

SEIMM

SOCIETÀ ESERCIZIO INDUSTRIE MOTOMECCANICHE S.p.A.
Capitale L. 2.000.000.000 interamente versato
Sede legale: Milano

Direzione e Stabilimenti: 22054 Mandello del Lario (CO)
Telefoni: 71112 e 72512 (8 linee urbane)
Telegrammi: SEIMM MANDELLORIO



MOTO GUZZI

C.C.I.A. Milano n° 725044 - Como n° 117437 • C. C. Postale Como n° 18/4226 • Posizione Commercio Estero M 98755

nuovo
FALCONE
500

AVVIAMENTO ELETTRICO

1° EDIZIONE **NORME**
PER USO E MANUTENZIONE



COMANDI E ACCESSORI

(vedere fig. 1)

- 1 - Faro anteriore
- 2 - Tachimetro per contachilometri
- 3 - Contagiri
- 4 - Commutatore chiave per impianto utilizzatori
- 5 - Leva comando freno anteriore
- 6 - Manettino comando starter
- 7 - Manopola comando gas
- 8 - Leva comando cambio
- 9 - Silenziatore scarico
- 10 - Fanalino posteriore
- 11 - Leva comando frizione
- 12 - Leva comando alzavalvola per avviamento motore
- 13 - Interruttore commutatore per illuminazione e pulsante comando tromba elettrica
- 14 - Tappo serbatoio carburante
- 15 - Leva comando freno posteriore
- 16 - Pedale appoggiapiedi
- 17 - Braccio laterale sostegno motociclo
- 18 - Cavalletto sostegno motociclo
- 19 - Pedale appoggiapiedi per passeggero
- 20 - Sella biposto

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

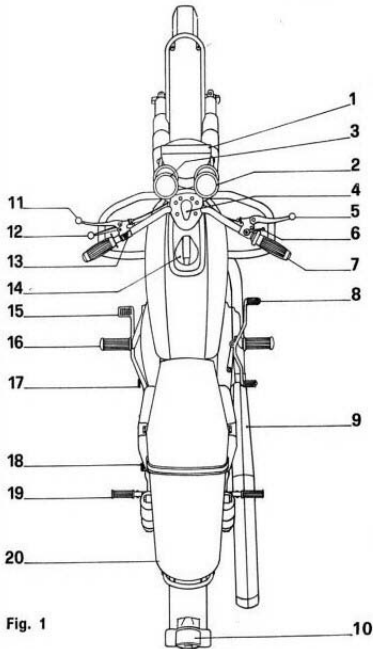


Fig. 1


MOTO GUZZI

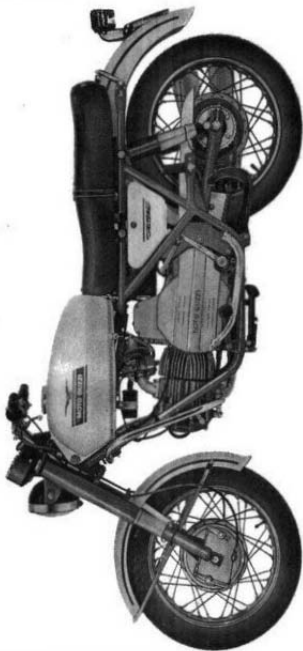


Fig. 2 - Lato sinistro


MOTO GUZZI



Fig. 3 - Lato destro

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

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla piastra sinistra fissaggio motore parte posteriore (e sul basamento motore).

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

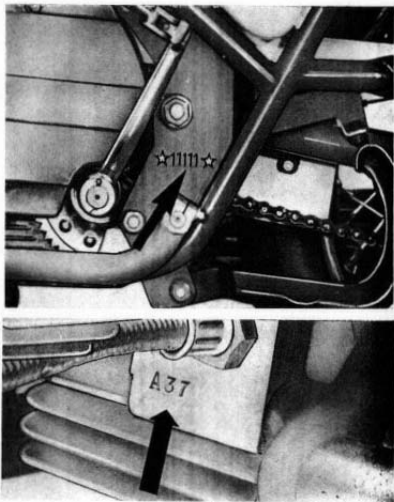


Fig. 4

Dotazione

(vedere fig. 5)

- 1 - Chiave a tubo 19 - 21 - 22
- 2 - Chiave ad occhio 17 - 19
- 3 - Chiave aperta 8 - 10
- 4 - Chiave aperta 13 - 14
- 5 - Chiave a tubo 10 - 13
- 6 - Chiave a brugola 5 esagonale
- 7 - Chiave a brugola 6 esagonale
- 8 - Chiave aperta 10 - 13
- 9 - Chiave aperta punterie
- 10 - Chiave ad occhio 24
- 11 - Pinza universale
- 12 - Chiave regolabile
- 13 - Cacciavite
- 14 - Chiave poligonale
- 15 - Borsa per utensili
- 16 - Chiave regolazione ammortizzatori
- 17 - Libretti istruzioni

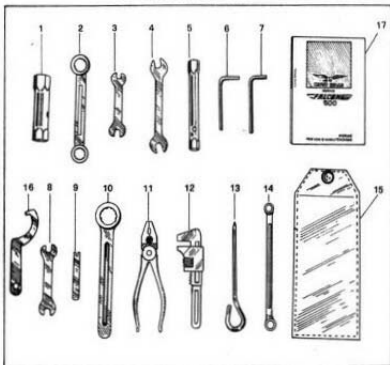


Fig. 5

Ricambi

In caso di sostituzione di particolari chiedere ed assicurarsi che siano adoperati esclusivamente « RICAMBI ORIGINALI » marcati Moto Guzzi. L'uso di ricambi non originali fa decadere il diritto alla garanzia.

Garanzia

Ogni motociclo è corredato da un foglio « SERVIZIO ASSISTENZA IN GARANZIA ». Il tagliando di revisione dovrà essere effettuato secondo le indicazioni. La mancata effettuazione del tagliando di revisione nei termini stabiliti fa decadere il motociclo dalla garanzia.

La garanzia ha la validità di sei mesi oppure 10.000 Km.

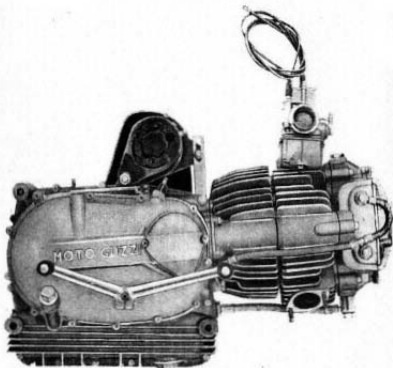


Fig. 6

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

(vedere fig. 6)

Ciclo	: a quattro tempi
Numero cilindri	: 1 orizzontale
Alesaggio	: mm 88
Corsa	: mm 82
Cilindrata totale	: cc 499
Rapporto di compr.	: 6,85 : 1
Potenza massima	: CV 26,4 SAE
Potenza fiscale	: CV 5
N° giri corrisp.	:
a potenza massima:	giri 4800 al 1'
Basamento	: in lega leggera
Cilindro	: in lega di alluminio con canna riportata in ghisa speciale
Testa cilindro	: in lega d'alluminio con sedi valvole riportate in ghisa speciale
Albero motore	: in acciaio
Cuscinetti di banco:	n° 1 a sfere sul basa- mento lato trasmissione n° 1 a rulli sul basamen- to lato volano
Biolia	: in acciaio con cuscinet- to a guscio sottile e le- ga di alluminio e stagno
Pistone	: in lega di alluminio

Distribuzione

A valvole in testa comandate dall'albero della distribuzione mediante punterie, aste e bilancieri. L'albero della distribuzione posto nel basamento motore, è comandato dall'albero motore mediante coppia di ingranaggi.

Aspirazione:

- inizio prima del PMS 40°
- fine dopo il PMI 74°

Scarico:

- inizio prima del PMI 67° 30'
- fine dopo il PMS 33°

Gioco tra valvole e bilancieri per controllo messa in fase: mm 0,5.



Gioco di funzionamento fra valvole e bilancieri a **motore freddo**:

- aspirazione mm 0,1
- scarico mm 0,2

Alimentazione

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio.

Tipo e regolazione del carburatore:

- n. 1 Dell'Orto tipo VHB 29CD.

Dati di regolazione

Diffusore	: Ø mm 29
Valvola gas	: 50
Polverizzatore	: 265
Getto massimo	: 122
Getto minimo	: 55
Spillo conico V 5	: 2° tacca
Galleggiante	: gr. 14
Vite regolazione minimo aperta	giri 1 e ¼

Presenza d'aria

Munita di filtro Dell'Orto F 20/2.

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi. La pompa è comandata dall'albero mediante coppia di ingranaggi a dentatura elicoidale.

Filtro olio nel basamento.

Pressione normale di lubrificazione 3,8 ÷ 4,2 Kg/cm² (regolabile da apposita valvola).

Trasmittitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione olio.

Raffreddamento

Ad aria. Testa e cilindro sono muniti di apposite alette di raffreddamento.

Accensione

A spinterogeno (ruttore ad anticipo automatico a masse centrifughe).

Anticipo fisso iniziale 10° (misurati sul volano).

Anticipo automatico 34° (misurati sul volano).
Totale anticipo (fisso + automatico 44° (misurati sul volano).

Distanza fra i contatti del rottore mm 0,42 + 0,48.

Candela di accensione: grado termico 225 della scala Bosch-Marelli o equivalenti; distanza fra gli elettrodi della candela mm 0,6.
Bobina accensione.

Avviamento Elettrico mediante dinamotore (a pedale in caso di emergenza).

Scarico N° 1 tubo con n° 2 silenziatori.

TRASMISSIONI

Trasmissione primaria Ad ingranaggi elicoidali.
Rapporto motore-cambio $R = 1 : 2$ (30/60).

Frizione A dischi multipli a bagno d'olio. E' posta sull'albero primario del cambio.
Comando mediante leva sul manubrio (lato sinistro).

Cambio A 4 velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Il cambio è contenuto nel basamento motore.

Il comando è a pedale con doppia leva sul lato destro del motomezzo.

Rapporti degli ingranaggi del cambio:

In prima marcia $R = 1 : 3,21$ (14-30/18-27)

In seconda marcia $R = 1 : 1,80$ (20-24/18-27)

In terza marcia $R = 1 : 1,25$ (24-20/18-27)

In quarta marcia $R = 1 : 1$

Trasmissione secondaria A catena 5/8 x 9,6 passo 15,87; diametro rullo 10,16; n° passi 90.

Rapporto uscita cambio - ruota posteriore:
 $R = 1 : 2,062$ (16/33).

Rapporto totali di trasmissione:

In prima marcia 1 : 13,238

In seconda marcia 1 : 7,423

In terza marcia 1 : 5,155

In quarta marcia 1 : 4,124



- TELAIO** A doppia culla con struttura tubolare.
- SOSPENSIONI** Anteriore a forcella telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati.
Posteriore a forcellone oscillante con molle a spirale regolabili concentriche agli ammortizzatori idraulici
- RUOTE** Anteriore e posteriore a raggi con cerchi WM 3/2.15 x 18".
- PNEUMATICI** Anteriore 3.50 x 18 R rigato (Supersport).
Posteriore 3.50 x 18 R scolpito (Supersport).
Pressioni pneumatici:
— pneumatico anteriore:
con il solo pilota } Kg/cm² 1,5
con il pilota e passeggero }
— pneumatico posteriore:
con il solo pilota Kg/cm² 1,75
con il pilota e passeggero Kg/cm² 2,60
- N.B.** - I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico).
Per impiego a velocità massima continuativa o impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 Kg/cm² sui valori indicati.
- FRENI** Tipo ad espansione.
Sulla ruota anteriore a ceppi autoavvolgenti con comando a mano a mezzo leva posta sulla parte destra del manubrio.
Sulla ruota posteriore con comando a pedale a mezzo leva posta alla sinistra del motore.
- INGOMBRI E PESI**
- | | | |
|----------------------------------|-----------|---------|
| Passo | | mm 1450 |
| Lunghezza massima | | mm 2210 |
| Largh. massima | | mm 800 |
| Altezza massima da terra a vuoto | | mm 1110 |

Altezza minima da terra, a veicolo rifornito di olio e benzina, senza persone a bordo . . . mm 150

Peso del motomezzo in assetto di marcia (rifornito di olio e benzina) Kg 214

PRESTAZIONI

Velocità e pendenze massime superabili nelle singole marce del cambio e con il solo pilota a bordo:

Marce del cambio	Velocità Km/h
1* marcia	42,2
2* marcia	75,3
3* marcia	109,2
4* marcia	138

Consumo carburante (norme CUNA) litri 4,1 per 100 Km

Pendenza massima superabile: 50 %.

RIFORNIMENTI

Parti da rifornire	Q.ta lt.	Rifornimenti
Serbatoio carburante	18	} benzina normale (84 + 86 NO RH)
Riserva	1	
Coppa motore e cambio	3	} Shell X 100 - 20 W/30 (Inverno) Shell X 100 - 40 W/50 (estate)
Ammortizzatori forcella telescopica (per braccio)	0,160	
		olio Shell Tellus 33

APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

- 1) Quadro di controllo comprendente (vedere fig. 7):
 - A) Contagiri;
 - B) Tachimetro contachilometri;
 - C) Segnalatore accensione luce abbagliante;
 - D) Segnalatore insufficiente pressione olio (rosso). Si spegne quando la pressione olio è sufficiente ad assicurare la lubrificazione del motore.

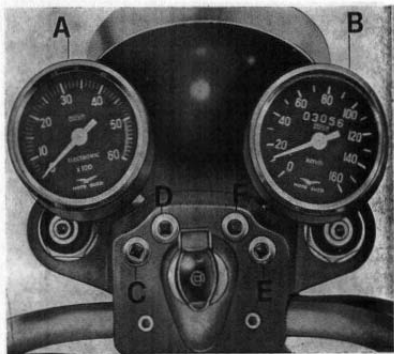


Fig. 7

- E) Segnalatore indicatore di folle (arancione).

Fare attenzione all'indicatore prima di procedere all'avviamento; se il veicolo ha una marcia innestata l'indicatore di folle non si accende;

- F) Segnalatore insufficienza tensione dinamo per carica batteria (rosso); si deve spegnere appena il motore ha superato un certo numero di giri.

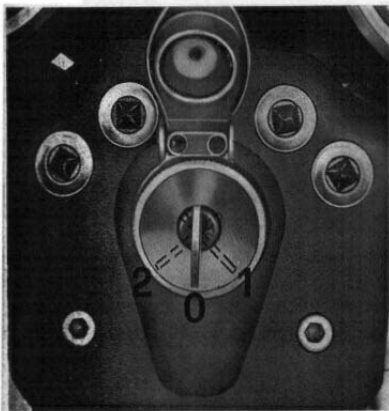


Fig. 8

- 2) **Commutatore per l'inserimento degli utilizzatori con chiusura a chiave posta sulla testa della forcella (ved. fig. 8).**

La chiave ha tre posizioni:

Posizione « 0 »: macchina ferma, chiave estraibile (serve come antifurto), tutti i comandi disinseriti.

Posizione « 1 »: macchina ferma, chiave estraibile, luce parcheggio.

Posizione « 2 »: macchina pronta per lo avviamento o macchina in marcia. Tutti i comandi sono inseriti. Per la marcia diurna non occorre nessuna altra manovra; per la marcia notturna è necessario azionare le leve (A e B) dell'interruttore - commutatore (vedere fig. 9).

- 3) **Chiavi comando commutatore:** ogni veicolo è dotato di n. 2 chiavi uguali per il comando commutatore. E' consigliabile prendere nota del numero stampigliato sulle chiavi per segnalarlo in caso di smarrimento.
- 4) **Bloccaggio sterzo** (vedere fig. 27/1 pag. 57): è posto sul lato sinistro della pipa sterzo ed è comandato a chiave.
- 5) **Chiavi comando dispositivo bloccaggio sterzo:** ogni veicolo è dotato di n. 2 chiavi uguali. E' consigliabile prendere nota del numero stampigliato sulle chiavi per segnalarlo in caso di smarrimento.
- 6) **Leva comando frizione:** è posta sul lato sinistro del manubrio, va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

- 7) **Leva comando alzavalvola per l'avviamento del motore.**

Si trova sul lato sinistro del manubrio, nella trasmissione di comando è posto un micro interruttore che comanda il dinamotore allorché viene azionata la leva alzavalvola.

- 8) **Manopola comando gas:** è posta sul lato destro del manubrio; ruotandola verso chi guida apre il gas, ruotandola in avanti lo chiude.

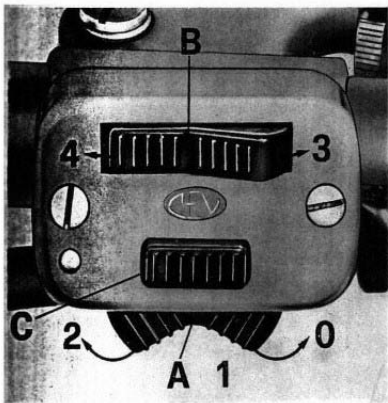


Fig. 9

periori, mentre premendo il tallone sul pedale posteriore si passa dalle marce superiori a quelle inferiori.

Prima di innestare le marce tirare a fondo la leva della frizione. Passando dalle marce inferiori a quelle superiori si deve chiudere completamente il comando gas, mentre passando dalle marce superiori a quelle inferiori chiudere soltanto parzialmente il comando gas.

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

La posizione di folle si trova tra la prima e la seconda velocità. Per passare in folle bisogna scalare le marce sino alla prima velocità, premere poi il pedale anteriore per un breve tratto, fermandolo a metà corsa.

A veicolo fermo, con il motore acceso, tenere il cambio in posizione di folle; non disinnestare la frizione per evitare di passare in folle durante le soste anche brevissime.

In discesa:

Non percorrere mai discese col cambio in folle o con la frizione disinnestata. Utilizzare sempre l'azione frenante del motore, tenendo l'apertura del comando gas al minimo. Se la discesa è forte conviene passare alle marce inferiori. Se la discesa è lunga, appena la strada lo permetta, accelerare per far sì che l'olio eventualmente fermatosi nella camera di scoppio bruci evitando di sporcare la candela.

In salita:

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

**Arresto
del motociclo**

Chiudere il gas, portare la leva del cambio in posizione di folle, disinnestare la chiave dalla posizione di contatto (2 di fig. 8) sul commutatore e chiudere il rubinetto della benzina.

ATTENZIONE

La leva comando alzavalvola serve solo per l'avviamento del motore.

Si sconsiglia nel modo più assoluto di azionare tale leva per fermare il motore, perché, invece di fermare il motore mette in movimento il dinamotore.

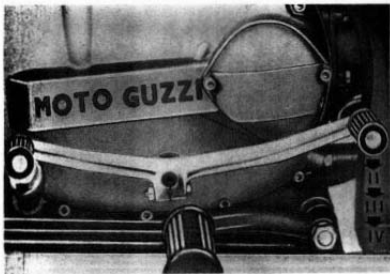


Fig. 10

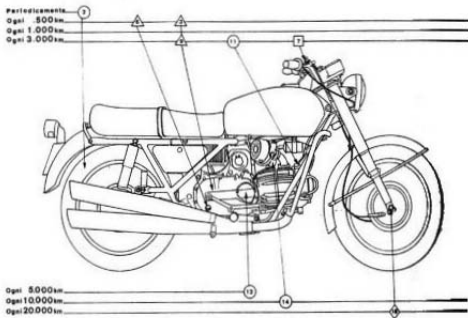
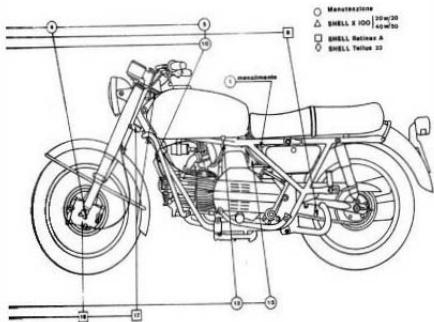


Fig. 11



MANUTENZIONE GENERALE

Lubrificazione del gruppo motore-cambio (vedere fig. 12)

Ogni 500 Km verificare il livello dell'olio nel basamento motore mediante apposita astina saldata al tappo montato sul foro d'immissione (A) con inciso due tacche indicanti il massimo ed il minimo livello. L'olio per essere a livello, deve trovarsi tra le due tacche; questa verifica va effettuata dopo che il motore ha compiuto qualche giro. Il tappo con astina per questo controllo deve essere avvitato di un giro.

Ogni 3000 Km sostituire l'olio del motore (a motore nuovo o revisionato il primo cambio va effettuato dopo aver percorso i primi 500 Km).

La sostituzione dell'olio va effettuata a « MOTORE CALDO » svitando il tappo d'immissione (A) ed il tappo di scarico (B). Ricordarsi di lasciare scolare per bene l'olio contenuto nel basamento e rimontare il tappo di scarico (B) prima di immettere olio fresco.

Quantità occorrente litri 3 circa di olio:

- stagione invernale Shell X 100 - 20 W/30
- stagione estiva Shell X 100 - 40 W/50
od olii equivalenti.

Valvolina di regolazione pressione olio

Si raccomanda di non variare per nessun motivo la regolazione della valvolina limitatrice della pressione olio; è tarata per una pressione di esercizio di Kg/cm² 3,8 + 4,2;

Spia d'insufficienza pressione olio

La spia si spegne quando la pressione è sufficiente a far aprire i contatti del trasmettitore elettrico. Se la spia non si spegne indica che la pressione non è quella prescritta; in questo caso si deve arrestare subito il motore ed effettuare le opportune verifiche.

Lubrificazione della forcella anteriore con ammortizzatori idraulici

(vedere fig. 13)

Ogni 20.000 Km circa, o quando se ne presenti la necessità, sostituire l'olio nei bracci della forcella, operando come segue:

svitare i tappi con guarnizione (A) sui gambali ed i tappi d'immissione (B).

Scaricato l'olio vecchio, ed avvitato i tappi con guarnizione (A), immettere olio fresco dai fori per tappi d'immissione (B).

Quantità occorrente per ogni braccio della forcella litri 0,160 di olio « SHELL Tellus 33 ».

Lubrificazione calotte e sfere dello sterzo

Ogni 20.000 Km circa, o quando se ne presenti la necessità; smontare lo sterzo.

Dopo aver pulito accuratamente controllare che le calotte e le sfere siano in ottime condizioni, riempire quindi le calotte con « SHELL Retinax A » e immergervi le sfere.

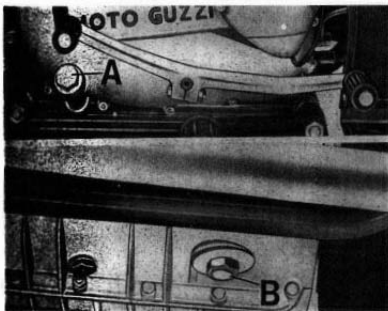


Fig. 12



Dati di regolazione del carburatore

Diffusore	: Ø mm 29
Valvola gas	: 50
Polverizzatore	: 265
Getto massimo	: 122
Getto minimo	: 55
Polverizzatore starter	: 80
Spillo conico * V 5 *	: 2° tacca
Galleggiante	: gr. 14

Vite regolazione minimo benzina: apertura
1 giro e $\frac{1}{4}$.

Regolazione della carburazione (vedere fig. 15)

La regolazione della carburazione va eseguita a motore CALDO operando come segue:

- 1) Controllare che il manettino comando dispositivo « STARTER » di avviamento a motore FREDDO, a chiusura completa abbia un fine corsa a vuoto di mm 4 circa, perché a cavo teso, le oscillazioni del motore potrebbero provocare l'apertura della valvola del dispositivo sul carburatore e quindi provocare irregolarità di carburazione.
- 2) Controllare che la manopola comando gas sia completamente chiusa.
- 3) Avviare il motore e portarlo a temperatura di funzionamento (motore CALDO) indi, avvitarlo a fondo la vite di regolazione minimo benzina (B) e svitarla successivamente di 1 giro e $\frac{1}{4}$.
- 4) Agire sulla vite (A) fino ad ottenere un regime di circa 1000 giri/min.
- 5) Correggere infine la carburazione avvitando o svitando leggermente la vite (B) fino a raggiungere il regime migliore (più alto) ottenibile.

N.B. Svitando la vite (B) si aumenta l'afflusso di benzina, avvitandola si diminuisce.

Tener presente che il minimo non può raggiungere livelli molto bassi, ma il motore deve girare senza scosse (rotondo).

- 6) Agire per ultimo nuovamente sulla vite (A) fino ad ottenere il minimo desiderato.

Smontaggio del carburatore

[vedere fig. 16]

Ogni 10.000 Km, o quando si compie la revisione generale del motociclo, smontare il carburatore operando come segue:

Levare:

- il coperchio miscela (1) dopo aver svitato le viti con rosette (3);
- dal coperchio miscela, la molla richiamo valvola (2), la vite con dado per regolazione trasmissione di comando (4);
- la valvola gas (5) completa di spillo conico (6) e molletta (7);
- la vite regolazione valvola gas con molla (8);
- il tappo con guarnizione e getto (9);
- il corpo vaschetta (10);
- il getto del minimo (11);
- il getto starter (12);
- il pulverizzatore (13);
- il galleggiante (14) dopo aver sfilato la astina di fissaggio (15);
- lo spillo chiusura carburante (16);
- la vite di regolazione minimo miscela (17);
- la vite con guarnizione fissaggio raccordo (18);
- il raccordo (19);
- il filtro (20);
- il tappo tenuta comando starter (21);
- la vite fissaggio tappo (22);

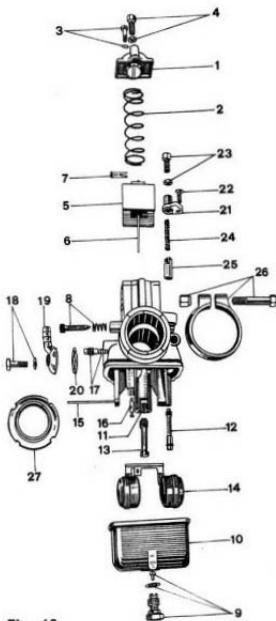


Fig. 16

- la vite con dado per regolazione trasmissione comando « starter » (23);
- la molla sul comando « starter » (24);
- la valvola di chiusura foro polverizzatore (25);
- la fascetta completa di vite e dado (26);
- il raccordo (27).

Smontato il carburatore immergere il tutto in un bagno di benzina ed asciugare con getto di aria compressa.

Con getto di aria compressa soffiare pure tutti i canali del carburatore e i fori dei getti, per questi ultimi sconsigliamo l'uso di fili metallici che potrebbero alterare il diametro dei fori e rendere difficile la regolazione della carburazione.

Filtro aria

A secco. Tipo Dell'Orto F 20/2.

Ogni 15.000 Km. è bene togliere l'elemento filtrante operando come segue:

Lavare il gruppo filtro in un bagno di benzina e soffiare con getto d'aria compressa.

Se il motociclo marcia in zone molto polverose, questa operazione deve avvenire più frequentemente.

DISTRIBUZIONE

Giuoco punterie Ogni 3000 Km, o qualora la distribuzione risulti molto rumorosa, controllare il giuoco (vedere fig. 17)
(vedere fig. 17) fra valvole e bilancieri.

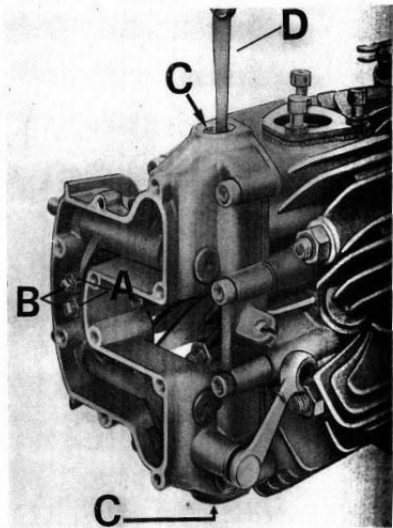


Fig. 17

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

Dopo aver tolto il coperchio punterie procedere come segue:

- 1) Svitare il dado (A).
- 2) Avvitare o svitare con apposita chiave (data in dotazione) le viti di registro (B) fino ad ottenere i seguenti giuochi:
 - valvola aspirazione mm 0,10
 - valvola scarico mm 0,20
- 3) Riavvitare quindi il dado (A) e bloccarlo decisamente.

Il controllo del giuoco va effettuato usando l'apposito spessimetro (D) che deve essere inserito tra lo stelo della valvola e il bilanciere, attraverso gli appositi fori sulla testa (vedere freccia C). Il giuoco è esatto quando, agendo sulla vite di registro (B), lo spessimetro comincia ad indurirsi leggermente tra valvola e bilanciere.

Si tenga presente che se il giuoco è maggiore di quello indicato, le punterie risultano alquanto rumorose.

Se il giuoco è minore le valvole non chiudono bene o « puntano » e possono dar luogo ad inconvenienti quali perdite di pressione, con conseguente scarso rendimento del motore, deterioramento rapido delle valvole e delle loro sedi, surriscaldamento del motore ecc.

Raccomandiamo, a motore nuovo, di verificare il giuoco valvole dopo i primi 500 Km di percorrenza.

**Controllo
macca in
fase della
distribuzione**

Per eventuali controlli della distribuzione sarà bene rivolgersi ai nostri concessionari o a officine autorizzate.

ACCENSIONE

**Ruttore
d'accensione**
(vedere fig. 18)

Ogni 3000 Km umettare con qualche goccia d'olio da motore il feltrino.

Se i contatti risultano sporchi, pulirli con uno straccetto inumidito di benzina. Verificare la distanza fra i contatti del ruttore (A); deve essere di mm $0,42 \pm 0,48$.

La regolazione si compie allentando la vite (B) e spostando la piastra porta contatto fisso. Dopo varie regolazioni dei contatti, e comunque quando sia necessario si provveda alla sostituzione.

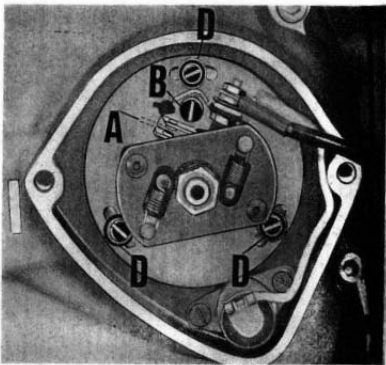


Fig. 18

Candela

Ogni 3000 Km circa verificare la distanza fra gli elettrodi; deve essere di mm 0,6. Controllare lo stato dell'isolante; se si riscontrano crepe sostituirla.

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

Nel rimontare la candela fare attenzione che imbocchi perfettamente e che si avviti facilmente nella sua sede. Se fosse imboccata male, rovinerebbe il filetto sulla testa. Pertanto, consigliamo di avvitare a mano la candela per qualche giro; adoperare poi la apposita chiave (data in dotazione) evitando di bloccare esageratamente.

Controllare pure il cavo che porta la corrente alla candela; se screpolato o non in ottime condizioni sostituirlo.

Controllo messa in fase dell'accensione

Per il controllo della messa in fase dell'accensione, operare come segue:

- Montare a mezzo viti sul coperchio interno del basamento l'attrezzo (32 di fig. 19).
- Verificare l'apertura dei contatti del rotore (A di fig. 18) deve essere di mm $0,42 \div 0,48$.
- Assicurarsi che il pistone sia a punto morto superiore, a fine fase di compressione con valvole chiuse. Il segno sul volano « P.M.S. » deve coincidere con la freccia dell'attrezzo (A di fig. 19).
- Ruotare il volano in senso antiorario finché il segno « AF10 » sul volano stesso si trova in corrispondenza con la freccia dell'attrezzo (A di fig. 19). A questo punto i contatti del rotore devono dare inizio all'apertura.

- Per un esatto controllo dell'inizio dell'apertura dei contatti adoperare apposito apparecchio elettrico o una semplice lampadina spia.

Quando i contatti del rottore iniziano l'apertura la lampada si accende, se i contatti si aprono prima o dopo il punto stabilito occorre allentare le viti (D di fig. 18), che bloccano il rottore sul coperchio trasmissione, indi ruotare il rottore a destra o a sinistra affinché i contatti iniziano l'apertura esattamente al punto stabilito.

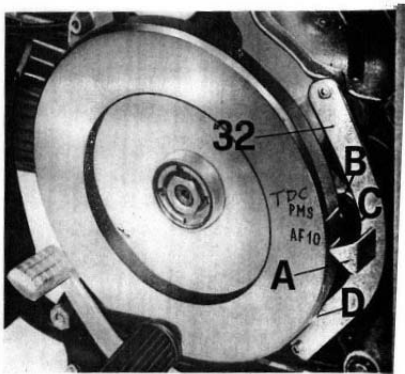


Fig. 19

**Controllo
anticipo
accensione
(a mezzo « Stro-
boscopio »)**

Per eseguire il controllo dell'anticipo accensione bisogna innanzitutto segnare il punto (D di fig. 19). Sul volano motore, questo punto si trova a 44° (mm. 101,4) rispetto il « P.M.S. » già segnato sul volano stesso.

I segni « B » (P.M.S.) - « C » (AF10) già segnati sul volano ed il nuovo segno « D » (44°), andando in corrispondenza con la freccia « A » dell'attrezzo determinano la facatura dell'accensione.

I riferimenti sul volano si possono così definire (vedere fig. 19), e diagramma (vedere fig. 20).

- Punto « B » (P.M.S.) primo a sinistra segno del punto morto superiore.
- Punto « C » (AF10) segno dell'anticipo fisso 10° rispetto al punto morto superiore.
- Punto « D » segno di massimo anticipo, rispetto al punto morto superiore.

Per questo controllo con motore sul veicolo operare come segue:

- Collegare il cavo dello « stroboscopio » alla candela.
- Collegare i due cavi con pinze dello « stroboscopio » ad una batteria; la pinza con segnato (+) va collegato al polo positivo (+) della batteria e l'altra pinza al polo negativo (-) della batteria.

Effettuati i collegamenti alla candela ed alla batteria, avviare il motore puntando la luce dello « stroboscopio » sulla freccia (A) dell'attrezzo di controllo.

Verificare che la freccia (A) si trovi in corrispondenza con i segni sul volano (C e D) ai seguenti giri:

- Segno (C) a 1200 giri \pm 100 giri.
- Segno (D) a 3500 giri \pm 100 giri.

Ove da verifica risulti che la freccia (A) dell'attrezzo di controllo si trovi in corrispondenza con i segni (C e D) sul volano ai regimi sopra indicati, significa che l'anticipo di accensione (fisso e automatico) è normale.

DIAGRAMMA ACCENSIONE

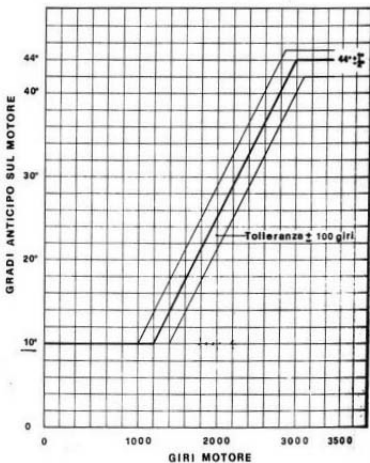


Fig. 20

PULITURE

Filtri olio

In occasione della sostituzione dell'olio (ogni 3000 Km circa) sarà bene lavare il filtro in un bagno di benzina e soffiare con getto di aria compressa prima di rimontarlo sul basamento. Il filtro si trova sul tappo scarico olio montato sul basamento (vedere B di fig. 12).

Serbatoio carburante

In occasione della revisione generale del carburatore è bene pulire accuratamente il serbatoio carburante.

Il serbatoio va tolto dal motociclo quando si effettua la pulitura interna; dopo aver immesso benzina, agitare il serbatoio, quindi vuotare la benzina dal foro per tappo; questa uscendo con violenza dal foro trascina con se le eventuali impurità depositate sul fondo del serbatoio.

Tappo serbatoio carburante

(ved. A di fig. 21)

Per l'apertura del tappo immissione carburante sul serbatoio, occorre premere il bottone di comando (A).

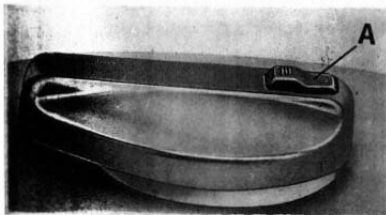


Fig. 21

**Rubinetto
carburante
sul serbatoio**
(vedere fig. 22)

Il rubinetto è posto sotto il serbatoio sul lato sinistro.

Ha tre posizioni:

A = Aperto (verticale verso terra).

C = Chiuso (orizzontale verso la ruota posteriore).

R = Riserva (orizzontale verso la ruota ant.).

Si consiglia di tanto in tanto di portare la levetta in posizione di riserva (R) per accertarsi del buon funzionamento.

In occasione della pulizia del serbatoio carburante, sarà bene levare il rubinetto dal serbatoio; lavarlo con benzina e soffiare il filtro e i canali del rubinetto con getto d'aria compressa.

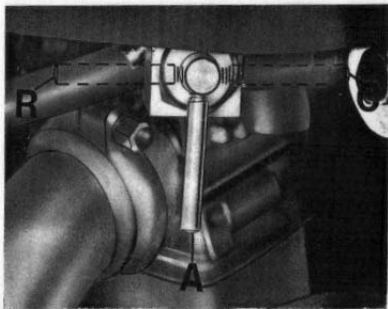


Fig. 22

**Filtro
sul raccordo
del carburatore
e tubazioni
carburante**

In occasione della pulitura del serbatoio carburante, o quando viene riscontrato che il carburante arriva in modo irregolare al carburatore, occorre controllare:

- Il filtro sul raccordo del carburatore.
- Le tubazioni che portano la benzina dal serbatoio al carburatore.

Se il filtro è molto sporco occorrerà immergerlo in un bagno di benzina e soffiare con getto di aria compressa; soffiare pure le tubazioni che portano il carburante dal serbatoio al carburatore.

**Testa motore,
testa pistone
e valvole**

Ogni 10000 Km circa, occorre levare la testa dal cilindro ed operare come segue:

- Pulire a mezzo raschietto smussato e spazzola metallica la camera di scoppio e la testa del pistone, indi lavare il tutto con benzina.
- Controllare la tenuta delle valvole sulle sedi della testa. Per questa operazione versare benzina attraverso i condotti di aspirazione e scarico della testa, osservando se la benzina trafila tra valvole e sedi.

Riscontrando una tenuta difettosa, smontare le valvole della testa e passare alla smerigliatura usando apposita pasta. A smerigliatura avvenuta, lavare accuratamente con benzina, testa e valvole e soffiare con getto di aria compressa.

Nel montare la testa sul cilindro occorre bloccare i dadi con un ordine incrociato

(vedere fig. 23 • 1-2-3-4 •) adoperando chiave dinamometrica con una coppia di serraggio di Kg/m 4,5 + 5.

Silenziatore con tubo scarico

Per la pulitura interna operare come segue:

— Dopo aver levato le incrostazioni all'imbocco del tubo di scarico con raschietto smussato, riempire il silenziatore e tubo di scarico con una soluzione di acqua bollente al 20 % di soda caustica; trascorsa un'ora vuotare il silenziatore, indi riempirlo di nuovo con acqua bollente pura ed agitare con forza prima di vuotarlo.

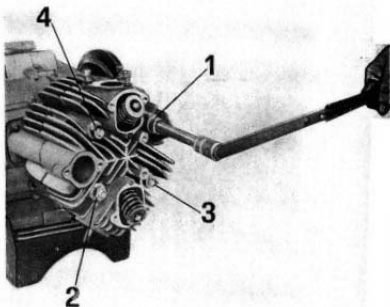


Fig. 23

REGISTRAZIONI

**Cinghia
dinamotore**
(vedere fig. 24)

Con l'uso, la cinghia può allentarsi, e quindi slittare; è necessario quindi verificarne la tensione.

Cedimento normale (A): circa $5 + 6$ mm con una pressione di 10 Kg.

Per aumentare la tensione operare come segue:

allentare i bulloni (B e C) che fissano la staffa di supporto dinamo e la dinamo stessa e, a mezzo leva applicata tra basamento e dinamo, mettere in tensione la cinghia. Indi bloccare i bulloni (B e C).

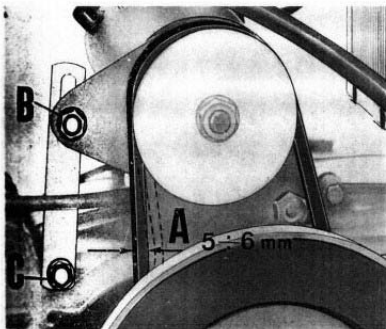


Fig. 24

**Leva comando
frizione**

(vedere fig. 25)

Quando il giuoco tra leva e attacco sul manubrio è superiore o inferiore a 4 mm circa, passare alla registrazione procedendo come segue:

allentare la ghiera (A) ed avvitare o svitare

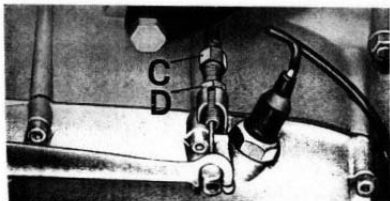
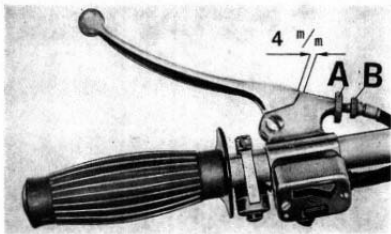


Fig. 25

il tendifilo (B) quel tanto da portare il giuoco alla giusta misura, bloccare poi la ghiera (A).

Tener presente che, con un giuoco inferiore al prescritto, si verifica uno slittamento dei dischi, con consumo di questi e rendimento anormale del motore. Con un giuoco superiore si verifica un incompleto distacco dei dischi con conseguente cambio marce rumoroso.

La registrazione può essere effettuata anche agendo sul tendifilo (C) dopo aver allentato il controdado (D) che si trovano avvitati al coprchio lato trasmissione.

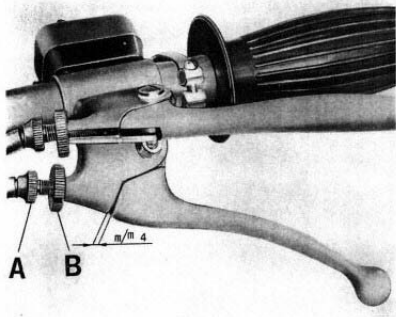


Fig. 26

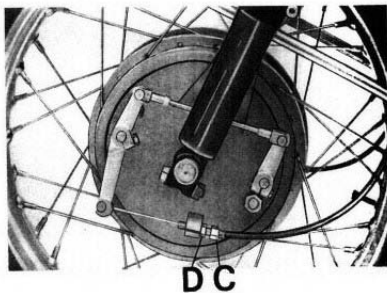
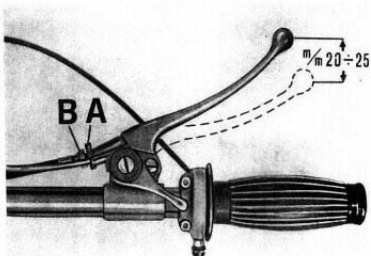


Fig. 28

**Leva comando
freno anteriore**
(vedere fig. 28)

Periodicamente controllare che il giuoco alla estremità della leva di comando non superi $20 \div 25$ mm circa, prima che le soles dei ceppi vengano a contatto con il tamburo. Tale giuoco si regola (dopo aver allentato la ghiera (A) agendo sul tendifilo (B) quel tanto da portare il giuoco alla giusta misura. A operazione ultimata bloccare la ghiera (A). La registrazione può essere effettuata anche agendo sul tendifilo (C) dopo aver allentato il controdado (D) che si trovano sulla trasmissione di comando avvitati sul disco porta ceppi.

**Tensione
catena**
(vedere fig. 29)

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

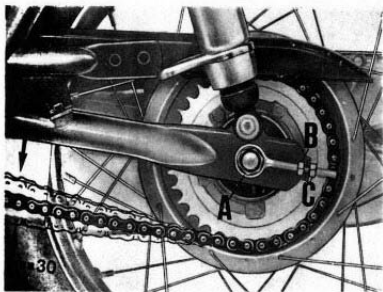


Fig. 29

Per registrare la catena occorre:

allentare i dadi (A) del perno centrale ruota e i controdadi (B) dei tendicatena; indi agire sui dadi (C) dei tendicatena in proporzioni uguali al fine di ottenere il perfetto centraggio della ruota rispetto al forcellone posteriore.

Ad operazione ultimata ricordarsi di registrare il freno posteriore.

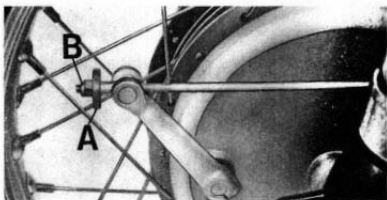


Fig. 30

**Leva comando
freno
posteriore**

(vedere fig. 30)

Per questa registrazione agire sul pomolo (A) con dado autobloccante (B) che si trovano avvitati sul tirante di comando del freno stesso.

Per eliminare l'eccessivo giuoco, si avviti detto pomolo (A) ed il dado (B) tenendo presente che per una buona registrazione occorre vi sia un giuoco misurato alla estremità della leva di comando (C) di circa $20 \div 25$ mm prima che le soles dei ceppi vengano a contatto con il tamburo.

Normalmente, quando il pomolo si trova a fine della parte filettata del tirante le soles dei ceppi sono consumate completamente; occorrerà senz'altro sostituirle.

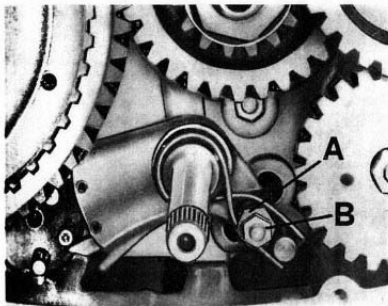


Fig. 31

- montare sul braccio sinistro del forcellone il tendicatena sinistro (D di fig. 35), accertandosi che l'imposta di detto tendicatena si incastri perfettamente sulla testa del perno forato già preventivamente girato in posizione (C di fig. 35);
- montare sul braccio destro del forcellone l'altro tendicatena;
- montare il distanziale tra mozzo e braccio destro del forcellone;
- infilare il perno con la rosetta montata nel mozzo dal lato sinistro e sul lato destro montare la rosetta ed avvitare di qualche giro il dado sul suddetto perno;
- fissare l'ancoraggio al perno sul disco porta ceppi a mezzo dado (C di fig. 34);
- registrare la catena agendo sui dadi (B di fig. 34);
- bloccare il dado (A di fig. 34);
- registrare il giuoco alla leva di comando freno (vedere capitolo « REGISTRAZIONI » leva comando freno posteriore) avvitando il pomolo (D di fig. 34) a registrazione avvenuta bloccare contro il pomolo di registro il dado autobloccante (E di fig. 34).

IMPIANTO ELETTRICO

(vedere schema fig. 36)

Batteria

È situata nella zona centrale del veicolo, ha una tensione di 12 V e una capacità di Ah 18; alla sua carica provvede la dinamo.

Ogni 3000 Km circa verificare il livello dell'elettrolito ed aggiungere eventualmente con un imbuto di vetro o di materia plastica acqua distillata in ogni elemento, in modo che il livello dell'elettrolito sorpassi la parte superiore degli elementi di circa mm 6.

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

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

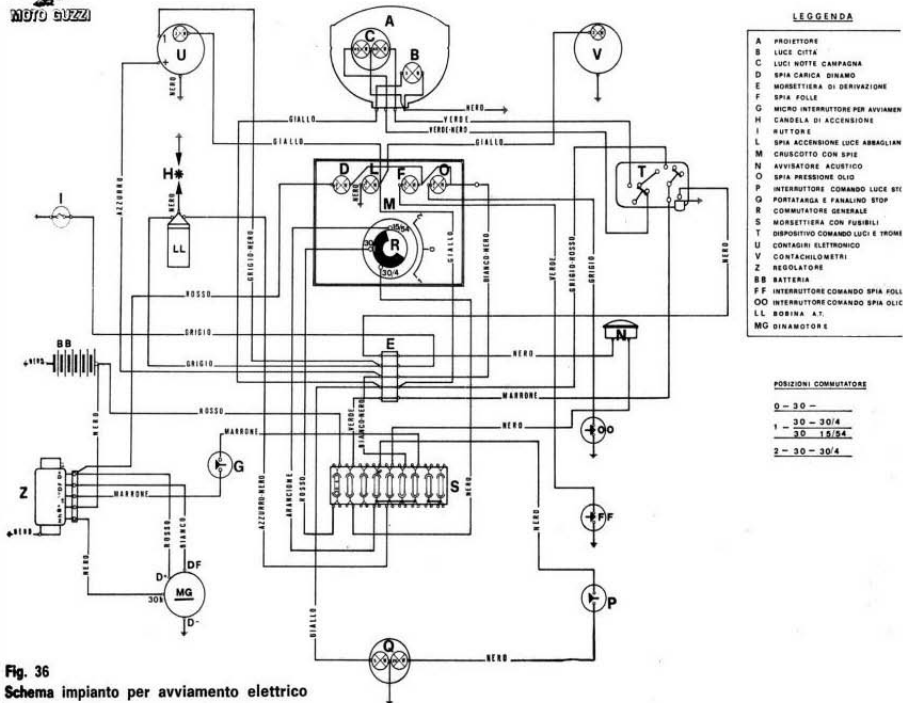
Ogni 10.000 Km, verificare che i terminali siano pulitissimi e bloccati; dopo questo controllo ungerli con vaselina neutra onde evitare ossidazioni.

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

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

A batteria carica la densità dell'elettrolito è di 1,28 circa nella batteria per **servizio nor-**

- Avvisatore acustico** Tensione 12 V: Non richiede manutenzione; in caso di suono irregolare rivolgersi ad officine specializzate.
- Comando luci, deviatore anabbagliante e pulsante per avvisatore acustico** Non richiede alcuna manutenzione. In caso di irregolarità, sostituirlo.
- Faro anteriore** E' a perfetta tenuta d'acqua, ciò rende praticamente superflua ogni ispezione interna. In caso di sostituzione delle lampade, ricordarsi di adoperare lampade di uguali dimensioni e potenza di quelle montate in origine.
- Lampade (tensione 12 V)** Per faro anteriore:
- Sferica a doppio filamento (abbagliante e anabbagliante) 45/40 W;
 - Siluro (luce città) 3 W.
- Fanalino posteriore:
- Sferica a doppio filamento (luce di posizione e stop) 5/20 W.
- Quadro controllo:
- Illuminazione tachimetro a bulbo 3 W;
 - Illuminazione contagiri a bulbo 3 W;
 - Segnalatore accensione luci a bulbo 1,2 W;
 - Segnalatore insufficienza dinamo: a bulbo 1,2 W;
 - Segnalatore indicatore di folle: a bulbo 1,2 W;
 - Segnalatore insufficienza pressione olio: a bulbo 1,2 W.
- Fusibili** Sono nove da 25 Amp; i fusibili proteggono l'impianto alimentato dalla batteria. In caso di interruzione del fusibile, ricercare il guasto che ha provocato la fusione, sostituirlo poi con altro avente le caratteristiche sopra descritte.
- Cavi per impianto elettrico** Controllare che i cavi dell'impianto siano in perfette condizioni, se si riscontrano screpolature, sostituire i cavi.
(vedere schema di fig. 36)



LEGGENDA

- A PROIETTORE
- B LUCE CITTA
- C LUCI NOTTE CAMPANA
- D SPIA CARICA DINAMO
- E MORSETTIERA DI DERIVAZIONE
- F SPIA FOLLE
- G MICRO INTERRUITTORE PER AVVIAMEN
- H CANDELA DI ACCENSIONE
- I RUTTORE
- L SPIA ACCENSIONE LUCE ABBAGLIAN
- M CRUSCOTTO CON SPIE
- N AVVISATORE ACUSTICO
- O SPIA PRESSIONE OLIO
- P INTERRUITTORE COMANDO LUCE STC
- Q PORTAFARDA E FARALINO STOP
- R COMUTATORE GENERALE
- S MORSETTIERA CON FUSIBILI
- T DISPOSITIVO COMANDO LUCI E TROME
- U CONTAGIURI ELETTRONICO
- V CONTACCHILOMETRI
- Z REGOLATORE
- BB BATTERIA
- FF INTERRUITTORE COMANDO SPIA FOLL
- OO INTERRUITTORE COMANDO SPIA OLIC
- LL BOBINA A.T.
- MG DINAMOTORE

POSIZIONI COMUTATORE

- 0 - 30 -
- 1 - 30 - 30/4
- 30 15/24
- 2 - 30 - 30/4

Fig. 36
Schema impianto per avviamento elettrico

LEGGENDA

- A PROIETTORE
- B LUCE CITTA'
- C LUCI NOTTE CAMPANA
- D SPIA CARICA DINAMO
- E MORSETTIERA DI DERIVAZIONE
- F SPIA FOLLE
- G DINAMO
- H CANDELA DI ACCENSIONE
- I MUFFONE
- L SPIA ACCENSIONE LUCE ABBAJ.
- M CRUSCOTTO CON SPIE
- N AVVISATORE ACUSTICO
- O SPIA PRESSIONE OLIO
- P INTERRUTTORE COMANDO LUCE STOP
- Q PORTATERGIA E FANALINO STOP
- R COMUTATORE GENERALE
- S MORSETTIERA CON FUSIBILI
- T DISPOSITIVO COMANDO LUCI E TRM
- U CONTAGIPI ELETTRONICO
- V CONTACHILOMETRI
- Z REGOLATORE
- BB BATTERIA
- FF INTERRUTTORE COMANDO SPIA FOLIE
- OO INTERRUTTORE COMANDO SPIA DUE
- LL BOBINA A.T.

POSIZIONI COMUTATORE

0	- 30 -
1	- 30 - 30.4
30	1.6.54
2	- 30 - 30.4

