

V75



**FAHRERHANDBUCH MIT
BEDIENUNGSANLEITUNG**

Alle Abbildungen und Beschreibungen in diesem Handbuch verstehen sich nur als praktische Hinweise. Das Haus behält sich das Recht vor, zu jedem Zeitpunkt und ohne Voranzeige, solche Änderungen an den Motorrädern, die zur Verbesserung des Produktes dienen oder aus Bau - oder Handelsförderungen nötig sind, vornehmen zu können.

Geehrter Kunde,

Vor allem danke wir Ihnen für Ihre Bevorzugung unserem Produkte. Damit eine lange Lebensdauer ohne Störungen dieses Fahrzeuges gewährleistet werden kann, empfehlen wir Ihnen sich an die in diesem Bechlein angegebenen Richtlinien und Anweisungen zu halten. Vor der Fahren, lesen Sie ditte diese Ausgabe sorgfältigst, damit Sie über die technischen Eigenschaften des Fahrzeuges bewusst sind. Für Kontrolle und Ueberholarbeiten ist es zweckmässig sich an unsere geschulten Vertreter zu weden, die einen genauen und schnellen Dienst gewährleisten können. Nicht von unserem Kundendienst ausgeführte und nichtsachgemässe Instandhaltungen oder Einstellungen während der Garantie-zeit können den Verlust des Garantieanspruches zur Folge haben.



INHALTSVERZEICHNIS

- 4 Allgemeine Daten
- 9 Kennzeichnungen
- 10 Kontrollgeräte und Antriebe
- 18 Gebrauchsanleitung des Motorrades
- 20 Einfahren
- 21 Reinigung der Windschutzscheibe
- 22 Wartungen und Einstellungen
- 30 Ausbau der Räder vom Fahrzeug
- 34 Wartungs und Schmierungsarbeiten
- 36 Schmierungen
- 41 Kraftstoffversorgung
- 45 Ventiltrieb
- 46 Zündung
- 48 Reinigung - Schuppen
- 49 Elektrische Anlage

4 ALLGEMEINE DATEN

Motor

Zweizylinder Viertakt	
Zylinderanordnung	«V» 90°
Bohrung	80 mm
Hub	74 mm
Gesamthubraum	743,9 cc
Verdichtungsverhältnis	10,2:1
Max. Leistung	11 PS

Ventiltrieb

4 Ventile in Zylinderkopf mit Stoßstangen und Kipphebeln.

Ventiltrieb-Daten

Ansaug:

- öffnet 18° vor O.T.
- schliesst 50° nach U.T.

Auspuff:

- öffnet 53° vor U.T.
- schliesst 15° nach O.T.

Ventilspiel zur Kontrolle des Ventiltrieb-Einphasens: 1 mm.

Betriebspiel zwischen Kipphebeln und Ventilen:

- Ansaug: 0,10 mm
- Auspuff: 0,13 mm

Schmierung

Drucksystem mit Zahnradpumpe und Anzeiger für ungenügenden Druck auf dem Instrumentenbrett.

Zuendung

Öl-Netzfilter in der Motorwanne montiert und Patronenfilter (vom aussen wechselbar).

Elektronisch.

Anfangs-Frühzündung (statisch) 7°

Automatische-Frühzündung (elektronisch) 30°
ca.

Gesamt-Frühzündung (statisch + automatisch)
38°±2°

Abstand zwischen den Unterbrecherkontakten
0,2±0,4 mm.

Zündkerzen: Champion Z6, NGK C9 H Elektrodenabstand der Kerzen: 0,6 mm.

Kraftstoffversorgung

2 Vergaser «Dell'Orto» Typ «PHBH 30 BD» (rechts) und «PHBH 30/BS» (links).

Auspuff

2 Rohre, und 2 verbundenen Schalldämpfer.

Generator/Alternator

Vorne, auf der Kurbelwelle montiert (14V - 20A).

Anlasssystem

Elektrischer Anlaßmotor (12V-0,7KW) mit magnetgesteuerter Kupplung ausgerüstet.

Kraftübertragung**Kupplung**

Trockenkupplung mit Diaphragmafeder. Durch Handhebel auf der linken Seite des Lenkers betätigt.

Primärtrieb

Durch Zahnräder, Verhältnis: $1:1,4666$ ($Z=15/22$)

Getriebe

5 Gang, Zahnräder im ständigen Eingriff. Durch Schalthebel auf der linken Seite in der Mitte des Lenkers betätigt.

Getriebeverhältnisse:

1. Gang = $1:2,3636$ ($Z=11/26$)
2. Gang = $1:1,6428$ ($Z=14/23$)
3. Gang = $1:1,2777$ ($Z=18/23$)
4. Gang = $1:1,0555$ ($Z=18/19$)
5. Gang = $1:0,9000$ ($Z=20/18$)

Sekundaertrieb

Welle mit Kardangelenk und Zahnkegelräder.
Verhältnis: $1:3,875$ ($Z=8/31$).

Gesamt-Verhältnisse (Motor-Rad):

1. Gang = $1:13,4333$
2. Gang = $1:9,3369$
3. Gang = $1:7,2650$
4. Gang = $1:5,9990$
5. Gang = $1:5,1150$

Fahrgestell

Aus Stahlrohren in zerlegbarer Wiegeform.

Aufhängungen

Vorne: Teleskopel mit hydraulischen Stoßdämpfern.

Hinten: Schwungabel mit regulierbaren Federn an den Oelluftstoßdämpfern (ausserer Behälter).

Raeder

Aluminiumfelgen. Abmessungen:

- Vorne: MT H2 - 2,50 x 16"
- Hinten: MT H2 - 2,75 x 18"

Reifen

Vorne: 110/90 H16.

Hinten: 120/80 H18.

Bremsen

Vorne: Scheibenbremse mit fester Bremseinheit und Doppelbremszylinder. Handbetätigung durch Hebel an der rechten Lenkerseite.

- Ø der Scheibe 270 mm;
- Ø des Bremszylinders 32 mm;
- Ø der Pumpe 12,7 mm.

Hinten: Scheibenbremse; feste Bremseinheit mit Doppelbremszylinder. Betätigung durch Fußpedal an rechter Fahrzeugseite.

- Ø der Scheibe 235 mm;
- Ø der Scheibe 32 mm;
- Ø der Pumpe 15,875 mm.

Die Hinterbremse ist mit der Vorderbremse links durch hydraulische Kraftübertragung verbunden. Die Elemente der linken Vorderbremse haben dieselbe Masse wie die handgesteuerte Vorderbremse (rechts).

Masse und gewichte

Achs Abstand (belastetes Fahrzeug) 1,470 m

Nachbau 155 *Leistungswerte*
Redstand! *1485*

Max. Länge	2,120 m
Max. Breite	0,760 m
Max. Höhe	1,270 m
Leergewicht	165 Kg

Leistungen

Max. Geschwindigkeit (nur mit Fahrer): ca. 200 km/h. Kraftstoffverbrauch: 5,6 Liter pro 100 Km.

Fuellmengen

Versorgungsteile	Liter	Kraft- und Schmierstoff-Typen
Kraftstoffbehälter (Reserve: ca. 3 l)	17	Benzin Super (97 NO-RM/min.)
Ölwanne	2	Öl «Agip Sint 2000 SAE 10W/50»
Getriebegehäuse	0,900	Öl «Agip Rotra MP SAE 85 W/140»
Hinterradantriebsgehäuse	0,170 von dem 0,160 0,010	Öl «Agip Rotra MP SAE 85 W/140» Öl «Agip Rocol ASO/R» oder Molykote Typ «A»
Teleskopgabel (je Holm)	0,100	Flüssigkeit «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703»
Bremsanlage, vorne und hinten		Flüssigkeit «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703»

KENNZEICHNUNGEN

(Abb. 2)

Jedes Fahrzeug ist mit einer Identifizierungsnummer auf dem Fahrgestell und der Motorlagerung versehen.

Die Nummer auf dem Fahrgestell ist im Fahrzeugbrief eingetragen und dient gemäß Gesetz zur Identifizierung des Fahrzeuges.

Ersatzteile

Im Falle eines Austausches von Ersatzteilen verlangen und versichern Sie sich, daß nur **«Original Moto Guzzi Ersatzteile»** verwendet werden, andernfalls wird keine Garantie gewährleistet.

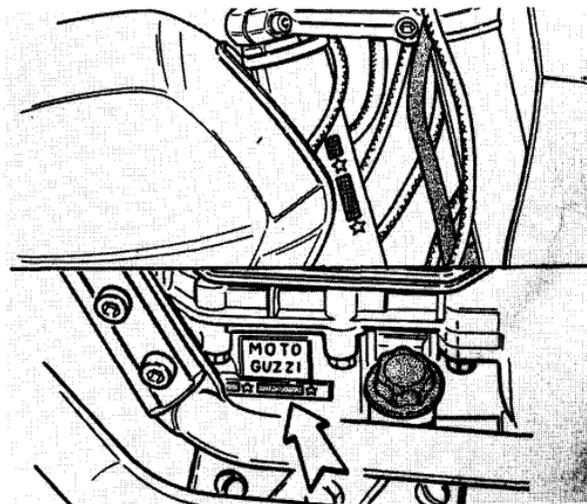
Garantie

Die Garantie ist vom Tag der Lieferung an 6 Monate lang gültig, mit Beschränkung einer Strecke von 10.000 Km und erlischt, wenn irgendwelche Veränderungen oder Wettbewerbe vorgenommen, sowie nicht wie von SEIM-Moto Guzzi vorgeschrieben, verwendet werden.

Die Garantie ist ungültig für Reifen und andere Zusatzteile, welche nicht im Werk SEIM-Moto Guzzi hergestellt sind. 9

Jedes neue Fahrzeug ist mit einem «Scheine-Büchlein» versehen, das mit den anderen Verkehrspapieren aufbewahrt werden muß.

Dies ist das einzige gültige Dokument, um die Garantieleistung bei SEIM-Moto Guzzi Vertretern beanspruchen zu können.



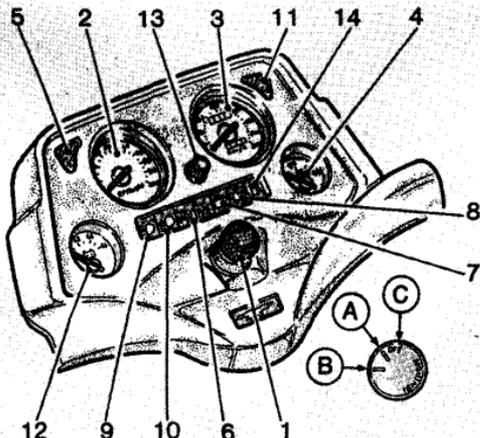
10 KONTROLLGERAETE UND ANTRIEBE

Instrumentenbrett (Abb. 3)

1 Schlüsselschalter zur Einschaltung der Verbraucher:

«OFF» in Linie mit der Markierung «C»: Motor abgestellt Schlüssel abziehbar (kein kontakt).

«A» in Linie mit der Markierung «C» (Uhrzeigersinn drehen): das Fahrzeug ist startbereit. Alle Verbraucher sind eingeschaltet. Schlüssel nicht abziehbar.



«B» in Linie mit der Markierung «C» (Schlüssel Uhrzeigersinn drehen): Motor abgestellt. Mit Schalter «A» in Abb. 4 in Stellung «PARK» ist Parklicht eingeschaltet. Schlüssel abziehbar.

2 Drehzahlmesser.

3 Tachometer- Km-Zähler.

4 Kraftstoffniveau-Anzeiger.

5 Kontrollleuchte (grün) für linken Blinker.

6 Kontrollleuchte (grün «Neutral»): Leerlaufanzeiger. Leuchtet mit Schaltgetriebe beim Leerlauf.

7 Kontrollleuchte (rot): Stromlieferung aus Generator. Erlicht als Motor eine bestimmte Drehzahl erreicht hat.

8 Oeldruckanzeiger (rot). Die Kontrollleuchte erlicht wenn genügender Druck vorhanden ist, um die Motorschmierung zu sichern. Wenn Leuchte nicht abschaltet, entspricht der Druck dem vorgeschriebenen Wert nicht. In diesem Falle muß der Motor sofort abgestellt und die erforderliche Ueberprüfung durchgeführt werden.

9 Kontrollleuchte (blau): Fernlichtanzeiger.

10 Kontrollleuchte (grün): Standlichtanzeiger.

11 Kontrollleuchte (grün): für rechten Blinker.

12 Voltmeter.

13 Nullsteller für Km-Zähler (Teilzähler).

3 14 Kontrollleuchte (rot) für Kraftstoffreserve.

Schalter für Beleuchtung, Wendezeiger und Druckknopf für Hupe

(Abb. 4)

Sie sind an der linken Seite des Lenkers angebracht.

Schalter «A»

Stellung «PARK» Parklicht.

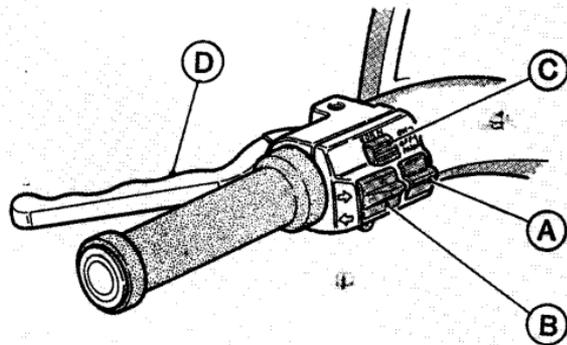
Stellung «ON» Zweilichtlampe eingeschaltet.

Stellung «OFF» Licht aus.

Schalter «B»

Stellung \rightarrow Bedienung des rechten Anzeigers.

Stellung \leftarrow Bedienung des linken Anzeigers.



4

Druckknopf «C»

Hupe.

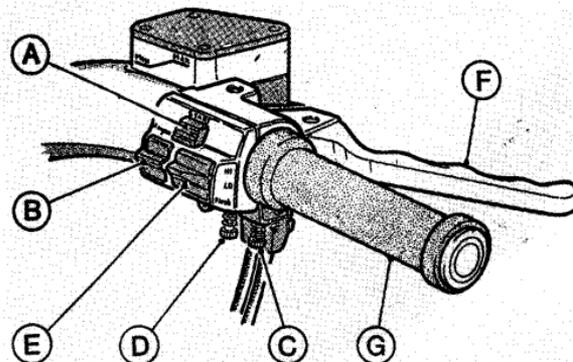
Anlassknopf, Motorstoppschalter und Wendezeigerbetätigung (Abb. 5)

Sie werden an der rechten Seite des Lenkers angebaut;

Als Zeichen «A» des Schlüssels geradlinig mit Zeichen «C» liegt (s. Abb. 3), denn ist das Motorrad zum Start fertig.

Motor wie folgt anlassen:

■ sich vergewissern, daß Schalter «B» in der Zentralstelle steht;



5

- Kupplungshebel völlig anziehen;
- ist der Motor kalt, denn muß Starter-Hebel in die Anlasstellung «A» gebraucht werden (s. Abb. 28);
- den Anlassknopf «A» drücken.

Der Motor wird durch den am Instrumentenbrett untergebrachten Zündschalter «B» gestoppt.

Im Not-Zustand wird der Motor wie folgt gestoppt: Schalter «B» aufwärts oder nach unten bringen.

Ist der Motor still, denn den Umschalterschlüssel (Abb. 3) im Gegenuhrzeigersinn drehen bis wann Zeichen «OFF» geradlinig mit Zeichen «C» liegt.

Danach den Schlüssel aus dem Umschalter herausziehen.

Schalter «E»

mit Schalter «A» (Abb. 4) auf Stellung «ON»:

Stellung «LO» Abblendlicht.

Stellung «HI» Fernlicht.

Stellung «Flash» Lichtstrahl.

Gasdrehgriff («G» in Abb. 5)

Der Gasdrehgriff befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers; durch Drehen gegen den Fahrer öffnet sich der Gasschieber, in entgegengesetzter.

Richtung schließt er sich. Um den Gasdrehgriff einzustellen, wird die Schraube «D» auf- oder zugeschraubt.

Um den Rücklauf des Griffes zu verhärten, betätigt man die Schraube «C».

Kupplungshebel («D» in Abb. 4)

Er befindet sich linksseitig des Lenkers und wird nur bei Anfahrt und während des Gangschaltens gebraucht.

Vorderradbremshebel («F» in Abb. 5)

Er befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und betätigt die Pumpe für hydraulische Vorderbremse.

Starthilfshebel (Abb. 28)

Der Hebel zum Starten bei kaltem Motor (Starter) befindet sich auf der linken Seite des Fahrzeuges.

- «A» Anlaßstellung.

- «B» Fahrstellung.

Bremspedal fuer hinter bremse («B» in Abb. 18)

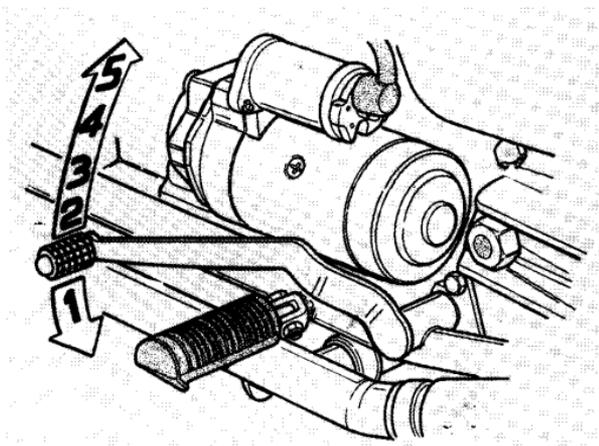
Es befindet sich in der Mitte rechtsseitig des Fahrzeuges und ist durch Zugstange mit des Pumpeneinheit verbunden. Es betätigt gleichzeitig die Hinterbremse und die linke Vorderbremse.

Gang schaltpedal (Abb. 6)

Es befindet sich in der Mitte linksseitig des Fahrzeuges. Gang-Stellung:

- 1. Gang, Hebel nach unten;
- 2., 3., 4., 5. Gang, Hebel nach oben;
- Leerlauf, zwischen den 1. und 2. Gang.

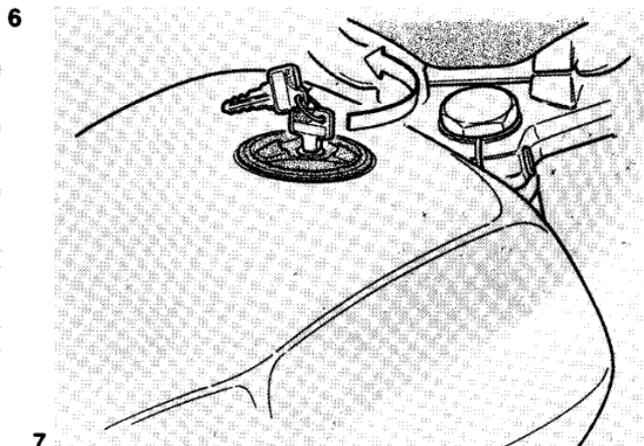
Vor Betätigung des Gangwahlhebels, den Kupplungshebel ganz ziehen.



Kraftstoffbehälterverschluss (Abb. 7) 13

Um den Kraftstoffbehälterverschluss aufzumachen, ist der Schlüssel im Uhrzeigersinn zu drehen.

Vermerk: Eventueller Kraftstoffüberfluss beim Auftanken muß man sofort entfernen, um bleibende Beschädigungen des Tankanstriches zu vermeiden.

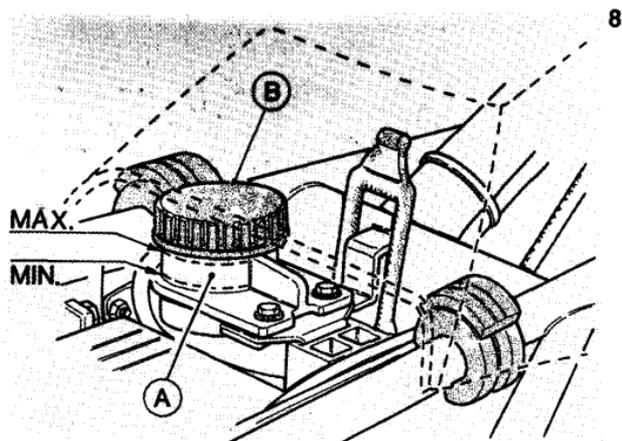


14 Pumpenflüssigkeitsbehälter (hidraulikbremse, vorne links und hinten) (Abb. 8)

Um an den Flüssigkeitsbehälter zu kommen, sind der Sattel und der Kraftstoffbehälter zu entfernen. Die mind. und max. Flüssigkeits-Füllstände werden auf dem durch-sichtigen Körper des Behälters «A» angegeben.

Zur Nachfüllung sind Stopfen «B» und die Gummimembrane zu entfernen.

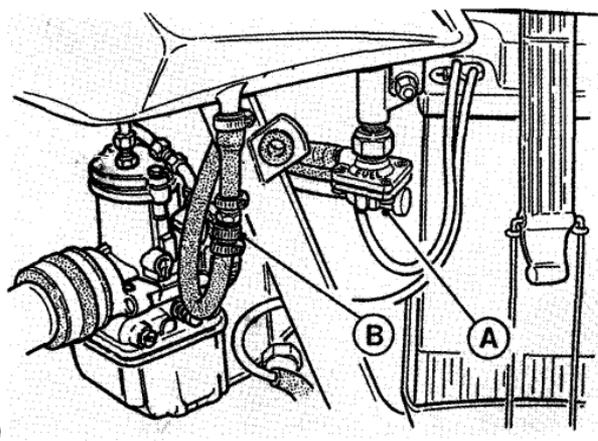
Kraftstoffhähne (Abb. 9)



Das Fahrzeug ist mit einem selbsttätigen Kraftstoffhahn («A» Abb. 9) ausgerüstet.

Der Unterdruck in der Ansaugleitung bringt zur Oeffnung des Hahns. Falls die Versager lange ausser Betrieb geblieben (Schuppen) und entleert worden sind, kann es nötig werden, den Anlansantrieb mit Gasdrehgriff beim Leerlaufdrehzahl wiederholt zu betätigen, um die Vergaser schnell einfüllen zu lassen.

Falls der Kraftstoffbehälter abzubauen ist, bevor die Leitungen abzutrennen, die Hähne («B» Abb. 9) fest anziehen, die unter dem Behälter, hinten, angebracht sind.



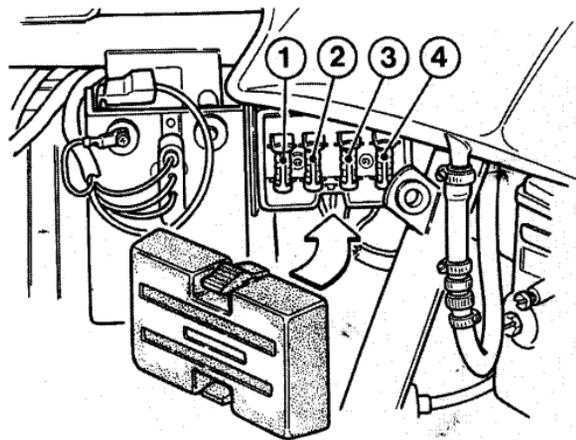
Sicherungseiste (Abb. 10)

Sie ist auf der Zentralseite des Fahrzeuges montiert; um an sie zu kommen, muß man den Seiterdeckel rechts abnehmen.

Auf der Leiste sind 4 Sicherungen von «16 A» montiert.

Bevor eine Sicherung zu ersetzen, muß man die Ursache der Verschmelzung finden und beheben (siehe Legende des Schaltplans).

Sicherungsvorrichtung zur blockierung des Lenkers (Abb. 11)



10

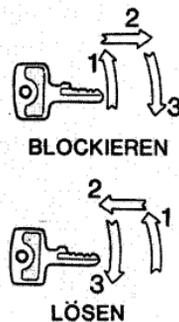
Zum Blockieren bzw. Lösen des Lenkers geht man wie folgt vor: **15**

Blockieren:

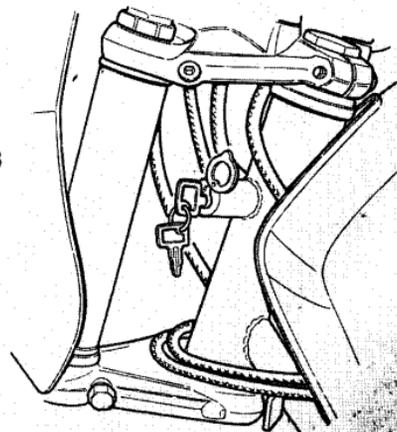
- den Lenker ganz nach rechts einschlagen;
- den Schlüssel ins Schloss stecken und im Gegenuhrzeigersinn drehen und voll durchdrücken im Uhrzeigersinn drehen dann loslassen und aus dem Schloss herausziehen.

Lösen:

- den Schlüssel ins Schloss stecken, im Gegenuhrzeigersinn drehen und aus dem Schloss herausziehen.



11

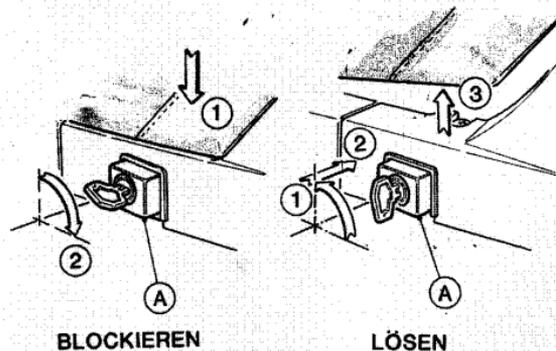
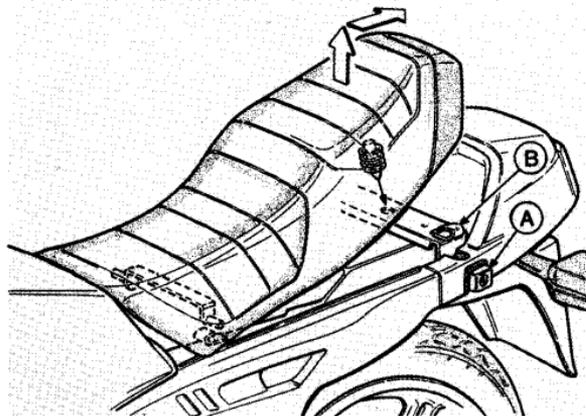


16 Vorrichtung zur Blockierung des Sattels (Abb. 12)

Der Sattel wird durch ein dazubestimmtes Schloss «A» blockiert, das links auf der Hinterseite des Motorrads montiert ist.

Zum Lösen ist der Schlüssel um 1/4 Drehung im Gegenuhrzeigersinn zu drehen. Gleichzeitig auf den Sattel drücken. Der Sattel kann dann aufgehoben und auch abgenommen werden.

Zum Blockieren, den Sattel in seinen Sitz auf dem Rahmen einführen und darauf drücken. Unter dem Sattel sind zwei Haken eingebaut («B») welche als «Helmhalter» dienen.



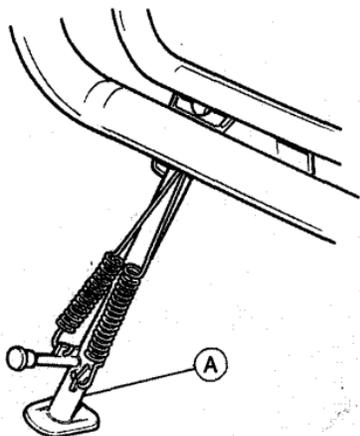
Seitenständer des Motorrad («A»

in Abb. 13)

Das Motorrad ist mit einem Seitenständer ausgerüstet, der für kurzes Parken dient.

Der Seitenständer wird automatisch eingezogen.

Es ist ratsam, um dem Fahrzeug für längeren Aufenthalt bessere Stabilität zu bieten, es immer auf dem Zentralständer aufzubocken.



18 GEBRAUCHSANLEITUNG DES MOTORRADES

Kontrolle vor dem Motoranlassen

Prüfen ob:

- genug Kraftstoff im Tank vorhanden ist;
- das Öl der Ölwanne im Motorgehäuse auf richtigem Stand ist;
- der Zündschlüssel in Stellung zum Anlassen ist (siehe Abb. 3);
- die folgenden Kontrolleuchten aufscheinen:
rot ungenügender Öldruck, ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine, **grün** Leerlaufanzeiger «NEUTRAL»;
- der Betätigungshebel «Starter» **bei kaltem Motor** in Anlasstellung ist («A» in Abb. 28).

Anlassen bei kaltem Motor

Nach den oben angeführten Kontrollen, den Gasdrehgriff um $\frac{1}{4}$ der Öffnung gegen den Fahrer drehen, den Kupplungshebel ganz ziehen und den Druckschalter «Start» («A» in Abb. 5) drücken, Nachdem man sich vergewissert hat, daß Schalter «B» Abb. 5 in der Zentralstellung ist.

Läuft der Motor, bevor man den Betätigungshebel «Starter» in Gangstellung «B» (s. Abb. 28) bringt, den Motor für einige Zeit je nach den Tempera-

tursverhältnisse leerlaufen.

Sollte während der Fahrt, der Betätigungshebel «Starter» in Anlasstellung («A» in Abb. 28) bleiben, würde man Vergaserfehler und eine beträchtliche Erhöhung des Kraftstoffverbrauches begegnen, im schlimmsten Fall kann sich ein Festfressen wegen Zylinderwaschung durch Kraftstoffüberfluss ergeben.

Achtung: Falls die grüne Kontrolleuchte «Neutral» am Instrumentenbrett nicht aufleuchtet, wenn der Zündschlüssel mit Zeichen «A» mit dem Zeichen «C» übereinstimmt (siehe Abb. 3), bedeutet dies, dass ein Gang noch eingeschaltet ist. In solcher Lage kann das Motoranlassen gefährlich sein. Es ist daher ratsam, vor dem Anlassen sich zu vergewissern, dass Leerlauf vorliegt.

Anlassen bei warmem Motor

Wie bei kaltem Motor, nur braucht man nicht den Betätigungshebel «Starter» in Stellung «A» (siehe Abb. 28) zu bringen, sonst würde eine Ueberfettung treten.

Während der Fahrt

Um den Gang zu wechseln, Gas schliessen, den Kupplungshebel ganz durchziehen und den folgenden Gang einschalten; langsam den Kupplungshebel loslassen und gleichzeitig Gas geben.

Gangschaltpedal (Abb. 6) mit dem Fuss betätigen und begleiten.

Wenn man auf kleinere Gänge übergeht, die Bremse und die Schliessung des Gasdrehgriffes allmählich benutzen, um den Motor während des Nachlassens des Kupplungshebels **nicht auf Ueberdrehzahl zu bringen**.

Anhalten

Gas schliessen, Bremshebel betätigen und wenn man fast steht, den Kupplungshebel ganz ziehen. Dies wird mit guter Anordnung ausgeführt, um die Kontrolle über das Fahrzeug nicht zu verlieren.

Um eine normale Verminderung der Geschwindigkeit bei Gebrauch des Getriebes zu gewähren, benutzt man am besten den Motor zur Bremsung, wobei darauf zu achten ist, dass der Motor **nicht auf Ueberdrehzahl gebracht wird**.

Auf nassen und schlüpfrigen Strassen sind die

Bremsen und besonders die rechte Vorderbremse vorsichtig zu betätigen. **19**

Um den Motor anzuhalten, muss man das Zeichen «Off» auf dem Zündschlüssel mit dem Zeichen «C» (siehe Abb. 3) übereinbringen.

Parken

Bei Aufenthalt in nicht gut beleuchteten Strassen ist es nötig, die Parklichter eingeschaltet zu lassen.

Dazu dreht man den Zündschlüssel bis das Zeichen «B» (auf dem Schlüssel) mit dem Zeichen «C» auf dem Instrumentenbrett (siehe Abb. 3) übereinstimmt und der Lichtschalter (siehe Abb. 5) in Stellung «PARK» ist; dann den Schlüssel abziehen und die Lenkung blockieren (siehe Abschnitt «Vorrichtung zur Blockierung des Sattels und Abb. 11).

20 EINFAHREN

Während der Einfahrzeit sind folgende Normen zu beachten:

- Vor der Abfahrt den Motor einige Zeit, je nach der Jahrestemperatur, leerlaufen lassen, um ihn gut anzuwärmen;
- Während der Einfahrzeit darf die Geschwindigkeit wie in der Tafel vorgeschrieben, nicht überschritten werden. Dabei ist aber das Verhältnis zwischen Geschwindigkeitsbegrenzung und gefahrenen Kilometern zu beachten. Eine gute Regel ist, nicht immer die gleiche Geschwindigkeit zu fahren, sondern öfters die Geschwindigkeit zu wechseln;
- Vor dem Anhalten allmählich verlangsamen, um die Elemente an zu schnellen Temperaturunterschied nicht auszusetzen;

Einfahrtgeschwindigkeit

Km-Strecke	erlaubte max. Geschwindigkeit km/h				
	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang	5. Gang
Von 0 bis 1000	35	55	75	95	115
Von 1000 bis 2000	50	75	100	115	130
Von 2000 bis 4000	Die Geschwindigkeit allmählich erhöhen, wie oben angegeben, bis die max. erlaubte Geschwindigkeit erreicht ist.				

- Bei Terminfähigkeit alle vorgeschriebenen Arbeiten, wie in den Kundendienstkarten vorgesehen ausführen;
- Anmerkung: eine perfekte Leistung der einzelnen Organe, die es erlaubt, das Motorrad voll auszunutzen, hat man erst nach einigen Tausend Kilometern.

Nach den ersten 500÷1500 km

- Das Motoröl wechseln.

Sollte der Ölstand auf dem min. Stand schon vor den ersten 500÷1500 km sein, ist das Motoröl gleich zu wechseln und nicht nur nachzufüllen.

Vorgeschriebenes Öl: «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

- Sämtliche Schrauben und Muttern des Fahrzeuges auf festen Sitz prüfen.
- das Ventilspiel prüfen und wenn nötig einstellen.

len.

- die Kontaktöffnung des Doppelunterbrechers nachprüfen.
- den Reifendruck nachprüfen.

ANWEISUNGEN ZUR REINIGUNG DER WINDSCHUTZSCHEIBE

Die Windschutzscheibe darf durch Anwendung der zu den anderen Kunststoffen oder zum Glas bestimmten Seifen, Waschmittel, Wachse, «Polishes» gereinigt werden.

Jedenfalls, sind folgende Vorsichtsmaßnahmen zu treffen:

■ **die Windschutzscheibe weder waschen noch reinigen, wenn die Lufttemperatur zu hoch ist oder bei einer zu starken Sonnenbeleuchtung;**

■ aus irgendeinem Grund darf man Lösemittel, Laugen, o.ae. anwenden;

■ keine Flüssigkeiten, die Schleifmittel enthalten, keine Bürsten, Sandpapier, Schabeisen sind zulässig;

■ «Polishes» darf man erst nach einer sorgfältigen Waschung zur Entfernung des Staubs oder des Schmutzes anwenden. Eventuelle, oberfläch-

ge Kratzer werden mit weichem «Polish» abgeholfen;

■ Frische Farbe oder Dichtungsmassen werden vor dem Trocknen oder durch Abreiben mit Löse- naphtha, Isopropylalkohol Butyl-Cellosolve leicht entfernt. Keinen Methylalkohol anwenden!

■ Man darf nur weiche Tucker, Schwämme, Rehlederlappen oder Verbandwatte auf zarteste Weise anwenden. Keine Papier- noch Kunstfaser- tücher anwenden, die die Windschutzscheibe verkratzen könnten.

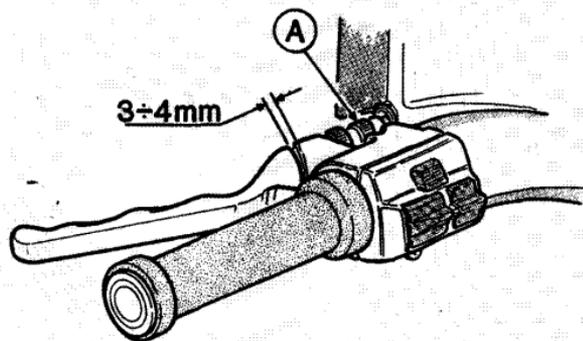
Tiefe Verkratzungen oder Atriebe werden durch kräftige Verreiben oder Lösemittel nicht abgeholfen.

22 WARTUNG UND EINSTELLUNGEN

Einstellung des kupplungshebels

(Abb. 14)

Wenn das Spiel zwischen Hebel und Anschlag am Lenker höher oder niedriger als 3÷4 mm ist, geht man wie folgt vor: die Gummimuffe zurück-schieben und die Einstellschraube «A» betätigen, bis die vorgeschriebene Werte erreicht sind.

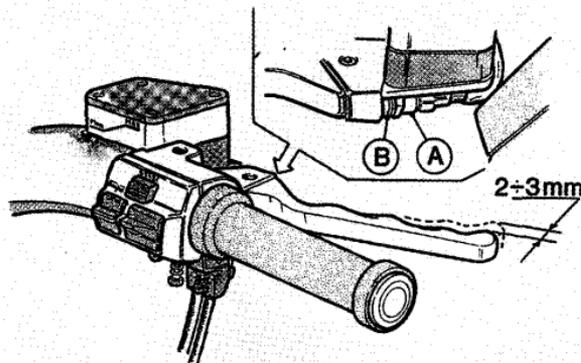


14

Einstellung des Hebels der rechten Vorderbremse

(Abb. 15)

Zwischen Bremskolben Hbz. und Endstück des Betätigungshebels ist ein gewisses Spiel vorge-seher. Dieses Spiel kann durch die Nummer ver-schiedener Beilagscheiben «B» eingestellt wer-den, diese befinden sich auf dem STOP-Schalter «A» unter dem durchsichtigen Bremspumpenkörper.



15

Kontrolle auf Verschleiss der Bremsbeläge

Alle 3000 Km die Stärke der Beläge prüfen:

- Mindeste Stärke des Reibungsmaterials: 1,5 mm.

Liegt die Stärke der Beläge unter dieser Grenze, ist es erforderlich, sie auszutauschen.

Nach durchgeführtem Austausch, ist es nicht nötig, die Entlüftung der Bremsbeläge durchzuführen, es reicht den Betätigungshebel mehrmals zu betätigen, bis die Kolben der Bremszangen in normaler Stellung sind.

Beim Austausch der Beläge muß der Zustand der Schlauche überprüft werden.

Wenn sie beschädigt sind, muß man sie sofort auswechseln.

ACHTUNG! beim Austausch der Beläge muß man während der ersten 100 Km die neuen Beläge mit Vorsicht behandeln, um eine korrekte und vollständige Lagerung des Reibungsmaterials zu erlauben.

Kontrolle der Bremsscheiben («I» in Abb 16 u. 17)

Die Bremsscheiben sind aus Material mit hohem Reibungskoeffizient hergestellt, und zur Paarung der spezifischen Bremsbelägen studiert.

Die Gültigkeit dieser Paarung wurde durch eine Serie von Proben und Versuchen bestätigt. Während der Gebrauchsphase bilden sich Rillen auf der Scheibe, die zu einer weiteren Erhöhung der Bremsfähigkeit beitragen. Dies ist leicht bemerkbar durch eine niedrigere Belastungsanforderung der Bremshebelbetätigung, bei gleicher Bedingung der Geschwindigkeitsabnahme. Im Falle eines Austausches wegen erreichter Verschleissgrenze der Bremsbeläge, ist es ratsam, die Bremsen während der ersten 100 km mit Sorgfalt zu betätigen, um so einen korrekten Verband der Bremsbeläge bezüglich der Scheiben zu erlauben. Auf den neuen Belägen müssten sich praktisch die gleichen Rillen bilden, zu einer perfekten Vereinigung zum Profil der Bremsscheibe. Die Bremsscheiben müssen vollkommen sauber sein, ohne Fett, Öl oder anderen Schmutz. Im Falle eines Austausches oder Ueberholung der Scheiben, muss das «Flattern» dieser überprüft werden. Die Kontrolle wird mittels Messuhr ausgeführt, der max. Wert darf 0,2 mm nicht überschreiten. Wenn das «Flattern» grösser als der angegebene Wert ist, müssen der Zusammenbau der Scheiben auf den Naben und das Spiel der Lager auf den genannten Naben kontrolliert werden. Der Anzugsmoment der Befestigungsschrauben der Scheiben auf den Naben ist $2,8 \div 3$ Kgm.

24 Kontrolle des Flüssigkeitsstandes und Austausch der Flüssigkeit in den Vorrätsbehältern der Pumpen

(Abb. 16 u. 17)

Zur guten Leistungsfähigkeit der Bremsen, sind folgenden Regeln zu beachten:

Bremsanlage vorne rechts (Abb. 16)

1 den Flüssigkeitsstand öfters prüfen, der sich innerhalb der durchsichtigen Seite «C» des Pumpenbehälters «A» befinden muss. Der Flüssigkeitsstand darf nie unter die durchsichtige Seite sinken.

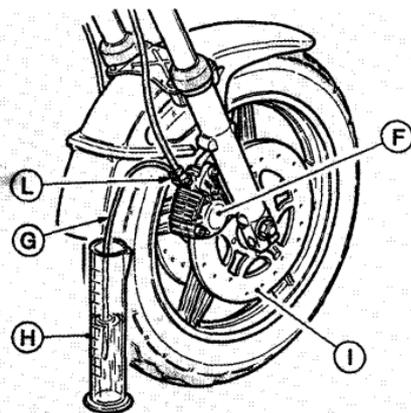
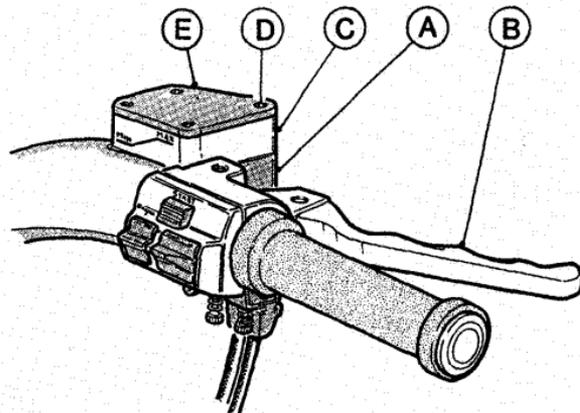
2 Behälter «A» von Zeit zu Zeit oder wenn erforderlich mit Flüssigkeit nachfüllen, nachdem man die Schrauben «D» des Verschlusses «E» ausgeschraubt und die Membrane entfernt hat.

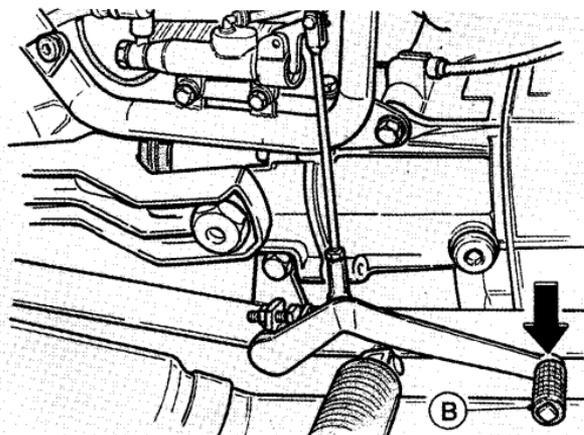
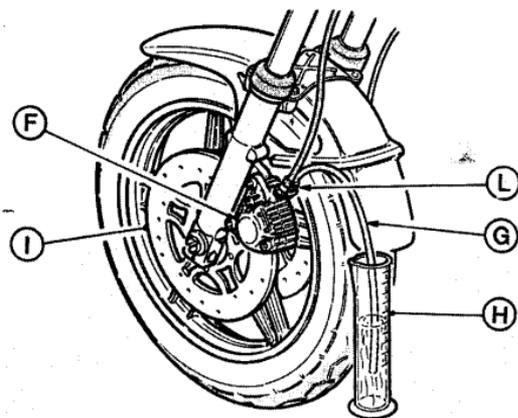
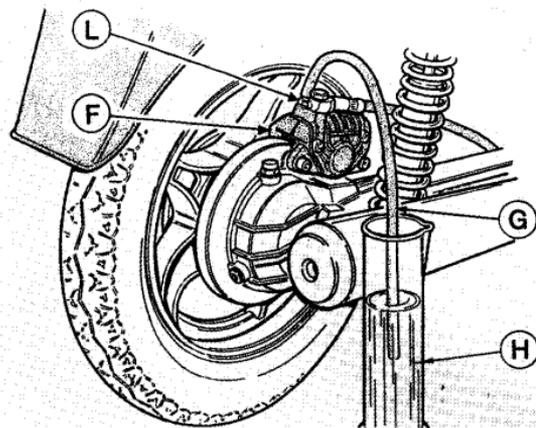
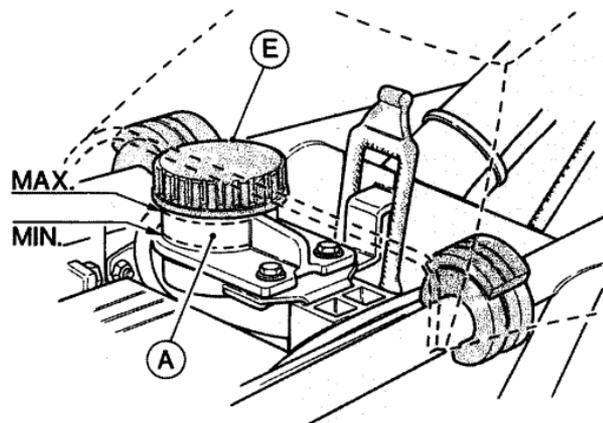
Flüssigkeit unbedingt aus einer Originaldose verwenden, die nur im Moment der Verwendung geöffnet wird.

3 Alle 15.000 km ca. oder einmal jährlich den kompletten Wechsel der Flüssigkeit in den Bremsanlagen vornehmen.

Zur guten Funktionierung der Bremsanlagen ist es erforderlich, dass die Leitungen immer voll Flüssigkeit aber ohne Luftbläschen sind.

Ein langer und elastischer Lauf des Betätigung-





26 shebels «B» zeigt Luft in den Leitungen an. Im Falle einer Reinigung der Bremsleitungen ist frische Flüssigkeit ausschliesslich zu verwenden.

Es is unbedingt verboten, Alkohol oder Druckluft für das nachträgliche Trocken zu verwenden; für die Metallteile ist die Verwendung von «Trielina» ratsam.

Für eventuelle Beschmierung darf man keine Mineralfette oder -oele verwenden. Falls keine geeignete Schmiermittel vorhanden sind, wird es empfohlen, die Gummi- und Metallteile mit der Flüssigkeit der Anlagen anzufeuchten.

Empfohlene Flüssigkeit «Agip F.1 Brake Fluid-SAE J 1703».

Bremsanlage, hinten und vorne links (Abb. 17)

Wie Bremsanlage vorne rechts, ausser den Punkten 1 und 2:

1 der Flüssigkeitsstand wird durch Behälter «A» nachgeprüft. Diese Prüfung öfters vornehmen: der Flüssigkeitsstand soll zwischen den max. und min. Bezugslinien am durchsichtigen Behälterkörper liegen.

2 Den Behälter von Zeit zu Zeit oder wenn erforderlich mit der Flüssigkeit nachfüllen, nachdem der Verschluss «E» ausgeschraubt und die Membrane entfernt worden sind.

Entlüftung der Bremsanlagen

(Abb. 16 u. 17)

Die Entlüftung der Bremsanlagen wird erforderlich, wenn der Hub der Hebel am Lenker oder des Pedals an der rechten Fahrzeugsseite wegen der Luftblasen in den Kreisen zu lang und federnd ist.

Die Entlüftung führt man folgendermassen durch:

Rechte vordere Bremsanlage (Abb. 16)

1 Das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken;

2 den Lenker so drehen, dass der Vorratsbehälter «A» welcher mit der Bremspumpe eine Einheit bildet, in waagrechter Stellung steht;

3 den Behälter «A» sofern erforderlich mit Bremsflüssigkeit nachfüllen (beachten, dass während des Entlüftens die Flüssigkeit nicht unter den min. Stand sinkt);

4 die Entlüftung durch Bremszange «F» vornehmen;

5 auf den Entlüftungsstopfen «L» (nach Entfernung der Gummikappe) einen durchsichtigen Schlauch «G» stecken, dessen Ende in einem durchsichtigen Behälter «H», der teilweise bereits mit Flüssigkeit gleichen Typs angefüllt worden ist, eingetaucht wird;

6 den Entlüftungsstopfen «L» lösen;

7 den Betätigungshebel «B» ganz ziehen, dann loslassen und einige Sekunde warten, bevor man diese Arbeit wiederholen kann. Diesen Vorgang solange wiederholen bis aus dem Schlauch «G» Flüssigkeit ohne Luftblasen ausfließt (durchsichtigen Behälter «H» ansehen);

8 den Bremshebel «B» gezogen behalten und die Entlüftungsschraube «L» festziehen. Danach den Plastikschlauch «G» entfernen und die Staubkappe auf die Entlüftungsschraube setzen. Wenn die Entlüftung richtig durchgeführt worden ist, muss man sofort nach dem ersten Leerhub des Bremshebels «B» einen festen Widerstand (direkte Wirkung ohne Elastizität) beim Betätigen spüren.

Sollte dies nicht vorkommen, muss man die oben beschriebene Arbeit wiederholen.

Linke vordere und hintere Bremsanlage (Abb. 17 u. 18).

Wie Bremsanlage vorne rechts, ausser den Punkten «2», «7» und «8»:

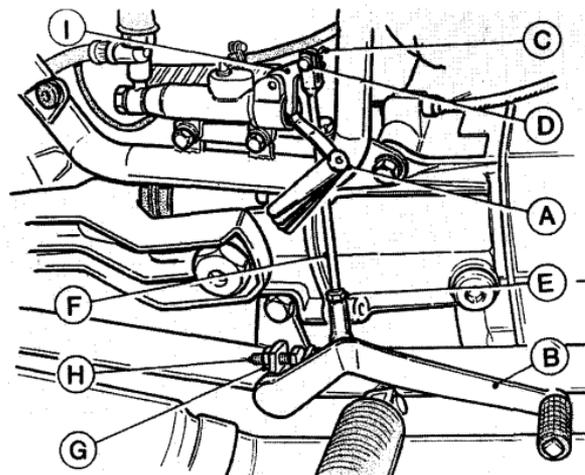
7 das Betätigungspedal «B» voll betätigen usw. ;
8 das Bremspedal «B» voll angezogen halten usw.

Einstellung des fussbremspedals 27 der linken vorder-und hinterbremse

(Abb. 18)

Das Spiel zwischen Bremskolben im Bremszylinder und Antriebshebel «I» wie folgt prüfen:

- zwischen Bremskolben im Bremszylinder und Hebelendstück eine Fühlerlehre «A» geben;
- vorgesehenes Spiel $0,05 \div 0,15$ mm;
- sollte das vorgeschriebene Spiel nicht vorliegen, muß man: Kontermutter «G» lösen und Gabel «H» ein- oder ausschrauben bis das obengenannte Spiel erreicht wird.



28 Falls die Stellung des Betätigungspedals «B» verändert werden soll, geht man wie folgt vor:

- den Splint «C» entfernen, den Zapfen «C» herausziehen, die Gegenmutter «E» lösen und die Zugstange «F» ein- oder ausschrauben bis die gewünschte Stellung des Betätigungspedals erreicht wird;
- den Zapfen «D» mit dem entsprechenden «C» wieder einsetzen;
- die Schraube «H» bis zur Erreichung des vorgeschriebenen Spiels zwischen Hebel «I» und dem Bremspumpenkolben einstellen.

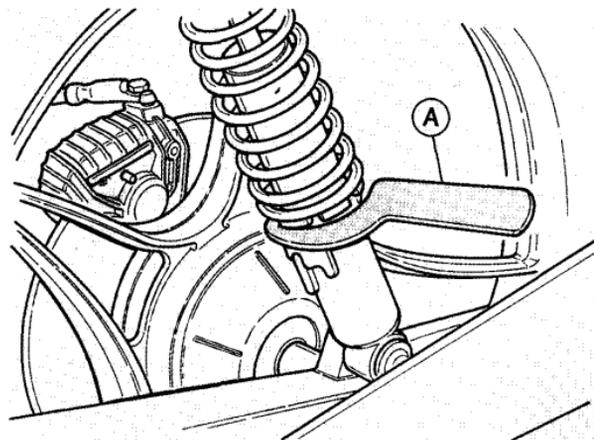
Einstellung der hinteren Federung

(Abb. 19)

Die Federn der hinteren Aufhängungen können in 5 verschiedenen Stellungen durch den geeigneten Schlüssel «A» eingestellt werden.

Sollte eine Unregelmässigkeit der Bremsfunktion in den Dämpfern auftreten, sind sie unbedingt von unseren Händlern zu überprüfen.

Nicht vergessen, dass für eine gute Stabilität des Fahrzeuges, beide Aufhängungen in dieselbe Position eingestellt werden müssen.



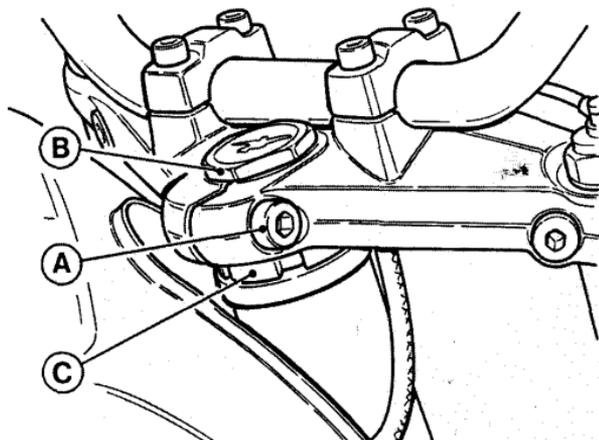
Einstellung der Lenkung (Abb. 20)

Für eine gute Fahrsicherheit muss die Lenkung so eingestellt sein, um dem Lenker ohne Spiel Bewegungsfreiheit zu bieten.

Dazu geht man wie folgt vor:

- die Befestigungsschraube des Lenkerkopfes «A» lösen;
- die Befestigungsmutter des Lenkerkopfes «B» ausschrauben;
- die Einstellmutter «C» mit dem dazubestimmten Schlüssel auf- oder zuschrauben, bis das Spiel richtig ist.

Nach erfolgter Einstellung, die Mutter «B» und



die Befestigungsschraube «A» des Lenkerkopfes festziehen. **29**

Es wird empfohlen, die folgenden Arbeiten bei unseren Händlern durchführen zu lassen:

Oelluft-Stosssdaempfer

Der Betriebs- und Belastungsdruck der Stosssdämpfer vorne ist 1,5 - 2,5 Kg/cm².

Zur Druckkontrolle ist es ratsam ein genaues Manometer zu verwenden, wenn möglich mit kurzem Schlauch, noch besser ohne, weil die Innenkapazität des Schlauches den wirklich vorliegenden Innendruckwert im Stosssdämpfer beeinflussen könnte.

Damit man sich überzeugen kann, um wieviel das Manometer den Innenwert des Dämpfers bei jeder Abmessung reduziert, sind ausreichend zwei Abmessungen durchzuführen.

Die Differenz zwischen den zwei Ablesungen zeigt, mit genügender Annäherung, die Reduzierung des Druckes, die jede Abmessung gibt.

Die Abmessung ist bei aufgebocktem Fahrzeug und kalten Stosssdämpfern durchzuführen. Zur Belastung der Dämpfer wird feuchtigkeitsfreie Luft gebraucht.

VERMERK: Unsere Händler haben die geeigneten Manometer zur Kontrolle des Stosssdämpferdruckes zur Verfügung.

30 AUBAU DER RÄDER VOM FAHRZEUG

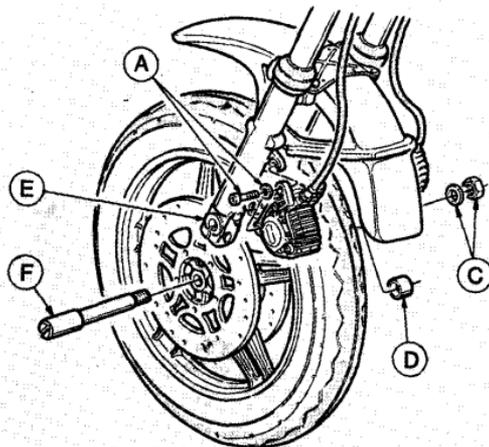
Vorderrad (Abb. 21)

Um das Vorderrad aus dem Fahrzeug ausbauen zu können, geht man wie folgt vor:

- das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken eine Stütze unter das Motorgehäuse geben, um das Rad vom Boden zu heben;
 - Die Schrauben «A», die die Bremszange an die rechte Gabelhülse befestigen, lösen von der Gabelhülse selbst die Bremszange mit der montierten Leitung abnehmen;
 - die Mutter «A» mit Unterlegscheibe «C» zur Befestigung der Achse rechts abschrauben;
 - Die Mutter «C» samt Unterlegsscheibe zur Gabelhülsebefestigung an die Radachse lösen;
 - die Achse «F» herausziehen und die Montage des Abstandstückes «D» beachten;
 - das Vorderrad aus den Gabelarmen ausziehen;
- Bei der Wiedermontage in umgekehrten Reihenfolge vorgehen, indem man auf eine korrekte Stellung des Distanzstückes acht geben muß.

Die Bremshebel öfters betätigen, um so die Kößchen der Bremszangen wieder in normale Stellung zu bringen.

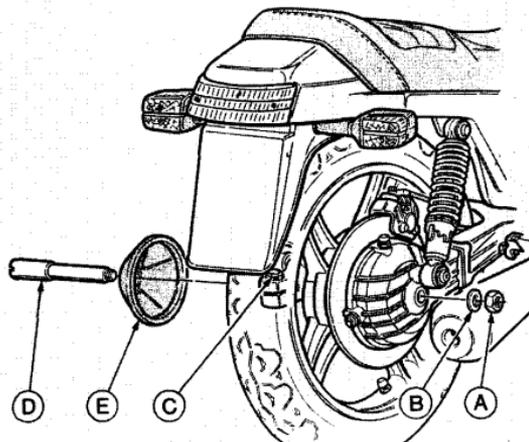
ACHTUNG! Je nach dem Reifentyp kann es nötig sein, das Rad zu entleeren, um es abnehmen zu können.



Hinterrad (Abb. 22)

Um das Rad aus der Schwinge und dem Hinterradsantriebsgehäuse ausbauen zu können, geht man wie folgt vor:

- das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken;
- Mutter «A» mit Beilagescheibe «B» von der Achse an der Gehäuseseite losschrauben;
- die Schraube «C» zur Befestigung der Achse «D» am Schwingarm ausschrauben;
- die Achse «D» aus dem Gehäuse, der Nabe, den Bremszangen und dem Schwingarm herausziehen. Falls nötig den linken Auspuffdämpfer nach Entfernung der Befestigungsmutter am hinteren Trittbrett etwas hochheben;
- Pass-Scheibe «E» herausnehmen;
- das Fahrzeug sofar auf die rechte Seite kippen, daß man das Rad vom Schwingarm und dem Antriebsgehäuse herausziehen kann. Zum Wiederaufbau des Rads ist die Demontage-reihenfolge umzukehren.



32 Radauswuchten

Um die Stabilität des Fahrzeuges zu verbessern und die Schwingungen bei hohen Geschwindigkeiten zu vermeiden, müssen beide Räder gut ausgewuchtet sein.

Das Auswuchten nimmt folgendermassen vor:

- das Rad vom Fahrzeug ausbauen und es auf eine Gabel stellen;
- das Rad mehrmals und langsam drehen und prüfen, ob es immer in verschiedenen Stellungen zum Stillstand kommt: dies weist auf ein richtiges Auswuchten hin;
- wenn das Rad immer an einem Punkt zum Stillstand kommt, ist so ein Gegengewicht gegenüber diesem Punkt anzubringen;
- diese Behandlung ist zu wiederholen, bis das Rad ausgewuchtet ist.

Reifen

Reifen gehören zu den wichtigsten Teilen, die regelmässig geprüft werden müssen. Davon können Fahrzeugstabilität, Reisekomfort und sogar die Sicherheit des Fahrers abhängen.

Daher ist es nicht empfehlenswert, Reifen mit einer Profiltiefe niedriger als 2 mm zu benutzen.

Auch ein falscher Reifendruck kann Stabilitätsfehler und grösseren Reifenverschleiß verursachen.

Der vorgeschriebene Druck ist:

Vorderrad:

mit einer oder zwei Personen: 2,3 kg/cm².

Hinterrad:

mit einer Person: 2,4 kg/cm².

mit zwei Personen: 2,6 kg/cm².

Die angegebenen Werte sind für normales Fahren (Touring) zu verstehen; bei hoher Geschwindigkeit (Autobahnfahren) ist der Reifendruck um 0,2 Kg/cm² zu erhöhen.

Auf- u. Abbau von Reifen auf Räder

Das Fahrzeug ist mit Rädern in Leichtgusslegierung ausgerüstet, die eine hohe mechanische Stabilität bieten, aber durch Benutzung von Werkzeugen bei Auf- und Abbauarbeiten beschädigt werden können.

Daher empfehlen wir die Benutzung von Werkzeugen, die keine Rippen oder Kanten auf der Felge zugekehrten Seite aufweisen.

Die Berührungsfläche muß breit, glatt und mit verrundeten Kanten versehen sein. Die Benutzung eines entsprechenden Handelsschmiermittels erleichtert das Gleiten und das Einsetzen des Reifens auf die Felge und vermeidet somit hohe Hebelbelastung der Werkzeuge.

Es ist auch wichtig, dass die Reifenwüste in den mittleren Kanal der Felge eingesetzt werden.

Während der Montage der Bereifung ist folgendes zu beachten:

sollten die Reifen eine Pfeilmarkierung seitlich aufweisen, so sind sie wie folgt zu montieren:

- mit dem Pfeil in entgegengesetzter Fahrtrichtung für das Vorderrad;
- mit dem Pfeil in Fahrtrichtung gekehrt für das Hinterrad.

34 TABELLE DER WARTUNGSARBEITEN

DURCHFÜHRUNG ▼	GEFAHRENE STRECKE ▶	1500 km	3000 km	6000 km	9000 km
Motoröl		R	R	R	R
Ölfilterpatrone		R		R	
Ölnetzfilter		C			
Luftfilter				C	R
Zündphasenstellung		A			
Zündkerzen		A	A	A	R
Ventilspiel		A	A	A	A
Vergasung		A	A	A	A
Verschraubungen		A			
Benzintank, Filter un Leitungen					C
Wechselgetriebegehäuseöl		A	A	A	R
Hinterradachs-antriebsgehäuseöl		A	A	A	R
Lager der Räder und Lenkung					
Vorderradgabelöl					
Anlasser und Generator					
Bremsflüssigkeit		A	A	A	A
Bremsbeläge		A	A	A	A

A = Kontrollen, Einstellungen, event. Austausch, Service • C = Reinigung • R = Austausch.

Den Elektrolytstand in der Batterie öfters überprüfen. Die Antriebsgelenke und die biegsamen Kabel schmieren. Alle 500 Km den Stand des Motoröles kontrollieren. Auf jedem Fall einmal jährlich muß das Öl vollständig erneuert werden.

	12000 km	15000 km	18000 km	21000 km	24000 km	27000 km	30000 km
	R	R	R	R	R	R	R
	R		R		R		R
		C					C
		C	R		C	R	
	A	A	R	A	A	R	A
	A	A	A	A	A	A	A
	A	A	A	A	A	A	A
		A					A
			C			C	
	A	A	R	A	A	R	A
	A	A	R	A	A	R	A
				A			
				R			
				A			
	A	R	A	A	A	A	R
	A	A	A	A	A	A	A

36 SCHMIERARBEITEN

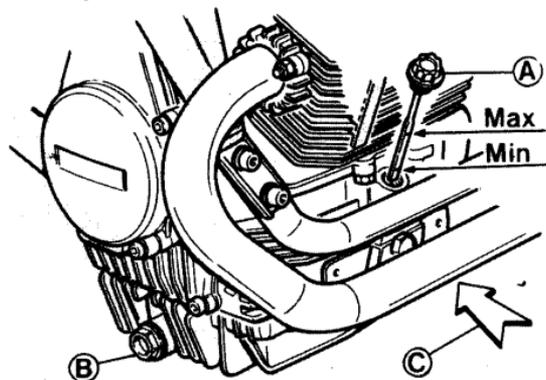
Motorschmierung (Abb. 23)

Prüfung des Ölstandes

Alle 500 km den Ölstand im Motorgehäuse überprüfen: das Öl soll den Einschnitt für das Maximum auf der Stange streifen, welche an den Stopfen «A» gelötet ist.

Wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand steht, ist das Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachzufüllen.

Die Kontrolle muss ausgeführt werden, nach-



dem der Motor einige Minuten gelaufen ist; der Stopfen «A» mit Stange für die Ölstandkontrolle muss danach wieder gut angeschraubt werden.

Ölwechsel

Nach den ersten 500÷1500 km und alle folgenden 3000 km ca. wird das Öl gewechselt. Der Ölwechsel muss bei warmen **Motor durchgeführt werden**.

Zu beachten, dass die Ölwanne gut ausgelaufen ist bevor man frisches Öl nachfüllt.

«A» Einfüll- und Füllstandstopfen.

«B» Ablasstopfen vorne.

«C» Ablasstopfen hinten.

Erforderliche Menge: 2 liter Öl «Agip Sint 2000 SAE 10W/50».

Austausch der Filterpatrone (Abb. 24)

Nach den ersten 500÷1500 km (erster Ölwechsel) und danach alle 6000 km ca. ist die Filterpatrone zu erneuern. Dazu geht man wie folgt vor:

- die Ablasstöpfen «A» und «B» aus der Ölwanne «C» und den Einlasstopfen «A» in Abb. 23 ausschrauben;
- Öl aus der Wanne «C» vollständig ausfließen lassen;

■ die Patrone-Befestigungsschraube «D» ausschrauben und die Gesamteinheit komplett mit Deckel «E», Dichtung «F», Feder «G» und Filterpatrone «H» aus der Wanne abnehmen;

■ die Filterpatrone «H» und eventuell den Dichtungsring «F» austauschen.

Nach Ende dieser Arbeit alle Teile in der umgekehrten Reihenfolge wieder einbauen und die vorgeschriebene Ölmenge einfüllen; danach den Stopfen auf die Einlassöffnung voll festschrauben.

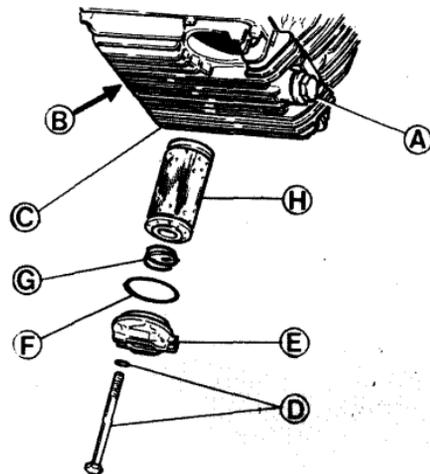
Diese Arbeiten lässt man am besten durch unsere Händler ausführen.

Waschung des Netzfilters und der Motorgehäuse-Oelwanne

24

Es wird empfohlen, nach den ersten 500÷1500 km (erster Wechsel des Oels und der Filterpatrone) und danach alle 15.000 km, die Ölwanne vom Motorgehäuse und den Netzfilter abzunehmen und in einem Benzinbad zu waschen. Danach den Filter und die Kanäle mit Druckluft ausblasen. Bei der Wiedermontage darf man nie vergessen, die Dichtung zwischen Motorgehäuse und Ölwanne zu wechseln.

Diese Arbeiten lässt man am besten durch unsere Händler ausführen.



Schmierung des Getriebes (Abb. 25)

Ölstandkontrolle

Alle 3000 km den Ölstand nachprüfen: er soll die Öffnung des Einlass- u. Füllstandstopfens «A» streifen. Sinkt das Öl unter den vorgeschriebenen Stand, denn ist Öl der vorgeschriebenen Qualität und Viskosität nachzufüllen.

38 Oelwechsel

Alle 9000 km ca. das Oel im Getriebegehäuse wechseln.

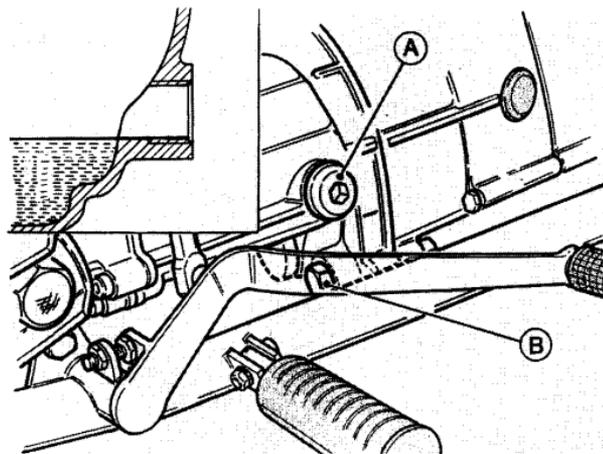
Der Oelwechsel muss bei warmen Getriebe erfolgen, weil das Oel in diesem Fall flüssig und daher einfach abzulassen ist.

Darauf achten, dass das Oel aus dem Getriebegehäuse gut abgelaufen ist, bevor frisches Oel nachgefüllt wird.

«A» Einfüllstopfen.

«B» Oelstandstopfen.

Erforderliche Menge: 0,900 liter Oel «Agip Rotra MP SAE 85W/140».



25

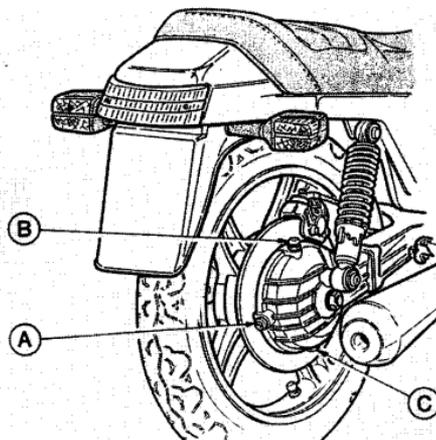
Schmierung des Hinterachsantriebsgehäuses (Abb. 26)

Oelstandkontrolle

Alle 3000 km muss man prüfen, ob das Oel die Bohrung des Stopfens «A» (Einfüll - und Füllstandstopfens) streift; wenn das Oel unter dem vorgeschriebenen Stand liegt, muss Oel der gleichen Qualität und Viskosität nachgefüllt werden.

Oelwechsel

Alle 9000 km ca. soll der Oelwechsel bei warmen Antriebsgehäuse durchgeführt werden, weil das



26

Öl in diesem Fall flüssig und einfach abzulassen ist.

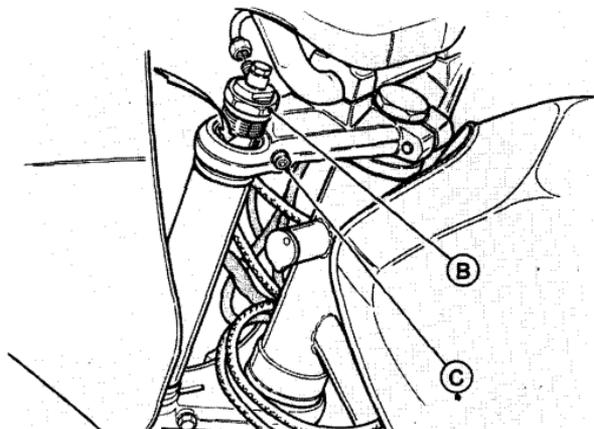
Nicht vergessen, dass, bevor frisches Öl nachgefüllt wird, das Antriebsgehäuse gut ausgelaufen sein muss.

«A» Einfüll- und Füllstandstopfen.

«B» Entlüftungsdeckel.

«C» Ablassstopfen.

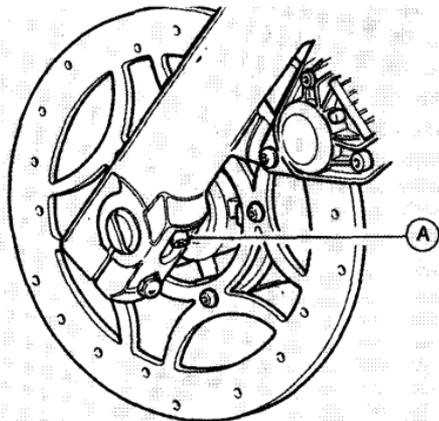
Erforderliche Menge: 0,160 liter Öl «Agip Rotra MP SAE 85W/140» und 0,010 liter Öl «Agip Rotra ASO/R» oder «Molykote typ A».



Schmierung der Gabelholme (Abb. 27)

Zum Ölwechsel der Gabelholme, geht man wie folgt vor:

- Die Wendeanzeiger abbauen, die vordere Kappe aus dem Instrumenten-Schutzdeckel lösen und gleichzeitig herausziehen;
- Die Ringmuttern am Zündschalter und am Nullsteller des Teilkilometerzählers lösen, das Instrumentenbrett herausnehmen;
- Das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken, die seitliche Schraube «C» zur Befestigung des Lenkerkopfes am Gabelarm lösen. Das Ausgleichrohr trennen und gleichzeitig die obere Schraube mit Sechskantkopf «B» ausschrauben, sodann die Ablassschraube «A» entfernen;



- 40 ■ Den vorderen Fahrzeugteil nach unten drücken: Stopfen «B» wird austreten, der mit dem Dämpferkörper solidarisch ist;
- Die Schraube «A» wieder aufschrauben und die vorgeschriebene Oelmenge 100 cc «Agip F.1 ATF Dexron» durch den Raum, der sich zwischen den Innendurchmesser des Gabelarmes und Dämpferkörper ergibt, einfüllen;
- den Vorderteil des Fahrzeuges hochheben, die Schraube «B» einschrauben, sowie auch die seitliche Schraube anziehen. Den gleichen Vorgang auch an der anderen Seite ausführen;
- das Ausgleichrohr wieder verbinden und den Druck der Dämpfer herstellen, indem man sich an die vorgeschriebenen Werte hält.

Verschiedene Schmierungen

Für die folgenden Schmierarbeiten muss man Fett vom Typ «Agip F.1 Grease 30» anwenden:

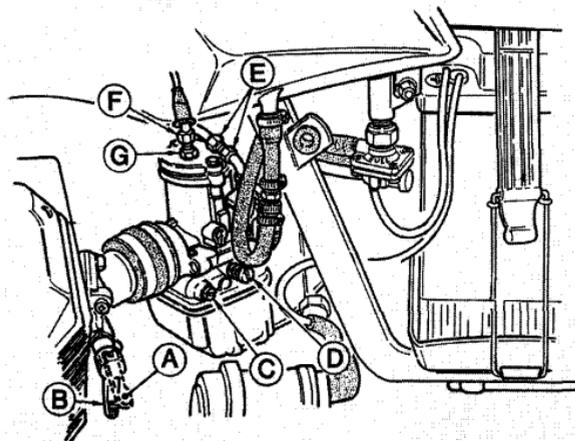
- Lenkerslager;
- Lager der Schwinggabel;
- Gelenke der Antriebe;
- Kilometerzähler-Vorgelege;
- Gelenke der Lagerböcke.

KRAFTSTOFFVERSORGUNG

Vergaserantriebe (Abb. 28)

2. Typ Dell'Orto PHBH 30 BD (rechts) und PHBH 30 BS (links)

- Gasdrehgriff auf der rechten Lenkersseite;
- Starhebel zum Anlassen bei kaltem **Motor** (**Starter**) auf der linken Seite des Motorrades.



Stellungen des Starhebels:

«A» Anlassen bei **kaltem Motor**.

«B» Fahrstellung.

ACHTUNG: kontrollieren, daß bei Starhebel in Fahrstellung «B» zwischen den Kabelschuhen der Antriebe und den Drahtspannschrauben «E» ein ca. 3 mm Spiel besteht.

Einstelldaten der Vergasung:

Diffusor	Ø 30 mm
Gasschieber	40
Zerstäuber	268 T
Hauptdüse	105
Leerlaufdüse	38
Starterdüse	60
Nadel	X8 (2. Rast)
Schwimmer	11 gr
Einstellschraube des Minimalgemisches	1½U.

Vergaser- u. Leerlaufdrehzahlein-
stellung (Abb. 28)
(wenn kein Vakuummeter verfügbar ist)

Um diese Einstellungen einzuführen, geht man wie folgt vor:

42 1 prüfen, dass es, mit Hebel in der Raststellung zwischen den Seilzughüllen und den Drahtspanschrauben «F» beide Vergaser ein Spiel von $1 \div 1,5$ mm vorhanden ist. Sonst, Mutter «G» lösen und Drahtspanschrauben «F» abschrauben oder festziehen. Dann Mutter «G» festziehen;

2 Den Motor in Betriebstemperatur warmlaufen lassen;

3 Einstellschrauben «C» völlig einschrauben, anschliessend um $\frac{1}{2}$ Umdrehungen wieder ausschrauben;

4 Mit beiden Händen gleichzeitig prüfen, ob der Auspuffdruck gleichmässig ist. Falls ein Druckunterschied festgestellt wird, die Schraube «D» eines Vergasers betätigen, bis die Auspuffdrücke gleichmässig erfolgen.

Da die Leerlaufdrehzahl bei $1200 \div 1300$ U/min gehalten werden muss, wird es nötig sein, die Schraube des Vergasers mit niedrigerem Druck zuzuschrauben, oder die Schraube der Vergaser mit höherem Druck auszuschrauben.

5 Durch die Schraube «C» die beste Gemischauflbereitung feststellen (d.h. wenn die Drehzahl höher wird), dann die Leerlaufdrehzahl wieder nachregeln, wie dies im Punkt «4» vorgeschrieben wird

6 Je eine Kerzenleitung entfernen und prüfen,

ob der Motor in beiden Fällen nach derselben Hubanzahl ausgeht. Anderenfalls entweder die Schraube «D» des Vergasers entsprechend dem Zylinder mit höherer Hubanzahl ausschrauben, oder die Schrauben des Vergasers entsprechend dem Zylinder mit weniger Hubanzahl einschrauben.

7 Die Leerlaufdrehzahl mit $1200 \div 1300$ U/min. einstellen. Dazu müssen beide Schrauben «D» gleichmässig ein-oder ausgeschraubt werden;

8 Die Synchronstellung der Gasschieberöffnung wie folgt prüfen: den Gasdrehgriff betätigen und mit einem Mitarbeiter prüfen (mit beiden Händen), ob die Auspuffdruckerhöhung gleichzeitig erfolgt. Falls man bemerkt, daß die Druckerhöhung eines Zylinders früher (als jene des anderen) eintritt, muß man auf den Hauptantrieb des entsprechenden Zylinders intervenieren, indem man die Gegenmutter «G» löst und die Seilzughülle «F» allmählich einschraubt, bis zu einer genauen Synchronisierung der Drücke von beiden Auspuffröhren.

Vergasereinstellung durch VAKUUMMETER

Zur genauen Vergasereinstellung wird es empfohlen, *sich an unsere Händler zu wenden, die diese Arbeit mittels eines Vakuummeters durchführen werden.*

Auswechslung der Patrone-Luftfilter (Abb. 29)

Es wird empfohlen, alle 9000 Km ca., oder häufiger, wenn man in stäubigeren Zonen fährt, den Patrone-Filter auszuwechseln.

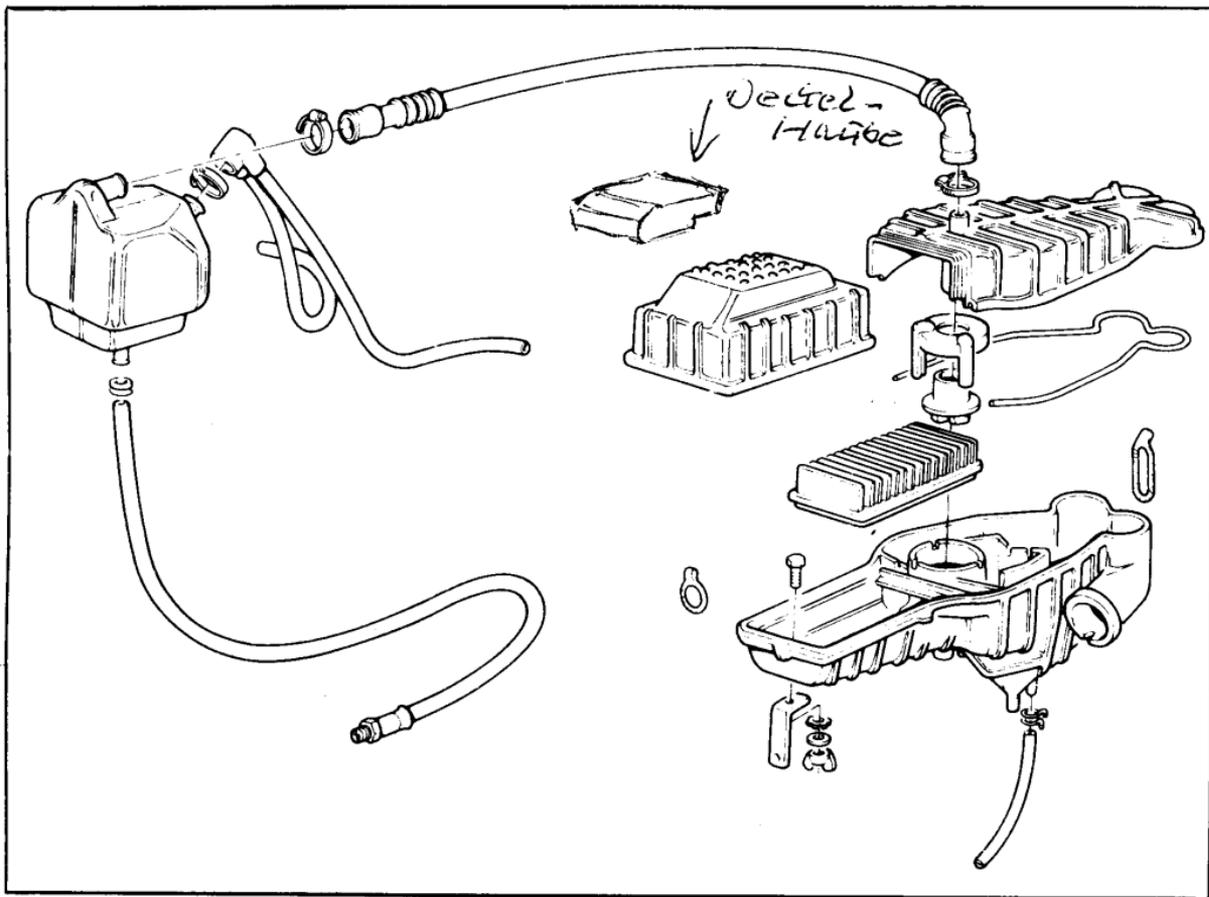
Der Filter ist zusammen mit dem Oelentlüfter in einem Gehäuse auf dem Aggregat montiert.

Zum Patronenwechsel wenden Sie sich an unsere Vertreter.

Reinigung von Kraftstoffbehälter, Hähne, Filter und Leitungen.

Alle 9000 km ca., oder beim Feststellen, dass der Kraftstoff unregelmässig zum Vergaser zugeführt wird, müssen die Behälter, die Hähne, die Filter an den Hähnen und an den Vergasern, sowie die Leitungen, gereinigt werden.

Nach Waschung mit Benzin soll Druckluft in die Filter, Leitungen und Hähnekanäle eingeblasen werden.



VENTILTRIEB

Ventilspielkontrolle (Abb. 30)

Nach den ersten 500÷1500 Km und alle folgenden 3000 Km, oder wenn das Ventilspiel übermässige Geräusche verursacht, muß das Spiel zwischen den Kipphebeln und Ventilen geprüft werden.

Die Einstellung erfolgt bei **kalt**em Motor und der Kolben befindet sich auf dem oberen Punkt (O.T.) mit geschlossenen Ventilen während der Druckphase.

Nachdem man den ventildeckel abgenommen hat, geht man wie folgt vor:

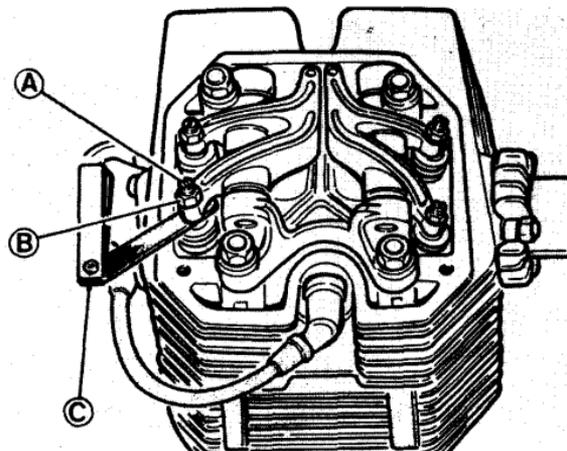
- 1 Mutter «A» lösen;
- 2 Schraube «B» ein- oder ausschrauben, bis man folgendes Spiel erreicht:
 - Einlassventile 0,10 mm;
 - Auslassventile 0,13 mm.

Für das Messen gebraucht man eine Fühllehre «C».

Anmerkung: ein übermässiges Spiel verursacht Geräusche.

Wenn das Spiel null ist, bleiben die Ventile etwas offen und dadurch werden Beschädigungen wie folgt hervorgerufen:

- Ueberhitzung des Motors;
- Verbrennen der Ventile usw.



30

46 ZUENDUNG

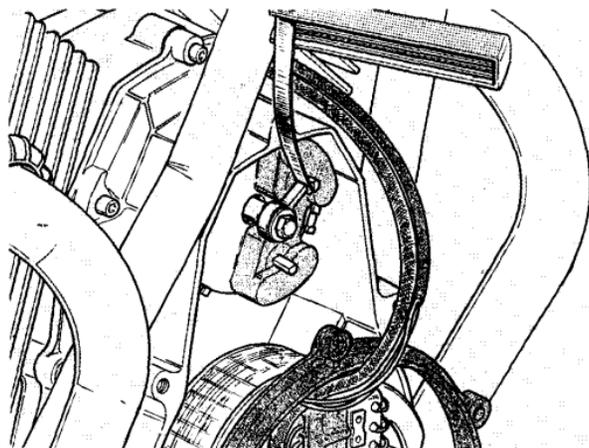
Zündungsmerkmale:

Elektronische Zündung: die Voreilung wird elektronisch verändert.

- Anfangsvoreilung (statisch) 7°
- Automatische Voreilung 30° ca.
- Gesamtvoreilung (statische+automatische) $38^{\circ} \pm 2^{\circ}$

Abstand zwischen den Unterbrecherkontakten $0,2 \div 0,4$.

Die elektronische Zündung braucht keine Wartung.



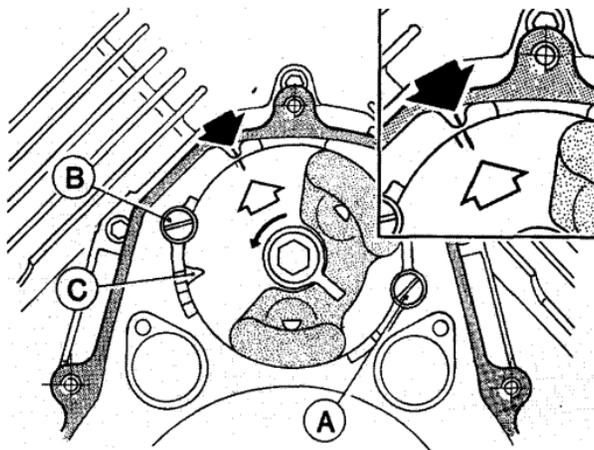
Als die auf der Zeichnung (Abb. 32) bezeichnete Kerbe mit dem Bezugszeichen im Motorblock geradlinig steht, denn ist der Motor eingetaktet.

Um die "PICK-UP" Halteplatte zu drehen, Schrauben «A» und «B» (Abb. 32) lösen und mit einem Schraubenzieher in die Nut geben.

Zu einer eindringenden Kontrolle der Statischen Voreilung, muß man eine Zündlichtpistole anwenden.

Bei einem unter 1000 Upm drehenden Motor, Nut «1» (Statische Voreilung) auf dem Schwungrad mit der Bezugsmarke auf dem Kontrolllochrand «2» (Abb. 33) geradlinig stehen muß.

31



32

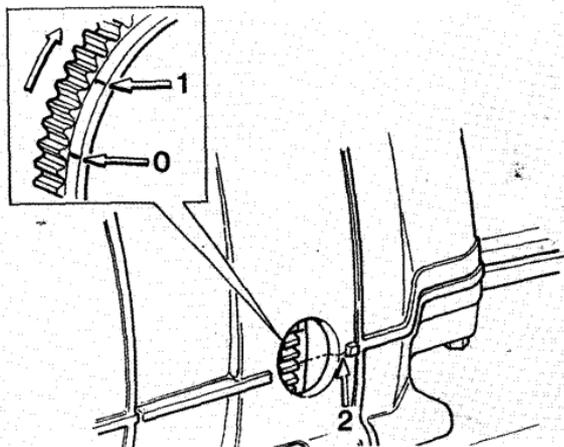
Bezug «O» auf dem Schwungrad zeigt den OT an (Abb. 33).

Zur Kontrolle der max. Voreilung ist eine Zündlichtpistole mit Gradanzeiger anzuwenden, indem Motor bei 4500 Upm gehalten wird.

Zündkerzen

Wir empfehlen die folgenden Zündkerzentypen:

- Champion Z6;
- NGK C 9 H;



33

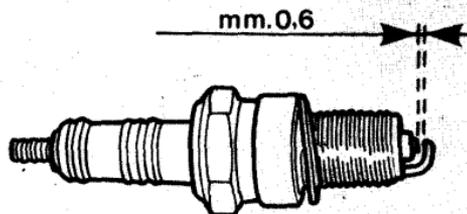
Abstand zwischen den Elektroden: 0,6 mm.

Beim Wiedereinbau der Zündkerzen ist es zu beachten, daß sie in den entsprechenden Sitz leicht eingeschraubt werden.

Deshalb ist es ratsam, sie für einige Umdrehungen von Hand auszuschrauben und bei **kaltem Motor** festzuziehen. Dazu verwende man den dazubestimmten Zubehörschlüssel. Man muß vermeiden, zu fest zu spannen.

Alle 9000 km sind jedenfalls die Zündkerzen auszutauschen, wenn auch sie in gutem Zustand ausscheinen.

47



34

48 REINIGUNG-SCHUPPEN

Reinigung

Waschungsvorbereitung

Bevor das Fahrzeug zu waschen, wird es empfohlen, mit Nylondecken die folgenden Seiten zu bedecken:

Endteil des Auspuffdämpfers, Kupplungshebel, Bremse und Gasantrieb, Zündumschalter.

Während der Waschung

Instrumenten, die vordere und hintere Nabe nicht mit Hochdruckwasser bespritzen.

Nach der Waschung

Alle Nylonbedeckungen entfernen.

Das ganze Fahrzeug sorgfältigst trocknen.

Die Bremse nachprüfen, bevor das Fahrzeug anzuwenden.

Zur Reinigung der gestrichenen Teile des Triebwerkes (Motor, Schaltgetriebe, Antriebsgehäuse, usw.) werden Alkalilösungen, Säurelösungen, chlorierte oder Keton-Lösemittel verboten, da sie den Lack beschädigen könnten.

Schuppen

Wenn das Motorrad auf lange Zeit stillgelegt werden soll (zum Beispiel während des Winters), ist es zweckmässig:

- eine allgemeine Reinigung vorzunehmen;
- den Kraftstofftank und die Vergaser entleeren. Falls der Kraftstoff auf lange Zeit in Innern gelassen wird, würde er eindampfen;
- die Kerzen entfernen und etwas Oel SAE 30 in die Zylinder einfüllen. Den Motor einige Umdrehungen machen lassen und die Kerzen wieder einführen;
- Den Reifendruck um ca. 20% vermindern;
- Das Fahrzeug so aufbocken, daß die Räder vom Boden aufgehoben werden;
- Die Batterie herausnehmen und in eine trockene Stelle halten, wo Eis und Sonnenlicht nicht eindringen können. Einmal pro Monat die Batterie auf Laderzustand prüfen;
- Das Fahrzeug vom Staub mit einer Decke schützen, aber den Luftumlauf nicht verhindern.

ELEXTRISCHE AUSRUESTUNG

Die elektrische Ausrüstung ist aus folgenden Bestandteilen zusammengesetzt:

- Batterie;
- Anlasser;
- Drehstrom-Generator;
- Zündverteiler;
- Zündspulen;
- Gleichrichter;
- Regler;
- Sicherungskasten (4 Sicherungen von 16 A);
- Arbeitsrelais für Blinker;
- Anlassrelais;
- Vorderer Scheinwerfer;
- Hintere Rückleuchte;
- Fährtrichtungsanzeiger;
- Wählschalter für die Verwender;
- Lichtschalter;
- Schalter für Richtungsanzeiger, Horn und Lichthupe;
- Schalter zum Anlassen des Motors;
- Horn (elektrisch);
- Instrumentenbrett-Anzeiger: Getriebe-Leerlauf (grünes Licht), «Stadt»-Parkleuchte leuchtet auf (grünes Licht), Oeldruckkontrolle (rotes Licht), Abblendlichtlampe (blaues Licht), ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine (rotes Licht), Kraftstoffreserve (rotes Licht).

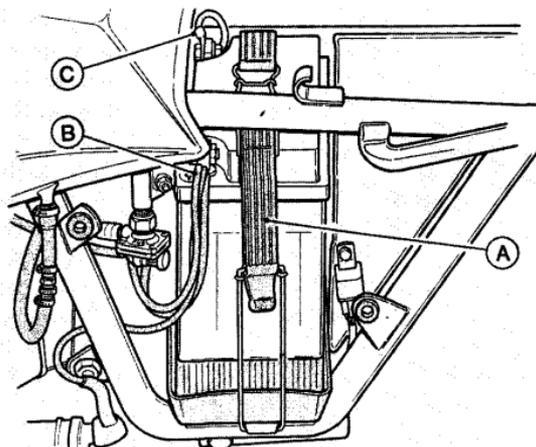
Batterie (Abb. 35)

49

Die Batterie hat eine Spannung von 12 V und eine Kapazität von 20 Ah und wird durch den Generator aufgeladen.

Um an die Batterie zu kommen, geht man wie folgt vor:

- den Sattel abnehmen;
- die seitlichen Akkumulatorschütze entfernen;
- die Gummischelle «A» lösen und die Elektrokabel «B» und «C» in Abb. 38 von der Batterie entfernen;
- die Batterie aus ihren Halter ausziehen.



50 Anweisungen zur Inbetriebnahme der Batterie bei Trockenladung

Wenn die Batterien mit Trockenladung in einem trockenen Raum bei 20°-30° C mit gut geschlossener Stopfen aufbewahrt werden, ist ihre Ladung von langer Dauer.

Im Moment ihrer Inbetriebnahme geht man wie folgt vor:

- jede Zelle mit Batteriesäure mit Dichtigkeit von 1,27 bei 25° C bis der Stand 5 mm über den Zellen erreicht ist oder bis zur Füllstandlinie, nachfüllen;

- die Batterie eine Stunde ca. stehenlassen und dann die Nachfüllung wiederholen.

In diesem Zustand ist die Batterie gebrauchsfertig.

Es wird empfohlen, die Säuredichtigkeit jeder Zelle nachzuprüfen.

Sollte eine Ablesung unter 1,26 vorliegen, ist eine schwache Aufladung mit Spannung gleich 1/10 Kapazität notwendig. Es sind dafür 5 Stunden normaler Weise ratsam und ausreichend.

Die Temperatur darf nicht 45° C übersteigen: sollte dies vorkommen müssen die Intensität verringert und die Aufladezeit verlängert werden. Unterbrechen wenn die Dichtigkeit 1,27÷1,28 bei 25° C wieder erreicht hat und für drei Ablesungen im Abstand einer halben Stunde gleich bleibt.

Wartung der Batterien mit Säureladungen

Die Batterien mit Trockenladung durch Belebungsladung wieder gebrauchsfertig, oder mit Säureladung erhalten, müssen folgendermassen behandelt werden:

- wenn nötig, **destilliertes Wasser** (nie Säure) nachfüllen; der Säurestand muss bei Stillstand die Zellen um 5 mm übersteigen;

- die Batterieklemmen gereinigt halten und mit Vaseline einschmieren;

- den oberen Batterieteil trocken und den Aus- oder Ueberlauf der Säure vermeiden, sonst würde die Isolierung vermindert und Rahmen und Behälter beschädigt werden;

- beachten, dass die Bordaufladungsanlage nicht übermässig oder zu wenig aufladet und die Säuredichtigkeit zwischen 1,24-1,27 bleibt. Sollte dies nicht vorkommen, ist die Isolierung und die Leistungsfähigkeit der Ladungs- und Anlassanlagen zu überprüfen;

- die auf Lager nicht gebrauchten Batterien mit Säureladung sollen jedenfalls von Zeit zu Zeit aufgeladen werden: die Intensität muss gleich 1/10 der Kapazität betragen; der Stand oder die Dichtigkeit von 1,27 bei 25° C müssen beibehalten werden;

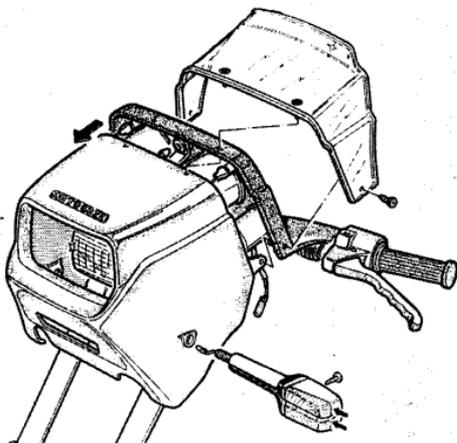
- die Batterien müssen gut gegen die Haltevorrichtung auf dem Fahrzeug abgeschlossen

sen sein, aber mit aktiver Schwingungsverminderungseinrichtung.

Anmerkung: für Batterien, die in tropischen Gebieten im Betrieb sein werden (Durchschnittstemperatur über 33° C) empfiehlt man die Säuredichtigkeit auf 1,23 zu vermindern.

Austausch der Lampen

Zur Auswechsehung der Birnen des Vorderscheinwerfers und der Instrumentierung, genügt es, die Schutzkappe nach Abbau der Wendeweisger aus der Instrumentenplatte zu entfernen (Abb. 36).



36

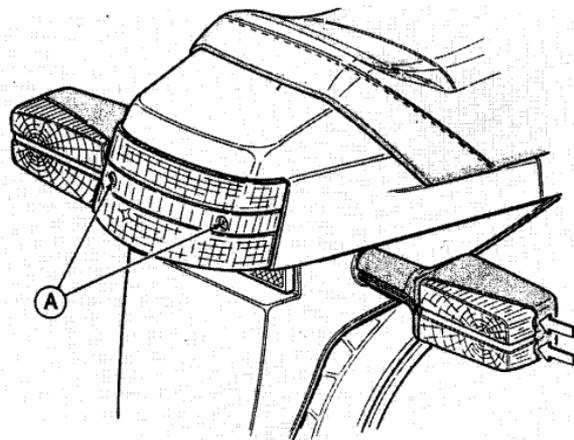
Vorderscheinwerfer (Abb. 38)

Dazu ist es nötig, die elektrischen Anschlüsse hinten herzutrennen, die Gummikappe «G» zu entfernen und die Birne «D» durch Drehen der Feder «E» auszuschauben.

Nach durchgeführter Montage prüfen, ob keine anderen elektrischen Anschlüsse (besonders die des Standlichtes) unfreiwillig getrennt wurden. Die Lampenhalterung mit Lampe für das Standlicht «F» ist unter Druck eingesetzt.

Rücklicht (Abb. 37)

Die Schrauben «A», die den Rückstahler an das Rücklicht befestigen, lösen, die Birnen aus dem



37

- 52 Lampensockel ausziehen, nachdem sie nach innen gedrückt und gleichzeitig herausgedreht worden sind.

Richtungsanzeiger

(Abb. 36 und 37)

Um die Kappen der Richtungsanzeiger abzunehmen, ist es nötig, durch einen Schraubenzieher in den durch Pfeil angezeigten Einschnitten anzuhaken.

Instrumentenbrett, Tachometer und Drehzahlmesser

Die Lampenfassung aus dem Tachometer, dem Drehzahlmesser und dem Instrumentenbrett ausziehen, dann die Birnen austauschen.

Lampen

Scheinwerfer, vorne:

- Fern- und Abblendlicht 45/40 W
- Stadt- oder Parklicht 4 W

Rückleuchte:

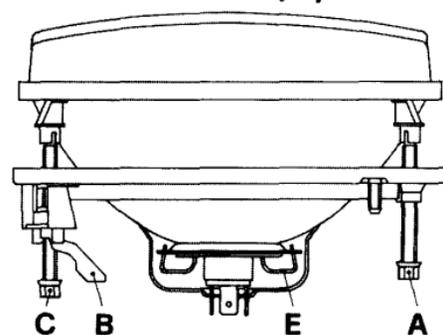
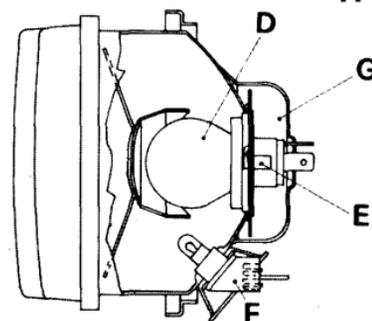
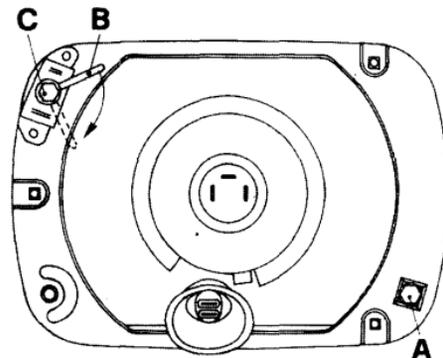
- Nummernschildleuchte, Stand- und Stopplicht 5/21 W

Richtungsanzeiger 21 W

Leuchte für Tachometer und Drehzahlmesser 3 W

Leuchte auf Instrumentenbrett 1,2 W

38



Einstellung des Vorderscheinwerfers (Abb. 38)

Der Vorderscheinwerfer muss aus Sicherheitsgründen immer auf die richtige Lichtstrahlhöhe justiert werden, damit die entgegenkommenden Fahrzeuge nicht geblendet werden.

Zur waagrechten Orientierung muss man die Schraube «A» betätigen; für die senkrechte ist dagegen die Schraube «C» zu betätigen, bis die vorgeschriebene Höhe erreicht wird.

Bei einem Abstand von 3 m darf die Mitte des Fernlichtstrahls 0,865 m-Höhe nicht übersteigern, wenn das Motorrad nicht auf dem Ständer aufgebockt ist und der Pilot auf dem Sattel sitzt.

Durch Betätigung des Hebels «B» kann man die senkrechte Einstellung auf den Belastungszustand (mit einer oder zwei Personen auf dem Sattel) schnell anpassen.

54 Schaltplanlegende

- 1 Abblendlicht und Fernlicht (Birne 40/45 W)
- 2 Standlicht vorne (Birne 4 W).
- 3 Warnleuchte, Blinker rechts (Birne 1,2 W)
- 4 Kilometerzähler (3 W Birne).
- 5 Drehzahlmesser (3 W Birne).
- 6 Warnleuchte, Blinker links (Birnen 1,2 W).
- 7 Voltmeter (Birne 3 W).
- 8 Warnleuchte - Kraftstoffniveau (Birne 1,2 W).
- 9 Warnleuchte «Oeldruck» (Birne 1,2 W).
- 10 Warnleuchte «Generator» (Birne 1,2 W).
- 11 Warnleuchte «Leerlauf» (Birne 1,2 W).
- 12 Warnleuchte «Standlicht» (Birne 1,2 W).
- 13 Fernlicht (Birne 1,2 W).
- 14 Füllstandniveau - Anzeiger.
- 15 Vorderblinker, links (21 W).
- 16 Stop-Schalter für Vorderbremse.
- 17 Wählschalter für Motorzündung.
- 18 Vorderblinker, links (Birne 21 W).
- 19 2 Ton-Hupe.
- 20 Schalter zum Fernlicht und Abblendlicht, Starten, Abstellen des Motors und Blinker.
- 21 Leerlauf Anzeiger.
- 22 Oeldruck-Anzeiger.
- 23 Lichthupe.
- 24 Hupen Blinker und Lichtschalter
- 25 Zündspulen.

- 26 Hochspannungsspulen.
- 27 Elektronische Zündung.
- 28 Hinteres Stopplicht.
- 29 Sicherungsklemmleiste.
- 30 Kraftstoffniveau-geber.
- 31 Regler.
- 32 Alternator (14 V - 20 A).
- 33 Gleichrichter.
- 34 Batterie (12 V - 20 Ah).
- 35 Anlassferschalter.
- 36 Anlassmotor.
- 37 Blinker, hinten rechts (Birne 21 W).
- 38 Nummernschild und Standlicht (Birne 5/21 W).
- 39 Blinker, hinten links (Birne 21 W).
- 40 2 Ton-Fernanlasser.
- 41 Pick-Up.

Sicherung Nr. 1: Blinker - Kraftstoffniveauangeber.

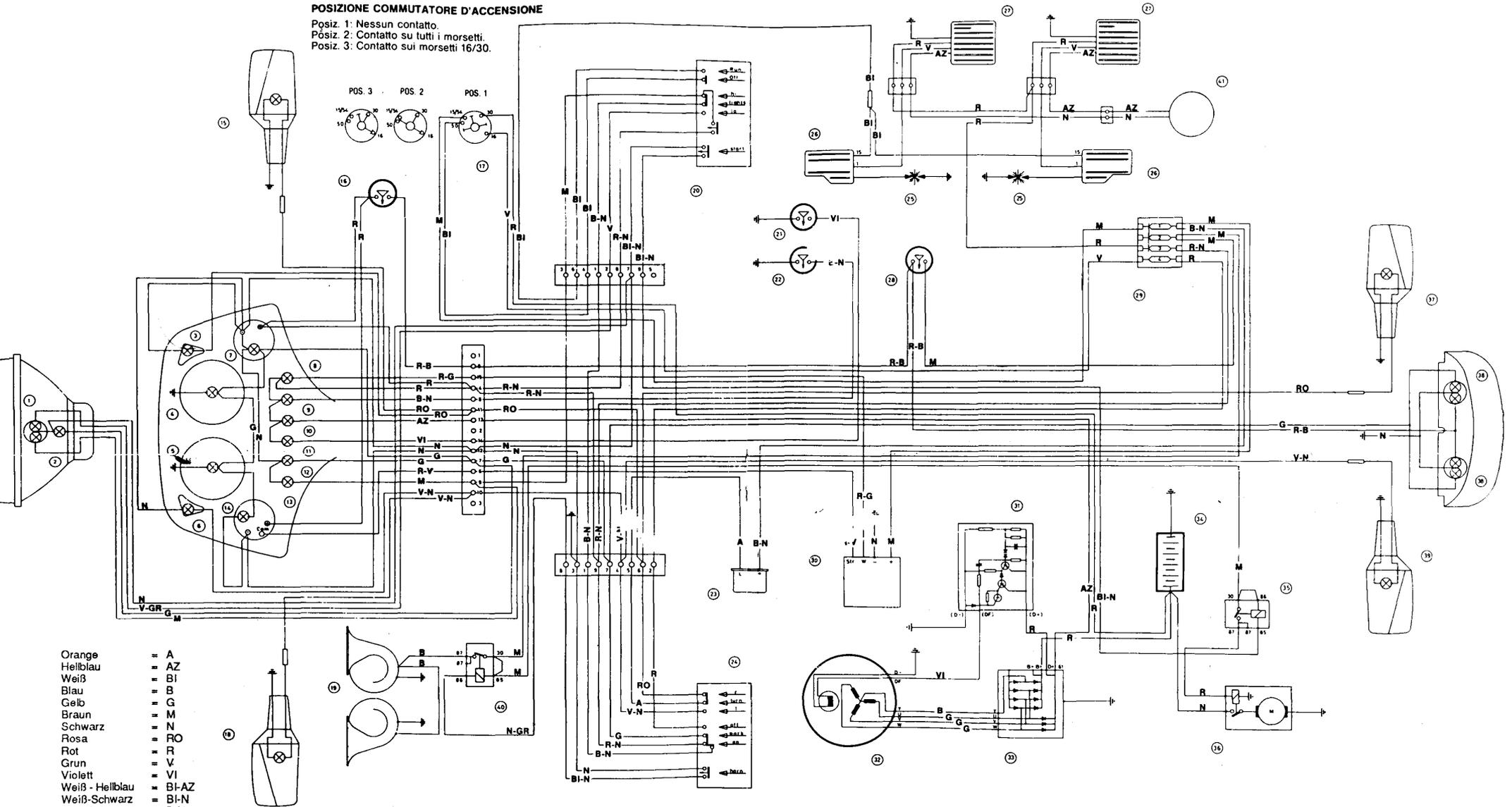
Sicherung Nr. 2: Hupen, Fernschalter für Motoranlassen, Stoppschalter, hintere Bremse.

Sicherung Nr. 3: Fernlicht, Abblendlicht, Stopplightschalter vorne, Voltmeter, Leerlaufanzeige, Generator, Oeldruck, Kraftstoffniveau Warnleuchte, Kraftstoffniveau-Anzeiger.

Sicherung Nr. 4: Standlicht, Instrumentenlichter, Anzeiger für Lichter.

POSIZIONE COMMUTATORE D'ACCENSIONE

Posiz. 1: Nessun contatto.
 Posiz. 2: Contatto su tutti i morsetti.
 Posiz. 3: Contatto sui morsetti 16/30.



- Orange = A
- Hellblau = AZ
- Weiß = BI
- Blau = B
- Gelb = G
- Braun = M
- Schwarz = N
- Rosa = RO
- Rot = R
- Grün = V
- Violett = VI
- Weiß - Hellblau = BI-AZ
- Weiß-Schwarz = BI-N
- Blau-Schwarz = B-N
- Schwarz-Grau = N-GR
- Rot-Weiß = R-BI
- Rot-Gelb = R-G
- Rot-Schwarz = R-N
- Rot-Grün = R-V
- Grün-Grau = V-GR
- Grün-Schwarz = V-N

SEIMM MOTO GUZZI S.p.a.

Mandello del Lario

Registro Società Lecco N. 2220

