

750-S3



istruzioni per l'uso

Vendita, assistenza, ricambi: consultare le "Pagine Gialle"

S.C.R.A. mod. 063 - 6-75 - 1000 - Printed in Italy - Mariani-Almé (Bg)

Egregio Cliente

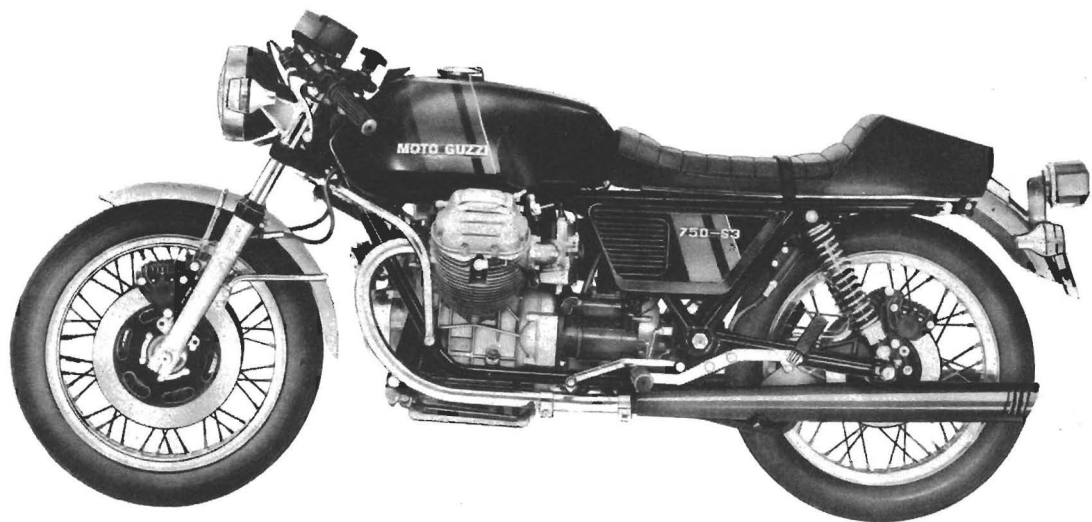
Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

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

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

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

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



INDICE

- 4** Caratteristiche generali
- 10** Comandi ed accessori
- 12** Dati di identificazione
- 13** Apparecchi di controllo e comandi
- 21** Uso del motociclo
- 24** Manutenzioni e regolazioni
- 31** Smontaggio ruote dal veicolo
- 34** Tabella riassuntiva della manutenzione e lubrificazione
- 38** Lubrificazione
- 42** Alimentazione
- 46** Accensione
- 51** Impianto elettrico
- 55** Schema impianto elettrico

4 CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Bicilindrico a 4 tempi	
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 82,5
Corsa	mm 70
Cilindrata totale	cc 748,4
Rapporto di compressione	9,8
Regime di potenza massima	7000/giri 1'
Potenza massima	CV 70 SAE

Distribuzione

A valvole in testa con aste e bilancieri.

Alimentazione

N. 2 carburatori Dell'Orto tipo VHB 30 CD (de-
stro); VHB 30 CS (sinistro).

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi.
Pressione normale di lubrificazione $3,8 \div 4,2$ kg/
cmq (regolata da apposita valvola).
Filtri olio: a rete e a cartuccia montati sulla cop-
pa del basamento.
Trasmettitore elettrico per segnalazione insuffi-
ciente pressione.

Generatore alternatore

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

Accensione A batteria con doppio rottore ad anticipo automatico a masse centrifughe.

Dati di accensione

Anticipo iniziale (fisso)	13°
Anticipo automatico	26°
Anticipo totale (fisso + automatico)	39° ± 1°
Distanza tra i contatti dei rottori mm	0,37 ÷ 0,43
Candele: n.	2

Bobine di accensione: n. 2 sul telaio sopra il gruppo motore.

Avviamento Elettrico mediante motorino (12 V - 0,7 HP) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore. Comando a pulsante (start) posto sul lato destro del manubrio.

Trasmissioni

Frizione Tipo a secco a dischi multipli comandata a mano con leva posta sul lato sinistro del manubrio.

Cambio A cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato. Comando a mezzo leva a pedale sul lato sinistro del motociclo.

Trasmissione

Ad albero, giunto cardanico ed ingranaggi $Z = 7/33 = 1:4,714$.

Rapporto totale (motore-ruota): $1:4,366$.

Telaio

A doppia culla con struttura tubolare.

Sospensioni

Anteriore: a forcella telescopica con ammortizzatori sigillati incorporati.

Posteriore: a forcellone oscillante con molle a spirale regolabili concentriche agli ammortizzatori idraulici.

Ruote

A raggi con cerchi WM $3/2.15 \times 18''$.

Pneumatici

Anteriore 3,25 H 18 rigato.

Posteriore 3,50 H 18 scolpito.

Freni

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

lica indipendente dal freno posteriore, Ø disco 300 mm, Ø cilindro frenante 38 mm, Ø pompa 12,7 mm.

Posteriore: a disco con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del veicolo, Ø disco 242 mm, Ø cilindro frenante 38 mm, Ø pompa 15,587 mm. Trasmissione idraulica.

Il freno posteriore è collegato mediante trasmissione idraulica in comune ad un secondo freno anteriore avente nei singoli componenti le stesse dimensioni del freno anteriore comandato a mano.

Ingombri e pesi

Passo (a carico)	m 1,470
Lunghezza massima	m 2,165
Larghezza massima	m 0,680
Altezza massima	m 1,020
Altezza minima da terra	m 0,150
Peso del veicolo in ordine di marcia:	kg 230 circa.

Prestazioni

Velocità massima con il solo pilota: Km/h 206 circa.
Consumo carburatore (secondo Norme CUNA) litri 8,58 per 100 km.

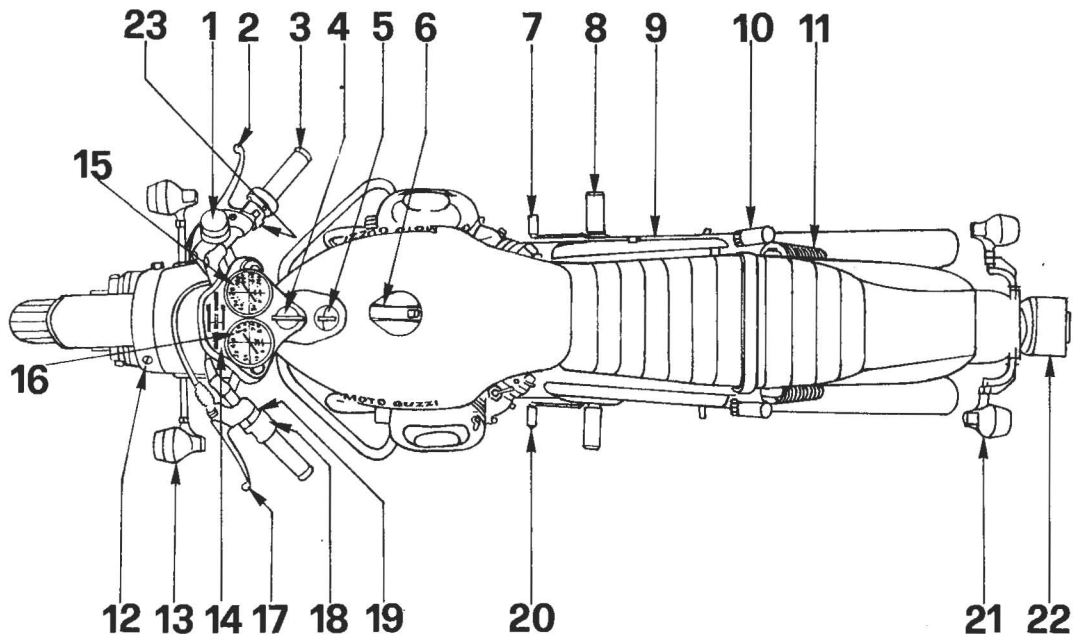
Rifornimenti

Parte da rifornire	Litri	Tipo di carburante e olii
Serbatoio carburante (riserva circa l 2)	19	Benzina super (98/100 NO - RM)
Coppa motore	3	Olio « Agip SINT 2000 SAE 10 W/50 »
Scatola cambio	0,750	Olio « Agip F. 1 Rotra MP SAE 90 »
Scatola trasmissione (lubrificazione coppia conica)	0,250	
	di cui:	
	0,230	Olio « Agip F. 1 Rotra MP SAE 90 »
0,020	Olio « Molykote tipo A »	
Forcella telescopica (per gamba)	0,060	Liquido « Agip F. 1 ATF Dexron »
Impianto frenante anteriore e posteriore		Fluido « Agip F. 1 Brake Fluid SAE J 17034 »

10 COMANDI ED ACCESSORI

(fig. 2)

- 1 Pompa - serbatoio freno idraulico anteriore destro.
- 2 Leva comando freno anteriore destro.
- 3 Manopola comando gas.
- 4 Comando frenasterzo.
- 5 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori.
- 6 Tappo serbatoio carburante.
- 7 Leva comando freno posteriore e anteriore sinistro.
- 8 Pedale poggiapiedi anteriore.
- 9 Pompa - serbatoio freno posteriore e anteriore sinistro.
- 10 Pedale poggiapiedi posteriore.
- 11 Sospensioni posteriori.
- 12 Faro anteriore.
- 13 Indicatori di direzione anteriori.
- 14 Sopperto con spie.
- 15 Tachimetro per contachilometri.
- 16 Contagiri.
- 17 Leva comando frizione.
- 18 Pulsanti comando avvisatori acustici, luce a sprazzi e intermittenza lampeggianti.
- 19 Interruttore commutatore per illuminazione.
- 20 Pedale comando cambio.
- 21 Indicatori di direzione posteriori.
- 22 Fanalino posteriore.
- 23 Pulsante avviamento e fermo motore (in caso di emergenza).



12 DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

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

Il numero sulla pipa del telaio è riportato sul libretto di circolazione e serve agli effetti di legge per l'identificazione del veicolo stesso.



Ricambi

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

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

Garanzia

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

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

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

Questo libretto deve seguire il veicolo e va scrupolosamente conservato assieme agli altri documenti di circolazione.

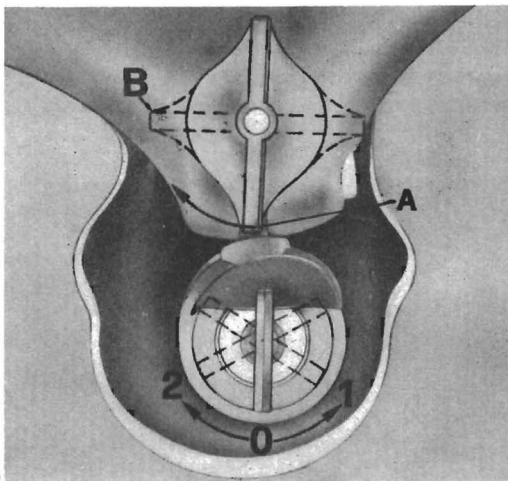
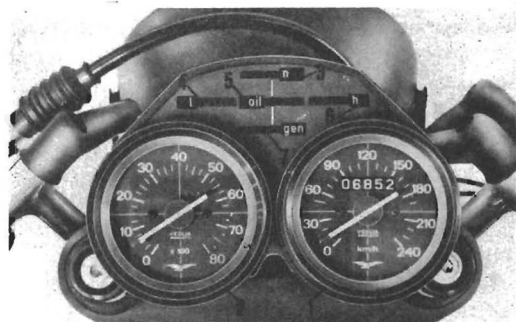
Esso è infatti l'unico documento valido da esibire all'Organizzazione SEIMM - Moto Guzzi per il riconoscimento della garanzia in base alle condizioni generali di vendita.

Quadro di controllo (fig. 4)

- 1 Tachimetro contachilometri.
- 2 Contagiri.
- 3 Spia indicatore cambio in "folle" (**arancione**). Si accende con il cambio in "folle".
- 4 Spia luci di posizione o parcheggio (**verde**).
- 5 Spia insufficiente pressione olio (**rossa**). Si spegne quando la pressione è sufficiente ad as-

sicurare la lubrificazione del motore. Se la spia non si spegne, la pressione non è quella prescritta; in tal caso si deve arrestare immediatamente il motore ed effettuare le opportune verifiche.

- 6 Spia luce abbagliante (**bleu**).



14 7 Spia insufficiente tensione generatore per carica batteria (**rossa**). Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

Durante la marcia diurna tutte le spie devono essere spente; di notte rimane accesa la spia luci di posizione (verde) ed eventualmente la spia (bleu) luce abbagliante.

Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori (fig. 5)

La chiave ha tre posizioni:

- « 0 » Verticale: macchina ferma chiave estraibile.

- « 1 » Girata in senso antiorario: macchina ferma con l'interruttore « LIGHTS » in posizione « 2 » (PARK) di fig. 6 luci di posizione accese (parcheggio notturno). Chiave estraibile.

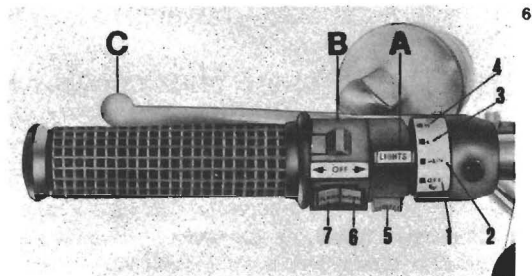
- « 2 » Girata in senso orario: macchina pronta per l'avviamento; tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile.

Interruttore per illuminazione (lights) (« A » di fig. 6)

Sul lato sinistro del manubrio.

Ha quattro posizioni:

- 1 « OFF » Luci spente.
- 2 « PARK » Luci posizione (parcheggio).
- 3 « L » Luce anabbagliante.
- 4 « H » Luce abbagliante.
- 5 Bottone di fermo (per ritornare la levetta « LIGHTS » in posizione di « OFF » bisogna spostare il suddetto bottone di fermo « 5 » verso sinistra).

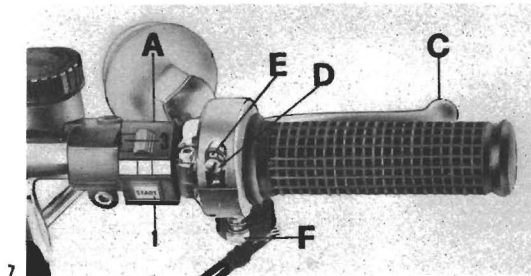


Comando tromba, flash e lampeggiatori (« B » di fig. 6)

15

Sul lato sinistro del manubrio:

- 6 « HORN » Pulsante comando avvisatori acustici.
- 7 « FLASH » Pulsante comando luci a sprazzo.
- « OFF » Pulsante comando luci indicatori di direzione. Spostato a destra accende i fanalini indicatori di destra; spostato a sinistra accende i fanalini indicatori di sinistra.



16 Pulsante avviamento e fermo motore (« A » di fig. 7)

Sulla destra del manubrio. Il motociclo con chiave in posizione « 2 » di fig. 5 è pronto per l'avviamento.

Per avviare il motore, tirare a fondo la leva della frizione e premere il pulsante « 1 » (START).

Per fermare il motore (in caso di emergenza) occorre spostare la leva di comando « 2 » nella posizione « 3 » o « 4 » (OFF).

Fermato il motore portare la chiave in posizione « 0 » di fig. 5.

Comando frenasterzo (fig. 5)

È montato sul canotto base dello sterzo ed è comandato da un volantino posto in testa al canotto stesso.

Posizione « A »: frenasterzo a riposo.

Posizione « B »: frenasterzo inserito.

Ammortizzatore di sterzo

È avvitato alla piastra comando frenasterzo e su traversino saldato al telaio.

Comando « Starter » (fig. 27)

La leva comando dispositivi sui carburatori:

« A » posizione di avviamento.

« B » posizione di marcia.

Manopola comando gas

Sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre le valvole gas sui carburatori; ruotandola in senso inverso le chiude.

Leva comando frizione

(« C » di fig. 6)

Sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo per avviare il motore e durante l'uso del cambio.

Leva comando freno anteriore

(« C » di fig. 7)

Si trova sul lato destro del manubrio collegata al gruppo « pompa - serbatoio »; agisce sul freno anteriore destro.

Leva comando freno posteriore e anteriore sinistro

(« F » di fig. 16)

Si trova al centro sul lato destro del motociclo ed è collegata a mezzo tirante al gruppo « pompa - serbatoio »; comanda contemporaneamente il freno posteriore e l'anteriore sinistro.

Leva comando cambio (fig. 8)

17

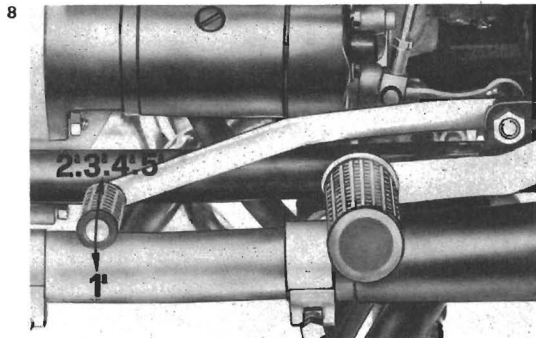
Si trova al centro sul lato sinistro del motociclo; posizione marce:

1^a marcia, leva verso terra.

2^a - 3^a - 4^a - 5^a marcia, leva verso l'alto.

Folle, tra la 1^a e la 2^a marcia.

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



18 Tappo serbatoio carburante (fig. 9)

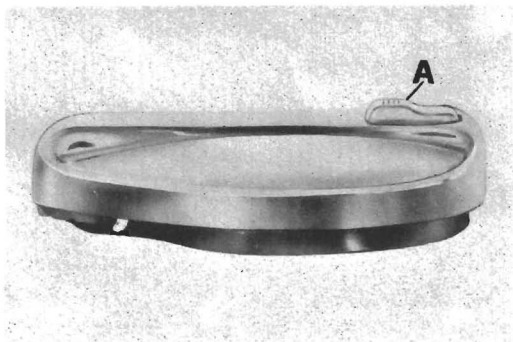
Per aprire il tappo sul serbatoio occorre premere il bottone di comando «A».

Rubinetti carburante (fig. 10)

Sono montati sotto il serbatoio nella parte posteriore.

I rubinetti hanno 3 posizioni:

«A» Aperti (verticali).



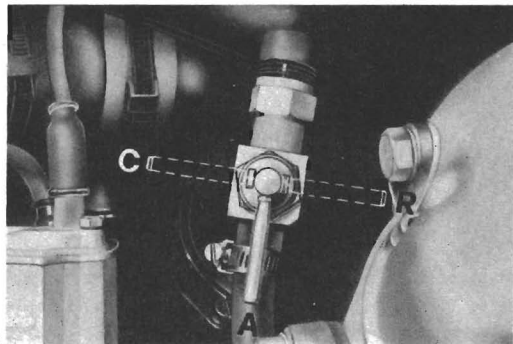
9

«R» Riserva (orizzontali vedere «R» sui rubinetti).

«C» Chiusi (orizzontali vedere «C» sui rubinetti).

Morsettiera porta fusibili (fig. 11)

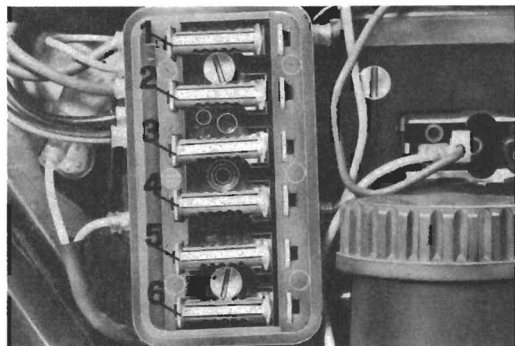
La morsettiera porta fusibili è montata sul lato destro del motociclo. Per accedervi occorre levare il coperchio laterale destro, indi levare il coperchio della morsettiera.



10

Sulla morsettiera sono montati n. 6 fusibili da « 16 A ».

- « 1 » Luce « stop » posteriore - Avvisatori acustici - Flash.
- « 2 » Teleruttore avviamento - Lampeggiatori.
- « 3 » Luce spia: « Oil - Gen - N ». Faro: anabbagliante-abbagliante e sua spia.
- « 4 » Luci posizione anteriore e posteriore - Luci strumenti - Luce spia « I ».
- « 5 e 6 » Disponibili.



11

Dispositivo bloccaggio sterzo

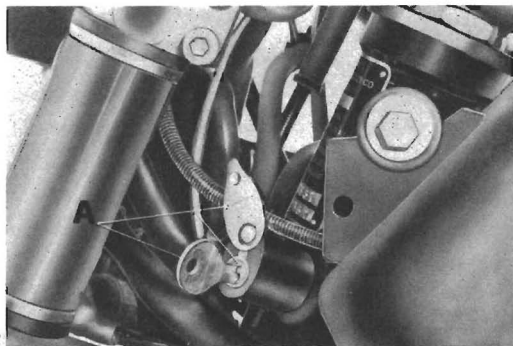
(« A » di fig. 12)

19

Per bloccare o sbloccare lo sterzo, operare come segue:

Bloccaggio

- Ruotare il manubrio tutto a destra.
- Infilare la chiave nella serratura del dispositivo, ruotarla in senso antiorario o spingerla a fondo, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.



12

Sbloccaggio

■ Infilare la chiave nella serratura, ruotarla in senso antiorario, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

Braccio laterale

Il braccio laterale serve solo per le brevi soste; dato che il suddetto braccio ha il **rientro automatico** si consiglia per le soste prolungate di porre il veicolo sempre sul cavalletto centrale che offre maggiori garanzie di stabilità.

USO DEL MOTOCICLO

Controllare che:

- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- l'olio nella coppa del basamento sia a giusto livello;
- la chiave del commutatore di accensione sia in posizione « 2 » (ved. fig. 5);
- le seguenti spie siano illuminate: **rosse** (insufficiente pressione olio e insufficiente tensione generatore); **arancione** (indicatore cambio in folle); **verde** (per la marcia notturna);
- le levette comando «starter» a **motore freddo** siano in posizione di avviamento « A » di fig. 27;

Avviamento motore a freddo

Dopo i suddetti controlli girare (verso il pilota) la manopola comando gas a 1/4 di apertura, tirare a fondo la leva della frizione e premere il pulsante avviamento motore (START) (« 1 » di fig. 7).

Avviato il motore, prima di riportare le levette comando "starter" in posizione di marcia (« B » di fig. 27) **lasciare girare a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda.**

Se durante la marcia, le levette comando « starter » dovessero rimanere in posizione di avviamento (« A » di fig. 27) si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo di carburante e, nei casi peggiori, si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio dei cilindri provocato dall'eccesso di carburante.

Attenzione: se con chiave del commutatore di accensione in posizione « 2 » di fig. 5, la spia arancione sul cruscotto non si accende, segnala che il cambio ha una marcia innestata, è sempre consigliabile portare detto cambio in posizione di folle tra la 1ª e la 2ª marcia.

Se non si tira a fondo la leva della frizione questo motore, anche premendo il pulsante di avviamento (START) (« 1 » di fig. 7), non si avvia.

22 Avviamento a motore caldo

Come a motore a freddo, salvo che non occorre portare le levette comando « starter » in posizione « A » (vedere fig. 27), poiché la carburazione diventerebbe troppo grassa.

In marcia

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

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

Arresto

Chiudere il gas, agire sulle leve comando freni e solo quando si è quasi fermi tirare a fondo

la leva frizione. Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.

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

Su strade bagnate o sdruciolevoli, fare attenzione nell'uso dei freni e particolarmente il solo freno anteriore destro.

Per fermare il motore, portare la chiave del commutatore in posizione « 0 » (vedere fig. 5).

A motore fermo ricordarsi sempre di chiudere i rubinetti del carburante portandoli in posizione « C » di fig. 10.

Parcheggio

Per la sosta in strade non sufficientemente illuminate, è necessario lasciar accese le luci di posizione girando la chiave del commutatore in posizione « 1 » di fig. 5 e l'interruttore luci « A » (LIGHTS) in posizione « 2 » (PARK) (vedere fig. 6). Indi bloccare lo sterzo (vedere « Dispositivo bloccaggio sterzo » e fig. 12).

Rodaggio

Durante il periodo di rodaggio, un veicolo nuovo o semplicemente revisionato deve essere impiegato con un certo criterio; dal modo in cui il motore viene usato in questo periodo di servizio dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni.

È assolutamente necessario evitare di raggiungere un elevato numero di giri prima che il motore si sia sufficientemente riscaldato; evitare di sorpassare le velocità di rodaggio qui sotto riportate e di tenere il motore sotto sforzo per lunghi periodi di tempo.

Tabella velocità di rodaggio

Km da percorrere	Velocità massima consentita km/h				
	1ª marcia	2ª marcia	3ª marcia	4ª marcia	5ª marcia
Da 0 a 800	45	65	85	100	115
Da 800 a 1600	55	80	105	120	140
Da 1600 a 3000	Aumentare gradualmente i limiti di velocità sopra indicati, fino a raggiungere i massimi consentiti				

Dopo i primi 500-1000 km

Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore.
 Controllare la chiusura di tutta la bulloneria.
 Ripristinare il giuoco alle punterie.
 Verificare l'apertura dei contatti del doppio rotore.
 Controllare la tensione raggi ruote.

Ogni 500 km

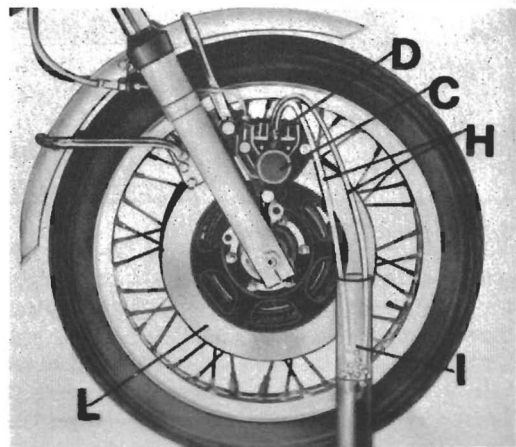
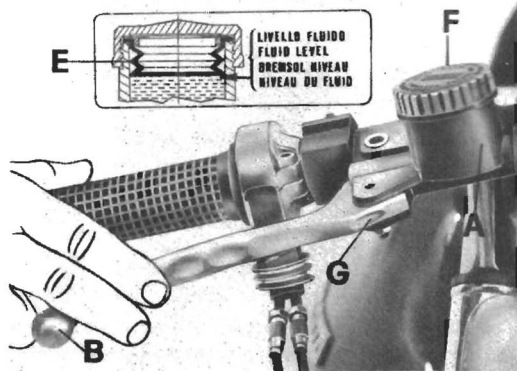
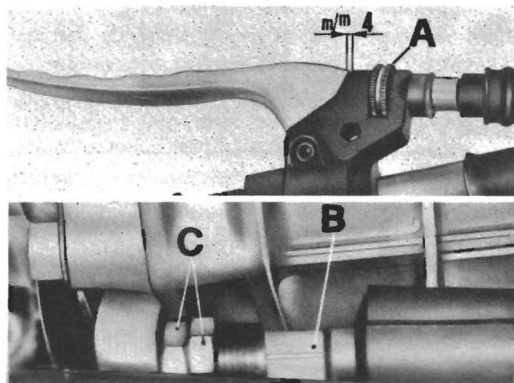
Controllare il livello dell'olio nel basamento motore; l'olio deve sfiorare la tacca del massimo segnata sull'astina saldata al tappo; il tappo per il suddetto controllo deve essere avvitato a fondo.

24 MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

Regolazione leva frizione (fig. 13)

Regolare il giuoco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore a mm 4 agire sulla ghiera « A » sino a che il suddetto giuoco non sia alla giusta misura.

La regolazione può essere effettuata anche sul tendifilo « B » dopo aver allentato i controdadi « C » situati sul lato destro della scatola cambio.



Regolazione leva freno anteriore (fig. 14)

Per la suddetta regolazione operare come segue:

- porre tra flottante pompa-serbatoio e l'appendice della leva di comando uno spessimetro, indi agire sulla vite « G ». Giuoco previsto mm $0,05 \div 0,15$.

Controllo usura delle pastiglie

Ogni 5.000 km controllare lo spessore delle pastiglie che deve essere:

- a pastiglia nuova mm 9;
- a pastiglia al limite di usura circa mm 6.

Se lo spessore è inferiore al limite di usura è necessario cambiare le pastiglie.

Dopo la suddetta sostituzione non occorre eseguire lo spurgo dell'impianto frenante, ma è sufficiente azionare la leva « B » di fig. 14 e 15 ripe-

tutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili; se danneggiate devono essere immediatamente sostituite.

Controllo dischi freni

(« L » di figg. 14-15)

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

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

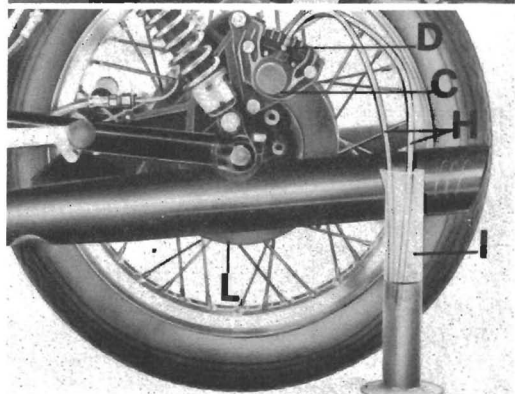
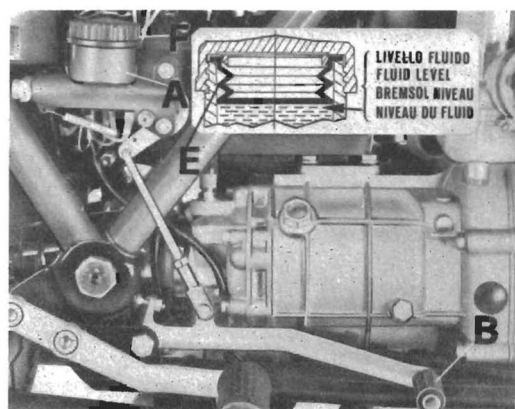
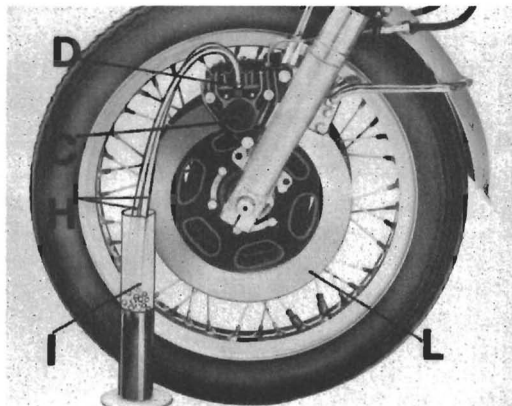
Se lo « sfarfallamento » del disco è superiore al valore indicato, occorre controllare il montaggio dei dischi sui mozzi ed il giuoco dei cuscinetti sui suddetti mozzi.

La coppia di serraggio dei dischi ai mozzi è di kgm $2,2 \div 2,4$.

26 Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi pompe (figg. 14-15)

Per una buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

■ verificare frequentemente il livello del fluido che deve sfiorare la membrana a soffietto « E » posta nel serbatoio-pompa; tale livello non deve mai scendere più di 8 mm sotto il livello massimo:



■ effettuare periodicamente (quando si rende necessario) il rabbocco del fluido nel serbatoio « A » dopo aver svitato il tappo « F » e levato la membrana « E ». Usare tassativamente fluido prelevato da una lattina originale che verrà aperta solo al momento dell'uso;

■ effettuare ogni 15.000 km circa o al massimo ogni anno la completa sostituzione del fluido dagli impianti frenanti.

Per il buon funzionamento degli impianti, è necessario che le tubazioni siano sempre piene di fluido con esclusione di bolle d'aria; la corsa lunga ed elastica delle leve di comando « B » indica la presenza di bolle d'aria.

Nel caso di lavaggio dei circuiti frenanti, usare unicamente del fluido fresco.

È vietato assolutamente l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si consiglia l'uso di « trielina ».

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

Spurgo bolle d'aria degli impianti frenanti (figg. 14-15)

Lo spurgo degli impianti frenanti è richiesto quan-

do a causa della presenza di bolle d'aria nel circuito, la corsa delle leve risulta lunga ed elastica.

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

Impianto frenante anteriore destro (fig. 14)

■ Ruotare il manubrio sino a far assumere al serbatoio « A » che fa corpo con la pompa di alimentazione la posizione orizzontale.

■ Riempire se necessario il serbatoio di alimentazione « A » (fare attenzione che durante l'operazione di spurgo, il fluido non scenda più di 8 mm al di sotto del livello massimo).

■ Effettuare lo spurgo agendo su una semipinza « C » per volta:

a) innestare sul tappo di spurgo « D » (dopo aver levato il coperchietto in gomma) una tubazione flessibile trasparente « H » avente l'altra estremità immersa in un recipiente trasparente « I » già riempito in parte di fluido dello stesso tipo;

b) allentare il tappo di spurgo « D »;

c) tirare a fondo la leva di comando sul manubrio « B » avendo l'avvertenza di rilasciarla e di attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva. Ripetere l'operazione fino a quando (guardando il recipiente trasparente « I ») dalla tubazione in plastica « H » si vedrà uscire fluido privo di bolle d'aria;

d) mantenere tirata a fondo la leva di comando « B » e bloccare il tappo di spurgo « D »; indi levare la tubazione in plastica « I » e rimontare il coperchietto in gomma sul tappo di spurgo.

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

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

Impianto frenante posteriore e anteriore sinistro (fig. 15)

Come « Impianto frenante anteriore destro », salvo i punti « c » e « d »:

c) azionare a fondo il pedale di comando « B » al centro sul lato destro del motociclo, ecc.;

d) mantenere azionato a fondo il pedale di comando « B » al centro sul lato destro del motociclo, ecc.

Regolazione comando freno posteriore e anteriore sinistro (fig. 16)

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

■ porre tra flottante pompa-serbatoio e appendice della leva « G » uno spessimetro; indi agire sulla vite eccentrica « A ». Giuoco previsto mm $0,05 \div 0,15$;

■ levare la copiglia, sfilare la spina e allentare il controdado « B » e avvitare o svitare il forcelino « C », fino a portare il pedale di comando « F » nella giusta posizione; rimontare la spina tenuta tirante e la copiglia.

A fine operazione allentare il controdado « E » e registrare la vite di fermo ritorno leva « D ».

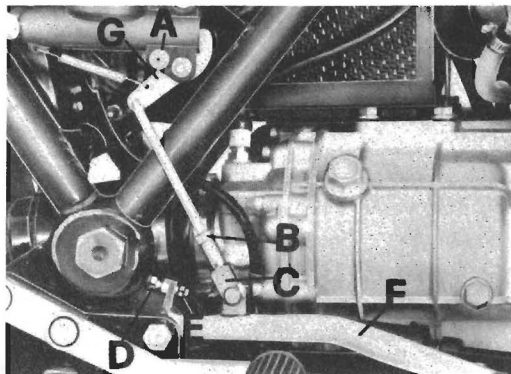
Registrazione molleggio posteriore

(fig. 17)

Le molle delle sospensioni posteriori possono essere regolate in tre diverse posizioni a mezzo apposita chiave « A » ruotandola a destra o a sinistra.

Partendo dalla posizione « I » ruotare la leva « A » nelle posizioni « II - III » e viceversa della posizione « III » alla posizione « I ».

Se si riscontrasse che l'azione frenante degli ammortizzatori idraulici (incorporati nelle sospensioni posteriori) non è regolare, occorre farli



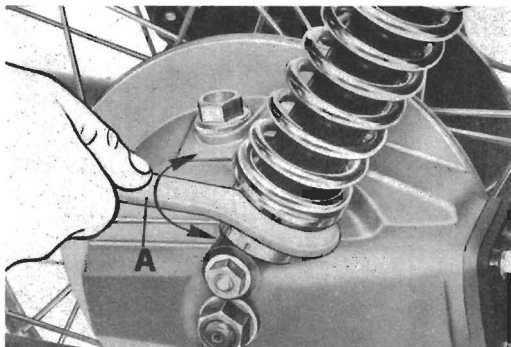
16

controllare presso le sedi dei nostri concessionari.

Attenzione: per la buona stabilità del motociclo occorre che le due sospensioni siano regolate nella medesima posizione.

Registrazione dello sterzo (fig. 18)

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



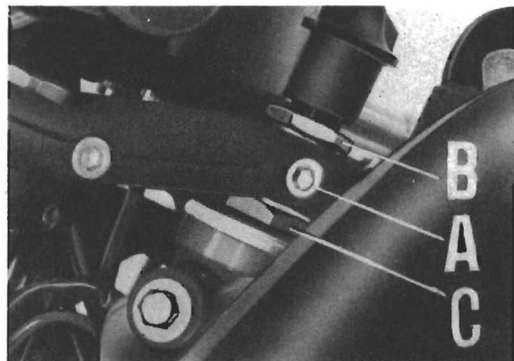
17

30 Per regolare lo sterzo operare come segue:

- allentare la vite di bloccaggio testa di sterzo « A »;
- svitare il dado tenuta testa di sterzo « B »;
- avvitare o svitare il dado di regolazione « C » fino a che il giuoco sia regolare.

A registrazione avvenuta bloccare il dado « B » e la vite « A ».

- **Per la suddetta operazione è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.**



Ruota anteriore (fig. 19)

Per smontare la ruota dal veicolo operare come segue:

■ svitare le viti che fissano la pinza « A » al gambale sinistro della forcella e staccare dal gambale stesso la pinza « A » con montata la relativa tubazione;

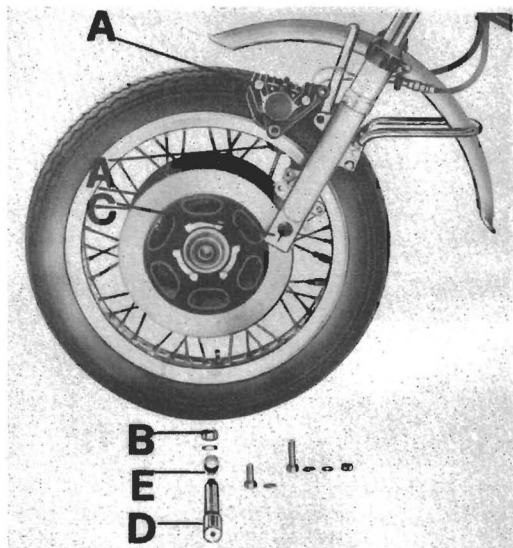
■ svitare il dado tenuta perno sul lato destro « B »;

■ allentare le viti fissaggio gambali al perno ruota « C »;

■ sfilare il perno « D » osservando come è montato il distanziale « E »;

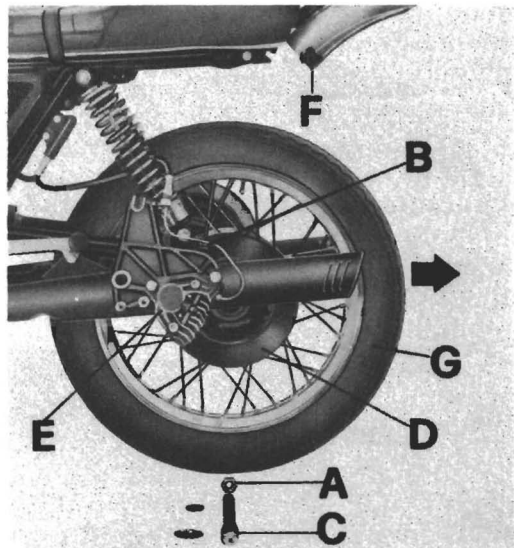
■ sollevare la parte anteriore del veicolo quel tanto da poter sfilare il disco freno (sul lato destro della ruota) dalla pinza « A » montata sul gambale destro della forcella.

Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio.



32 Smontaggio ruota posteriore (fig. 20)

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



20

- svitare il volantino « F » e sollevare l'appendice del parafrangente posteriore;
- svitare il dado « A » sul perno lato scatola;
- allentare la vite « B » bloccaggio perno sul braccio del forcellone;
- sfilare il perno « C » della scatola, dal mozzo e dal braccio del forcellone;
- sfilare il disco freno « D » dalla pinza;
- sfilare il gruppo piastra con montata la pinza « E » dal perno di fermo sul braccio del forcellone;
- sfilare la ruota « G » dal braccio del forcellone e dalla scatola trasmissione (vedere direzione della freccia).

Per rimontare la ruota, invertire l'ordine di smontaggio tenendo presente di infilare la piastra completa di pinza sul fermo del braccio sinistro del forcellone oscillante.

Registrazione raggi ruote

Controllare che tutti i raggi siano in tensione e che la ruota non sia scentrata; per il suddetto controllo operare come segue:

■ fare girare la ruota controllando con un risonccontro se è scentrata; se necessario agire sui raggi destri e sinistri fino a che la ruota giri senza sbandamenti. Il controllo deve essere effettuato dopo i primi 500 km e in seguito ogni 1.500 km.

Bilanciatura ruota

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

Per la bilanciatura operare come segue:

- Assicurarsi che tutti i raggi siano in tensione e che la ruota non sia scentrata.
- Smontare la ruota e porla su una forcella.
- far girare parecchie volte lentamente la ruota e controllare se si ferma in sempre diverse posizioni; questo indica una corretta bilanciatura;
- se un punto della ruota si ferma costantemente in basso, porre un contrappeso ad un raggio all'opposto di questo punto;
- ripetere l'operazione, finché la ruota sia correttamente bilanciata, quindi fissare i contrappesi ai raggi con una pinza.

I contrappesi sono disponibili presso i nostri Concessionari.

Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.

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

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

Anche una anormale pressione di gonfiaggio può provocare difetti di stabilità ed eccessiva usura dei pneumatici:

Le pressioni prescritte sono:

- ruota anteriore: con una o due persone kg/cm² 2;
- ruota posteriore: con una persona kg/cm² 2,3; con due persone kg/cm² 2,5.

I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico).

Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cm² ai valori sopra indicati.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

(fig. 21)

Mensilmente (ogni 3000 km circa)

1 Verificare il livello dell'elettrolito della batteria (vedere **Impianto elettrico** « Batteria »).

Periodicamente

2 Controllare la pressione dei pneumatici (vedere **Smontaggio ruote** « Pneumatici »).

Ogni 500 km

3 Controllare il livello dell'olio nel basamento motore (vedere **Lubrificazioni** « Lubrificazione del motore »).

Dopo i primi 500-1000 km

4 Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere **Lubrificazioni** « Lubrificazione del motore »).

5 Controllare il bloccaggio di tutta la bulloneria del veicolo.

6 Controllare che i raggi delle ruote siano tutti in tensione e che le ruote siano centrate (vedere **Smontaggio ruote del veicolo** « Registrazione raggi ruote »).

7 Controllare il giuoco punterie (vedere **Distribuzione** « Giuoco punterie »).

Ogni 1500 km

8 Controllare che i raggi delle ruote siano tutti in tensione e che le ruote siano centrate (vedere **Smontaggio ruote dal veicolo** « Registrazione raggi ruote »).

Ogni 3000 km

9 Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere **Lubrificazioni** « Lubrificazione del motore »).

10 Controllare il giuoco punterie (vedere **Distribuzione** « Giuoco punterie »).

11 Verificare il livello dell'olio nella scatola cambio (vedere **Lubrificazioni** « Lubrificazione del cambio »).

12 Verificare il livello dell'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere **Manutenzioni e regolazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione »).

Ogni 5000 km

Controllare il livello del fluido nei serbatoio-pompa freni idraulici (vedere **Manutenzioni e regolazioni** «Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi »).

Ogni 10.000 km

13 Pulire il serbatoio carburante, i filtri e le tubazioni (vedere **Alimentazione** «Pulitura serbatoio carburante, rubinetti, filtri e tubazioni »).

14 Sostituire l'olio nella scatola cambio (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione del cambio»).

15 Sostituire l'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione »).

16 Pulire e ingrassare i terminali e i morsetti della batteria (vedere **Impianto elettrico** «Batteria »).

Ogni 15.000 km

18 Sostituire il fluido degli impianti frenanti anteriore e posteriore (vedere **Manutenzioni e regolazioni** «Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi »).

19 Sostituire la cartuccia filtrante sulla coppa del basamento motore (vedere **Lubrificazioni** «Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina »).

Dopo i primi 20.000 km

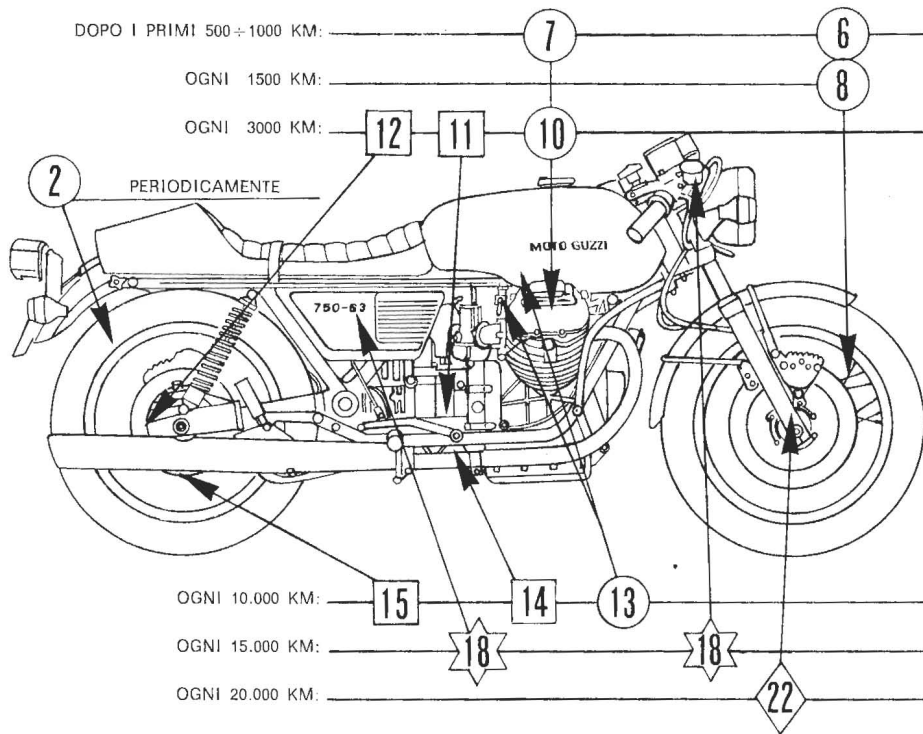
Le verifiche qui sotto elencate devono essere effettuate presso le sedi dei nostri Concessionari:

20 Verificare lo stato dei cuscinetti delle ruote.

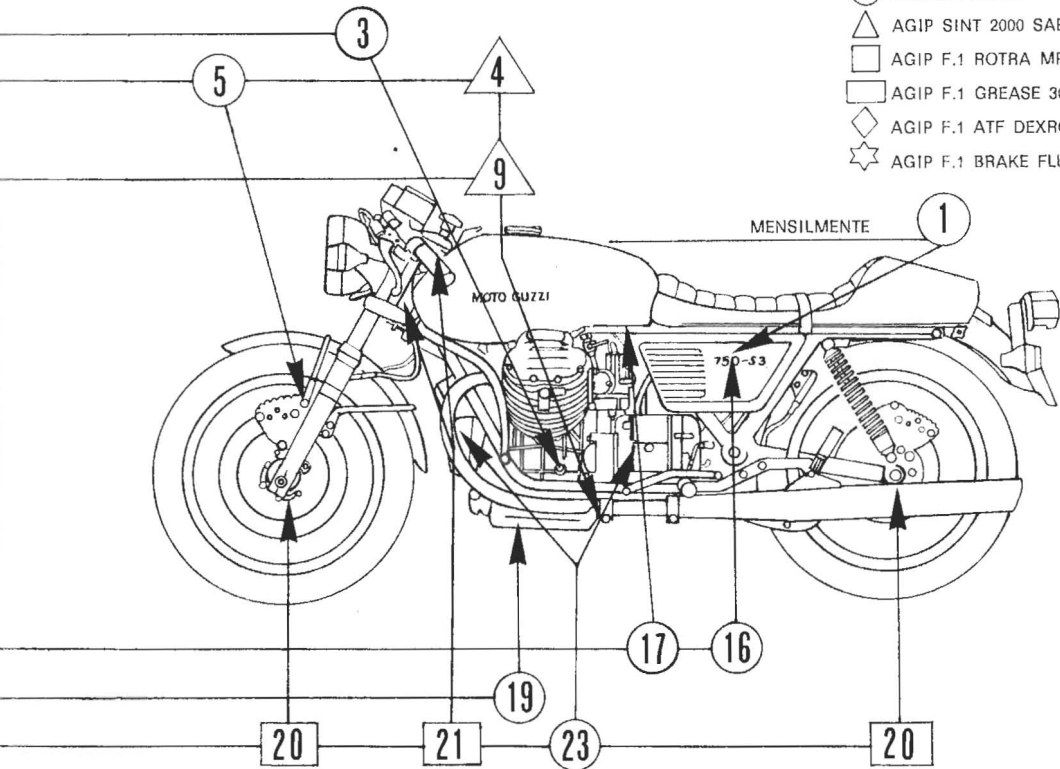
21 Verificare che ai cuscinetti dello sterzo non manchi grasso «Agip F.1 Grease 30 ».

22 Sostituire il liquido lubrificazione bracci forcella (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione della forcella »).

23 Pulire accuratamente con uno straccetto inumidito di benzina il collettore del generatore e del motorino di avviamento.



- MANUTENZIONI
- △ AGIP SINT 2000 SAE 10W 50
- AGIP F.1 ROTRA MP SAE 90
- ▭ AGIP F.1 GREASE 30
- ◇ AGIP F.1 ATF DEXRON
- ☆ AGIP F.1 BRAKE FLUID



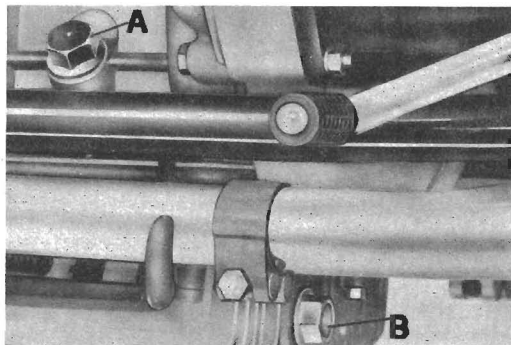
Lubrificazione del motore (fig. 22)

Controllo livello olio

Ogni 500 km controllare il livello dell'olio nel basamento motore (l'olio deve sfiorare la tacca del massimo segnata sull'astina saldata al tappo « A »).

Se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Il controllo va effettuato dopo che il motore ha girato qualche minuto; il tappo « A » con astina di livello deve essere avvitato a fondo.



22

Cambio olio

Dopo i primi 500-1000 km e in seguito ogni 3000 km circa sostituire l'olio.

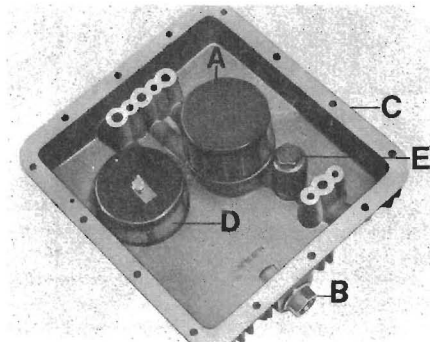
La sostituzione va effettuata a **motore caldo**.

Ricordarsi, prima di immettere olio fresco, di lasciare scolare per bene la coppa.

« A » Tappo immissione olio.

« B » Tappo scarico olio.

Quantità occorrente: litri 3 di olio « Agip Sint 2000 SAE 10 W/50 ».



23

Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina (fig. 23)

Ogni 15.000 km (5 cambi olio) sostituire la cartuccia filtrante operando come segue:

- svitare il tappo « B » e lasciare scolare per bene l'olio dalla coppa;
- svitare le viti e staccare la coppa « C » del basamento con montato il filtro a cartuccia « A », il filtro a retina « D » e la valvolina di regolazione pressione olio « E »;
- svitare la cartuccia filtrante « A » e sostituirla con una originale.

È opportuno, quando si sostituisce la cartuccia « A », smontare anche il filtro a retina « D », lavarlo in un bagno di benzina e asciugarlo con getto di aria compressa.

Rimontarlo sulla coppa dopo aver soffiato con aria compressa i canali della coppa.

Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra coppa e basamento.

Dette operazioni sarà bene vengano eseguite presso la sede dei nostri Concessionari.

Lubrificazione del cambio (fig. 24)

39

Controllo livello olio

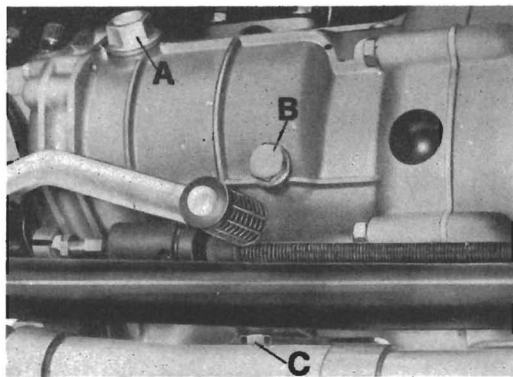
Ogni 3000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello « B ».

- ° Se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa sostituire l'olio dalla scatola cambio. La sostituzione deve essere effet-

24



40

tuata con gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

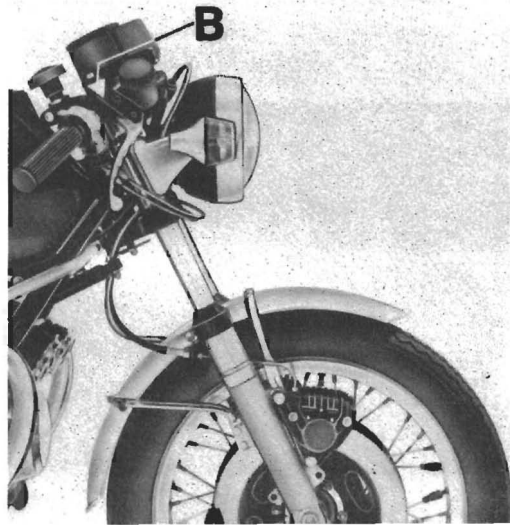
Ricordarsi, prima di immettere olio fresco, di lasciare scolare bene la scatola del cambio.

« **A** » Tappo di immissione.

« **B** » Tappo di livello.

« **C** » Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 0,750 di olio « Agip F. 1 Rotra MP SAE 90 ».



Lubrificazione della forcella (fig. 25)

Per sostituire il lubrificante dei bracci forcella occorre:

■ svitare il tappo di scarico con guarnizione « **A** »;

■ svitare la vite a brugola « **B** ».

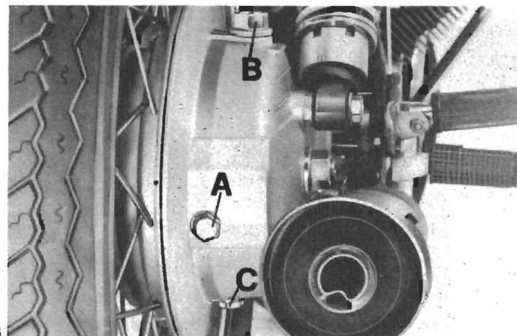
Prima di immettere liquido nuovo lasciare scolare bene i gambali.

« **A** » Vite scarico liquido.

« **B** » Vite per carico liquido.

Quantità occorrente: litri 0,060 (mezzo bicchiere circa) per ogni gambale di « Agip F. 1 ATF Dexron ».

25



26

Lubrificazione cuscinetti sterzo e forcellone oscillante

Per le suddette operazioni consigliamo di rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari.

Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (fig. 26)

Controllo livello olio

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

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa sostituire l'olio dalla scatola trasmissione. La sostituzione deve essere effettuata con gruppo caldo poiché in tali condizioni d'olio è fluido e quindi facile da scaricare. Ricordarsi, prima di immettere olio fresco, di lasciare scolare bene la scatola trasmissione.

- « A » Tappo di livello.
- « B » Tappo di immissione.
- « C » Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 0,250, di cui: litri 0,230 di olio « Agip F. 1 Rotra MP SAE 90 »; litri 0,020 di olio « Molykote tipo A ».

42 ALIMENTAZIONE

Carburatori (fig. 27)

N. 2 tipo Dell'Orto VHB 30 CD (destra), VHB 30 CS (sinistra).

Comandi carburatori:

- manopola gas sul lato destro del manubrio;
- levette comando dispositivi di avviamento a **motore freddo** « starter » sui carburatori.

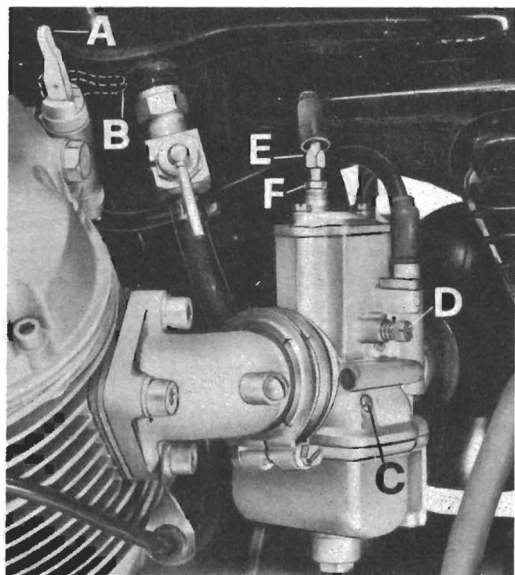
« **A** » Posizione di avviamento a **motore freddo**;

« **B** » Posizione di marcia.

Dati di regolazione

Diffusore	∅ mm 30
Valvola gas	40
Polverizzatore	265
Getto massimo	142
Getto minimo	50
Getto avviamento	80
Spillo conico	V 9 (2 ^a tacca)
Galleggiante	gr 10

Vite regolazione miscela minimo: apertura per il carburatore sinistro da 2 giri a 2 giri e $\frac{1}{2}$; per il carburatore destro da 2 giri a 2 giri e $\frac{3}{4}$.



Regolazione carburazione e regime minimo

(non disponendo di apposito «vuotometro»)

(fig. 27)

Per effettuare le suddette operazioni, operare come segue:

- 1 portare il motore alla temperatura di esercizio;
- 2 serrare a fondo le viti «C» di regolazione miscela minimo e svitarle successivamente da 2 giri a 2 giri e $\frac{1}{2}$ per il carburatore sinistro; da 2 giri a 2 giri e $\frac{3}{4}$ per il carburatore destro;
- 3 controllare con entrambe le mani contemporaneamente che la pressione all'uscita di entrambi i tubi di scarico sia uniforme. Nel caso si noti differenza di pressione, agire sulla vite «D» di un carburatore sino a far equivalere le pressioni di scarico (il regime minimo dovrà essere contenuto a circa 900-1000 g/m, per cui può darsi che si renda necessario avvitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione inferiore o svitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione superiore);

4 agendo sulle viti «C» regolare il punto di miglior carburazione di ogni cilindro (si avverte con un incremento del numero dei giri) e ripristinare poi il regime minimo secondo quanto previsto al punto 3;

5 staccare un cavo candela alla volta e controllare che in entrambi i casi il motore si fermi dopo 5-6 scoppi. Se ciò non si verifica, agire svitando la vite «D» del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero superiore di scoppi o avvitando quella del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero di scoppi inferiore;

6 Regolare il regime minimo a 900÷1000 g/m avvitando o svitando nella medesima quantità entrambe le viti «D»;

7 controllare che, con manopola comando gas in posizione di riposo, tra i capocorda delle guaine e le viti tendifilo «E» di entrambi i carburatori vi sia un gioco di mm 1÷1,5;

8 controllare il sincronismo di apertura delle valvole gas operando come segue: utilizzando un aiutante, far ruotare dolcemente e progressivamente la manopola comando gas controllando, con entrambe le mani, che l'incremento di

44 pressione ai tubi di scarico sia sincrono. Nel caso si riscontri che l'incremento di pressione di un cilindro è anticipato (rispetto all'altro), agire sul carburatore relativo al cilindro stesso, dopo aver allentato il controdado avvitando progressivamente il tendifilo « E » sino ad ottenere una perfetta sincronizzazione delle pressioni di entrambi i tubi di scarico.

Regolazione della carburazione a mezzo di "vuotometro"

Per avere una esatta regolazione della carburazione sarà bene rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari, dove tale operazione verrà effettuata a mezzo di "vuotometro".

Pulitura: serbatoio carburante, rubinetti, filtri e tubazioni

Ogni 10.000 km circa o quando si riscontra che il carburante arriva in modo irregolare ai carbu-

ratori, occorre effettuare la pulitura del serbatoio, dei rubinetti, dei filtri sui rubinetti e sui carburatori e delle tubazioni.

I filtri suddetti dovranno essere puliti con benzina ed aria compressa.

Gioco punterie (fig. 28)

Dopo i primi 500 ± 1000 km e in seguito ogni 3000 km o quando la distribuzione risulta molto rumorosa, controllare il gioco tra valvole e bilancieri.

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

Dopo aver levato il coperchio delle teste operare come segue:

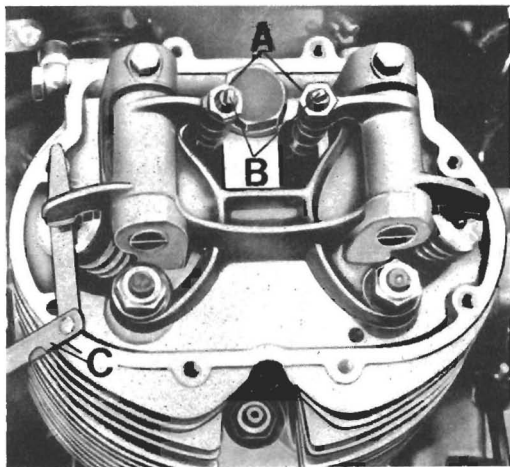
- 1 svitare il dado « A »;
- 2 avvitare o svitare la vite di registro « B » fino ad ottenere i seguenti giochi: valvola aspirazione e scarico mm 0,22.

La misurazione va effettuata usando apposito spessore « C ».

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

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

28



Manutenzione, controllo e regolazione del doppio rottore (fig. 29)

Manutenzione

Ogni 3000 km: umettare con qualche goccia di olio da motore il feltrino «R» posto sul corpo camme.

Controllo

- levare il coperchio del doppio rottore dopo aver svitato le viti di tenuta;
- se i contatti «A» e «B» sono sporchi e unti, pulirli con uno straccetto inumidito di benzina. Se i contatti risultano avariati, devono essere sostituiti;
- verificare la distanza fra i contatti dei rottori «A» (cilindro destro - cavo rosso) e «B» (cilindro sinistro - cavo verde): deve risultare compresa tra mm $0,37 \div 0,43$.

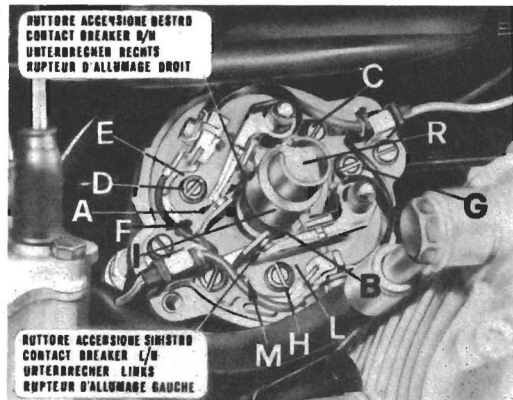
Regolazione contatti

Contatto «A» - cilindro destro: portare la

camma «I» alla massima alzata, allentare le viti «C» e «D» e spostare la piastra «E» agendo sulla tacca «F».

Ottenuta la distanza prescritta, bloccare le viti «C» e «D».

29



Contatto « B » - cilindro sinistro: portare la camma « I » alla massima alzata, allentare le viti « G » e « H » e spostare la piastra « L » agendo sulla tacca « M ».

Ottenuta la distanza prescritta, bloccare le viti « G » e « H ».

L'operazione di regolazione dei contatti del rotore va completata con il controllo della messa in fase dell'accensione (vedere « Controllo messa in fase dell'accensione »).

Controllo e regolazione messa in fase dell'accensione « anticipo fisso » (fig. 30)

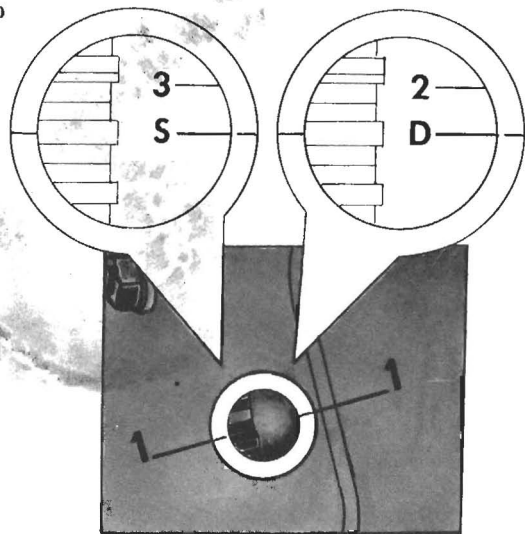
Controllo

- levare il tappo in gomma chiusura foro di controllo posto sul lato destro della scatola cambio in corrispondenza del volano motore;
- per il controllo dell'inizio apertura contatti ruttori (« A » e « B ») di fig. 29 è consigliabile l'impiego di apposita apparecchiatura ad identificazione luminosa da inserirsi tra il morsetto di alimentazione del ruttore in esame e la massa.

Fase cilindro destro (fig. 30)

- ruotare il volano nel senso di rotazione del motore (antiorario) fino a che il pistone sia a fine fase di compressione (valvole chiuse). In tali condizioni il segno « D » stampigliato sul

30



volano (P.M.S. del cilindro destro) deve coincidere con il segno « 1 » riportato sul bordo del foro di controllo;

■ ruotare il volano in senso orario fino a fare coincidere perfettamente il segno « 2 » (anticipo fisso) con il segno « 1 » sul bordo del foro di controllo.

In queste condizioni si deve verificare l'apertura dei contatti del ruttore « A » di fig. 29.

Fase cilindro sinistro (fig. 30)

■ ruotare il volano in senso di rotazione del motore (antiorario) fino a che il pistone sia a fine fase di compressione (valvole chiuse). In tali condizioni il segno « S » stampigliato sul volano motore (P.M.S. del cilindro sinistro) deve coincidere con il segno « 1 » riportato sul bordo del foro di controllo;

■ ruotare il volano in senso orario sino a far coincidere perfettamente il segno « 3 » (anticipo fisso) con il segno « 1 » sul bordo del foro di controllo.

In queste condizioni si deve verificare l'apertura dei contatti del ruttore « B » di fig. 29.

Se i contatti dei ruttori « A » e « B » di fig. 29 non si aprono ai segni indicati bisogna procedere alla registrazione della fase.

Valori anticipo

- anticipo iniziale (fisso) 13";
- anticipo automatico 26";
- anticipo totale (fisso + automatico) 39";
- distanza tra i contatti dei ruttori:
mm $0,37 \div 0,43$.

Per le regolazioni dei contatti ruttore e controllo messa in fase accensione consigliamo rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari.

Candele

Il motociclo è equipaggiato con candele: Marelli CW 7 L; Bosch 225 T 2; AC - 44 X L (apertura elettrodi mm 0,6).

Nella dotazione sono incluse n. 2 candele di scorta: Marelli CW 10 L; Marelli CW 275 L; Lodge 4 HLN Y; Champion N 3 (apertura elettrodi mm 0,5). Questo tipo di candele è consigliabile per uso prolungato a velocità elevata del veicolo.

Per la pulitura si usi: benzina, spazzolino metallico ed un ago per la pulitura interna.

Nel rimontare le candele, **fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvino facilmente nelle loro sedi**; se fossero imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste; perciò consigliamo di avvitarle a mano per qualche giro e di adoperare poi l'apposita chiave (data in dotazione) evitando di bloccare esageratamente.

Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 10.000 km circa vanno sostituite.

L'impianto elettrico è composto dai seguenti organi:

- Batteria.
- Motorino avviamento a comando elettromagnetico.
- Generatore-alternatore, montato sulla parte anteriore dell'albero motore.
- Doppio ruttore con anticipo automatico a masse centrifughe.
- Bobine di accensione.
- Raddrizzatore.
- Regolatore.
- Morsettiera porta fusibili (n. 6 da 16 A).
- Teleruttore per lampeggio.
- Teleruttore avviamento.
- Faro anteriore.
- Fanalino posteriore.
- Fanalini per indicatori di direzione.
- Commutatore di accensione.
- Commutatore luci.

- Dispositivo comando indicatori di direzione, avvisatore acustico e lampeggio.
- Interruttore di avviamento e arresto motore.
- Trombe elettriche abbinata.

Batteria

La batteria ha una tensione di 12 V e una capacità di 32 Ah; alla sua carica provvede il generatore.

Per accedere alla batteria occorre:

- sollevare la sella mediante apposita levetta;
- levare il contenitore attrezzi;
- sganciare le fascette in gomma e staccare i cavi elettrici.

Attivazione della batteria

1 Dopo avere svitato i tappi riempire ogni elemento con acido solforico per accumulatori chimicamente puro di peso specifico 1,28 Kg/lt (1,23 nelle regioni tropicali) a +20° C fino a ricoprire la linea del livello minimo segnata sulla batteria.

La temperatura dell'acido al momento del riempimento non deve essere inferiore a $+10^{\circ}\text{C}$. Non utilizzare imbuti metallici.

2 Lasciare la batteria a riposo per un'ora circa, quindi ripristinare il livello aggiungendo acido e sottoporre la batteria a 15 ore di carica a corrente continua per una intensità di Amp. 1,1.

N.B. Iniziare la carica solo quando la temperatura sia inferiore a $+40^{\circ}\text{C}$ ($+50^{\circ}\text{C}$ nelle regioni tropicali).

Per caricare la batteria collegare il polo (+) della batteria con il polo (+) dell'alimentatore, ugualmente per i poli (-) tra loro.

Durante la carica, la temperatura dell'acido non deve superare $+45^{\circ}\text{C}$ ($+55^{\circ}\text{C}$ nelle regioni tropicali), in caso contrario interrompere la carica o ridurre la corrente.

La carica iniziale sarà completa qualora i valori di densità dell'acido e di tensione saranno rimasti costanti per almeno 2 ore consecutive di carica.

A questo punto la densità dell'acido dovrà essere di $1,28 \pm 0,01$ ($1,23 \pm 0,01$ nelle regioni tropicali) a $+20^{\circ}\text{C}$.

Occorre tener presente che la densità dell'acido

varia in ragione di 0,01 per ogni variazione di temperatura di 14°C .

Vale a dire per un acido a $+34^{\circ}\text{C}$ la densità misurata dovrà essere aumentata di 0,01 onde ottenere la densità a $+20^{\circ}\text{C}$.

A due ore dal termine della carica verificare il livello dell'acido e, se necessario, ristabilirlo aggiungendo acqua distillata; avvitare i tappi di riempimento. La batteria è così pronta per entrare in servizio.

Controllare periodicamente che l'elettrolito sia al giusto livello, aggiungere esclusivamente acqua distillata ogni qualvolta se ne riscontri la necessità. Verificare che i terminali siano puliti e ben bloccati e ungerli con vaselina neutra.

Sostituzione delle lampade (fig. 31)

Faro anteriore

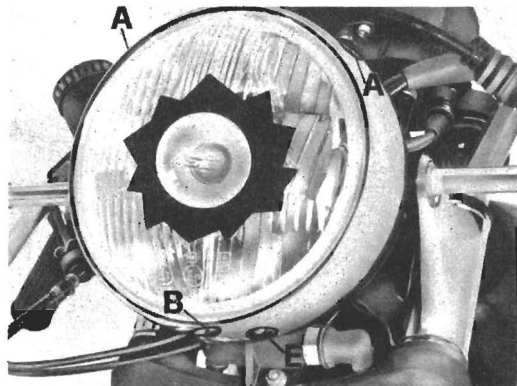
Allentare la vite « B » posta in basso al gruppo ottico; sganciare il gruppo ottico, sfilare i due portalampade, indi sostituire le lampade.

Fanalino posteriore

Svitare le viti « C » che fissano il catadiottero al fanalino; premere la lampada verso l'interno girarla contemporaneamente e sfilarla dal portalamпада.

Indicatori di direzione

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



31

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

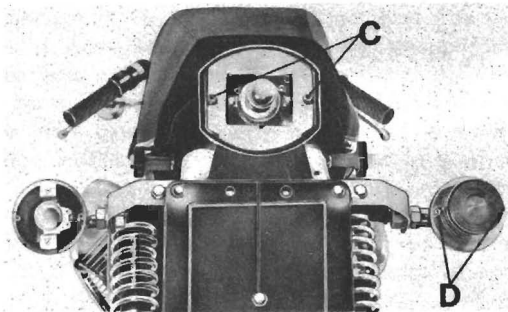
Cruscotto, tachimetro e contagiri

Sfilare i portalamпада dal cruscotto, dal tachimetro e dal contagiri, indi sostituire le lampade.

Lampade

Faro anteriore:

- abbagliante e anabbagliante 45/40 W
- luce città o parcheggio 3 W



Fanalino posteriore:

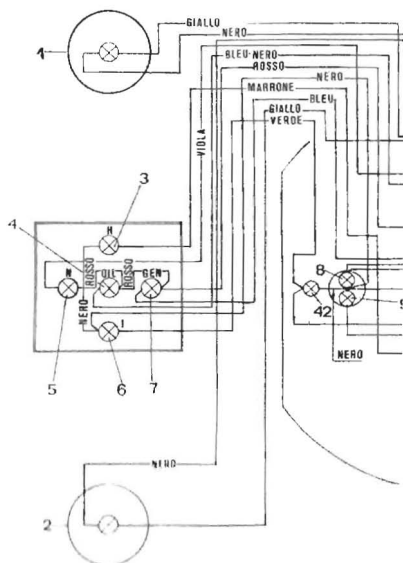
■ luce targa, posizione e stop	5/21 W
■ indicatori di direzione	21 W
■ spie cruscotto	1,2 W
■ spie luci tachimetro e contagiri	3 W

Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 31)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza, per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti. Per l'orientamento laterale occorre agire sulla vite «A» mentre per quello verticale bisogna allentare i due attacchi «E» che fissano il proiettore e spostarlo manualmente verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza prescritta.

Alla distanza di m 3 il centro del fascio abbagliante non deve superare l'altezza di m 0,86 con il motociclo giù dal cavalletto ed il pilota in sella.

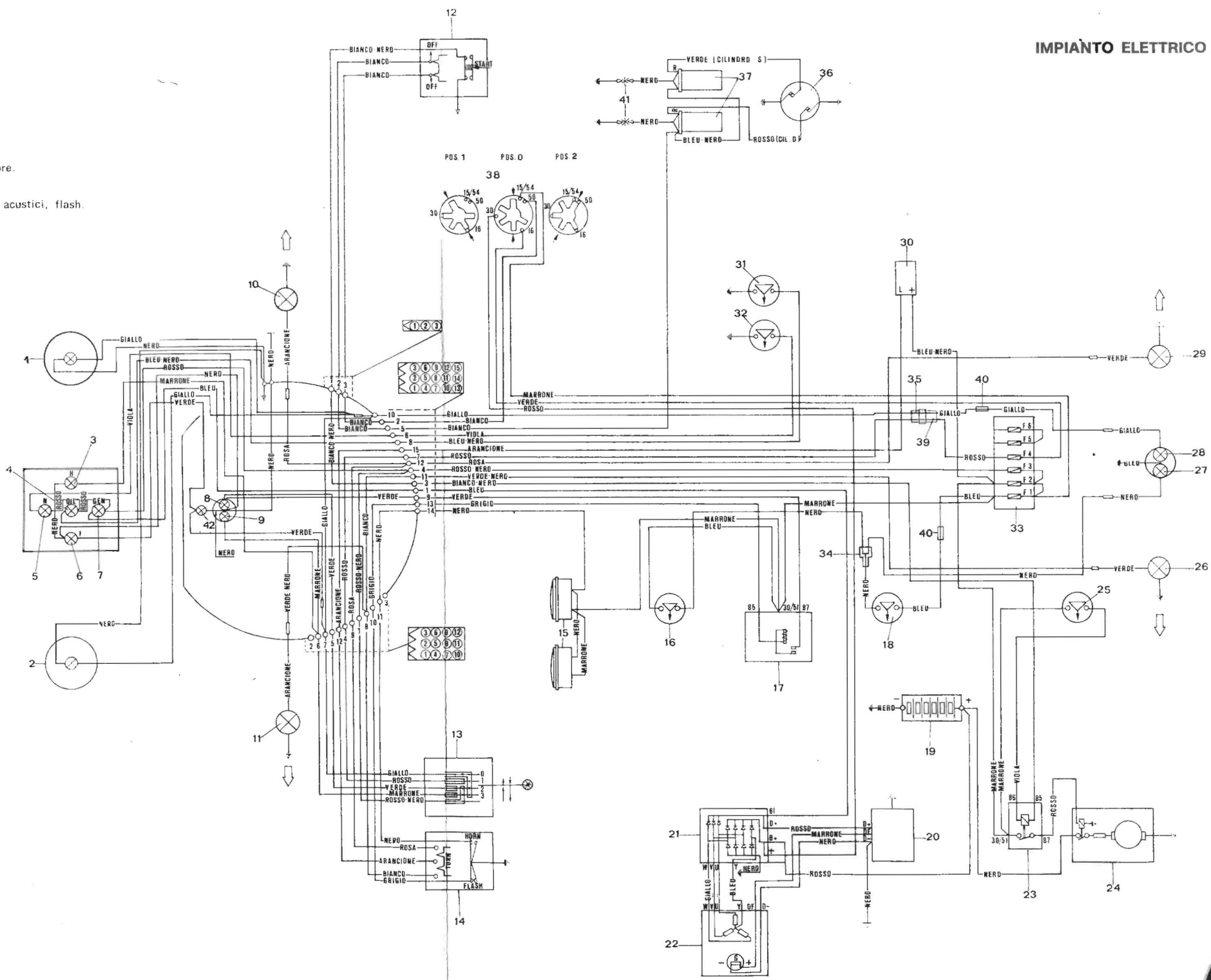
- 1 Tachimetro.
- 2 Contagiri.
- 3 Luce spia abbagliante.
- 4 Luce spia pressione olio.
- 5 Luce spia folle.
- 6 Luce spia posizione.
- 7 Luce spia generatore.
- 8 Luce anabbagliante.
- 9 Luce abbagliante.
- 10 Lampeggiatore anteriore destro.
- 11 Lampeggiatore anteriore sinistro.
- 12 Dispositivo comando avviamento e arresto motore.
- 13 Dispositivo commutatore luci.
- 14 Dispositivo comando lampeggiatori, avviamento, acustici, flash.
- 15 Avvisatori acustici (assorbimento 7 A).
- 16 Interruttore freno anteriore.
- 17 Teleruttore sprazzo luci (flash).
- 18 Interruttore freno posteriore.
- 19 Batteria (12 V - 32 Ah).
- 20 Regolatore.
- 21 Raddrizzatore.
- 22 Alternatore.
- 23 Teleruttore avviamento.
- 24 Motorino avviamento.
- 25 Interruttore sulla trasmissione frizione.
- 26 Lampeggiatore posteriore sinistro.
- 27 Luce stop posteriore.
- 28 Luce targa e posizione.
- 29 Lampeggiatore posteriore destro.
- 30 Intermittenza lampeggiatori.
- 31 Interruttore pressione olio.
- 32 Interruttore folle.
- 33 Morsetti porta fusibili (fusibili da 16 A).
- 34 Connettore a 3 vie.
- 35 Connettore a 4 vie maschio (AMP).
- 36 Ruttore.
- 37 Bobine.
- 38 Commutatore di accensione (3 posizioni)
- 39 Connettore a 4 vie femmina (AMP).
- 40 Connettore a 2 vie.
- 41 Candele.
- 42 Luce posizione anteriore.



IMPIANTO ELETTRICO

motore.
ento, acustici, flash.

A).



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

Reg. Imprese N. 2220 Lecco

