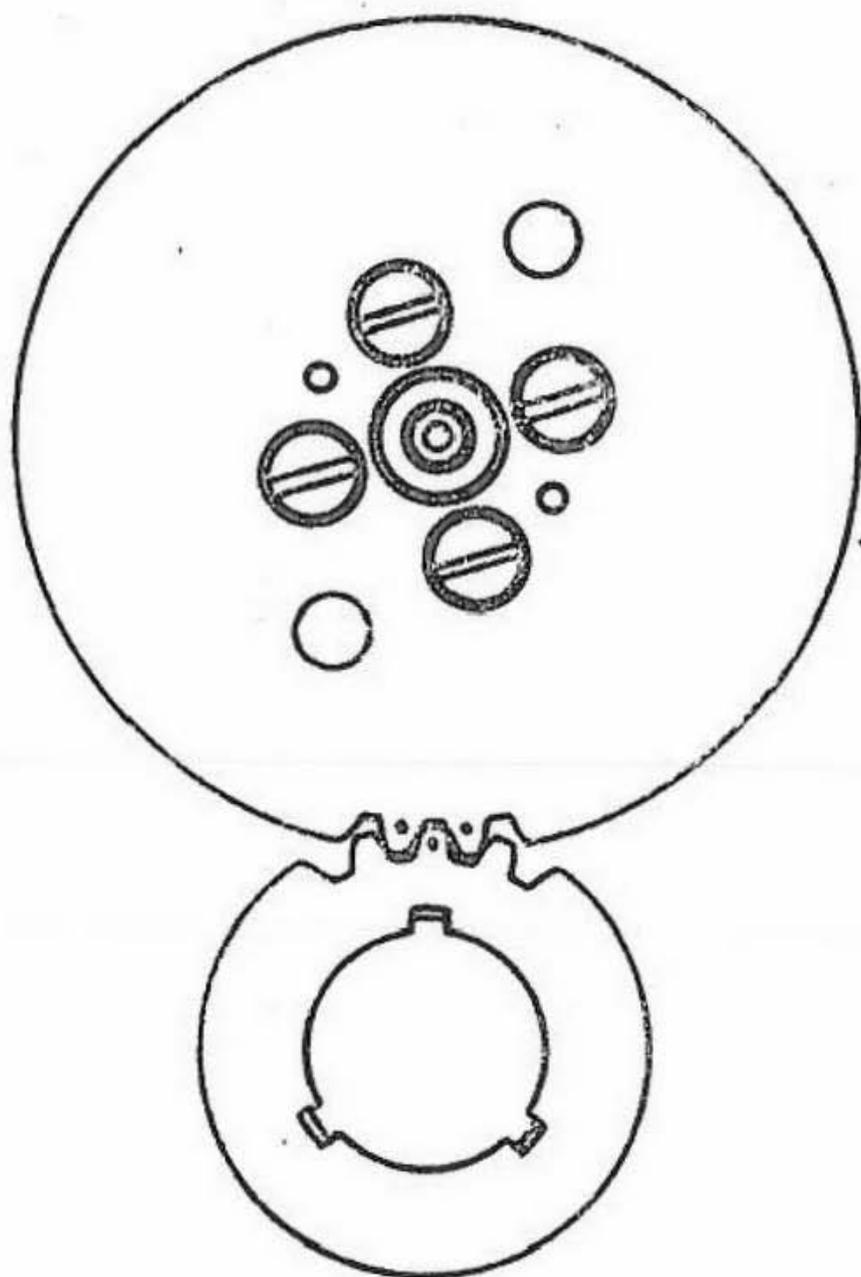


Fig. 13

deve entrare fra i denti segnati dell'ingranaggio dell'albero camme (*ved. fig. 13*).

Nella sede, vicino al dente segnato del pignone motore deve venire montata la chiavella dell'albero a gomito,

Smontaggio dell'alternatore volano

Levare il filtro d'aria del carburatore, il coperchietto coprifiltri olio sul serbatoio, il coperchio laterale sinistro, la pedana appoggiapiedi sinistra e il dado centrale che tiene bloccato il volano sull'albero a gomito.

Avvitare poi sul volano l'apposito estrattore e agire per levare il volano, come è dimostrato a fig. 14.

Messa in fase dell'alternatore volano

Quando il motore è circa a fine fase di compressione con il pistone in prossimità del punto morto superiore, a valvole chiuse e col comando anticipo in posizione « tutto anticipato » i contatti del ruttore devono cominciare ad aprirsi, quando il segno tracciato sul volano (quello senza i due zeri), si trova in direzione della freccia segnata sul carter. Se questo non avviene, spostare l'apposita camma del ruttore per ottenere la registrazione.

Controllare prima di spostare la camma se i contatti hanno la prescritta apertura.

Accensione

Per la registrazione e lubrificazione del ruttore vedere fig. 15.

Dopo aver percorso 5000 Km. circa è bene controllare l'apertura dei contatti la quale deve risultare di mm. $0,4 \div 0,45$. Qualora questa dovesse risultare mag-

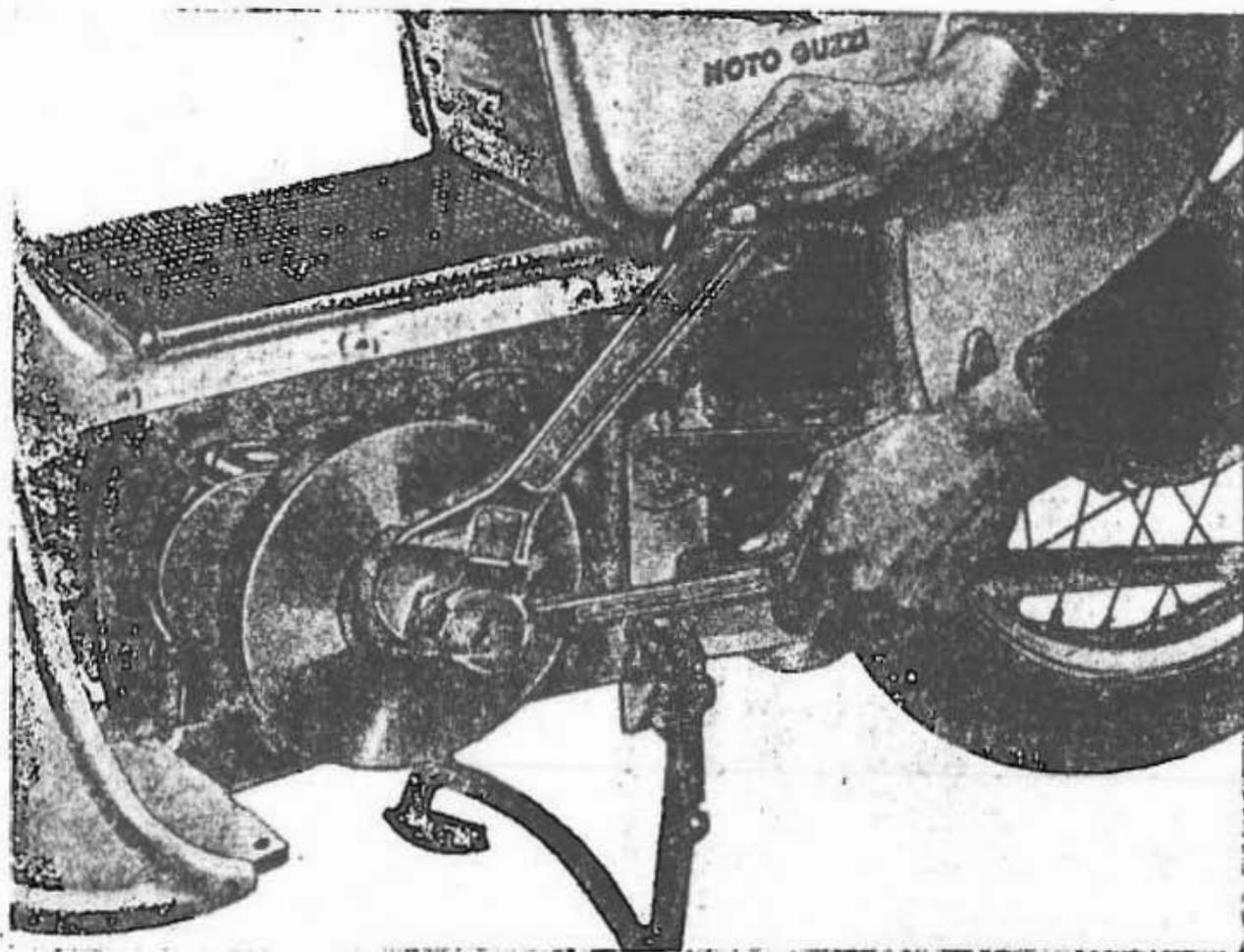


Fig. 14

giore o minore passare alla sua registrazione procedendo come segue:

Levare l'apposito coperchietto, indi allentare di mezzo giro la vite (A) che blocca la squadretta porta contatto fisso, spostare la squadretta girando leggermente l'apposita vite eccentrica (B) per ottenere la prescritta apertura dei contatti. Bloccare nuovamente la squadretta mediante la chiusura della vite (A).

Effettuare questa registrazione colla camma del ruttore in posizione di massima apertura. Sulla figura il

volano risulta smontato, questo è stato fatto al solo scopo di far vedere meglio la parte interna che interessa.

Verificare lo stato della superficie dei contatti: deve risultare piana e pulita (non ossidata), se occorre ravvivarla usare apposite limette a taglio finissimo.

Qualora fosse necessario smontare o sostituire il martelletto (C) fare attenzione a non modificare la curva della molletta di richiamo, che è stata tarata in fabbrica.

In occasione del controllo dell'apertura dei contatti procedere alla lubrificazione del feltrino (D) della camma, e del perno del martelletto (C).

Servendosi di un oliatore si lubrifica quanto detto con qualche goccia di Double extra Shell. Per evitare che l'eccesso di olio vada ad imbrattare i contatti del ruttore si raccomanda di non esagerare nella lubrificazione.

Candela

Verificare lo stato dell'isolante, se si riscontrano crepe o rotture sostituirla.

La distanza fra gli elettrodi deve essere di mm. 0,6.

Per pulirla si usi benzina pura e spazzolino metallico.

Montare la candela avvitandola a mano per qualche giro, accertandosi che imbocchi perfettamente; ado-

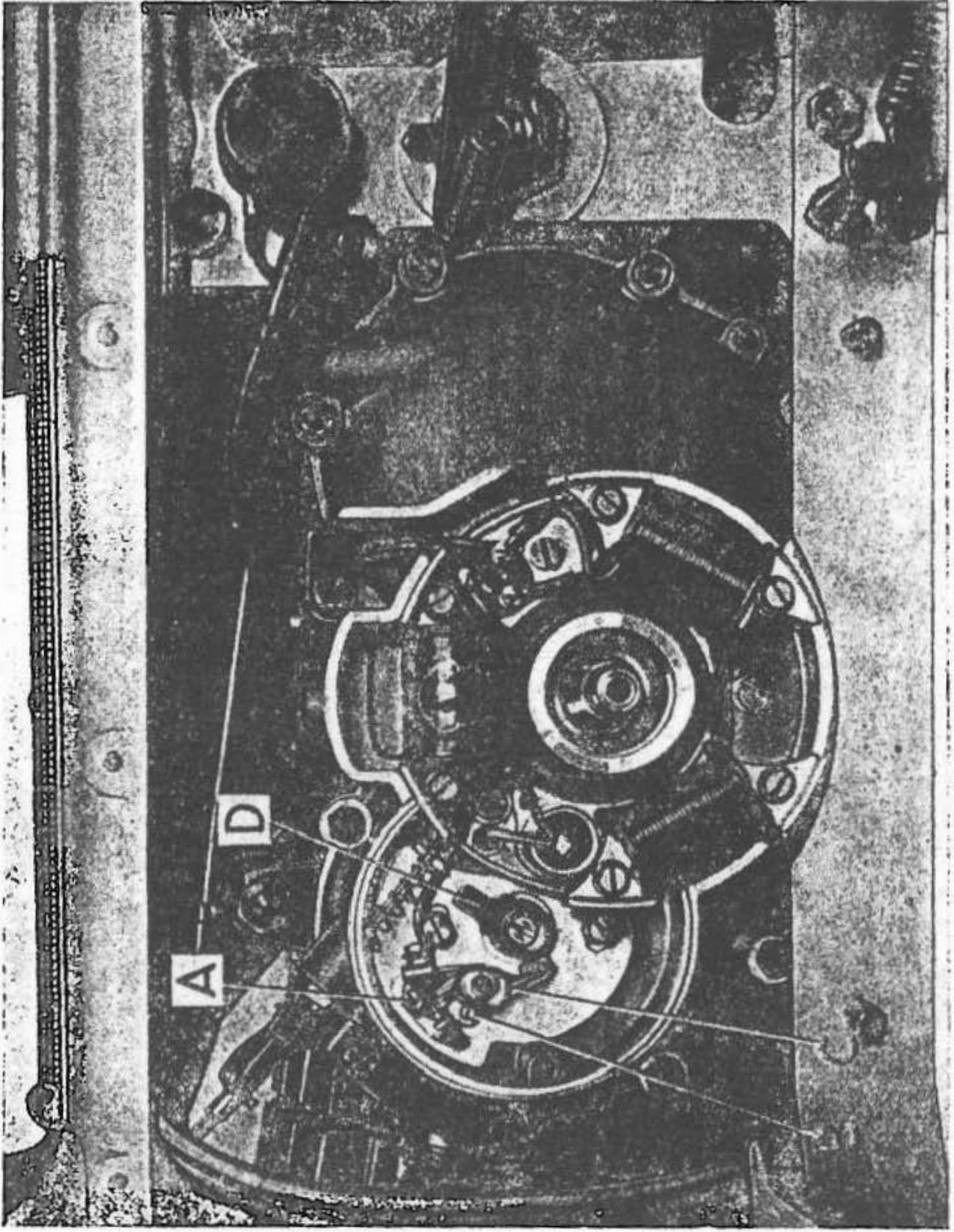


Fig. 15

perare poi l'apposita chiave evitando di chiuderla esageratamente.

Controllare lo stato di conservazione del cavo.

Testa e valvole

Ogni 5000 Km. circa effettuare la pulitura della camera di scoppio, eventualmente la smerigliatura delle valvole.

Per smontare la testa dal motore occorre togliere:

- il tubo di scarico (solo dall'attacco alla testa);
- la tubazione di ricupero olio;
- il carburatore;
- i tre dadi sui tiranti di fissaggio testa (*vedere fig. 16*).

Indi scuotere la testa rimuovendola e sfilandola in avanti. Dopo tolta la testa è bene accertarsi che le valvole chiudano perfettamente nelle rispettive sedi: per controllare questo, si versi un po' di petrolio o benzina nei condotti di aspirazione e scarico, e si osservi se il liquido passa nell'interno.

Se si riscontra una tenuta difettosa è necessario procedere allo smontaggio delle valvole e alla smerigliatura sulle rispettive sedi. Per togliere le valvole occorre procedere allo smontaggio completo della testa levando: i due coperchi, i bilancieri (mediante lo smontaggio dei due perni coi rispettivi spinotti e ranelle), le molle e le valvole. Per la pulizia è bene usare raschietti smussati e spazzole metalliche. Per la smeri-

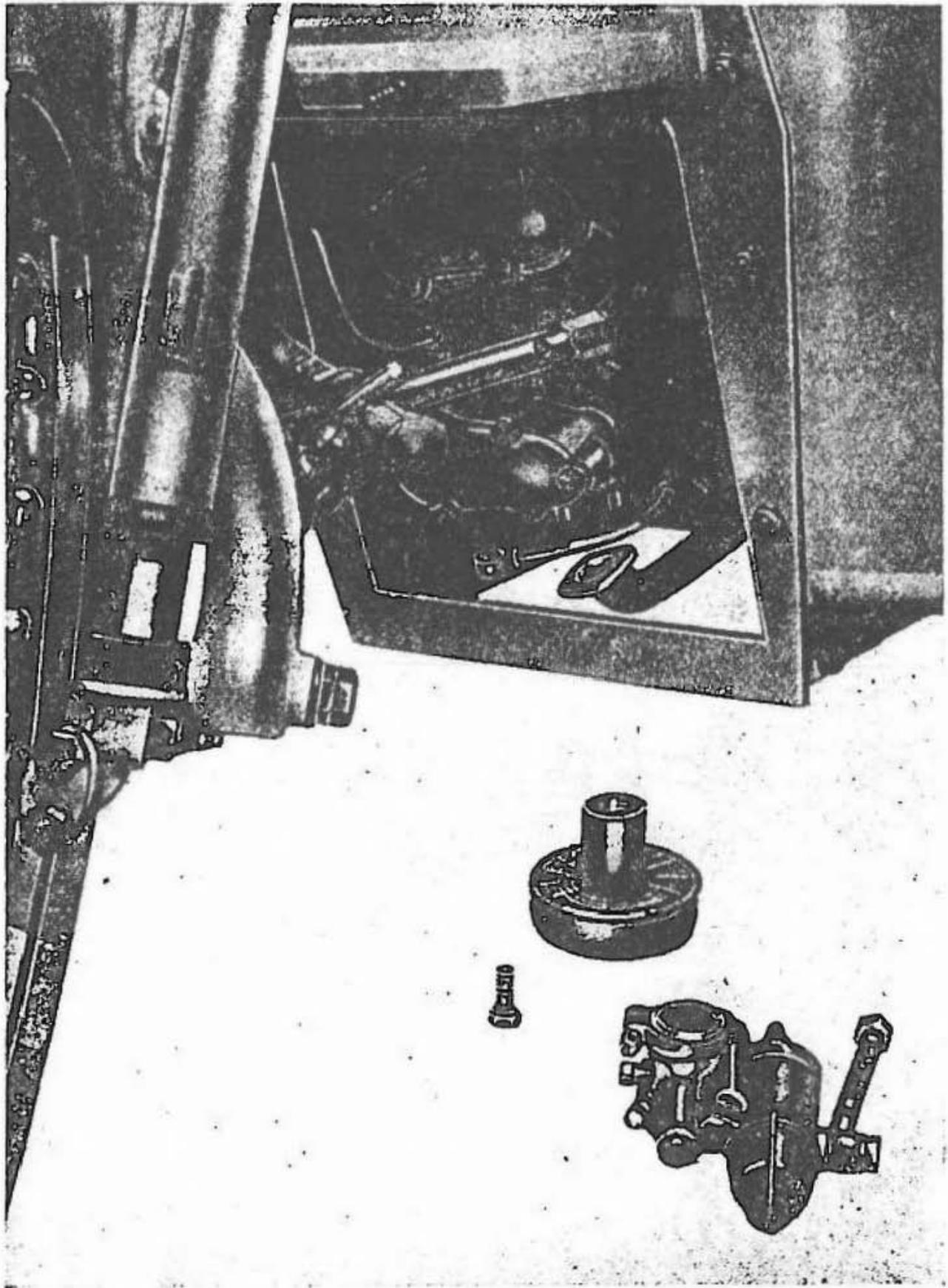


Fig. 16

gliatura è consigliabile usare un impasto di olio e smeriglio finissimo. A smerigliatura avvenuta è opportuno lavare accuratamente la testa in modo di accertarsi che sia scomparsa ogni traccia di abrasivo. La pulizia della parte superiore del pistone si effettua con raschietto e spazzola metallica. Se si toglie il cilindro e il pistone, è bene non far ruotare gli anelli di tenuta sul pistone stesso; se tali anelli vengono tolti dal pistone, nel rimontarli occorre osservare di non scambiarli tra loro o capovolgerli.

Registrazione fra bilancieri e astine

Si effettua a motore freddo. Togliere la ruota di scorta, indi levare dalla testa i due coperchi svitando i rispettivi bulloni. Servendosi poi di chiave a pipa speciale (data in dotazione) e di cacciavite si sblocca il controdado e si avvita o si allenta la vite con nicchia che agisce sulla pasticca dell'astina. Nel registrare occorre lasciare non più di 5/100 di gioco.

A registrazione ottenuta, tenendo ben ferma la vite si blocca il controdado (*ved. fig. 17*).

Controllare nuovamente a lavoro ultimato che le viti non puntino sulle astine; può accadere che nel bloccare il controdado quest'ultimo trascini la vite variandone la registrazione. La registrazione va fatta con il pistone a punto morto superiore con valvole chiuse e precisamente a fine fase di compressione.

Registrazione della frizione

Si rende necessaria quando il movimento libero (gioco) all'estremità della leva di comando è superiore o inferiore a 4 mm. circa.

Con un gioco alquanto inferiore si può verificare uno slittamento dei dischi con conseguente consumo di questi e rendimento del motore anormale.

Con un gioco alquanto superiore si può verificare un incompleto distacco della frizione con conseguente cambio marce rumoroso.

Per la registrazione, vedere il capitolo « Registrazione dei comandi posti sul manubrio ».

Registrazione della forcella telescopica

Viene effettuata sui perni che tengono uniti i due biscottini porta ruota ai bracci.

Riscontrando un gioco assiale eccessivo occorre allentare il controdado e riprendere il gioco avvitando il dado di quel tanto che necessita per ottenere la registrazione, indi serrare il controdado (*ved. fig. 18*).

Nel registrare occorre controllare che non avvenga il bloccaggio delle ranelle ai bracci.

Registrazione dello sterzo

Se lo sterzo ha gioco, i movimenti a sfere sono soggetti a dannosi scuotimenti. Per registrarlo occorre allentare il bullone di testa che fissa il manubrio e

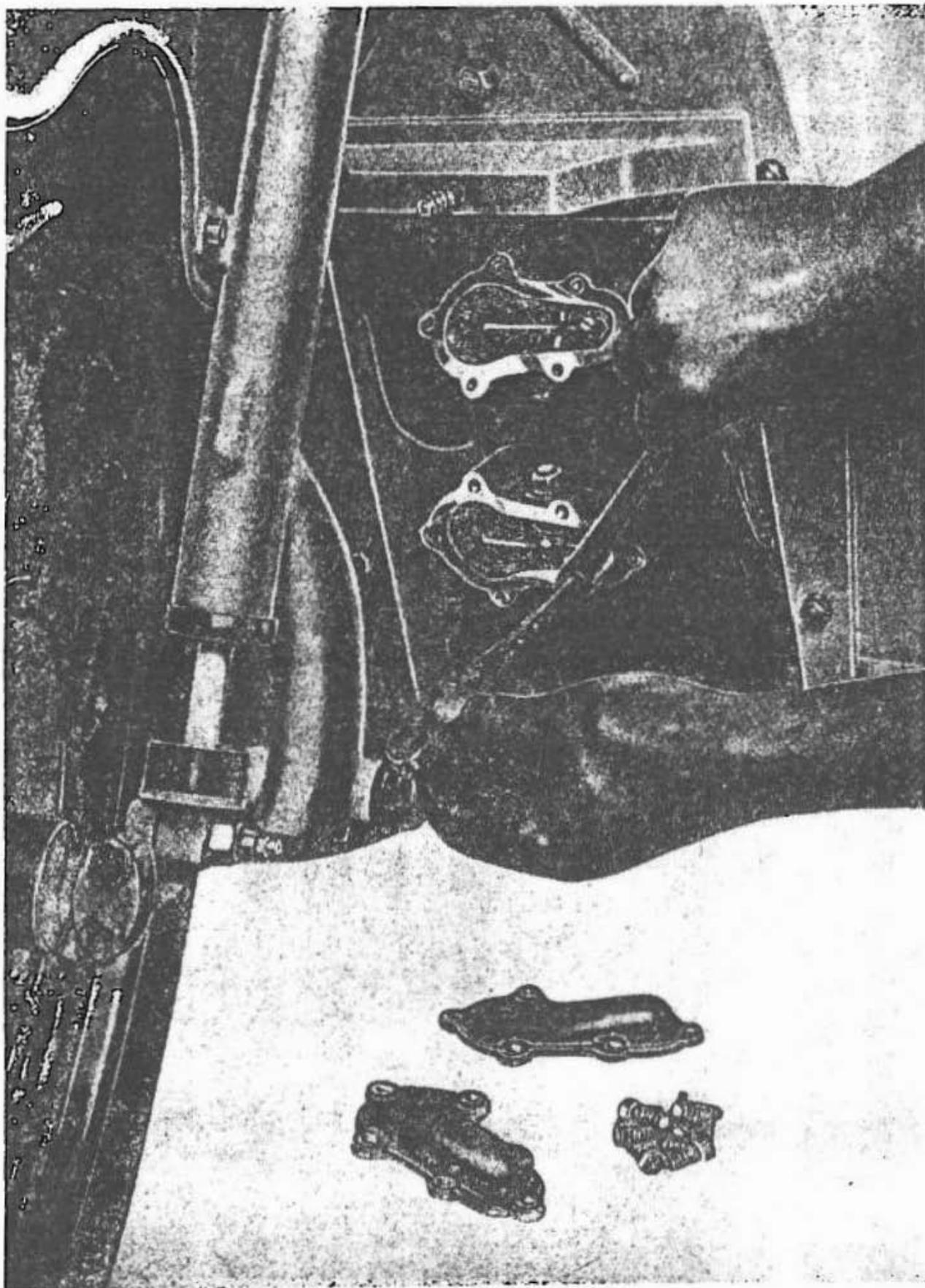


Fig. 17

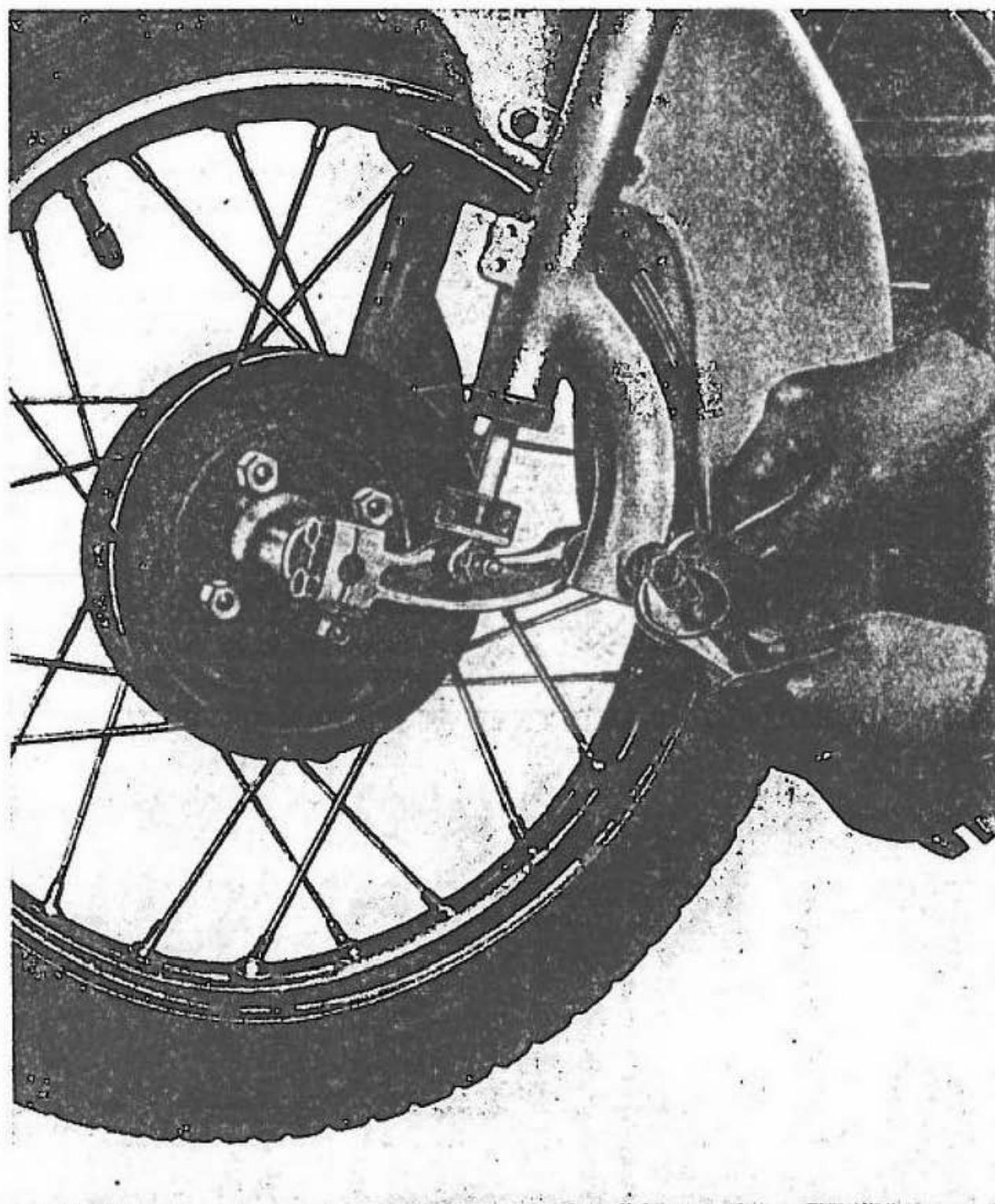


Fig. 18

il dado sul bullone laterale che serra le due orecchie del manubrio stesso. Indi avvitare la calotta godronata

di quel tanto che necessita per levare il gioco pur mantenendo libero il movimento della forcetta.

A registrazione ultimata ricordarsi di bloccare nuovamente il bullone di testa e il dado sul bullone laterale (*ved. fig. 19*).

Registrazione della tensione catena

Allentare i dadi dei due bulloni sul braccio oscillante porta ruota; indi agire sull'apposita leva quel tanto per ottenere la registrazione (*ved. fig. 20*).

Col motore sul cavalletto la catena non deve risultare eccessivamente tesa (verificare che abbia uno scuotimento di circa mm. 25/30). Ciò è necessario perchè, in caso contrario, si avrebbe una tensione eccessiva quando il braccio oscillante è a metà corsa. A registrazione effettuata prima di bloccare i due bulloni assicurarsi che il disco porta ceppi e la leva di regolazione appoggino contro il braccio oscillante.

Dopo aver registrata la catena è bene controllare la registrazione del freno posteriore.

Registrazione del braccio oscillante

Per levare il gioco assiale del braccio oscillante, occorre agire sull'apposita ghiera di regolaggio, posta sul lato sinistro del perno per attacco braccio.

Dopo aver levato il coperchio laterale sinistro, occorre allentare l'apposito bulloncino sulla piastra porta motore, indi avvitare la ghiera quel tanto che necessita

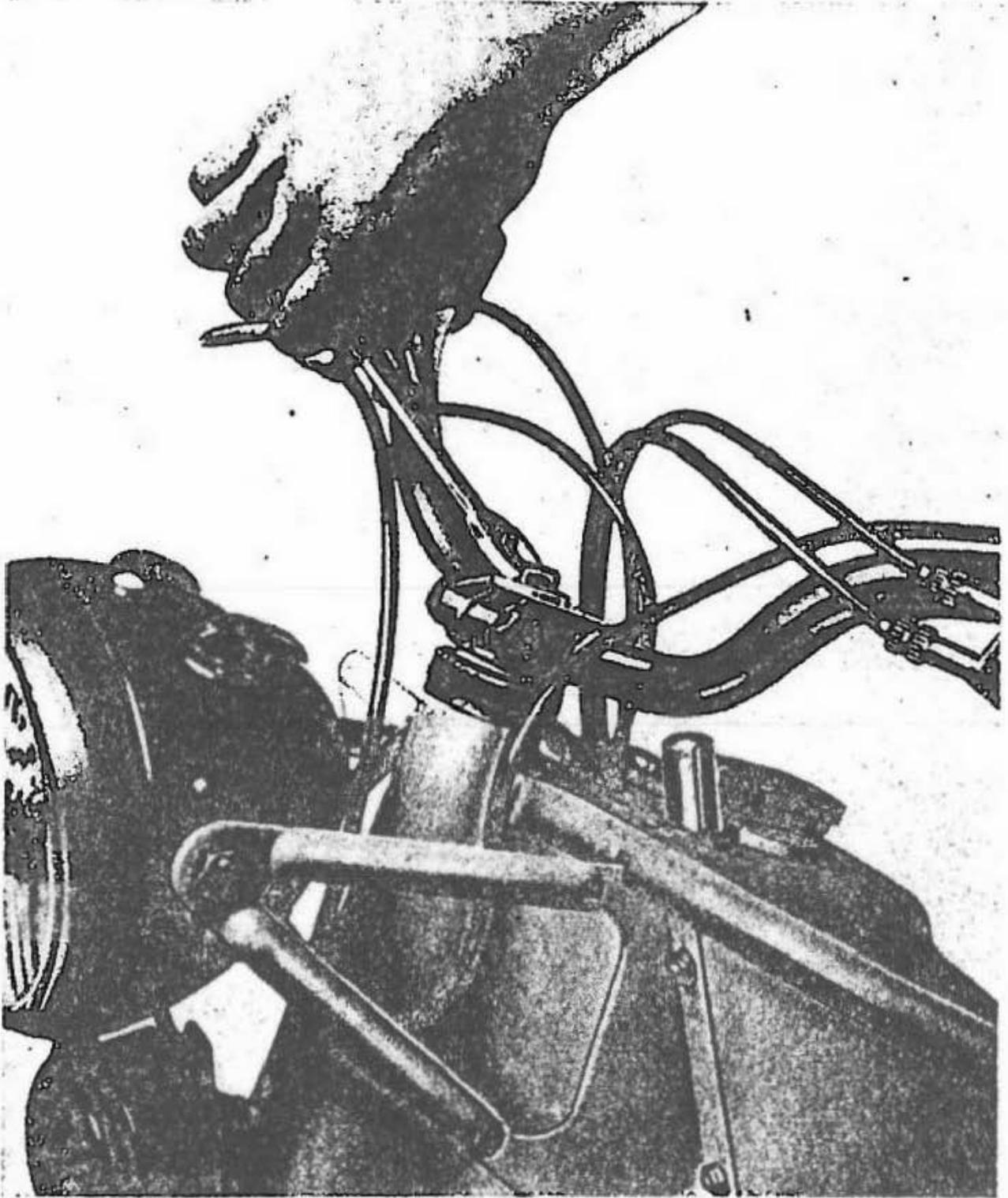


Fig. 19

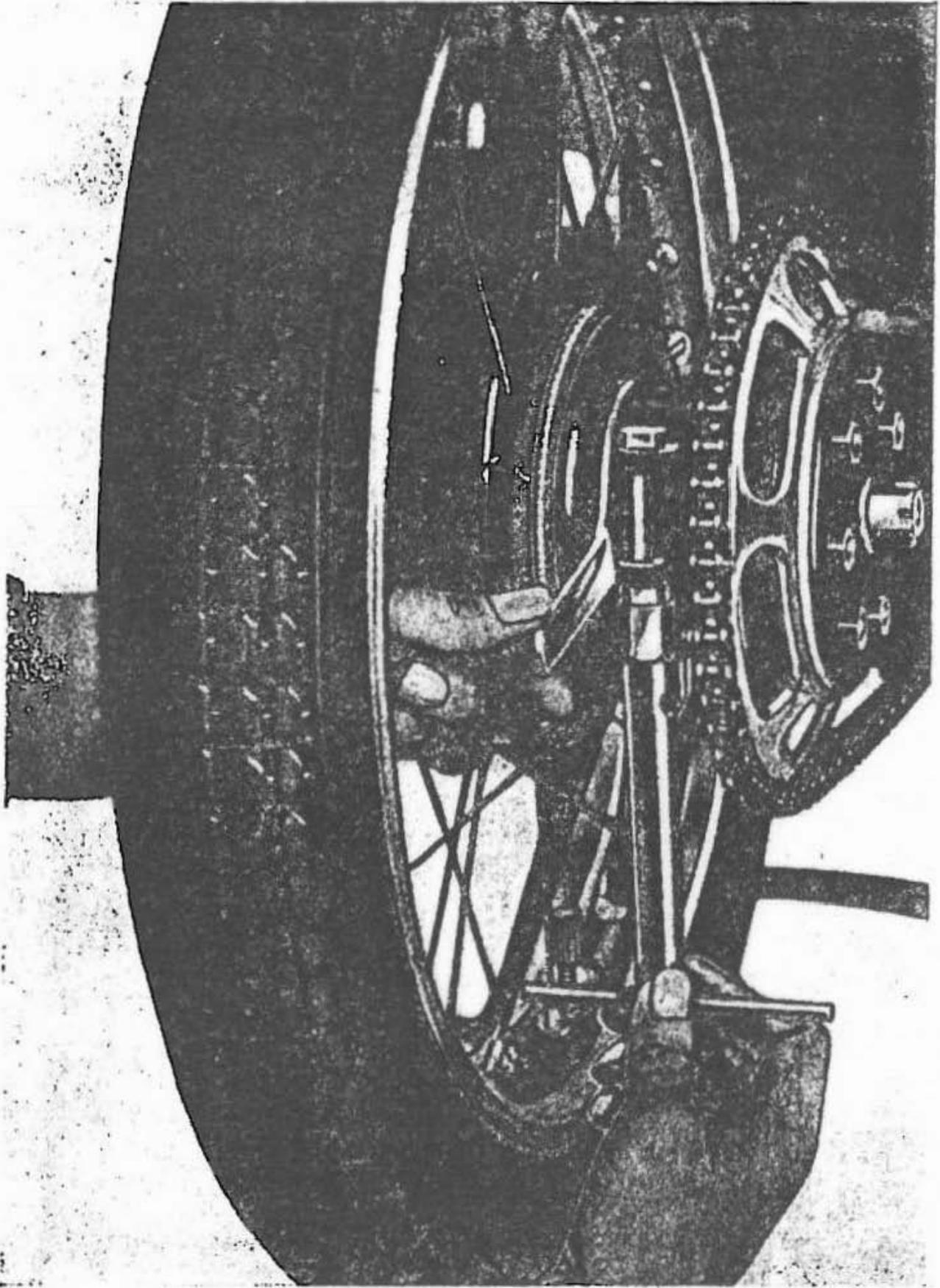


Fig. 20

per ottenere la registrazione. A registrazione ottenuta ricordarsi di avvitare nuovamente il bulloncino per bloccaggio ghiera (*ved. fig. 21*).

Le molle del molleggio posteriore vengono accuratamente montate a misura in fabbrica, è quindi sconsigliabile variarne il carico.

Registrazione dei comandi posti sul manubrio

Per i seguenti comandi:

manopola comando miscela carburatore (aria benzina), manettino comando carburatore per l'avviamento del motore, leva comando freno anteriore, leva comando frizione e manettino comando anticipo alternatore volano, la registrazione viene fatta agendo su gli appositi bulloni e controdadi zigrinati, posti sul manubrio all'attacco dei comandi.

Per registrare occorre allentare il controdado, indivitare o avvitare il bulloncino quel tanto che necessita per ottenere la registrazione.

Ricordarsi di bloccare nuovamente il controdado a registrazione ultimata (*ved. fig. 22*).

Registrazione dei freni

Per una buona registrazione occorre che vi sia un gioco (misurato all'estremità del pedale se si tratta del freno posteriore e all'estremità della leva a mano se si tratta del freno anteriore) di mm. 15 ÷ 20 prima che il materiale di attrito venga a contatto con i tamburi.

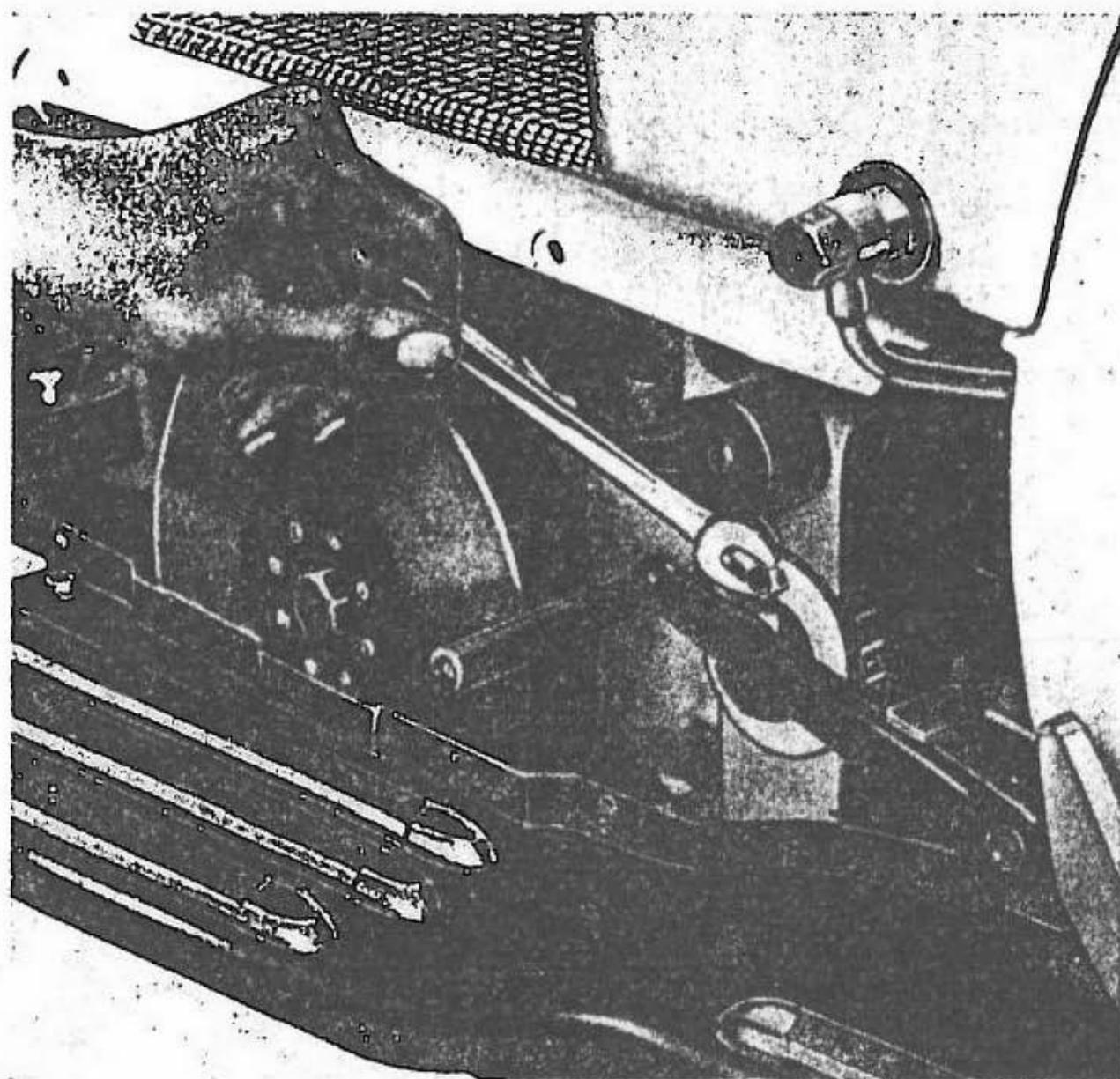


Fig. 21

Tale gioco si regola agendo sul tenditore che si trova sull'attacco al manubrio della leva a mano per il freno anteriore (vedere registrazione dei comandi posti sul manubrio) e sul dado avvitato al tirante e posto sulla leva del freno posteriore.

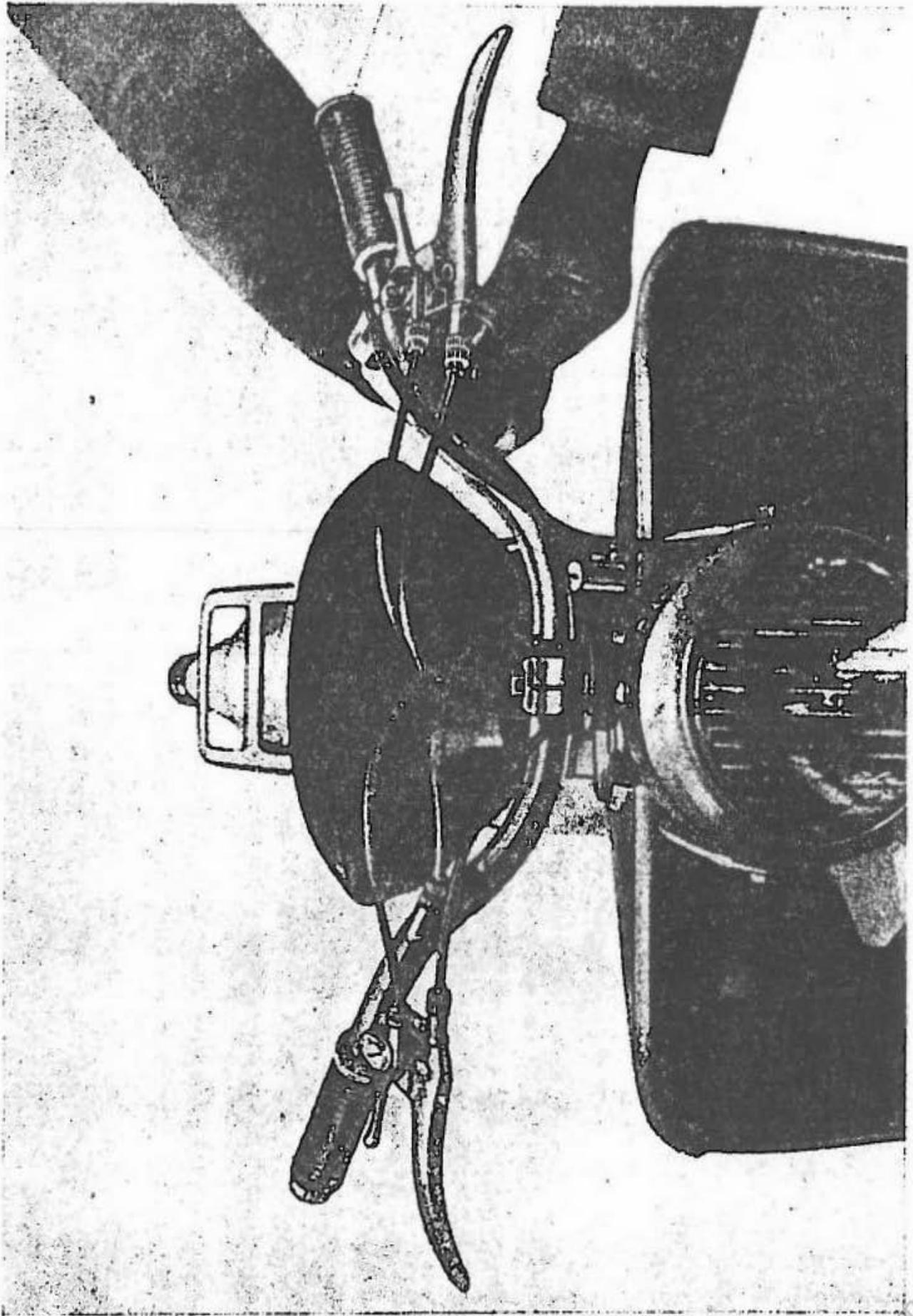


Fig. 22

Registrazione del mozzo anteriore

Il mozzo anteriore essendo dotato di cuscinetti a rulli conici è registrabile. Per riprendere il gioco assiale occorre allentare il controdado ed avvitare il dado di quel tanto che necessita per la registrazione, indi serrare il controdado (*ved. fig. 23*). E' necessario (dopo bloccato il controdado) assicurarsi che la ruota giri liberamente; si è così certi che i rulli dei cuscinetti non forzano provocando resistenza al rotolamento e rapida usura dei pezzi.

Smontaggio e cambio della ruota anteriore

Svitare i 4 bulloni sui due morsetti (*ved. fig. 24*) e levare la ruota dalla forcella. Dopo aver staccata la ruota, per sfilarla dal mozzo occorre svitare i 4 dadi di tenuta.

Togliere la ruota di scorta e infilarla nel mozzo facendo attenzione a montare la parte conica dei quattro dadi nelle apposite svasature del corpo centrale della ruota. Per il montaggio occorre invertire le operazioni compiute per lo smontaggio.

NB. - Ricordarsi, nel montaggio della ruota di infilare l'ancoraggio del freno nell'apposito bullone quadro posto sulla forcella e di agganciare sulla leva del freno il filo di comando.

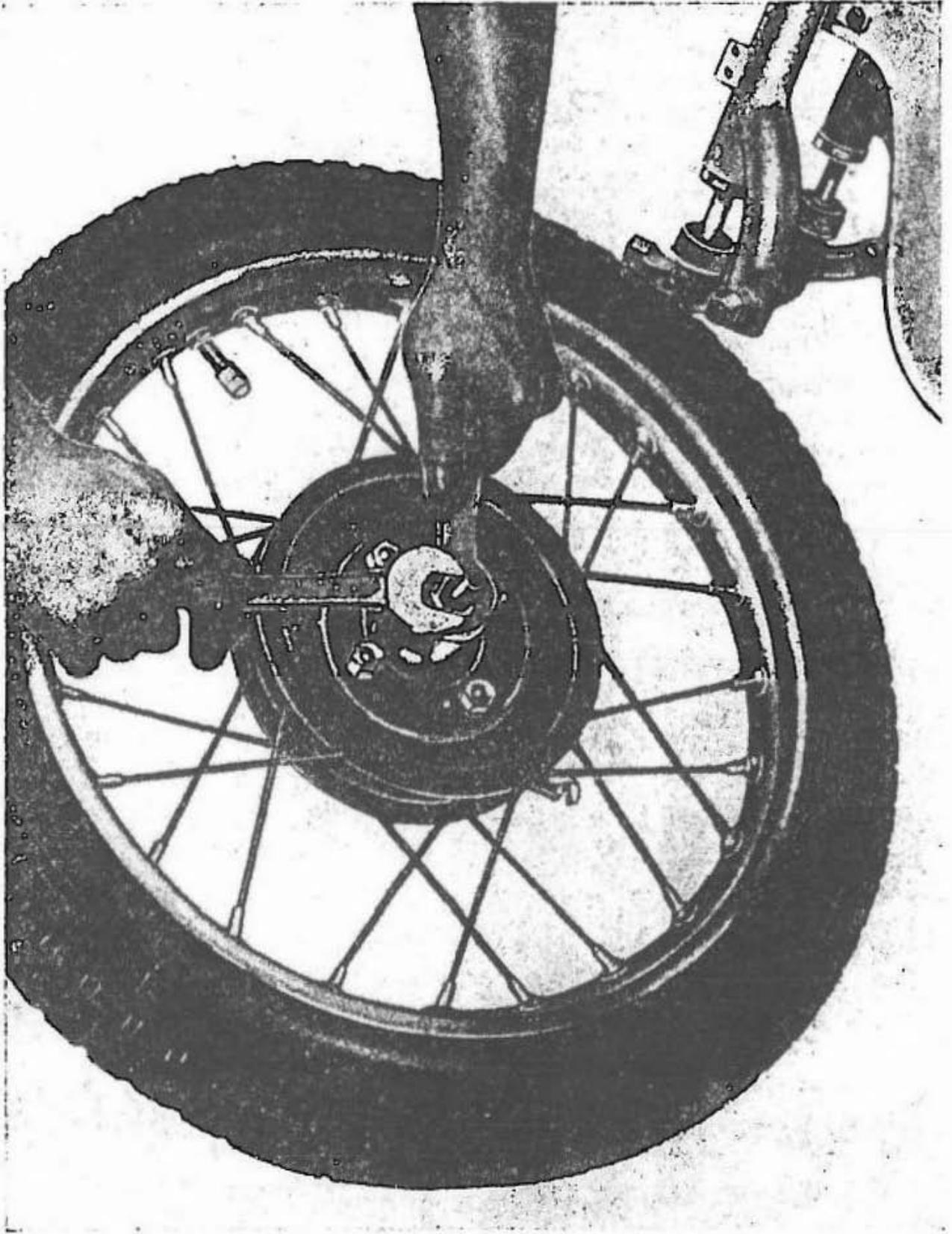


Fig. 23

Smontaggio e cambio della ruota posteriore

Svitare i 4 dadi e sfilare dal mozzo la ruota (*ved. fig. 25*). Togliere la ruota di scorta e infilarla nel mozzo facendo attenzione a montare la parte conica dei quattro dadi nelle apposite svasature del corpo centrale della ruota. Per il montaggio occorre invertire le operazioni compiute per lo smontaggio.

La ruota di scorta deve essere attaccata alla macchina colla parte rinforzata del corpo centrale verso l'interno.

Smontaggio coperchio laterale destro

Togliere i bulloncini del coperchio e allentare di circa dieci giri il bullone per tenuta leva cambio.

Spostare poi la leva di quel tanto che è stato allentato il bullone, indi sfilare il coperchio.

Smontaggio leva del cambio

Levare il coperchio laterale destro e svitare completamente il bullone d'attacco leva.

Sfilare poi la leva dal giunto a snodo dopo aver levato la copiglia e allentato l'apposita vite di tenuta.

Se occorre, smontare la levetta comando settore cambio, con attacco a dentatura speciale. Prima di levarla occorre tracciare un segno in modo che nel rimontarla venga messa al medesimo posto. Questo serve per mantenere normale lo spostamento del segnamarce.

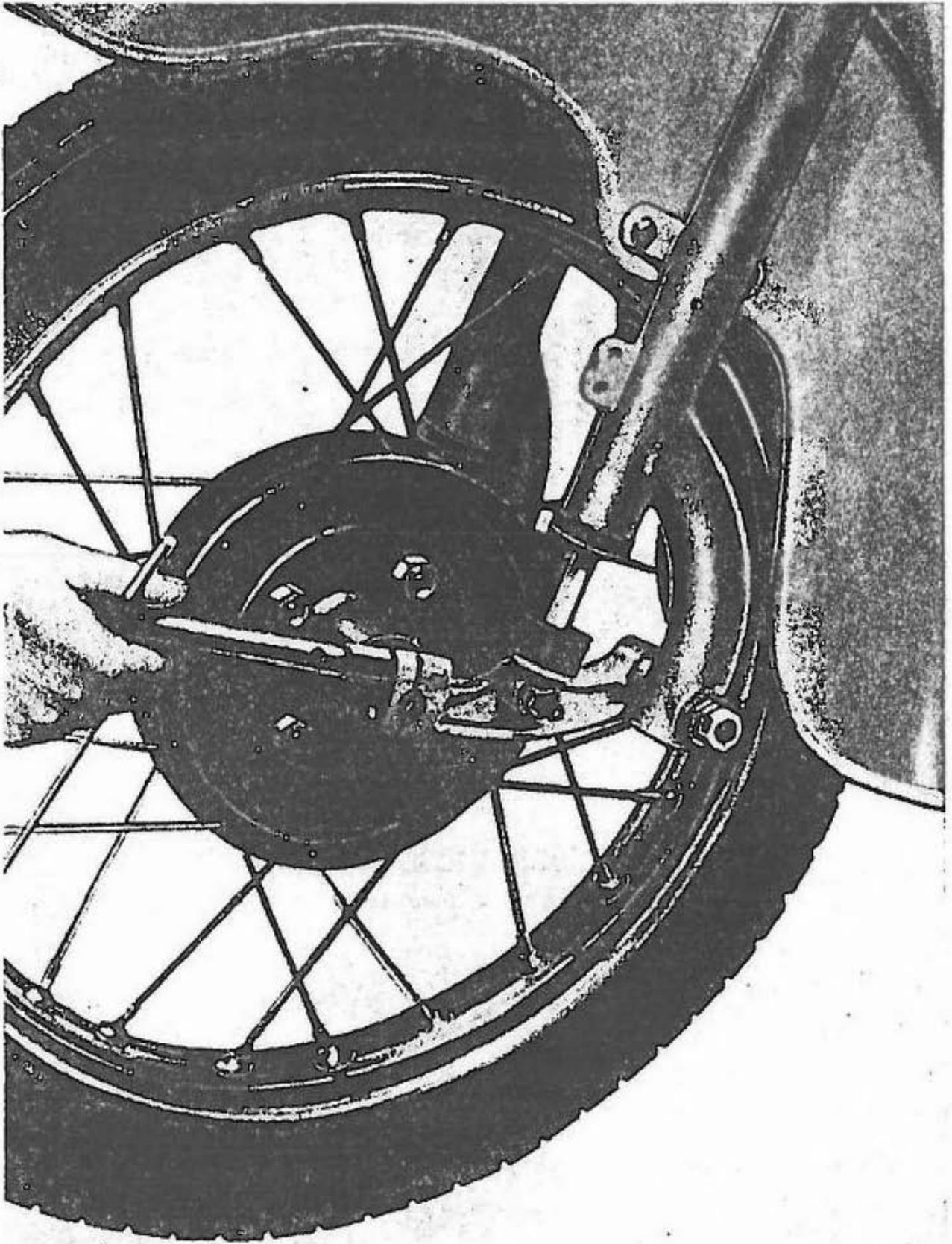


Fig. 24

Smontaggio del motore dal motomezzo

(Ved. fig. 26)

Nel caso di importanti revisioni si consiglia di affidare il motomezzo a meccanici competenti, adeguatamente attrezzati per simili lavori.

Occorrendo togliere il motore attenersi alle seguenti istruzioni:

Levare:

- il filtro aria dal carburatore;
- il coperchietto dei filtri olio situati sul serbatoio;
- i due coperchi laterali, destro e sinistro del motore (per smontare il coperchio laterale destro attenersi alle istruzioni dell'apposito capitolo);
- la pedana poggiapiedi sinistra;
- i due perni (B) porta motore, dalla parte destra del motomezzo;
- la piastra porta motore sinistra, svitando i sette bulloni d'attacco (A) e la colonnetta per attacco molla cavalletto;
- dalla pipa del motore il carburatore, lasciandolo attaccato ai cavi di comando;
- il tubo di scarico e la tubazione di mandata olio (C);
- dal motore la tubazione di ricupero olio, spingendola in direzione del parafango anteriore quel tanto che occorre per il passaggio del motore;

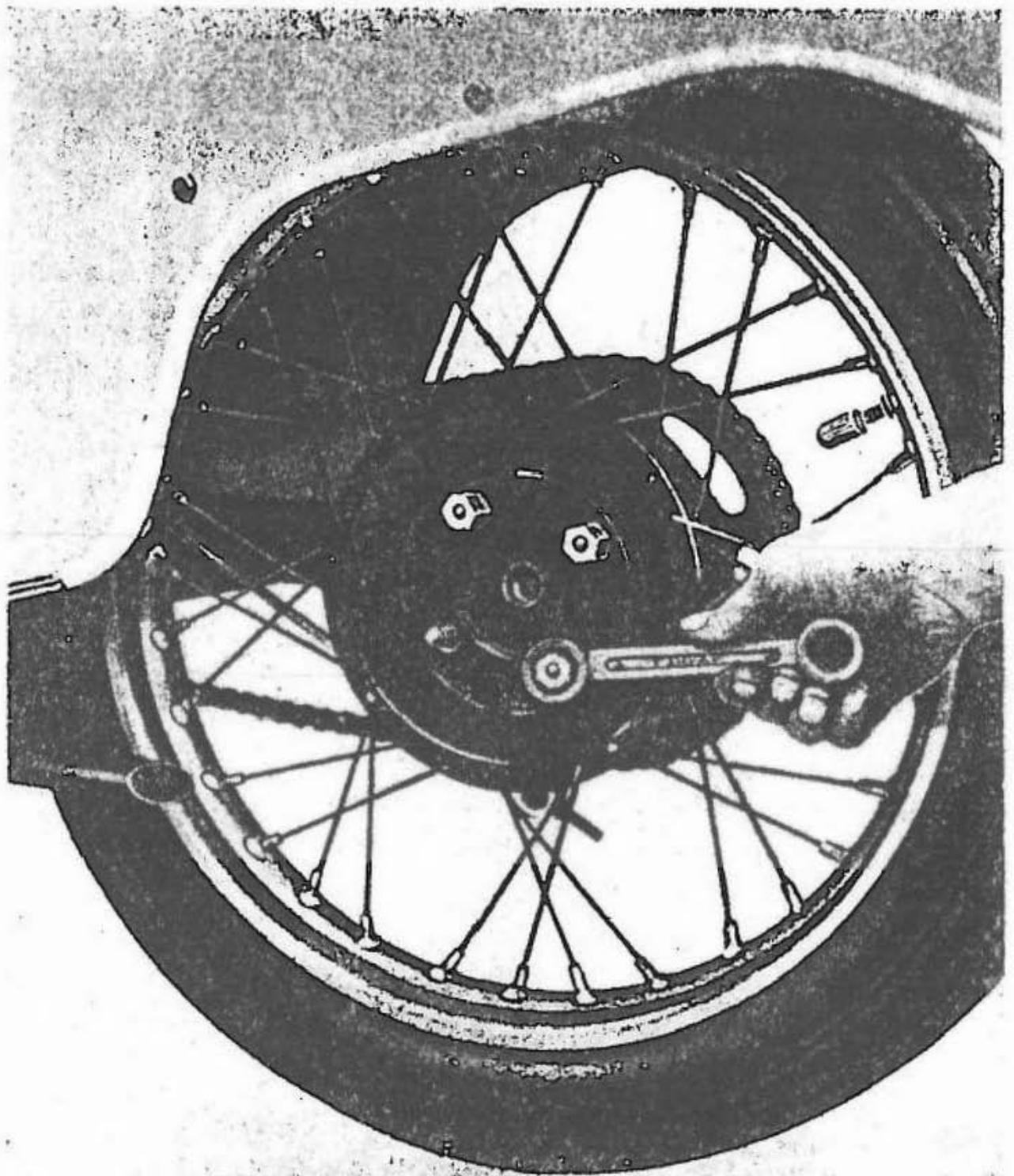


Fig. 25

-- i cavi dell'anticipo e della frizione;

— il coperchietto della scatola (D) e staccare i tre cavi che vanno al volano alternatore facendo attenzione, nel rimontare i cavi, di agganciarli sulle rispettive spine (questo è facilitato dai colori dei cavi stessi e dalle dimensioni dei fori dei capocorda d'attacco);

— la leva del cambio, la spina che tiene l'astina del segnamarce, il comando del contachilometri, la catena e il filtro olio del motore.

Per ultimo, dopo essersi accertati che tutto quello che interessa è staccato, svitare i due bulloni (E) d'attacco motore; sfilare poi il motore abbassandolo e levandolo dalla parte sinistra.

Impianto elettrico

A tutti i servizi elettrici del motomezzo provvede l'alternatore volano o direttamente o attraverso la batteria che dal volano è mantenuta carica da un apposito indotto, attraverso un raddrizzatore.

Il volano provvede direttamente all'alimentazione del faro (lampada da 25/25 W - 6 volt) e quando questa è in funzione anche all'alimentazione del fanalino di targa (5 W).

La luce di città (5 W) e la luce della lampada spia (3 W - 12 volt) sono alimentate dalla batteria, in questo caso anche il fanalino di targa passa a funzionare sulla stessa batteria che provvede anche ad assicurare il funzionamento dell'avvisatore.

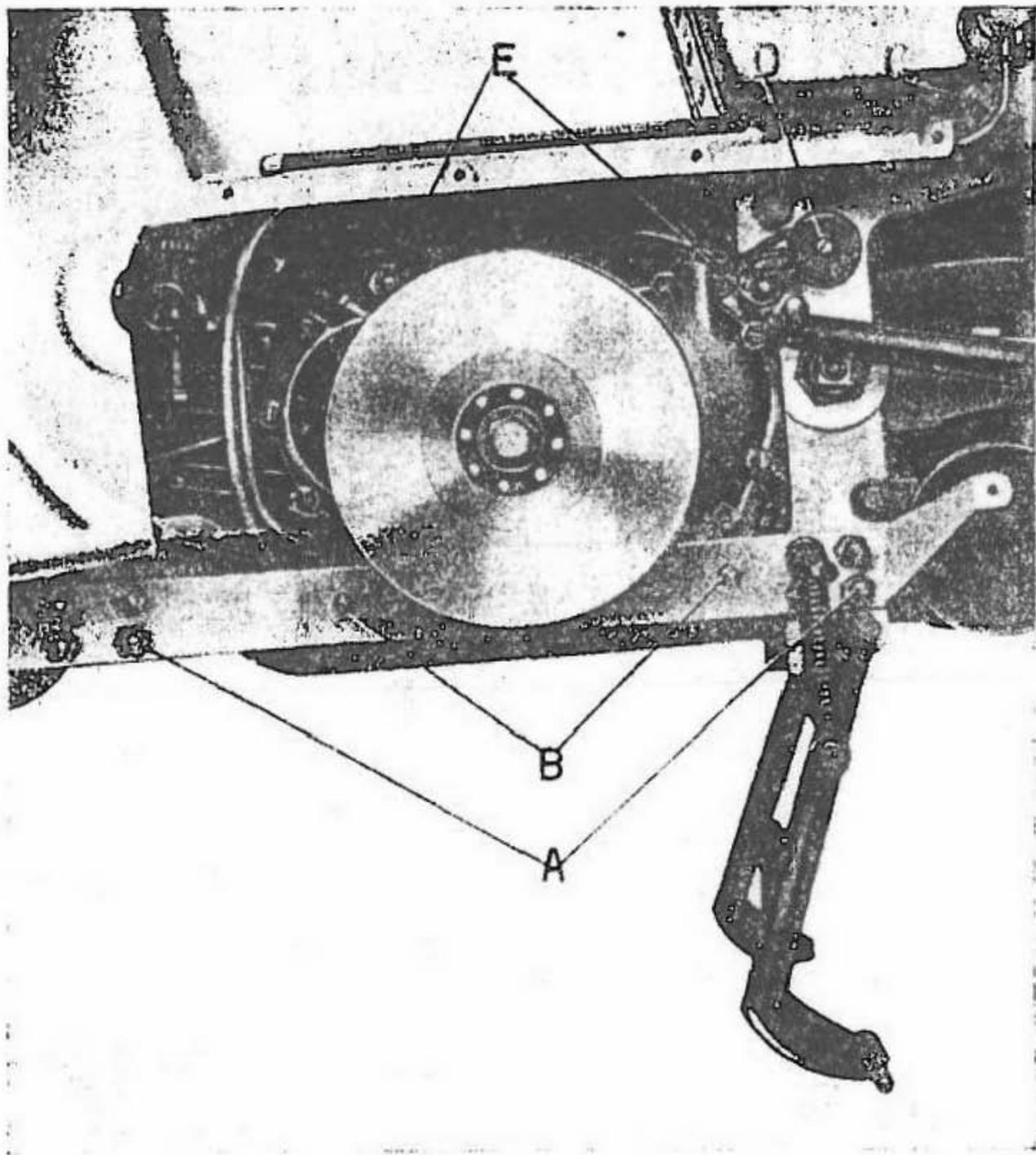


Fig. 26

Faro:

E' a perfetta tenuta d'acqua: ciò rende praticamente superflua l'ispezione interna. Si ricordi che la superficie speculare della parabola non va pulita, perchè si

riga facilmente e perde la lucentezza. La messa a fuoco è fissa; il fuoco è occupato dal filamento della lampada. Usare lampade di uguali dimensioni e potenza di quelle montate.

Sostituzione lampade e fusibili:

Qualora occorresse sostituire le lampade, dopo aver tolta la parabola con unito il cristallo del faro si proceda all'operazione ricordando che esse hanno le seguenti caratteristiche:

Lampada principale 25/25 W — 6 Volt.

Lampada città 5 W — 6 Volt.

Lampada targa 5 W — 6 Volt.

Lampada spia 3 W — 12 Volt.

Per la targa è tassativamente prescritta una lampada da 5 W. Una lampada da 3 W comprometterebbe la durata di tutte le lampade.

In caso di interruzione del fusibile, dopo aver eliminato la causa che ne ha determinata la bruciatura, lo si sostituisca con altro di 8 Amp.

Batteria:

La batteria montata sul veicolo ha una capacità di Ah. 8 ÷. Alla sua carica provvede l'alternatore volano attraverso il raddrizzatore posto all'interno del faro. Nel caso di mancata ricarica si controlli l'integrità del fusibile nel faro.

Per accedere alla batteria si eseguono le seguenti operazioni:

sganciare la sella e ribaltarla; svitare il bullone che tiene la fascetta della batteria, levare il coperchio e i tre tappi.

Per la manutenzione e la conservazione, le norme consigliabili sono:

procedere periodicamente alla verifica del livello dell'elettrolito, aggiungere acqua distillata in modo che l'orlo superiore delle piastre risulti completamente sommerso. Il liquido all'interno degli elementi deve superare di circa mm. 7 la sommità dei separatori. Detta verifica va eseguita ogni 2500 Km. circa, o comunque con maggiore frequenza nei mesi estivi (ogni 30 giorni circa), mentre nei mesi invernali va effettuata ogni 60 giorni circa.

E' consigliabile tenere asciutti e puliti i terminali e la parte superiore degli elementi della batteria. E' conveniente ungere con vaselina la parte filettata dei terminali stessi.

La batteria è scarica quando, non sotto carico, dà una tensione inferiore di 5,4 V. Va ricaricata con una intensità di $A \ 1 \div$.

Pulsante e commutatore antiabbagliante:

Il pulsante e il commutatore antiabbagliante non richiedono alcuna registrazione essendo a contatto elettrico. Qualora si verificassero frequenti bruciature della lampada del fanalino posteriore, fare verificare a competenti il comando antiabbagliante sul manubrio.

Avvisatore elettrico:

Col funzionamento dell'avvisatore, può avvenire che, o per l'assestamento di alcune parti, o per il consumo di altre, il suono sia mancante o anormale. Si rende perciò indispensabile la regolazione.

Dopo aver controllato che la batteria è carica, togliere l'avvisatore e con cacciavite stringere l'apposita vite situata sotto il tappino di gomma quel tanto che occorre per portare l'ancoretta vibrante nella giusta intensità di vibrazione. Per dare al suono maggior potenza, agire sulla parte anteriore dell'apparecchio levando la piastrina tenuta da due viti e manovrando l'apposita vite per la registrazione.

Cavi:

Verificare lo stato esterno specialmente nei punti dove si possono realizzare scorrimenti fra parti metalliche ed isolate. Se si riscontrano difetti sostituire i cavi.

Manutenzione generale

Per la buona manutenzione occorre attenersi alle regole generali qui sotto elencate.

Pulizia:

Per la pulizia del motore è consigliabile il petrolio da usare con un pennello: asciugare poi con stracci puliti.

Per pulire le parti verniciate imbrattate di fango sec-

co, occorre, per non deteriorare la vernice, inumidirle bene con una spugna abbondantemente inzuppata di acqua. Lavare poi con getto d'acqua ed accertarsi che sia scomparsa ogni traccia di fango prima di asciugare con pelle scamosciata.

E' dannoso per la vernice usare petrolio che la rende opaca e la deteriora rapidamente.

Ritocchi alla verniciatura:

La verniciatura è fatta alla nitro cellulosa.

Trattandosi di pezzi di piccola dimensione, in generale, è opportuno procedere alla riverniciatura dell'intero pezzo.

Dopo aver pulita completamente la superficie da trattare si applica a spruzzo l'antiruggine che va essiccato in forno a temperatura di $90^{\circ} \div 100^{\circ}$ per la durata di circa 3 ore.

Si procede poi alla stuccatura e alla pomiciatura, indi si applica a spruzzo il mastice isolatore e si lascia asciugare all'aria per circa 2 ore.

Si procede quindi alla spruzzatura con vernice alla nitro cellulosa, lasciando asciugare all'aria per circa 2 ore dopo ogni mano.

E' conveniente applicare tre mani di vernice per avere ottimi risultati; si effettua poi la lucidatura strofinando con batuffoli di cotone impregnati con pasta preparata per tale uso. Questo si compie dopo trascorso non meno di otto ore dalla verniciatura del pezzo.

Calcomanie:

La calcomania del Galletto va applicata sulla parte superiore della pedana destra.

Le calcomanie recanti l'aquila e la dicitura « MOTO GUZZI » vanno applicate sul lato destro e sinistro del serbatoio olio e sui parafanghi.

L'applicazione delle calcomanie viene fatta con apposita vernice. Dopo circa un'ora dall'applicazione si toglie la carta con una spugna inumidita e si tolgono le eventuali tracce di vernice con acquaragia, si lava poi il tutto con acqua pura.

Operazioni periodiche di manutenzione

Ogni 1000 Km. lubrificare con l'apposita pompa per ingrassatori gli snodi del braccio oscillante e della forcella telescopica. Lubrificare la catena. Pulire il filtro aria del carburatore.

Ogni 2000 Km. cambiare l'olio nel serbatoio ed effettuare la pulizia dei filtri. Compiere la pulizia del bicchiere con filtro sul carburatore.

Ogni 2500 Km. verificare il livello dell'acqua distillata nella batteria.

Ogni 5000 Km. effettuare la pulizia della testa e valvole. Verificare l'apertura dei contatti sul ruttore. Lubrificare il feltrino sulla camma e il perno del martelletto sul ruttore.

Ogni 8000 Km. effettuare la pulizia generale del carburatore.

Ogni 10.000 Km. pulire il silenziatore con il tubo di scarico. Verificare la chiusura di tutti i dadi, bulloni e viti.

POSIZIONE DI RIPOSO

COMMUTATORE DI ACCENSIONE posizione O - Bobina di accensione esclusa
La chiave è estraibile.

COMMUTATORE DELLE LUCI posizione O - Luci spente - La batteria alimenta la tromba.

COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE H (Notturna)

(La chiave non è estraibile)

MARCIA DIURNA

La batteria viene caricata attraverso il raddrizzatore con una carica max di 1,3 Amp. a 5000 giri circa. La carica inizia a 1700 giri circa. La bobina di accensione, la lampada spia e la tromba sono alimentate dalla batteria.

MARCIA NOTTURNA - LUCE CITTÀ

La batteria inizia la carica a 5000 giri circa. La bobina di accensione, la lampada spia, la tromba, la luce città e la luce targa sono alimentate dalla batteria.

MARCIA NOTTURNA - LUCE VIAGGIO

La batteria inizia la carica a 2400 giri circa. La bobina di accensione, la lampada spia e la tromba sono alimentate dalla batteria. La lampada centrale e la luce targa sono alimentate da corrente alternata.

STAZIONAMENTO NOTTURNO

COMMUTATORE DI ACCENSIONE posizione O - Bobina di accensione esclusa
La chiave è estraibile.

COMMUTATORE DELLE LUCI posizione 1 - La batteria alimenta la luce città, la luce targa e la tromba.

COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE E (Emergenza) CON MANETTA ROVESCIATA (La chiave non è estraibile)

(Da usare soltanto nel caso che la batteria ed il raddrizzatore di corrente siano fuori uso)

MARCIA DIURNA (Commutatore delle luci posizione O)

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. La lampada spia e la tromba non funzionano.

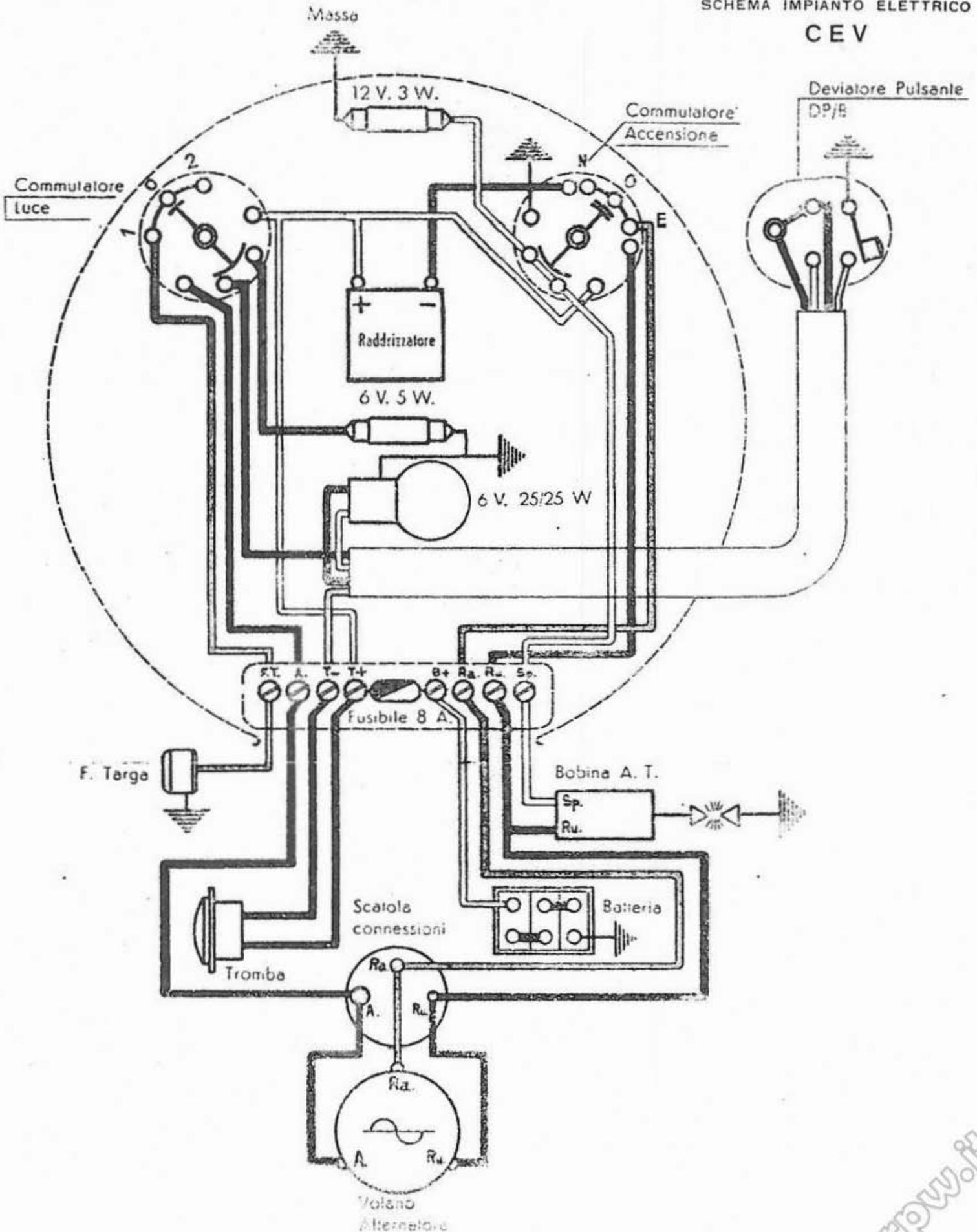
MARCIA NOTTURNA (Commutatore delle luci posizione 1)

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. La lampada spia, la tromba, la luce città e la luce targa non funzionano.

MARCIA VIAGGIO (Commutatore delle luci posizione 2)

La bobina di accensione, la lampada centrale e la luce targa, sono alimentate dalla corrente alternata. La lampada spia e la tromba non funzionano.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO
CEV



(2) Vedere retro

(●) POSIZIONE DI RIPOSO

Commutatore di accensione posizione O. La chiave è estraibile.

Commutatore della luce posizione O. Bobina di accensione esclusa.

MARCIA DIURNA

Commutatore di accensione posizione N. Non si può asportare la chiave.

Commutatore della luce posizione O.

La batteria viene caricata attraverso il raddrizzatore. La bobina di accensione è alimentata con corrente continua. La tromba e la lampada spia sono alimentate in corrente continua.

MARCIA NOTTURNA - LUCE CITTÀ

Commutatore di accensione posizione N. Non si può asportare la chiave.

Commutatore della luce posizione 1.

La lampada luce città (6 V. 5 W.) e luce targa (6 V. 5 W.) sono alimentate con corrente continua. La bobina di accensione, la lampada spia e la tromba sono alimentate in corrente continua. La batteria viene caricata attraverso il raddrizzatore.

MARCIA NOTTURNA - LUCE VIAGGIO

Commutatore di accensione posizione N. Non si può asportare la chiave.

Commutatore della luce posizione 2.

La lampada centrale (6 V. 25/25 W.) e la luce targa (6 V. 5 W.) sono alimentate dalla corrente alternata. La bobina di accensione, la tromba e la lampada spia (12 V. 5 W.) sono alimentate dalla corrente continua. La batteria viene caricata attraverso il raddrizzatore.

COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE DI EMERGENZA (con manopolina rovesciata)

MARCIA DIURNA

La bobina di accensione è alimentata dalla corrente alternata. La tromba non funziona. La lampada spia è esclusa. Non si può asportare la chiave.

MARCIA NOTTURNA - LUCE CITTÀ pos. 1.

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. Le lampade luce città e luce targa non si accendono. La tromba non funziona. La lampada spia è esclusa.

MARCIA NOTTURNA - LUCE VIAGGIO pos. 2

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. La lampada centrale e la luce targa sono alimentate dalla corrente alternata. La tromba non funziona. La lampada spia è esclusa.

TIPO "GALLETTO" 160 cc. - 1950-1952

MOTORE	Ciclo	: a 4 tempi
	N° cilindri	: 1 orizzontale
	Alegaggio	: $\frac{7}{8}$ 62.
	Corsa	: $\frac{7}{8}$ 53
	Cilindrata	: cc 160
	Potenza effettiva	: CV 6 a 5200 giri/min.
	Rapporto di compressione	: 5,6
	Testa cilindro	: in lega leggera con gli organi comando valvole completamente coperti a bagno d'olio
	Cilindro	: in lega leggera con canna riportata in ghisa speciale
DISTRIBUZIONE	Valvole	: in testa
	Comando valvole	: ad aste e bilancieri
ACCENSIONE	A volano magnete alternatore	: sull'albero motore
	Ruttore	: separato sull'asse delle camme
ALIMENTAZIONE	A caduta	: capacita' serbatoio carburante litri 7 di cui riserva litri 1
LUBRIFICAZIONE	Forzata	: pompa ad ingranaggi per la mandata e ricupero
	Serbatoio olio	: capacita' litri 3
FRIZIONE	A bagno d'olio	: a dischi multipli
CAMBIO	Ad ingranaggi sem- pre in presa con innesti frontali	: n° 3 rapporti a comando con leva a pedal
TRASMISSIONI	Primaria	: ad ingranaggi con dentatura elicoidale tra motore e cambio
	Secondaria	: catena a rulli fra pignone cambio e corona sulla ruota posteriore
TELAIO	Tipo	: in lamiera stampata e saldata
SOSPENSIONI	Anteriore	: forcella telescopica con bracci oscillanti inferiori
	Posteriore	: braccio oscillante con molle a spirale racchiuse in apposita custodia sopra il gruppo motore
	Ammortizzatore posteriore	: A frizione regolabile
RUOTE	A raggi	: Intercambiabili con cerchi in lega leggera 17x 2 e 1/4
	Gomme	: Anteriore 2,75 = 17 scolpita Posteriore 3,00 = 17 scolpita
FRENI	Ad espansione	: Anteriore comandato a mano; posteriore comandato a pedale
PRESTAZIONI	Consumo carburante	: litri 1 ogni 38 Km circa
	Pendenza massima superabile	: 30% circa
	Velocita' massima	: Km/h 80 circa

GALLETTO 160 cc
GALLETTO 175 cc
GALLETTO 192 cc

1950-1952
1953-1954
1954-1960

AVORIO

- (- Stemma del GALLETTO sulla pedana paragambe destra,
- Aquila con Moto Guzzi sui parafanghi in ORO
- Aquila con Moto Guzzi sul serbatoio dell'olio in ORO

DOTAZIONE

Pompa per pneumatici.

Chiave a tubo da mm. 21 per candela.

Cacciavite.

Pinza universale.

Chiave ad occhio da mm. 17-19 per bulloni attacco tubazioni, morsetto manubrio, smontaggio ruote, forcella, motore dal telaio e vari.

Chiave a tubo da mm. 10-14 per smontaggio pedane, coperchi, parafanghi, manubrio, ruota anteriore dai morsetti, freno posteriore, forcella, motore, testa dal motore, regolazione catena e vari.

Spina per chiavi a tubo.

Chiave a pipa da mm. 11 per regolazione tra astine e bilancieri, bulloni per leve sul manubrio e vari.

Getto di scorta per carburatore.

Chiavi per serratura cassetta porta utensili.

Libretto istruzioni.