



MOTO GUZZI

stornello

125

160

NORME
PER USO E MANUTENZIONE



IMPORTANTE

Ogni motociclo è corredato da una copia di questo libretto che illustra e descrive le caratteristiche.

Consigliamo pertanto ad ogni acquirente, di leggere attentamente e mettere in pratica tutte le norme di uso e manutenzione contenute nel presente libretto; saranno così evitati inconvenienti dovuti a trascuratezza o a cattiva manutenzione. Per le operazioni di controllo e revisione raccomandiamo vivamente di rivolgersi ai nostri concessionari ed alle officine autorizzate. Verrà così garantito un lavoro razionale e sollecito.



INDICE

RODAGGIO	pag. 5
COMANDI ED ACCESSORI	x 8
DATI DI IDENTIFICAZIONE	x 10
DOTAZIONE	x 11
RICAMBI	x 12
GARANZIA	x 12
CARATTERISTICHE GENERALI	x 13
APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI	x 19
USO DEL MOTOCICLO	x 24
Avviamento del motore	x 24
Avviamento a motore caldo	x 25
Partenze, marcia e arresto	x 25
TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE	x 30
MANUTENZIONE GENERALE	x 32
Lubrificazione del gruppo « motore-cambio »	x 32
Lubrificazione forcella telescopica	x 33
Lubrificazione sterzo	x 33
Lubrificazione cuscinetti ruote	x 35
Lubrificazione della catena	x 35
Lubrificazione raccordo contattifilometri	x 35
Lubrificazione trasmissioni comando frizione e freno anteriore	x 35
ALIMENTAZIONE	x 36
Carburatore	x 36
Dati di regolazione	x 36
Regolazione della carburazione	x 36
Smontaggio del carburatore	x 38
Filtro aria	x 40
DISTRIBUZIONE	x 41
Gioco punterie	x 41
Controllo messa in fase distribuzione	x 43

ACCENSIONE	pag. 44
Ruttore d'accensione	» 44
Controllo messo in fase accensione	» 45
Candela	» 47
PULITURE	» 48
Filtro centrifugo dell'olio	» 48
Filtro olio sul basamento	» 48
Serbatoio carburante	» 48
Rubinetti sul serbatoio	» 50
Tappo serbatoio carburante	» 51
Filtro sul raccordo del carburatore e tubazioni	» 51
Testa motore, testa pistone e valvole	» 52
Silenziatore con tubo scarico	» 52
REGISTRAZIONI	» 53
Leva comando frizione	» 53
Sterzo	» 54
Dispositivo bloccaggio sterzo	» 56
Leva comando freno anteriore	» 57
Tensione catena	» 57
Regolazione settore cambio	» 58
Leva comando freno posteriore	» 60
SMONTAGGIO RUOTE DAL MOTOCICLO	» 61
Ruota anteriore	» 61
Ruota posteriore	» 62
IMPIANTO ELETTRICO	» 64
Batterie	» 64
Volano magnete alternatore	» 66
Faro anteriore	» 66
Lampade e fusibili	» 67
Avvisatore acustico	» 67
Dispositivo luci e pulsante avvisatore	» 67
Cavi	» 67

RODAGGIO

Durante i primi 1000 Km di percorso un veicolo nuovo o semplicemente revisionato si deve usare con un certo criterio. Dal modo in cui il motore è usato durante il rodaggio ne dipendono l'efficienza, la durata e le elevatezze delle prestazioni.

E' pertanto necessario evitare di raggiungere numeri di giri elevati prima che il motore si sia sufficientemente riscaldato.

Non superare mai, nelle singole marce, i 2/3 della velocità massima del motociclo ed evitare la permanenza per lunghi tratti a queste velocità.

Se in salita il calo è sensibile, passare senz'altro alla marcia inferiore.

Se il motore si surriscalda fermarsi e lasciarlo raffreddare.

Ogni 500 km

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

Dopo i primi 500 km

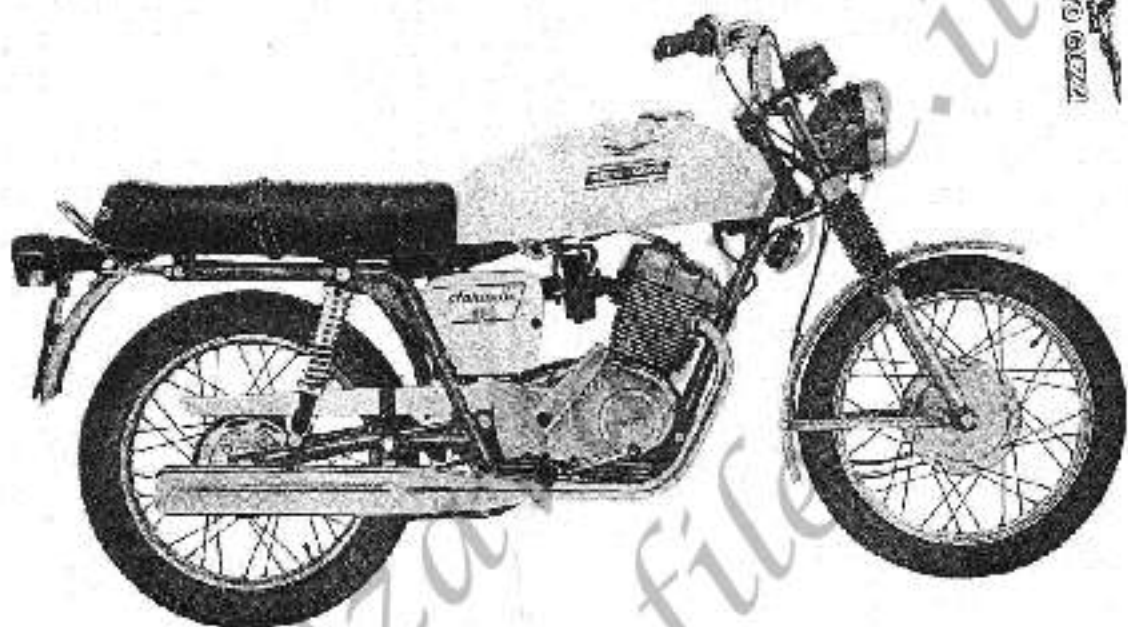
Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore. Controllare la chiusura di tutta la bulloneria del motociclo.

Se necessario ripristinare il gioco alla valvole.

Verificare l'apertura dei contatti del ruttore sul volano. Controllare la tensione della catena.

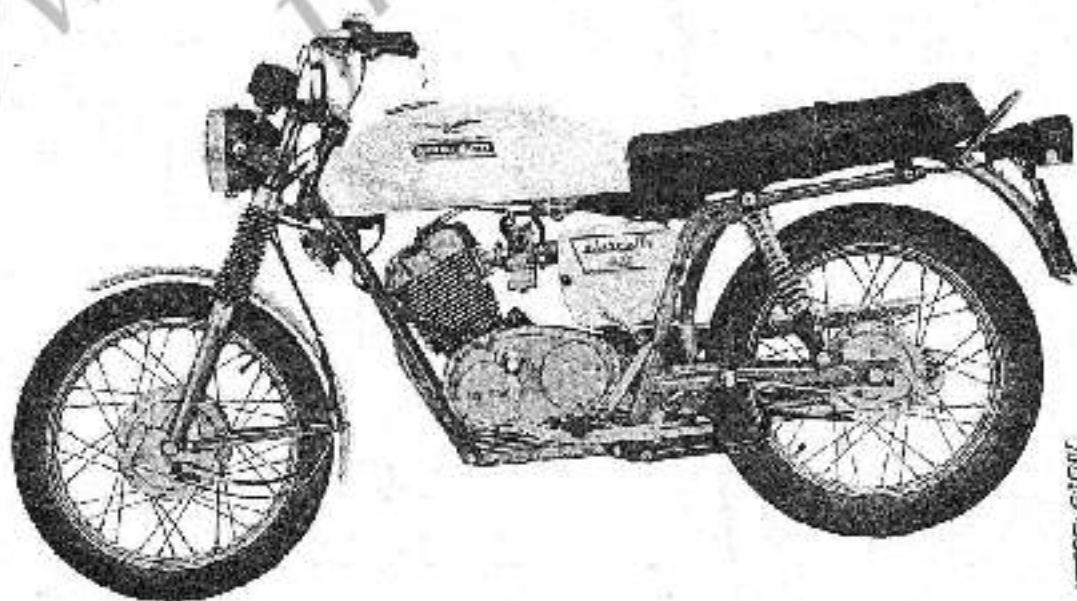
Dopo i primi 1000 km

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



STORNELLO
BIZZI

Fig. 1 - Stornello 160



STORNELLO
BIZZI

Fig. 2 - Stornello 125



COMANDI ED ACCESSORI

(Vedere fig. 3)

- 1 - Faro anteriore
- 2 - Tachimetro contochilometri
- 3 - Contagiri
- 4 - Leva comando freno anteriore
- 5 - Manopola comando gas
- 6 - Leva comando cambio
- 7 - Silenziatore scarico
- 8 - Fanalino posteriore
- 9 - Leva comando frizione
- 10 - Dispositivo luci e pulsante comando tromba
- 11 - Tappo serbatoio benzina
- 12 - Pedale comando freno posteriore
- 13 - Pedivella messa in moto
- 14 - Pedalino per passeggero
- 15 - Mollaggio posteriore

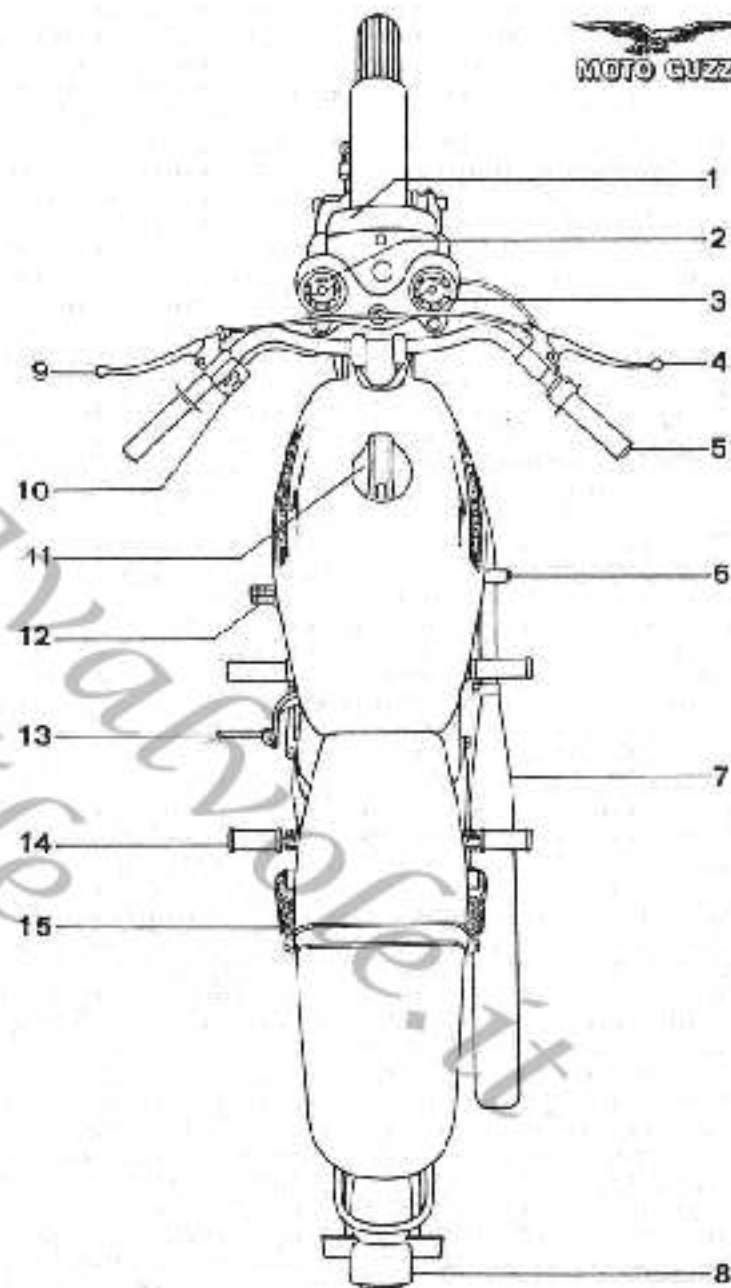


Fig. 3

Dati di identificazione (vedere fig. 4)

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio (o sulla parte anteriore del basamento motore).

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

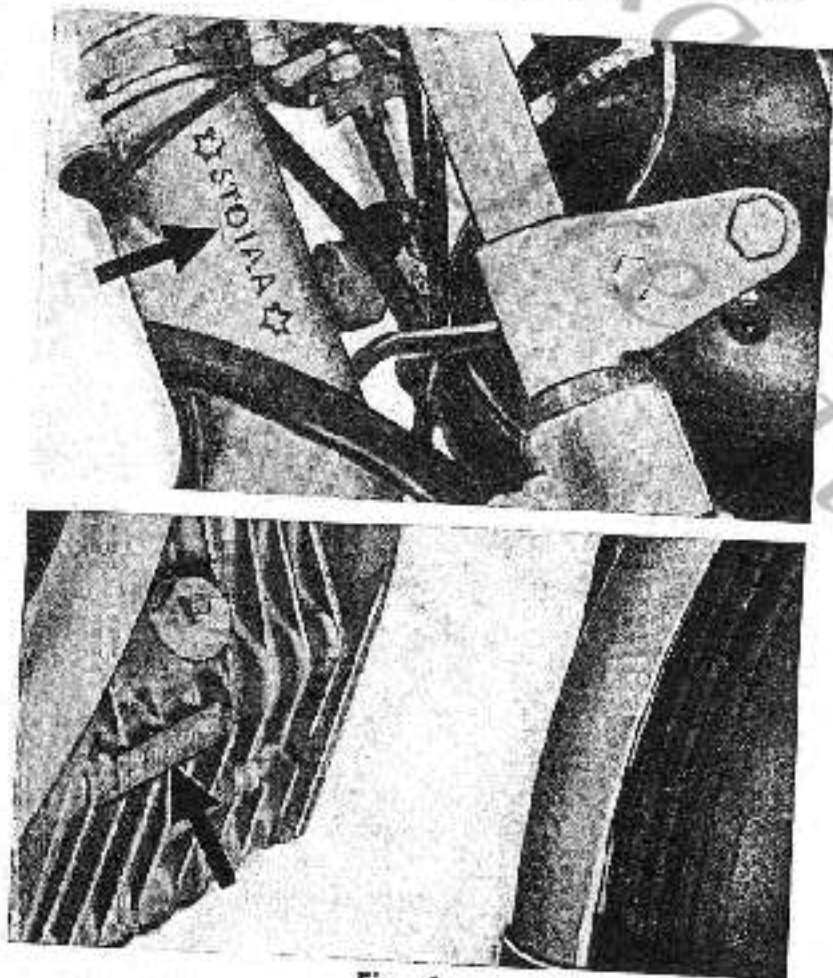


Fig. 4

Dotazione (vedere fig. 5)

- 1 - Borsa porta utensili
- 2 - Chiave esagonale per viti
- 3 - Cacciavite a spina
- 4 - Chiave a tubo da mm 19 - 21 - 22
- 5 - Bloccetto serraggio tappo valora
- 6 - Chiave piatta da mm 8 - 10
- 7 - Chiave aperta da mm 13 - 14

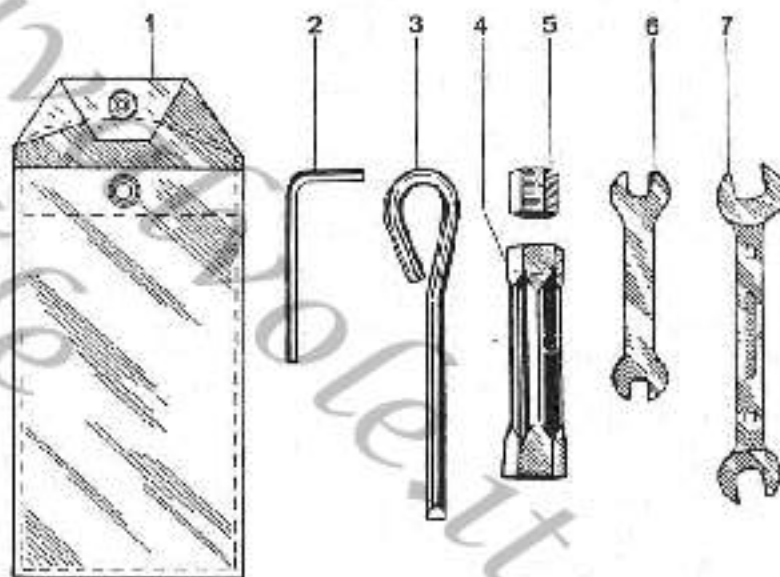


Fig. 5

Ricambi

In caso di sostituzione di particolari chiedere ed assicurarsi che siano adoperati esclusivamente « RICAMBI ORIGINALI » marchiati MOTO GUZZI.

Garanzia

Ogni motocicletta nuova è corredata 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 di 6000 Km.

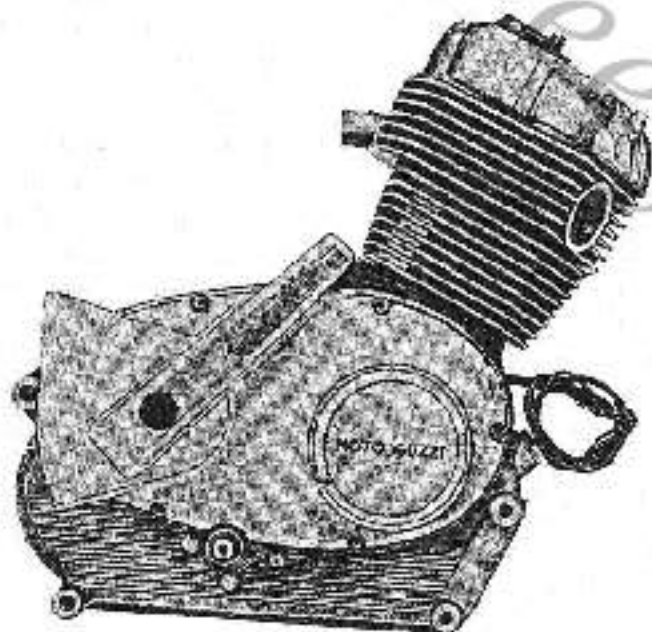


Fig. 5/1 - Motore

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE (vedere fig. 5/1)

	Stornello 125	Stornello 160
Ciclo	: a quattro tempi	a quattro tempi
N. cilindri	: 1 (inclinato 25° in avanti)	1 (inclinato 25° in avanti)
Alasaggio	: mm 52	mm 58
Corsa	: mm 58	mm 58
Cilindrata effettiva	: cc. 123.175	cc. 152.24
Rapp. di compress.	: 9,6 : 1	9,5 : 1
Regime di potenza massima (DGM)	: 7400 giri/1'	7400 giri/1'
Basamento	: in lega leggera	
Cilindro	: in lega leggera con canna riportata in ghisa speciale	
Testa del cilindro	: in lega leggera, emisferica con sedi valvole riportate in ghisa speciale	
Albero motore	: in acciaio	
Cuscinetti di banco	: 1 a sfere sul basamento lato trasmissione 1 a rulli sul basamento lato volante	
Biella	: in acciaio con gabbia a rulli sull'albero motore	
Pistone	: in lega d'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.	

DIAGRAMMA DISTRIBUZIONE:

Aspirazione:

- apre 20° prima del P.M.S.
- chiude 60° dopo il P.M.I.

Scarico:

- apre 60° prima del P.M.I.
- chiude 20° dopo il P.M.S.

Gioco fra valvole e bilancieri per controllo mese in fase: mm 0,5.

Gioco di funzionamento fra valvole e bilancieri (a MOTORE FREDDO):

- aspirazione mm 0,10
- scarico mm 0,20

Alimentazione

Il carburatore è alimentato dal serbatoio per gravità.

Carburatore: n. 1 Dell'Orto tipo VHB 22 BS; comando a manopola posta sul lato destro del manubrio; manettino comando dispositivo (starter) per l'avviamento, sul carburatore stesso.

Dati di regolazione

	Stornello 125	Sternello 160
Diffusore	Ø mm 22	Ø mm 22
Valvola gas	40	40
Polverizzatore	260 R	260 R
Getto massimo	92	98
Getto minimo	45	45
Spillo conico	E 3 - 2ª tacca	E 3 - 2ª tacca
Vite regolazione minimo aperte	3/4 di giro	3/4 di giro

Preso d'aria: munito di filtro a secco.

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi; la pompa è comandata mediante coppia di ingranaggi.

Filtri olio:

- n. 1 a rete posto nel basamento motore
- n. 1 centrifugo posto sull'albero motore.

Raffreddamento

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

Accensione

A magneto alternatore a volano calettato sull'albero motore (6V - 28W).

Anticipo fisso iniziale : 16°

Anticipo automatico : 22°

Anticipo totale : 38°

Distanza tra i contatti del rottore:

mm 0,42 ± 0,48

Candela d'accensione (Ø 14 x 1,25 a radice lunga): grado termico 225 della scala Bosch-Marell o equivalenti; distanza tra gli elettrodi della candela: mm 0,6

Bobine d'accensione: separate

Avviamento

Meccanico a pedale. Rapporto settore avviamento-ore motore:

4,3 : 1 (34/22 - 70/25)

Scarico

N. 1 tuba completo di silenziatore

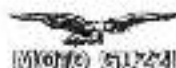
TRASMISSIONE

Frizione

A dischi multipli a bagno d'olio, posta sull'albero primario del cambio e comandata a mano con leva sul manubrio (lato sinistro).

Trasmissione primaria (motore-cambio)

Ad ingranaggi. Rapporto 1 : 2,8 (25/70).

**Cambio**

A cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Il cambio è contenuto nel basamento motore. Il comando è a pedale con leva posta sul lato destro del motociclo.

Rapporti del cambio:

In 1ª marcia	(17-30/18-30) = 1 : 2,938
In 2ª marcia	(22-26/18-30) = 1 : 1,967
In 3ª marcia	(25-22/18-30) = 1 : 1,466
In 4ª marcia	(28-20/18-30) = 1 : 1,189
In 5ª marcia	= 1 : 1

Trasmissione secondaria

A catena (Regina Extra tipo 126; Passo mm 12,7 - Ø rullo mm 8,51 - larghezza interna mm 7,8 - n. passi 113).

Stornello 125	Stornello 160
---------------	---------------

Rapporto

(16-45) = 1 : 1,81 (17-45) = 1 : 2,647

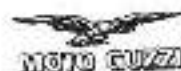
Parastrappi incorporato sul mozzo ruota posteriore.

Rapporti totali di trasmissione:

	Stornello 125	Stornello 160
In prima marcia	1 : 23,115	1 : 21,775
In seconda marcia	1 : 15,480	1 : 14,578
In terza marcia	1 : 11,534	1 : 10,865
In quarta marcia	1 : 9,355	1 : 8,812
In quinta marcia	1 : 7,868	1 : 7,411

Telaio

Tipo del telaio: tubolare e culla comprendente il basamento motore; monotrave superiormente.

**Sospensioni**

Anteriore a forcella telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati.

Posteriore a forcellone oscillante con molla a spirale concentriche agli ammortizzatori idraulici.

Ruota

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

Pneumatici

Anteriore 2,5 x 17 R (rigato).

Posteriore 3,00 - 17 (sculpito).

Pressione pneumatici:

Anteriore:

— con solo pilota Kg/cm² 1,75

— con pilota e passeggero Kg/cm² 1,75

Posteriore:

— con solo pilota Kg/cm² 1,8

— con pilota e passeggero Kg/cm² 2,50

Freni

Mercanici; tipo ad espansione.

Anteriore comandato con leva posta sul manubrio (lato destro).

Posteriore comandato con leva a pedale (lato sinistro del motociclo).

Ingombri e pesi

Passo	m 1,255
Lunghezza massima	m 1,925
Larghezza massima	m 0,800
Altezza massima (a vuoto)	m 1,000
Altezza minima da terra	m 0,160
Peso del motociclo (a vuoto)	Kg 113 circa

Prestazioni

Stornello 125		Stornello 160	
Velocità massima Km/h	Consumo (secondo norme CLNA)	Velocità massima Km/h	Consumo (secondo norme CLNA)
116 circa	3,7 per 100 km	122 circa	3,8 per 100 km

Rifornimenti:

Parti da rifornire	Quantità litri	Rifornimenti
Serbatoio carburante	13,5	} Benzina 98/100 NO - RM
Riserva	1	
Coppa motore	2	SH-ELL X 100 - 20W/30
Forcella anteriore (per braccio)	0,125	SH-ELL Te-lus - S3

APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

Quadro di controllo

(ved. fig. 6)

- 1 - Tachimetro per contattachimetri.
- 2 - Contagiri.

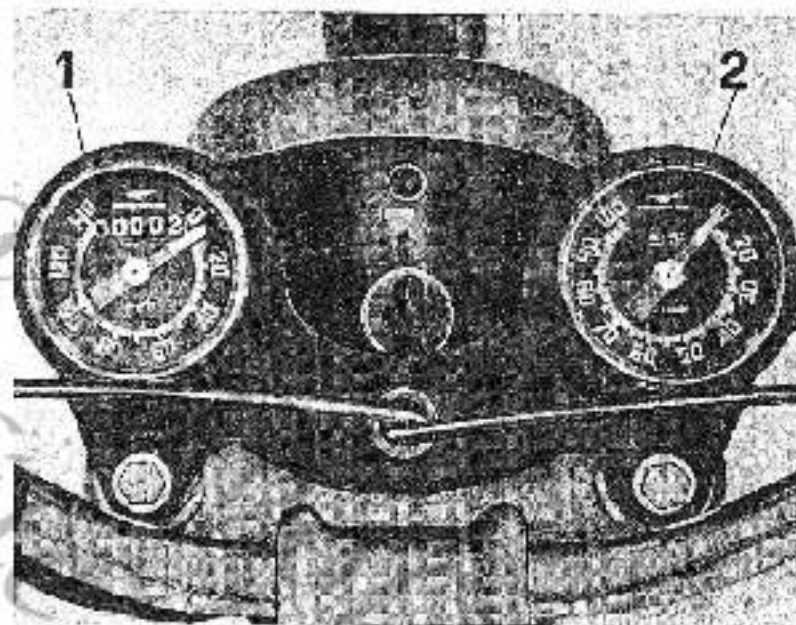


Fig. 6

Faro anteriore
(ved. fig. 7)

- 1 - Segnalatore luce città (verde).
 - 2 - Chiave disinnesco per l'avviamento del motore e per l'inserimento dell'impianto.
- Posizioni chiave:
- a) Posizione d'arresto
 - b) Posizione di marcia
 - c) Posizione luce città
 - d) Posizione luce campagna
 - e) Posizione marcia diurna (luci spente)

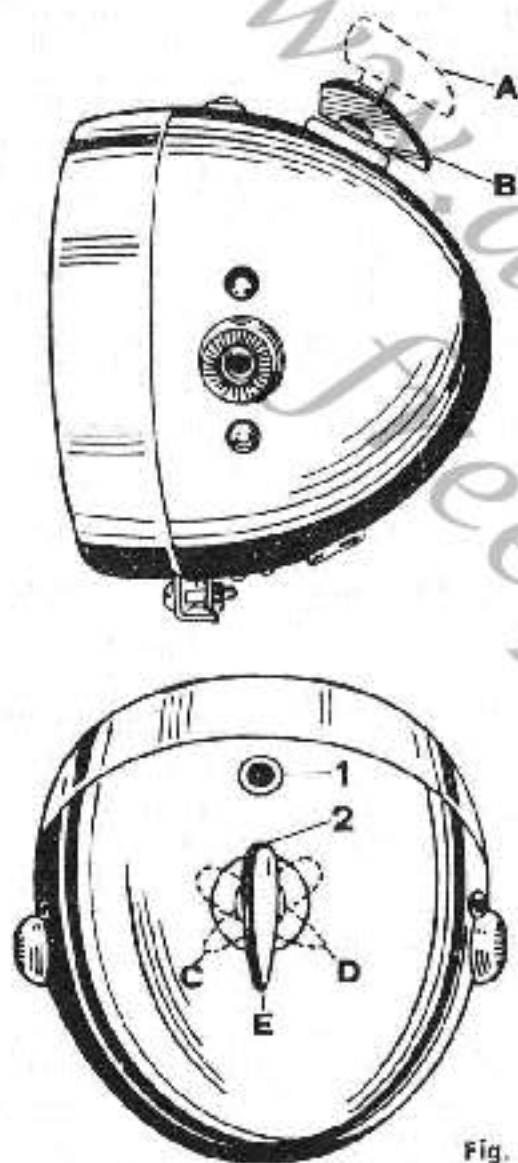


Fig. 7

**Dispositivo
comando
abbagliante,
anabbagliante
e pulsante
per tromba
elettrica**
(ved. fig. 8)

- 1 - Pulsante per tromba.
- 2 - Lava comando abbagliante e anabbagliante.
 - a) Posizione anabbagliante
 - b) Posizione abbagliante

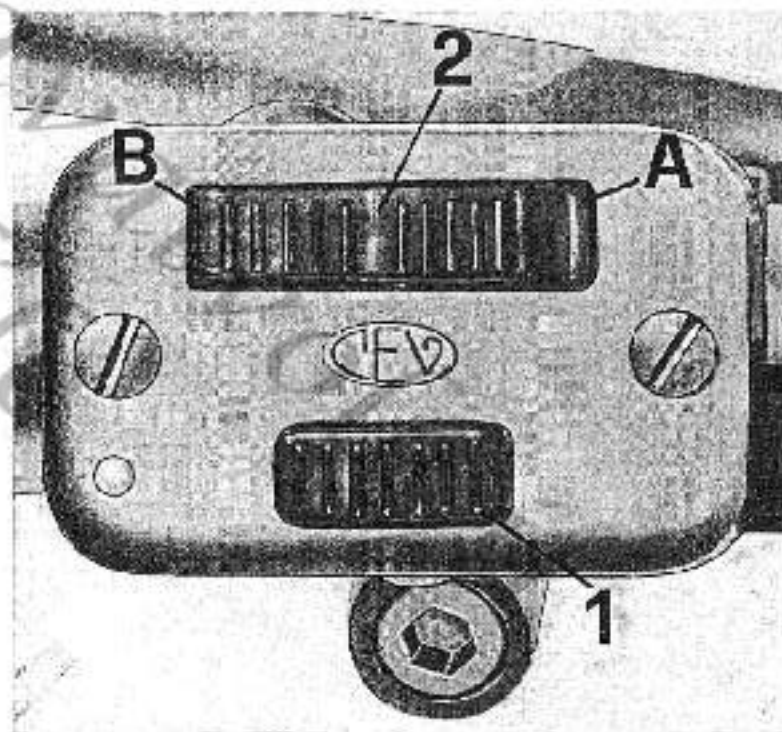


Fig. 8

Rubinetto benzina
(ved. fig. 9)

rubinetti sono posti sotto il serbatoio carburante. Sono aperti quando le levette di comando sono verticali (verso terra) vedere (A).

Sono chiusi quando le levette di comando sono orizzontali vedere (B).

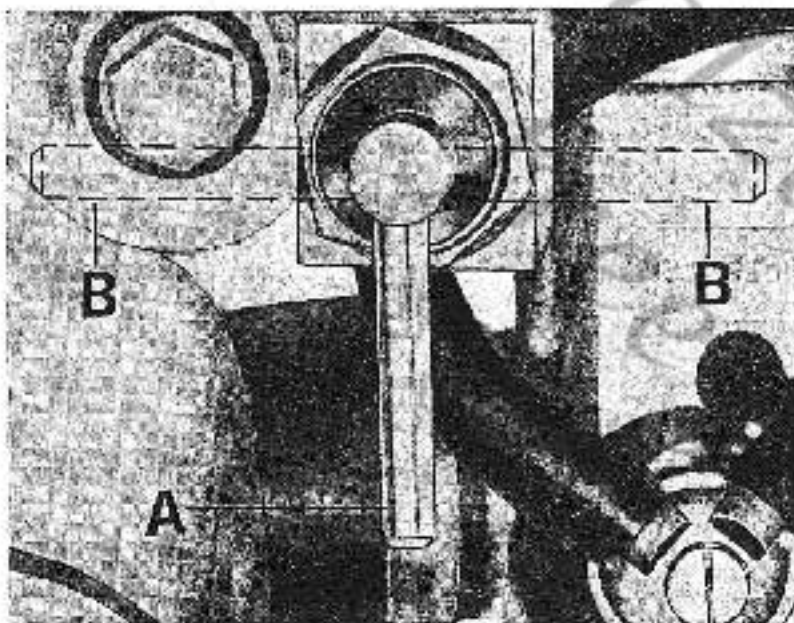


Fig. 9

Dispositivo per l'avviamento a motore freddo sul carburatore
(ved. fig. 14)

La leva di comando dispositivo (A) si trova a sinistra sul carburatore.

Va azionata prima di mettere in moto il motore (solo per l'avviamento a motore FREDDO) portando la leva (A) in posizione verticale (verso il serbatoio carburante).

Manopola comando gas
(ved. fig. 26)

Si trova sul lato destro del manubrio, girandola verso il pilota apre la valvole del gas; girandola in avanti la chiude.

Leva comando freno anteriore
(ved. fig. 26)

Si trova sul lato destro del manubrio.

Leva comando frizione
(ved. fig. 24)

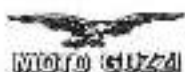
Si trova sul lato sinistro del manubrio.

Leva comando freno posteriore
(ved. fig. 22)

Si trova sul lato sinistro del motociclo.

Leva comando cambio
(ved. fig. 10)

Si trova sul lato destro del motociclo.



USO DEL MOTOCICLO

Avviamento del motore

- Prima di avviare il motore controllare che:
- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
 - l'olio nella coppa del basamento sia a giusto livello;
 - la chiave sul faro sia in posizione di marcia (vedere B di fig. 7);
 - il rubinetto benzina sia aperto (vedere A di fig. 9);
 - la levetta comando dispositivo di avviamento (starter) sul carburatore sia verticale (vedere A di fig. 14);
 - il cambio sia in posizione di folia.

Dopo questi controlli portare la manopola comando gas a 1/4 di apertura e premere con forza sulla pedivella di avviamento.

Avviato il motore, prima di riportare la levetta di comando dispositivo « starter » (vedere A di fig. 14) in posizione di marcia, lasciare girare il motore stesso a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda, in modo che l'olio possa raggiungere tutti i punti da lubrificare e che il cilindro possa riscaldarsi sufficientemente.

M.B. - Se durante la marcia, il dispositivo dovesse rimanere nella posizione di avviamento (vedere A di fig. 14), si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo di carburante e, nei casi peggiori, si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio provocato dall'eccesso di benzina. Insistiamo sulla necessità di una scrupolosa osservanza di quanto sopra.

Attenzione

Nella stagione fredda, anche a bassa temperatura, se le condizioni di funzionamento del



motore sono normali, l'avviamento deve avvenire con facilità.

Se il motore non si avvia con facilità, non insistere in prolungati tentativi di avviamento, ma verificare gli organi dell'alimentazione, dell'accensione e assicurarsi che l'olio nel basamento sia del tipo consigliato.

Avviamento a motore caldo

A motore caldo non bisogna azionare la levetta del dispositivo di avviamento « starter » (A di fig. 14), perchè, aumentando l'immissione di benzina, la carburazione diventerebbe troppo grassa per le condizioni di temperatura del motore. Quando il motore è troppo caldo l'avviamento risulta difficile, è opportuno aprire quasi completamente la manopola comando gas prima di azionare la pedivella di avviamento.

Partenza, marcia e arresto del motociclo

Tirare a fondo la leva della frizione, portare la leva comando cambio in prima velocità, rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare; appena il motociclo ha raggiunto una certa velocità, tirare a fondo la leva della frizione e passare alla seconda velocità (vedere fig. 10), rilasciare rapidamente (ma non di scatto) la leva della frizione e contemporaneamente accelerare.

Ripetendo le manovre suddette innestare quindi la terza, quarta e quinta velocità.

In marcia

Non bisogna mai (nemmeno in discesa) superare i limiti consentiti di velocità.

Ricordarsi che premendo il pedale del cambio (verso terra) si passa dalle marce inferiori alle marce superiori (vedere fig. 10).

mentre azionando il pedale verso l'alto si passa dalle marce superiori alle marce inferiori.

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

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

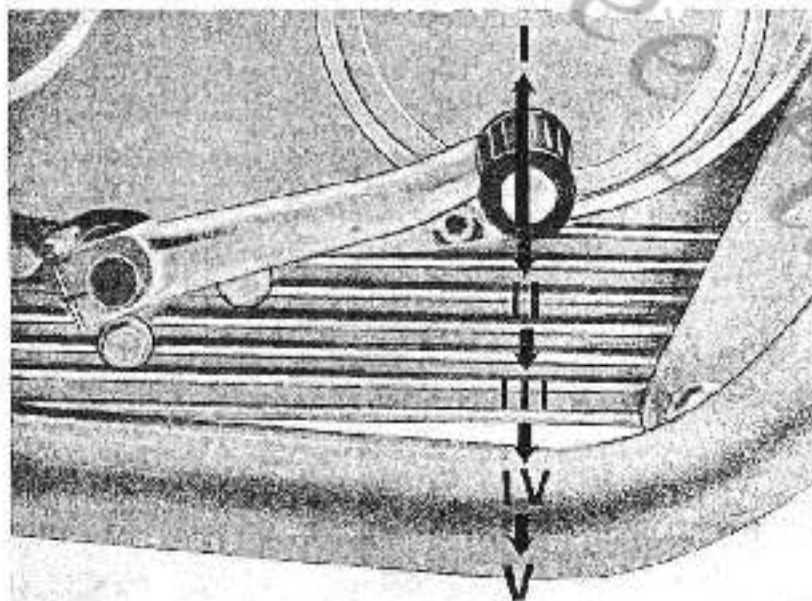


Fig. 10

La posizione di folle si trova fra la prima e la seconda velocità. Per passare in folle bisogna scolare le marce fino alla prima velocità, premere poi il pedale (verso terra) 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 con il 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 permette, accelerare per far sì che l'olio eventualmente fermatosi nella camera di accoppio bruci evitando di sporcare la candela.

In salita

È 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 il numero di giri del motore. Così facendo i dischi si consumerebbero rapidamente.

Arresto del motociclo

Chiudere la manopola comando gas (girata in avanti), tirare a fondo la leva della frizione e passare in posizione di folle, alzare la chiave sul faro portandola in posizione di arresto (vedere A di fig. 7) e chiudere il rubinetto della benzina portandolo in posizione di chiuso (B di fig. 9).

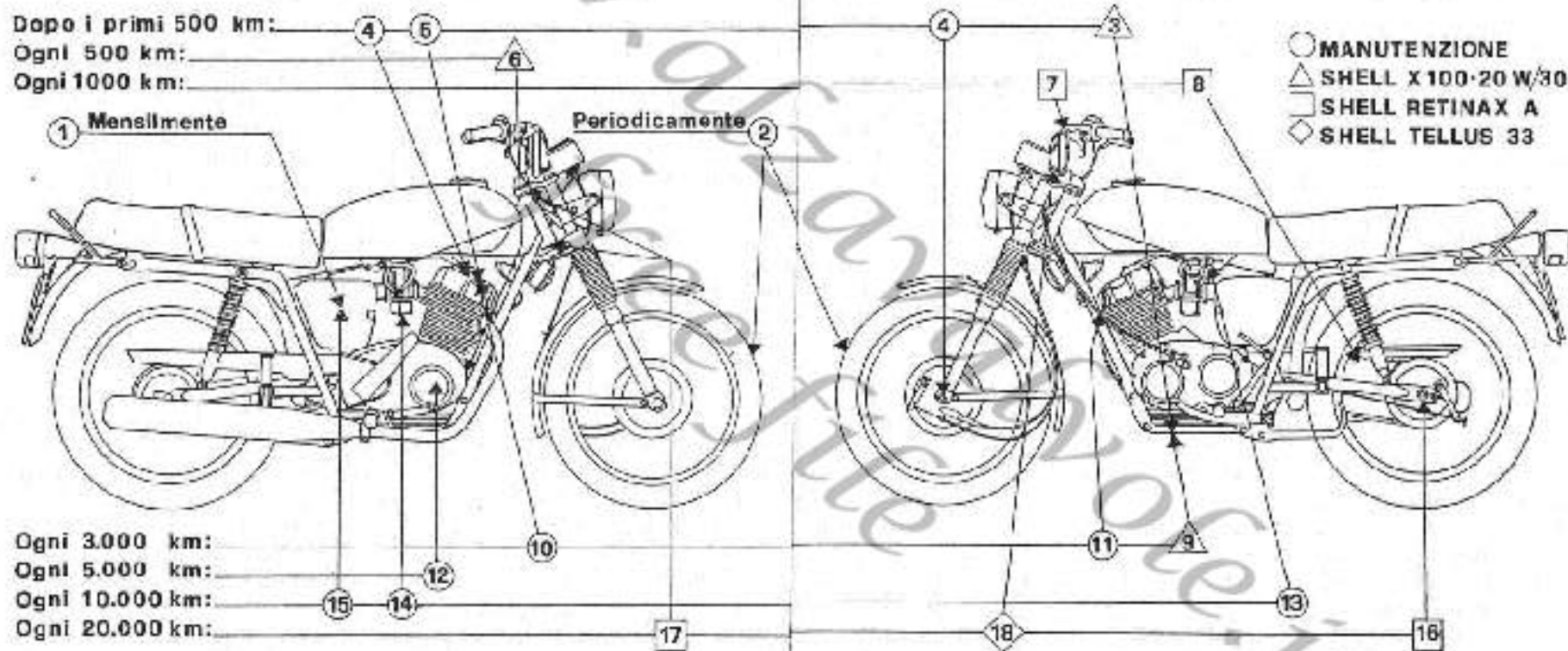


Fig. 11



TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE (vedere fig. 11)

- Mensilmente**
- 1) Procedere (per il periodo estivo ogni 15 giorni) alla verifica del livello dell'acido della batteria.
- Periodicamente**
- 2) Verificare la pressione dei pneumatici mediante manometro.
- Dopo i primi 500 Km**
- 3) Sostituire l'olio nel basamento motore.
 - 4) Controllare la chiusura di tutte le bullonerie del motociclo.
 - 5) Controllare e se necessario registrare e puntare.
- Ogni 500 Km**
- 5) Controllare e se necessario ripristinare il livello dell'olio nel basamento. Tale livello deve trovarsi tra le due tacche dell'astina indicanti il minimo ed il massimo livello. Ricordarsi di immettere olio della medesima qualità e gradazione.
- Ogni 1000 km**
- 7) Lubrificare i terminali delle trasmissioni.
 - 8) Procedere al lavaggio della catena con benzina e dopo asciugata spolverarla con « SHELL Retinax A ».
- Ogni 3000 km**
- 9) Sostituire l'olio nel basamento motore.
 - 10) Controllare e se necessario registrare le puntate.
 - 11) Pulire o controllare la distanza degli elettrodi della candela (mm 0,6).



- Ogni 5000 km**
- 12) Contatti d'accensione: controllare l'apertura dei contatti (mm 0,47 ± 0,48).
- Ogni 10000 km**
- 13) Pulire i rubinetti, i filtri sui rubinetti e sul carburatore e le tubazioni che portano la benzina al carburatore.
 - 14) Smontare il carburatore e compiere la revisione generale: soffiare tutti i canali e getti.
 - 15) Verificare che i terminali ed i morsetti della batteria siano puliti e paccati; dopo la verifica ungerli con vaselina flosca.
- Dopo i primi 20000 km**
- 16) Verificare che i cuscinetti delle ruote siano integri, a verifica effettuata riempirli con « SHELL Retinax A ».
 - 17) Verificare che le sfere e le ciotte dello sterzo siano integri, a verifica effettuata riempire con « SHELL Retinax A » la calotta e immergerli le sfere.
 - 18) Sostituire l'olio nei bracci-forcella (litri 0,125 per braccio « SHELL Tellus 33 »).

MANUTENZIONE GENERALE

Lubrificazione del gruppo « motore-cambio »

(ved. fig. 12)

Ogni 500 Km verificare il livello dell'olio nel basamento motore, mediante apposita astina saldata al tappo (A) montata sul foro di immissione con inciso due tacche indicanti il minimo ed il massimo 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 portato a contatto con il piano del foro d'immissione.

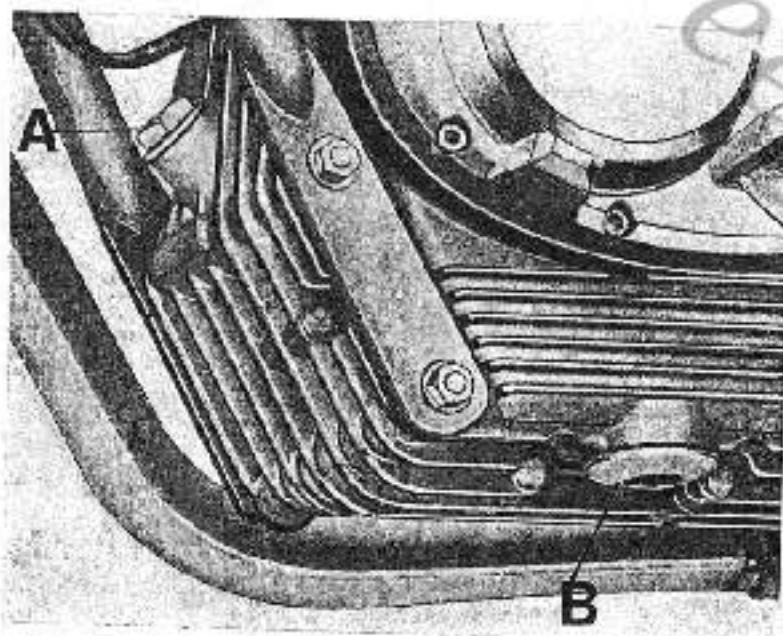


Fig. 12

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 sul foro di immissione (A) ed il tappo di scarico (B).

Ricordarsi di lasciare scolare per bene l'olio contenuto nel basamento e rimontare il tappo (B) prima di immettere olio fresco.

Quantità occorrente litri 2 di olio « SHELL X 100 - 20W/30 » o olii equivalenti.

Lubrificazione forcella telescopica

(ved. fig. 13)

Ogni 20000 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) per scarico olio, ed i tappi d'immissione (B); scaricato l'olio vecchio ed avvitato i tappi (C) immettere olio fresco dai fori per tappi immissione (B).

Quantità occorrente per ogni braccio della forcella, litri 0,125 di olio « SHELL Tellus 33 ».

Lubrificazione dello sterzo

Ogni 20000 Km circa o in occasione della revisione generale del motociclo, smontare lo sterzo. Dopo aver pulito accuratamente le calotte e le sfere, controllare che siano in ottime condizioni; riempire quindi le calotte di « SHELL Retinax Ax » e immergervi le sfere.

Nel rimontare il gruppo sterzo compiere la relativa registrazione, tenendo presente che occorre lasciare un leggero gioco per far sì che lo sterzo giri liberamente.

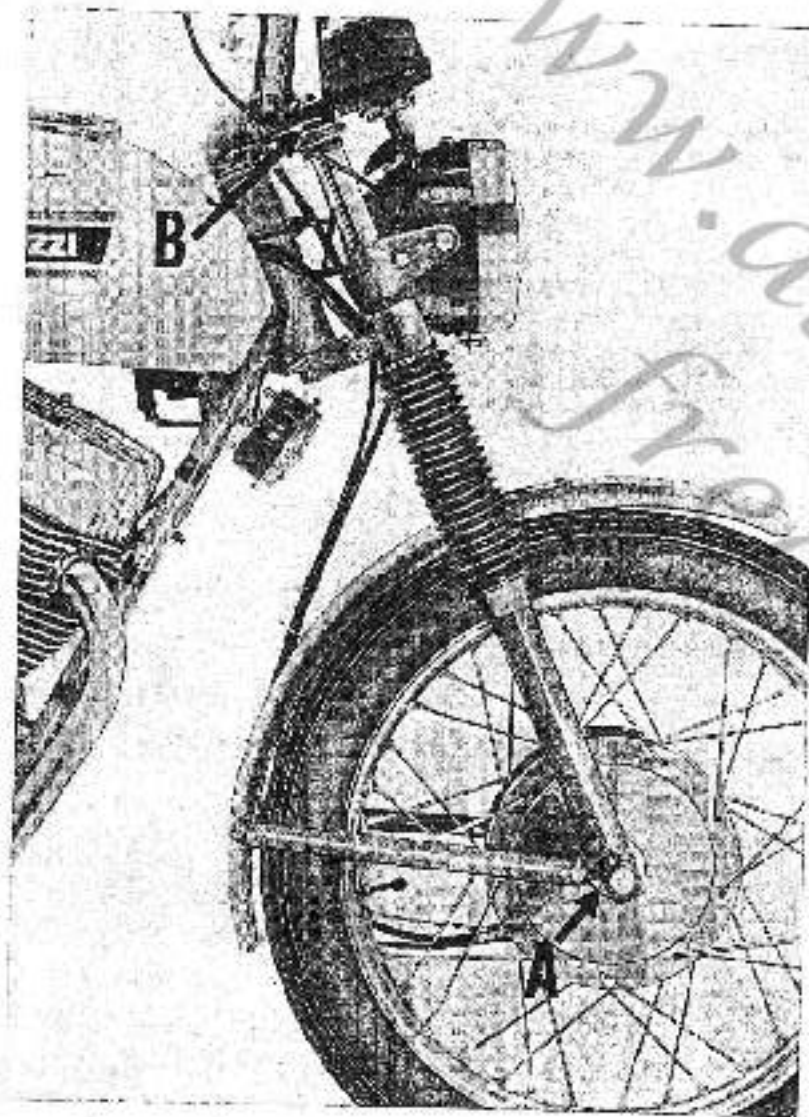


Fig. 13

**Lubrificazione
cuscinetti ruote**

Ogni 20000 Km circa, o in occasione della revisione generale del motociclo, consigliamo di smontare i mozzetti delle ruote, pulirle accuratamente e lubrificarle controllando che siano in ottime condizioni, ed riempirli di « Shell Retinax A ».

**Lubrificazione
della catena**

Va effettuata ogni qualvolta appaia secca. Ogni 2000 Km circa si consiglia comunque di lavare la catena con benzina, asciugarla poi accuratamente e spalmarla con « SHELL Retinax A »; questo penetrando nei rullini della catena, vi si mantiene a lungo eliminando per parecchio tempo la necessità di ulteriori lubrificazioni.

**Lubrificazione
del raccordo
contachilometri
(ved. fig. 30)**

Ogni 2000 Km circa è bene compiere la lubrificazione del raccordo, tramite apposito ingrassatore (C) posto sul disco porta ceppi della ruota anteriore, con « SHELL Retinax A ».

**Lubrificazione
trasmissioni
comando
frizione,
freno anteriore**

Ogni 1000 Km pulire la parte terminale dei cavi ed ingrassarli con « SHELL Retinax A ». Azionare poi i comandi per far sì che un po' di lubrificante entri nell'imbucatura delle guaine.

ALIMENTAZIONE

Carburatore Tipo Dell'Orto VHB 22 BS; è a doppio comando:

- Manopola comando gas a destra sul manubrio.
- Levetta comando dispositivo per facilitare l'avviamento a MOTORE FREDDO a sinistra sul carburatore stesso (vedere A di fig. 14).

Per la partenza a MOTORE FREDDO azionare la levetta (A di fig. 14) portandola in posizione di avviamento (verticale). Dopo qualche secondo nella stagione calda, o qualche minuto, nella stagione fredda, che il motore è avviato, portare detta levetta in posizione di marcia (orizzontale).

Dati di regolazione

Diffusore	: Ø mm: 22
Valvola gas	: 44
Polverizzatore	: 260 R
Getto massimo	
— tipo 125	: 92
— tipo 160	: 98
Getto minimo	: 75
Spillo minimo	: E3 2ª tacca
Vite regolaz. minimo aperte	: 3/4 di giro

Regolazione della carburazione (ved. fig. 14)

- La regolazione della carburazione va eseguita a MOTORE CALDO operando come segue:
- 1) Controllare che la manopola comando gas sia completamente chiusa.
 - 2) Controllare che la levetta comando dispositivo di avviamento (A di fig. 14) sia in posizione di marcia (orizzontale).

- 3) Avviare il motore e portarlo a temperatura di funzionamento (MOTORE CALDO), avvitarlo a fondo la vite di regolazione minimo benzina (C) e svitarlo successivamente di 3/4 di giro.
- 4) Agire sulla vite (B) fino ad ottenere un regime di circa 1000 giri/1'.
- 5) Correggere infine la carburazione avvitando o svitando leggermente la vite rego-

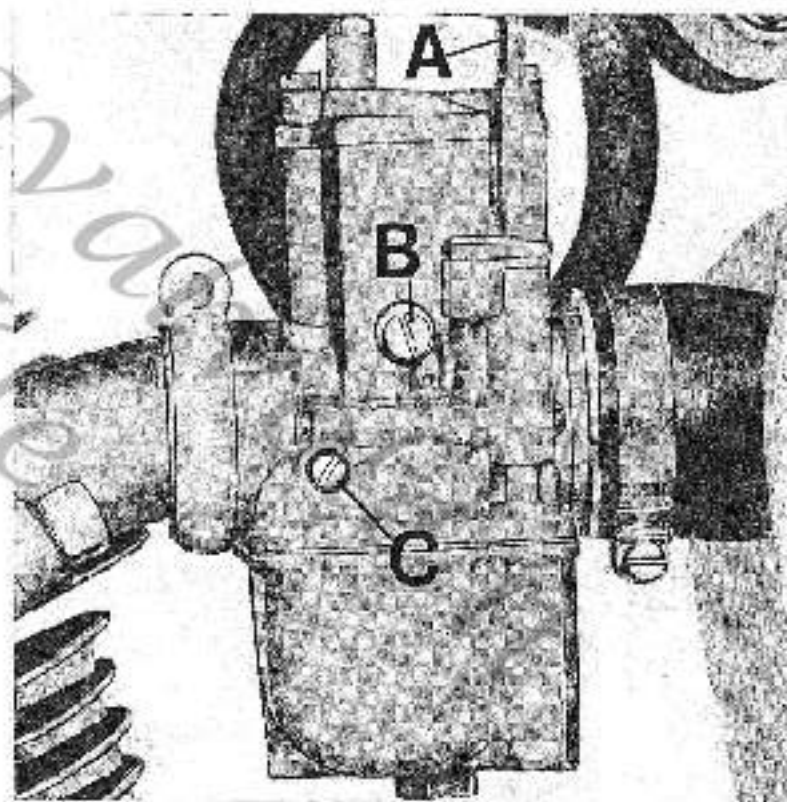


Fig. 14

lazione minimo benzina (C) fino a raggiungere il regime migliore (più alto) ottenibile.

N.B. - Svitando la vite (C) 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 (B) fino ad ottenere il minimo desiderato.

Smontaggio del carburatore (ved. fig. 15)

Levare:

- Il coperchio miscela (1) completo di raccordo, vite e dado per regolazione trasmissione comando gas e molla di richiamo valvola (2) dopo aver svitato le viti (3).
- La valvola gas (4) completa di spillo conico.
- La vite con molla per regolazione valvola gas (6).
- Il tappo con guarnizione e getto massimo (8).
- Il getto del minimo (9).
- Il pulverizzatore (10).
- Il getto dispositivo avviamento a motore freddo (11).
- Il galleggiante (12) con astina di fissaggio (13).
- Lo spillo chiusura carburante (14).
- La vite di regolazione miscela minimo con molla (15).
- La vite per fissaggio raccordo con guarnizione (16) e il raccordo (17).
- Il filtro benzina (18).
- Il tappo completo di levetta comando

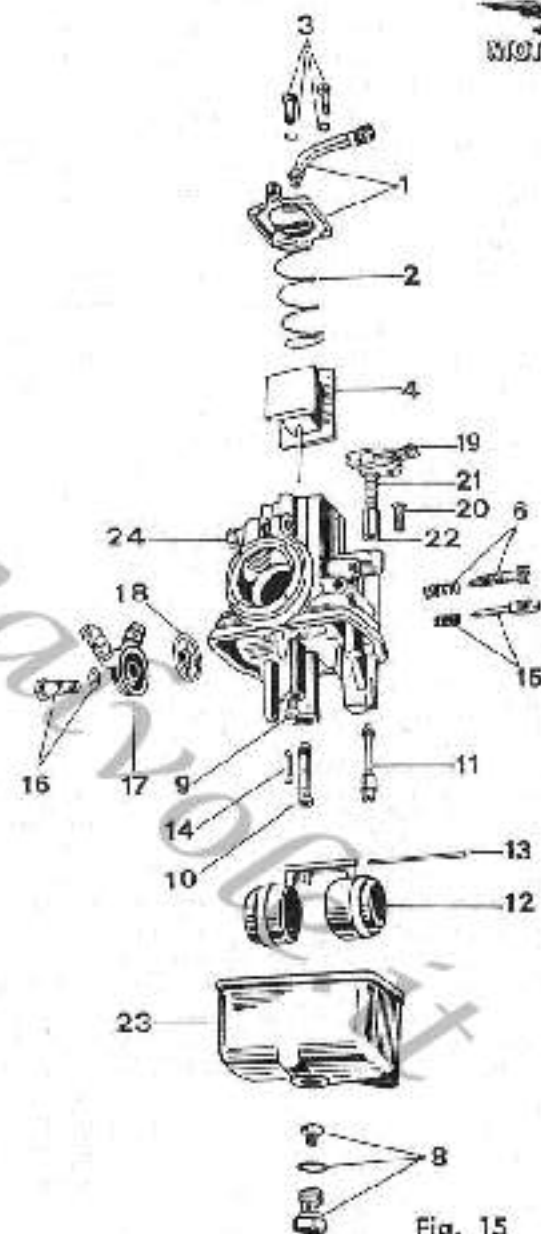


Fig. 15

dispositivo avviamento (19) con vite fissa
tappo al corpo carburatore (20).

- La molla (21) con la valvola chiusura
polverizzatore del dispositivo (22).
- La vaschetta carburatore (23).
- il corpo carburatore (24).

Filtro aria (v. A di fig. 16)

A secco, posto in apposita custodia fissata al telaio.

Il carburatore aspira direttamente dal filtro posto nella suddetta custodia tramite collettore in gomma.

Quando il filtro è molto sporco si consiglia di sostituirlo con altro originale.

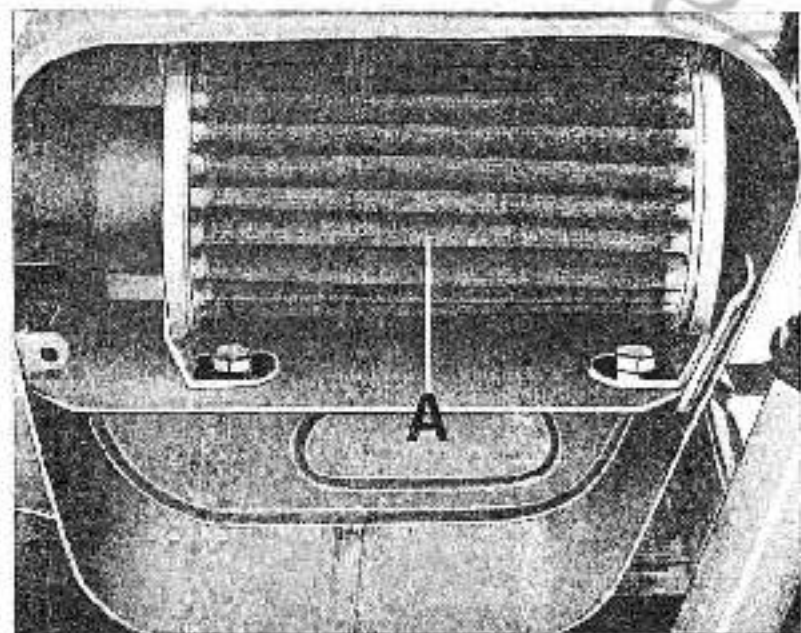


Fig. 16

DISTRIBUZIONE

Gioco punterie Ogni 3000 Km o qualora la distribuzione risulti molto rumorosa, controllare il gioco tra valvole e bilancieri.

La registrazione va effettuata a MOTORE FREDDO, con il pistone a punto morto superiore.

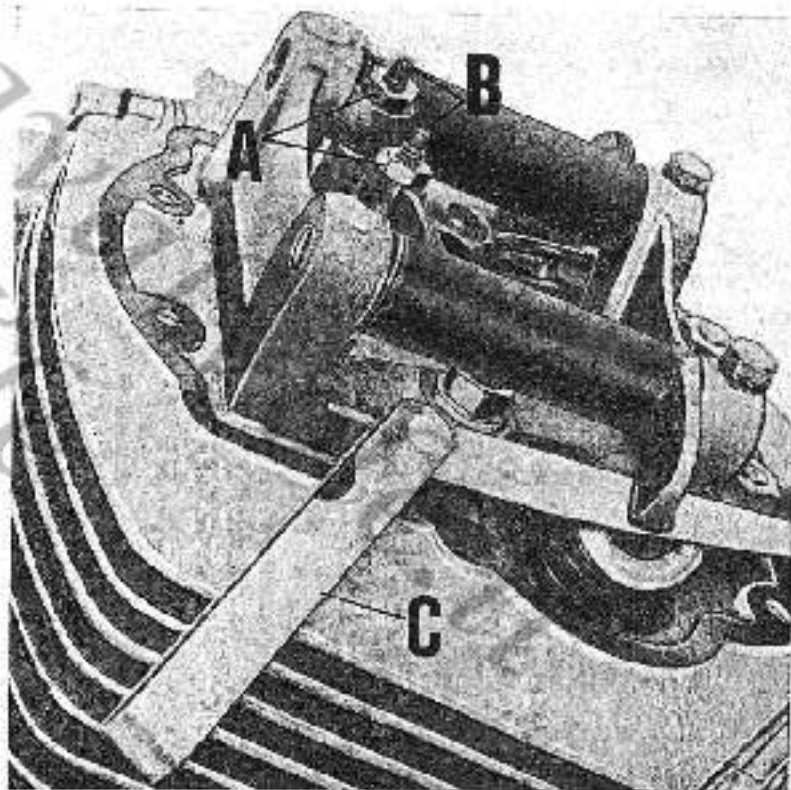


Fig. 17

riore « P.M.S. » e precisamente a fine fase di compressione.

Dopo aver tolto il coparchivio basta procedere come segue:

- 1) Svitare il dado (A).
- 2) Avvitare o svitare la vite di registro (B) fino ad ottenere i seguenti giuochi:
 - Valvola aspirazione mm 0,10
 - Valvola scarico mm 0,20
- 3) Riavvitare quindi il dado e bloccarlo decisamente tenendo fermo la vite (B).

Il controllo del gioco va effettuato usando spessimetro (C) che deve essere inserito tra lo stelo della valvola e il bilanciere. Il gioco è esatto quando agendo sulla vite di registro (B) lo spessimetro comincia a indurirsi leggermente tra valvola e bilanciere. Si tenga presente che se il gioco è maggiore di quello indicato, le punterie risultano alquanto rumorose; se il gioco 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.

N.B. - Si raccomanda vivamente, a motore nuovo di verificare il gioco valvole dopo i primi 500 Km di percorrenza.

**Controllo messa
in fase della
distribuzione**
(ved. fig. 18)

Con i riferimenti orientati in (A) la distribuzione è in fase.

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

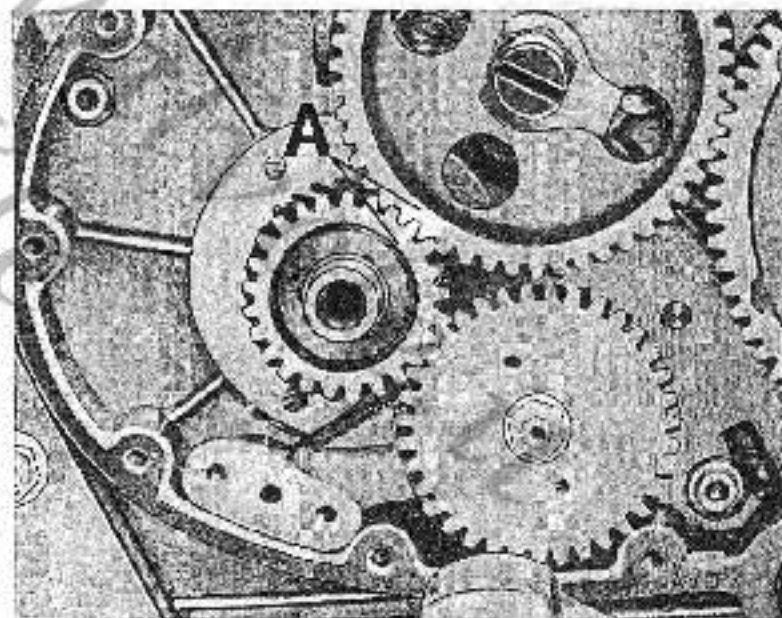


Fig. 18

ACCENSIONE

Ruttore d'accensione (ved. fig. 19)

Ogni 3000 Km unottoro con qualche goccia di olio da motore « SHELL X 100 » il feltino (D).

Verificare la distanza fra i contatti del ruttore (A), deve essere di mm 0,42 ± 0,48. La regolazione si compie allentando la vite (B) che blocca la squadretta porta contatto fisso, spostare la suddetta squadretta agendo sulla vite eccentrica (C) fino ad ottenere la prescritta apertura.

A fine operazione bloccare la squadrette porta contatto fisso a mezzo vite (B).

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

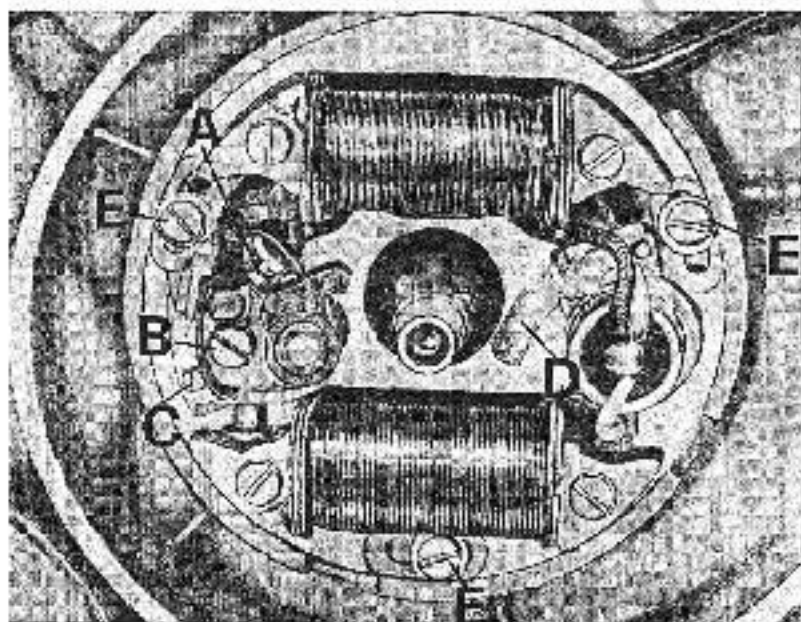


Fig. 19

Se i contatti sono sporchi o unti, pulirli con un pannello imbevuto di benzina; se non sono piani, o presentano delle cavità o delle sporgenze, sarà bene spianarli con una limetta a taglio finissima; a operazione ultimata, dovranno essere nuovamente lavati con benzina. Non usare mai tela smerigli o in quanto lascia residui che possono compromettere il buon funzionamento del ruttore.

Dopo varie regolazioni dei contatti, e comunque quando sia necessario, si provveda alla sostituzione.

N.B. - Nella fig. 19 il volano appare srontato; lo smontaggio è stato effettuato al solo scopo di poter mostrare quali sono le parti da lubrificare e registrare; la manutenzione di queste parti viene eseguita attraverso la finestra del volano, restando opportunamente.

Per riparazioni o per il controllo della messa in fase dell'accensione è bene rivolgersi ai nostri concessionari od alle officine autorizzate; verrà così garantito razionale e sollecito.

Controllo messa in fase accensione (ved. fig. 20)

Controllare che l'apertura dei contatti sia quella prescritta (mm 0,42 ± 0,48).

Ruotare il volano in senso orario quel tanto da portare il segno (A) tracciato sulla periferia del volano in corrispondenza con la freccia (B) stampigliata sul basamento motore (il motore con i segni « A » e « B » in corrispondenza si trova a punto morto superiore P.M.S. con valvole chiuse e precisamente a fine fase di compressione).

A questo punto ruotare il volano in senso antiorario portando il segno (C) tracciato sulla periferia del volano in corrispondenza

della freccia (B) stampigliata sul basamento. Il segno (C) si trova in anticipo rispetto al P.M.S. di 16° (15 mm circa).

A questo punto i contatti del rotore devono dare inizio di apertura.

Per un esatto controllo dell'inizio di apertura dei contatti stessi operare apposito apparecchio elettrico o una semplice lampadina spia. Quando i contatti iniziano ad aprirsi, la lampada si accende.

Se i contatti si aprono prima o dopo il punto stabilito, occorre allentare le viti (E) di fig. 19 che bloccano la parte fissa del volano al basamento, indi ruotare quest'ultimo a

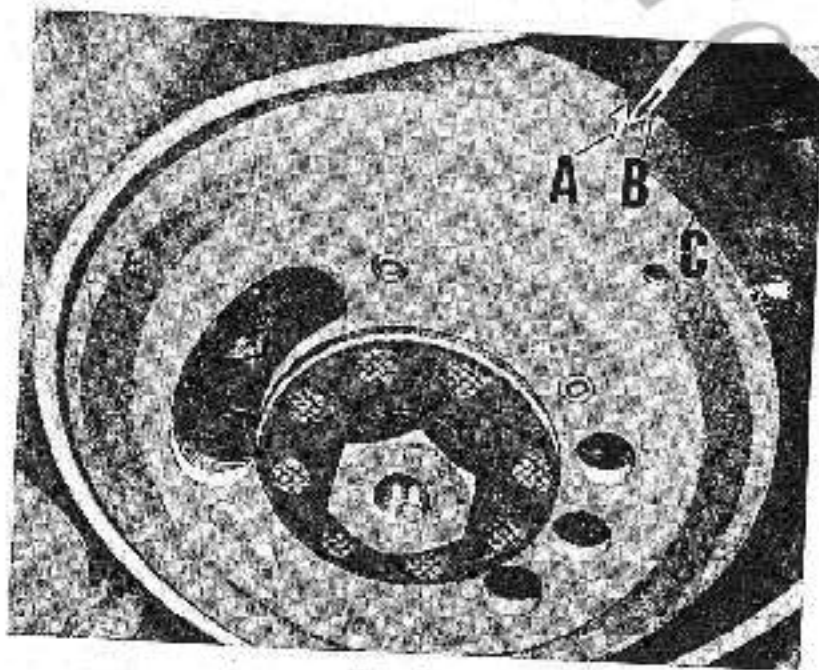


Fig. 20

destra o a sinistra, affinché i contatti inizino l'apertura esattamente al punto stabilito.

Candela

Ogni 3000 Km circa verificare la distanza fra gli elettrodi che deve essere di mm 0,6.

Controllare lo stato dell'isolante; se si riscontrano crepe sostituire la candela.

Per la pulizia si usi benzina, spazzolino ed un ago per la pulizia interna.

Nel rimontare la candela fare attenzione che imbocchi perfettamente e che si avviti facilmente nella sua sede. Se fosse imboccata male si rovinerebbe il filetto sulla testa.

Pertanto consigliamo di avvitare a mano la candela per qualche giro; adoperare poi la 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.

PULITURE

Filtro centrifugo dell'olio sull'albero motore
(ved. fig. 21)

Ogni 2000 Km circa, è bene effettuare la pulitura, che deve essere particolarmente accurata, vista l'importanza che riveste questo filtro nella lubrificazione degli organi del motore.

Dopo smontato, pulire internamente il corpo del filtro (A) ed il diaframma (B) dalle impurità ivi depositate, adoperando raschietto smussato e spazzola metallica e lavarlo con benzina.

Data l'importanza che riveste questo filtro, per la pulitura sarà bene rivolgersi ai nostri concessionari o alle officine autorizzate.

Filtro olio sul basamento
(ved. B fig. 12)

In occasione della sostituzione dell'olio (ogni 3000 Km), 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 (B).

Serbatoio carburante

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

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

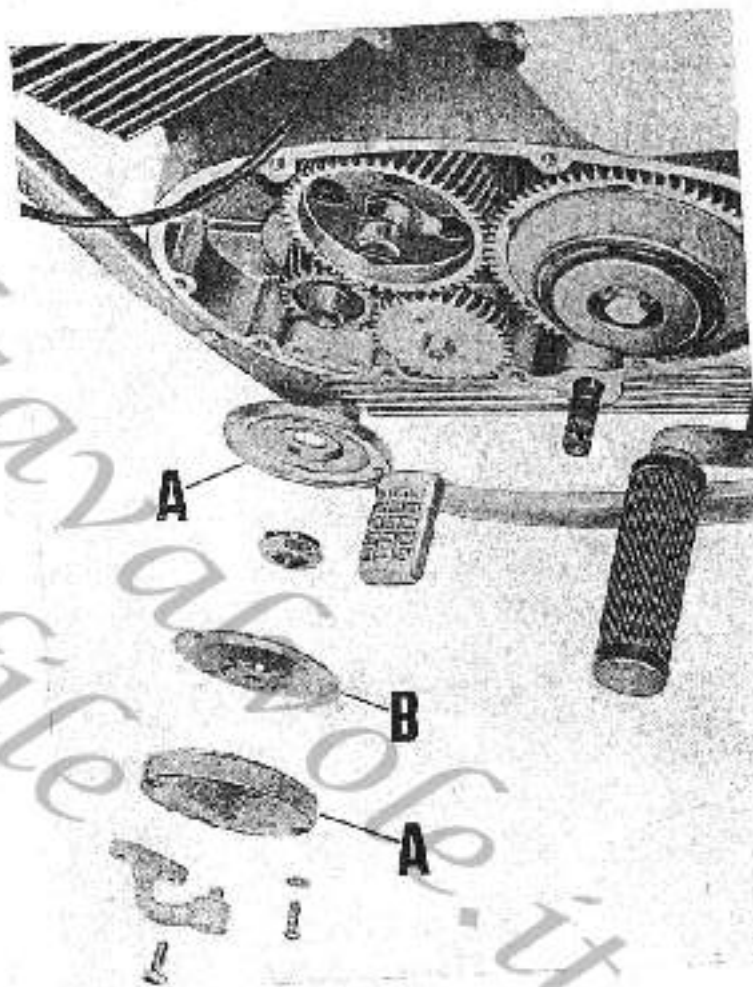


Fig. 21

Rubinetti sul serbatoio
(ved. fig. 9)

In occasione della pulizia del serbatoio carburante sarà bene levare i rubinetti montati sotto il serbatoio. Dopo averli lavati in un bagno di benzina soffiare i filtri e i canali con getto di aria compressa.

I rubinetti sono aperti quando la levetta di comando sono verticali (verso terra) vedere (A).

Sono chiusi quando le levette di comando sono orizzontali vedere (B).

Si consiglia di tenere aperto solo un rubinetto. L'altro rubinetto serve per la riserva e verrà aperto solo quando il primo rubinetto non eroga più benzina. Si raccomanda, di tanto in tanto, di aprire il rubinetto della riserva per accertarsi del buon funzionamento.

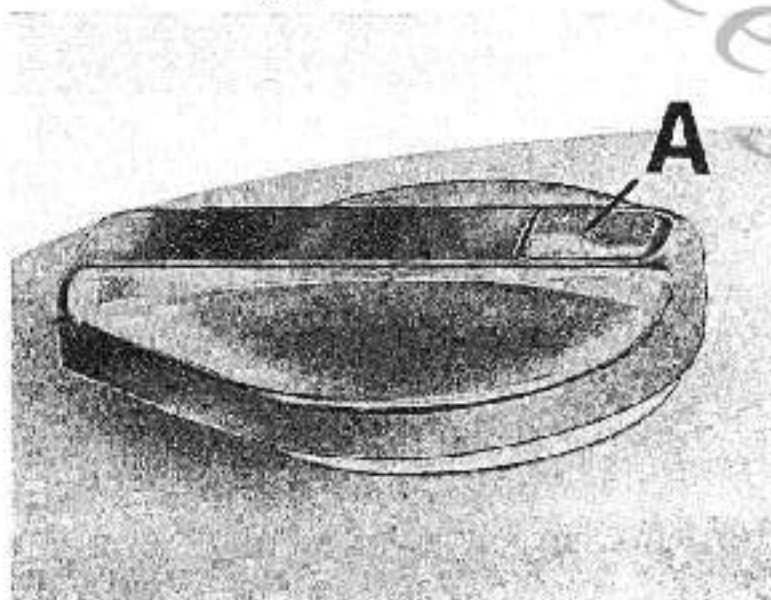


Fig. 22

Tappo serbatoio carburante
(v. A di fig. 22)

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

Filtro sul raccordo del carburatore e tubazioni carburante
(ved. fig. 23)

Ogni 10000 Km o quando viene riscontrato che il carburante arriva in modo irregolare al carburatore, occorre controllare:

- il filtro sul raccordo del carburatore (A);
- le tubazioni che portano il carburante dal serbatoio al carburatore (B).

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 dai rubinetti sul serbatoio al carburatore, tenendo

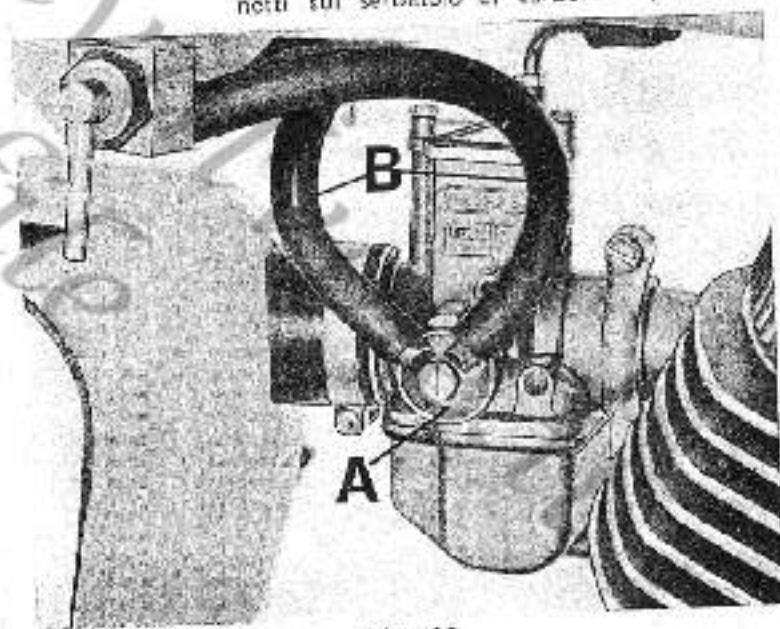


Fig. 23

Testa motore, testa pistone e valvole

presente che se le tubazioni sono indurite all'attacco sui rubinetti e sul raccordo del carburatore vanno senz'altro sostituite con altre originali.

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 avere il tutto con benzina.
- Controllare la tenuta delle valvole sulle sedi. Per questa operazione versare benzina attraverso i condotti di aspirazione e scarico, osservando se la benzina trafila tra valvole e sedi. Riscontrando una tenuta difettosa, smontare le valvole dal a 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.

N.B. - Se si toglie il cilindro ed il pistone nel rimontare il pistone fare attenzione a non ruotare gli anelli di tenuta sul pistone stesso; se tali anelli vengono tolti dal pistone, nel rimontarli, fare attenzione di non capovolgerli o scambiarli fra loro.

Silenziatore con tubo scarico

Per la pulizia interna operare come segue: Riempire il silenziatore e tubo scarico con una soluzione di acqua bollente a 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.

REGISTRAZIONI

Leva comando frizione (ved. fig. 24)

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

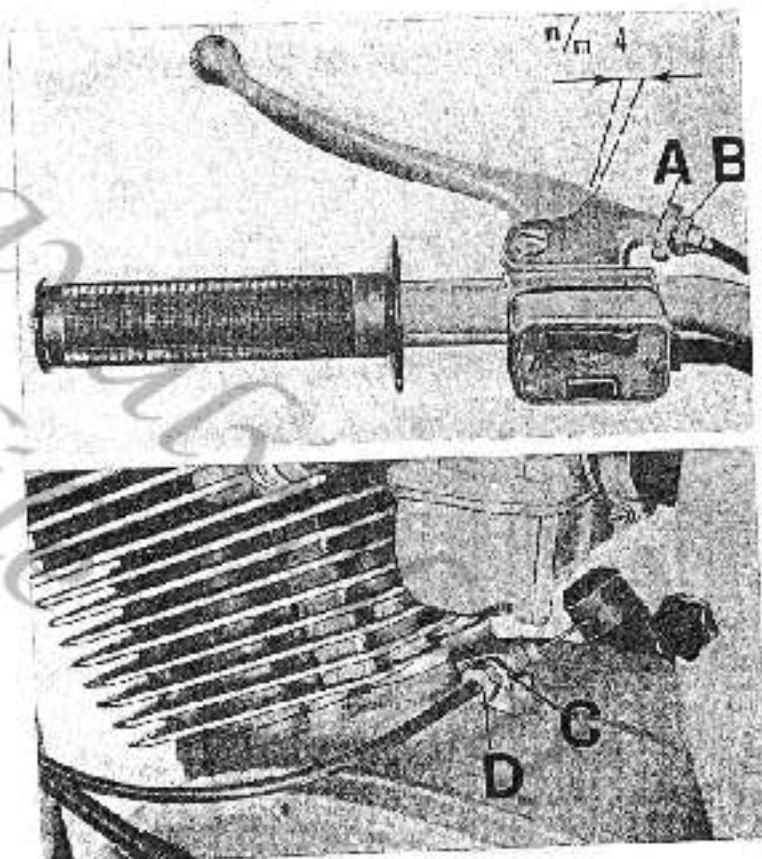


Fig. 24

allentare la ghiera (A) ed avvitare o svitare il tendifilo (B) quel tanto da portare il giuoco a la giusta misura, bloccare poi la ghiera. 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 regolazione può essere effettuata anche agendo sul tendifilo (D) dopo aver allentato il controdado (C) che si trovano avvitati sul basamento motore.

Sterzo
(ved. fig. 25)

Per eliminare il giuoco allo sterzo operare come segue:

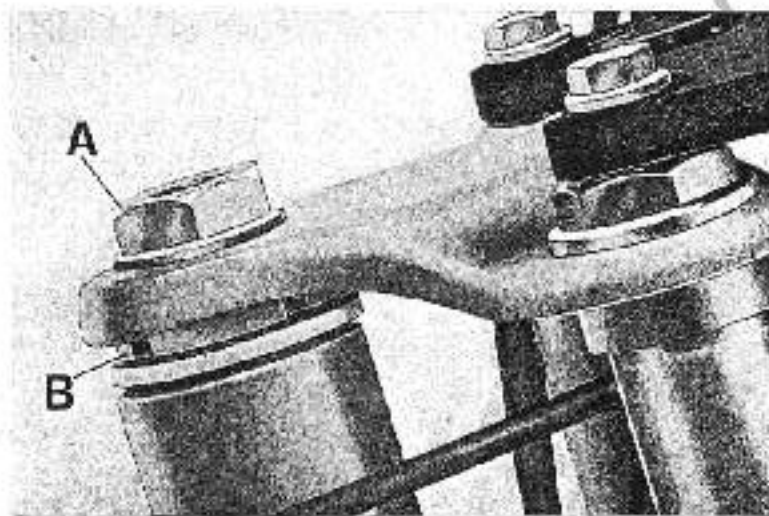


Fig. 25

Allentare il dado (A) ed avvitare la ghiera di regolazione (B) quel tanto da eliminare l'eccessivo giuoco.

A regolazione ultimata tenendo fermo la ghiera (B) bloccate il dado (A). Ricordarsi che se lo sterzo ha troppo giuoco le cariotte e le sfere sono soggette a dannosi martellamenti a scapito della loro durata.

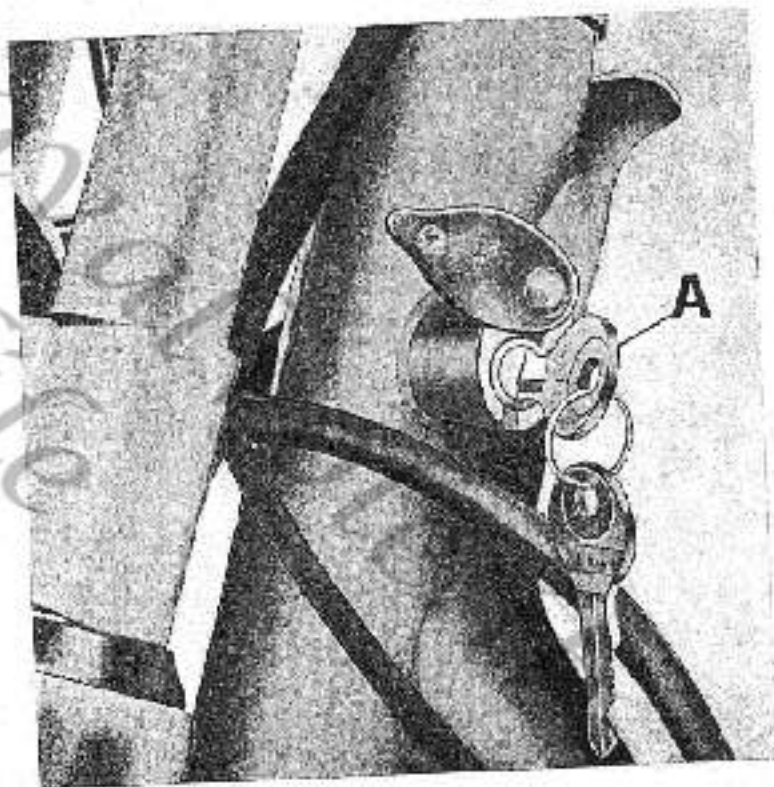


Fig. 25/1

Dispositivo bloccaggio sterzo

(v. fig. 25/1)

Il dispositivo si trova sul lato sinistro della pipa dello sterzo. E' comandato a mezzo chiave (A).

Per azionare il dispositivo di bloccaggio sterzo operare come segue:

- ruotare il manubrio a destra;
- infilare la chiave (A) nella serratura del dispositivo, ruotarla in avanti (verso la ruota anteriore) e spingerla a fondo; bloccato lo sterzo, rilasciare la chiave e sfilarla dalla serratura.

Per sbloccare lo sterzo:

- infilare la chiave (A) nella serratura, ruotarla in avanti e rilasciarla, indi sfilarla dalla serratura.

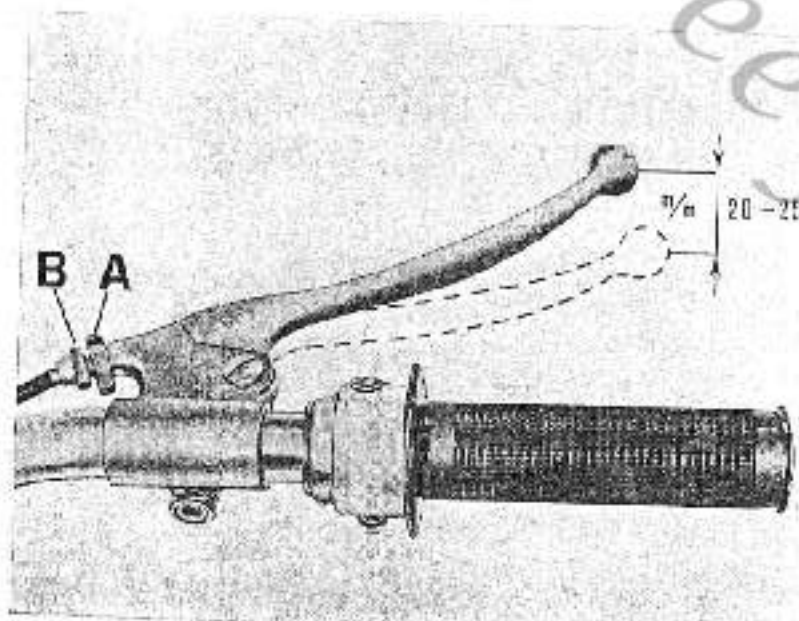


Fig. 26

Leva comando freno anteriore

(ved. fig. 26)

Periodicamente controllare che il giuoco alla estremità della leva di comando non superi 20 ± 25 mm circa, prima che le suole dei ceppi vengano a contatto con il tamburo. Tale giuoco si regola agendo sul tendifilo (B) dopo aver allentato a ghiera (A) quel tanto da portare il giuoco alla giusta misura. Ad operazione ultimata bloccare la ghiera (A).

Tensione catena

(ved. fig. 27)

La registrazione della tensione catena va effettuata con il motociclo 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 forcellino.

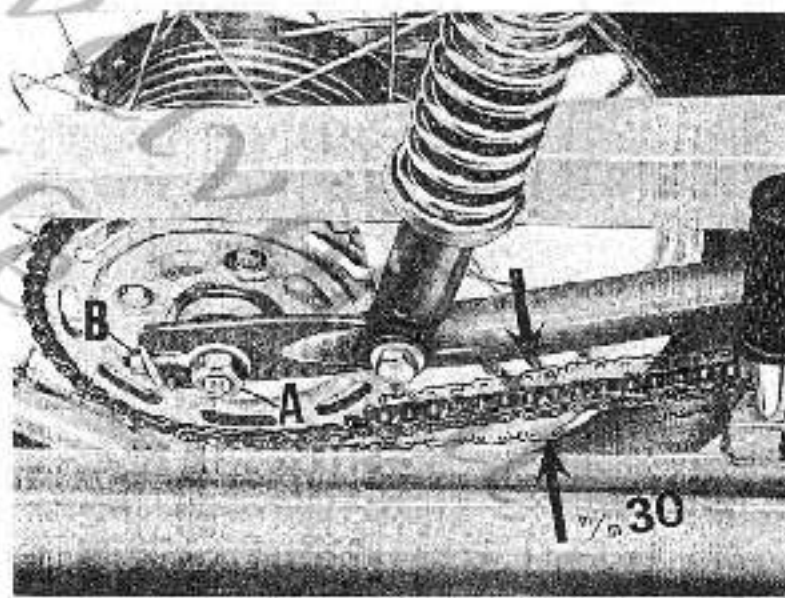


Fig. 27

Per registrare la catena occorre:

- allentare i dadi (A) del perno ruota, indi agire sui dadi (B) del tendicatena in proporzioni uguali al fine di ottenere il perfetto allineamento della ruota rispetto al forcellone posteriore.

Ad operazione ultimata ricordarsi di bloccare il dado (A) o di registrare il freno posteriore.

Registrazione settore comando cambio

(ved. fig. 28)

Per registrare il settore comando cambio che agisce sui pioli del tamburo scalfato, operare come segue:

- Svitare il controdado (B) ed avvitarlo o svitarlo la vite eccentrica (A) fino a che, operando sulla leva comando cambio

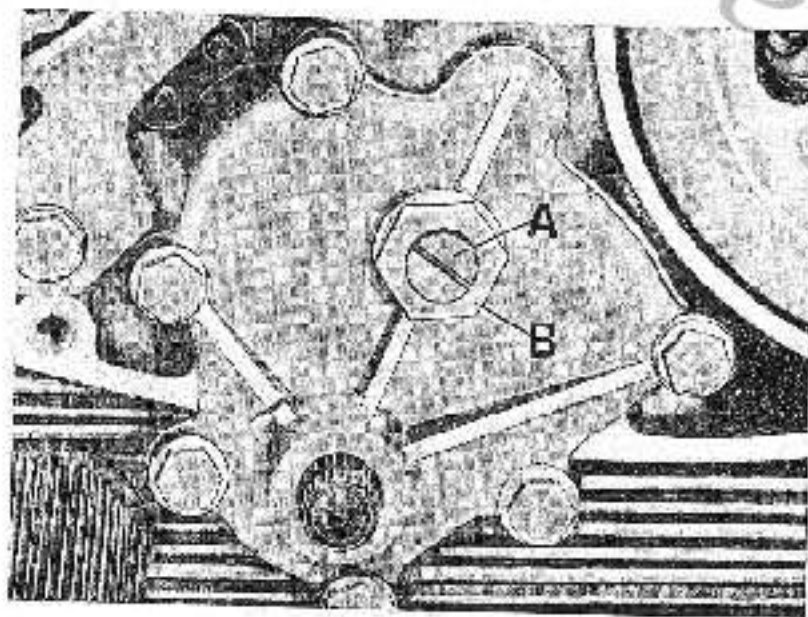


Fig. 28

(montata provvisoriamente sul perno del settore) non si senta un perfetto innesto delle marce dalla prima al'a quinta e scaldando dalla quinta a la prima e quindi il folle.

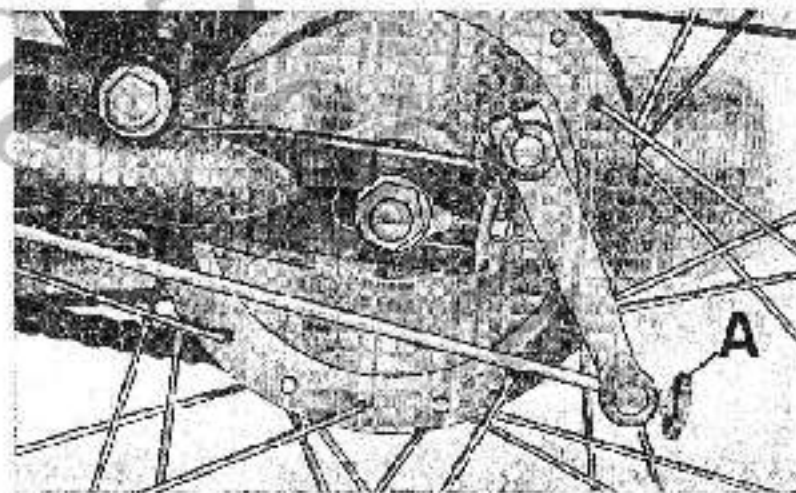
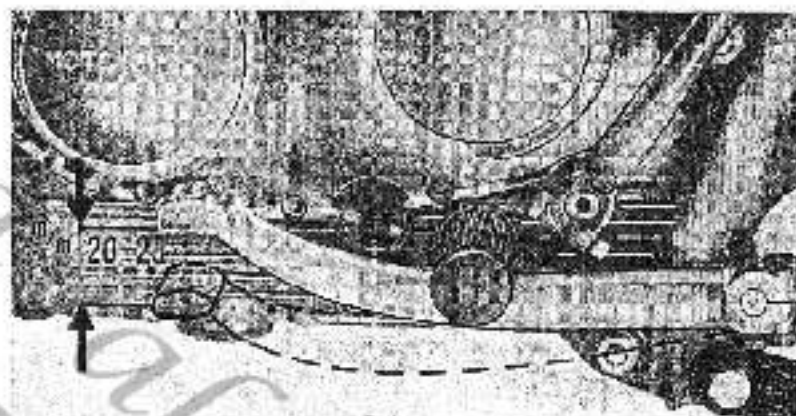


Fig. 29

A registrazione ultimata tenendo fermo (a mezzo cacciavite) la vite eccentrica (A) si blocca il controradio (B) indi levare la leva di comando cambio dal perno comando settore.

Leva comando freno posteriore
(vedi. fig. 29)

Per questa registrazione agire sul pomolo (A) che si trova filettato sul tirante di comando del freno stesso. Per eliminare l'eccessivo giuoco si avvita detto pomolo (A) sul tirante, tenendo presente che per una buona registrazione occorre vi sia un giuoco misurato alle estremità della leva di comando di circa 20 + 25 mm prima che le sole dei ceppi vengano a contatto con il tamburo.

N.B. - Quando il pomolo (A) si trova a fine della parte filettata del tirante di comando, le sole dei ceppi sono consumate completamente.

SMONTAGGIO RUOTE DAL MOTOCICLO

Ruota anteriore Per smontare la ruota anteriore dal motociclo operare come segue:
(vedi. fig. 30)

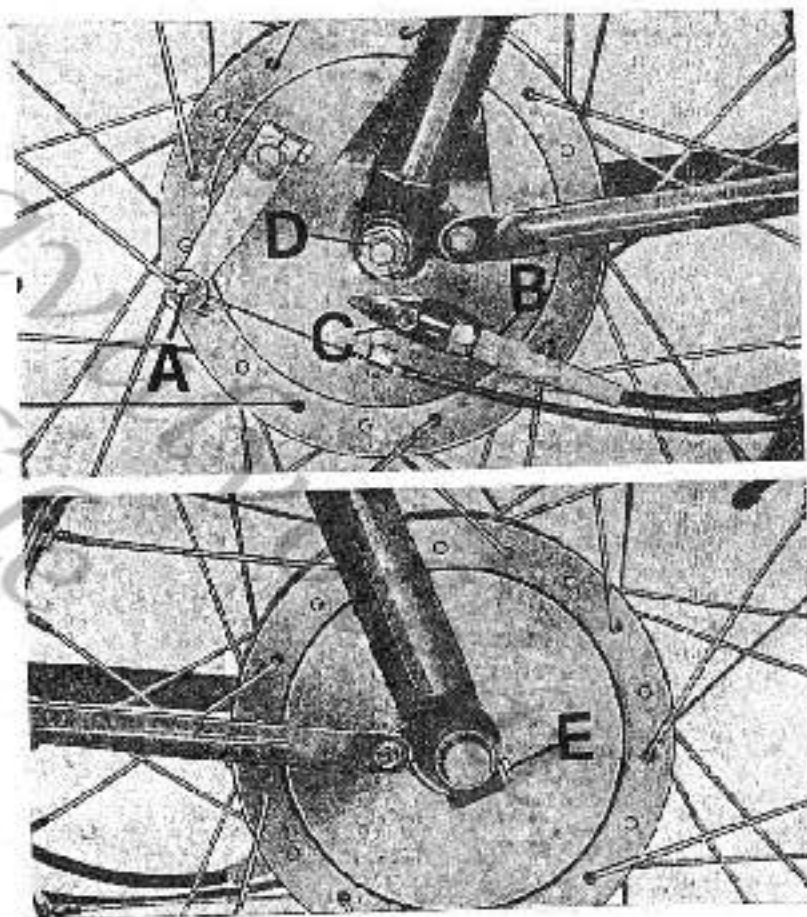


Fig. 30

- sganciare la trasmissione comando freno anteriore dalla leva di comando (A) sul disco porta ceppi;
- svitare la trasmissione contachilometri (B) da rinvio sul disco porta ceppi;
- svitare il dado (D) che blocca il perno ruota sul gambale sinistro della forcella;
- svitare il bullone di bloccaggio perno (E) sul gambale destro della forcella e sfilare il perno ruota;
- abbassare quindi la ruota di quel tanto da poter sfilare il disco porta ceppi dall'apposito nasello d'ancoraggio saldato sul gambale sinistro della forcella. Indi sfilare la ruota.

N.B. - Nel rimontare la ruota fare attenzione d'infilare il disco porta ceppi nell'apposito nasello di ancoraggio sul gambale sinistro della forcella.

Ruota posteriore
(ved. fig. 31)

Per smontare la ruota posteriore del motociclo operare come segue:

Levare:

- i dadi (A) che fissano il perno ruota;
- svitare i dadi (B) e sfilare i tendicatena;
- il pomolo di regolazione (C) sul crante di comando;
- spostare in avanti la ruota e togliere la catena dall'ingranaggio;
- inclinare il motociclo sulla parte destra e sfilare la ruota.

N.B. - Nel rimontare la ruota, ricordarsi d'infilare il disco porta ceppi sull'apposito nasello d'ancoraggio sul braccio sinistro del forcellone posteriore.

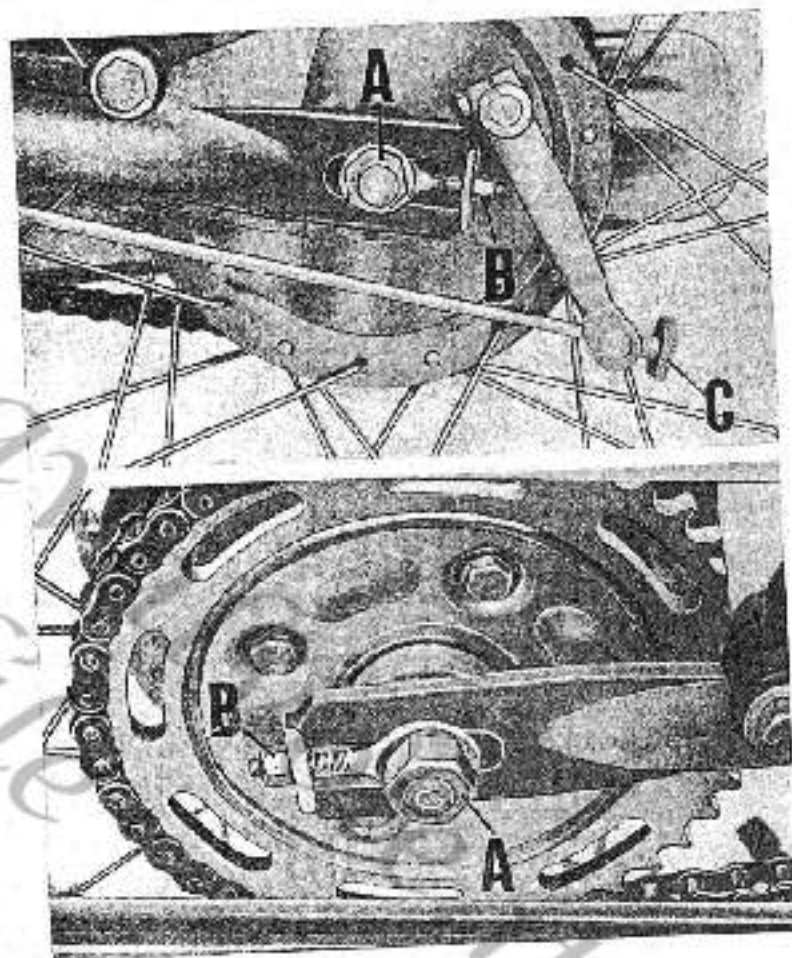


Fig. 31

IMPIANTO ELETTRICO

(vedere Schema Impianto Elettrico Fig. 32)

Batteria

È situata nella zona centrale del veicolo in apposita custodia, ha una tensione di 6 V e una capacità di Ah 17; alla sua carica provvede il volano alternatore magnete.

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 superi la parte superiore degli elementi di circa 6 mm.

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

L'aggiunta di acqua deve avvenire a batteria fredda e dopo che la batteria abbia riposato almeno 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 10000 Km verificare che i terminali siano pulitissimi e bloccati; dopo questo con-

trarlo ungerli con vaselina neutra onde evitare ossidazioni.

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

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

A batteria carica la densità dell'elettrolito è di 1,28 circa.

A batteria quasi scarica la densità scende a 1,16 circa.

Istruzioni consigliate per la messa in servizio delle batterie fornite allo stato di « CARICHE SECCHHE »

- 1) strappare il nastro adesivo (che non si dovrà più utilizzare) e svitare i tappi.
- 2) Introdurre una soluzione di acido solforico per accumulatori e acqua con una densità di 1,275 p. sp. a la temperatura di 15°C. (31 BE). L'operazione dell'introduzione dell'acido solforico è molto importante, pertanto si raccomanda di verificare attentamente il peso specifico. Il livello deve superare di almeno 6 mm il bordo superiore degli elementi.
- 3) Lasciare riposare la batteria per circa 2 ore, poi ripristinare il livello aggiungendo elettrolito sino all'altezza prestabilita e quindi sottoporla a 8 - 15 ore di carica ad una intensità di corrente pari ad 1/10 della sua capacità.
- 4) Dopo aver effettuato le precedenti operazioni, la batteria sarà pronta per entrare in servizio.



Istruzioni consigliate per la MANUTENZIONE delle batterie fornite allo stato di « CARICHE SECHE »

Durante i periodi di riposo e prima dell'uso accertarsi che il livello dell'elettrolito superi all'incirca di 6 mm il bordo superiore degli elementi.

Mantenere sempre detto livello aggiungendo soltanto « Acqua distillata » mai « Acido Solforico ».

Se le batterie non entrano subito in servizio, è necessario sottoporle ad un breve periodo di carica almeno una volta al mese ed ogni qua volta si debba porle in servizio.

CARICHE SUCCESSIVE

Prima della ricarica, accertarsi che la batteria tolta dal veicolo sia ben pulita.

Inserire nel circuito e ricaricare preferibilmente ad una intensità normale in Ampère pari e non superiore ad 1/10 della capacità nominale della batteria in 10 ore.

Se durante la carica, la temperatura, misurata con apposito termometro immerso nell'elettrolito, dovesse raggiungere i 50° C, sarà necessario ridurre od interrompere la carica sino a che non sia scesa almeno al disotto di 40° C.

Non agglungere mai acido solforico; fare i rabboccamenti solo con acque distillate chimicamente pure.

Volano magnete alternatore

Il volano alternatore magnete ha una potenza di 6 V - 28 W, fornisce l'energia a tutti i servizi elettrici o direttamente od indirettamente, mediante batteria alla cui ricarica provvede il volano stesso, tramite un raddrizzatore posto nell'interno del faro.



Faro anteriore

Con chiave d'innesto per l'avviamento del motore e per l'inserimento dell'impianto, la chiave serve anche da commutatore per la luce città-compagna; diametro faro mm 130 a due luci con anabbagliante.

E' a perfetta tenuta d'acqua, questo rende praticamente superflua ogni ispezione interna. Si ricorda che la superficie speculare della parabola non va pulita perchè si riva facilmente e perde la lucentezza. In caso di sostituzione adoperare lampade di ugua dimensioni e potenza di quelle montate in origine.

Lampade e fusibili

Hanno le seguenti caratteristiche:

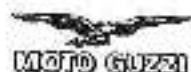
- lampada luce compagne, biluce
25/25 W - 6 V
- lampada luce città
5 W - 6 V
- lampada per fanellino posteriore e indicatore d'arresto
5/18 W - 6 V
- Fusibile
15 A

Il fusibile protegge tutto 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.

N.B. - Ricordarsi che una lampada bruciata va immediatamente sostituita altrimenti si bruciano le altre, perchè sovraccaricate.

Se la sostituzione immediata non è possibile, tenere il motore a basso regime per far sì che le lampade superstiti non diano una luce più splendente del normale.



**Avvisatore
acustico**

Tensione 6 V. Non richiede manutenzione; in caso di suono irregolare rivolgersi ad officine specializzate.

**Dispositivo
luci e pulsante
per tromba**

Non richiede alcuna registrazione essendo a contatto elettrico.

Cavi

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

Attenzione

Il motociclo deve sempre marciare con la batteria inserita, in caso contrario si verificherebbe in breve tempo l'averia del raddrizzatore.

1/5

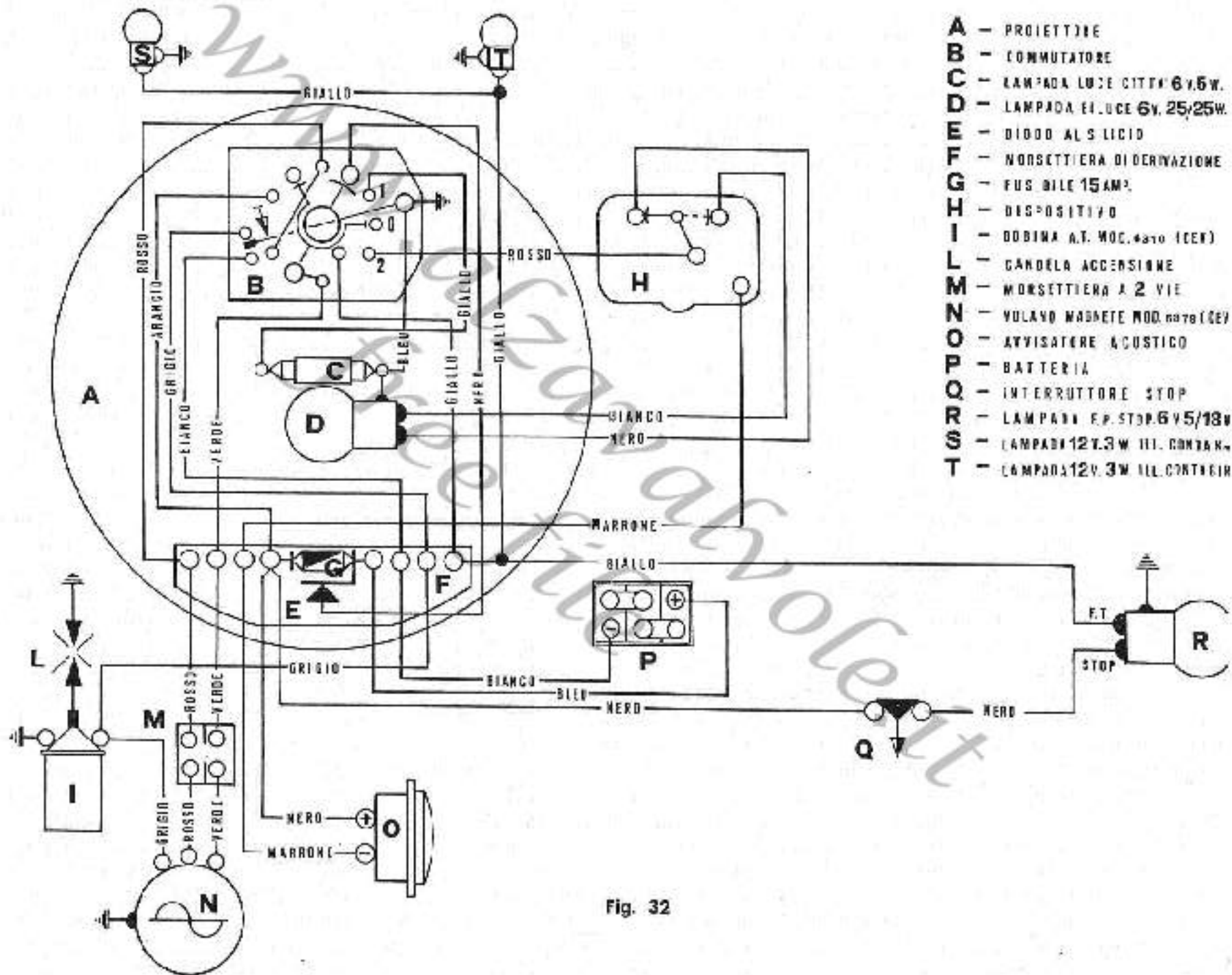


Fig. 32