

Fig. 1 - Smontaggio dadi per tenuta supporti bilancieri - testa.

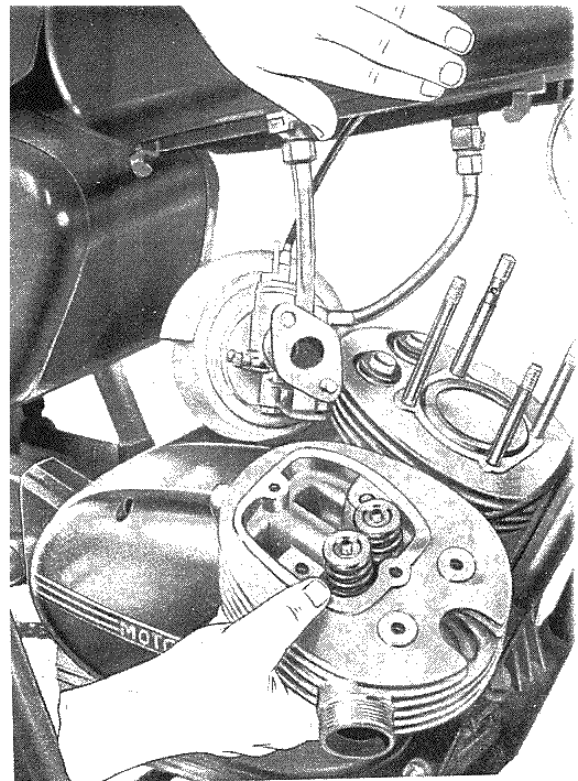


Fig. 2 - Come viene sfilata la testa.

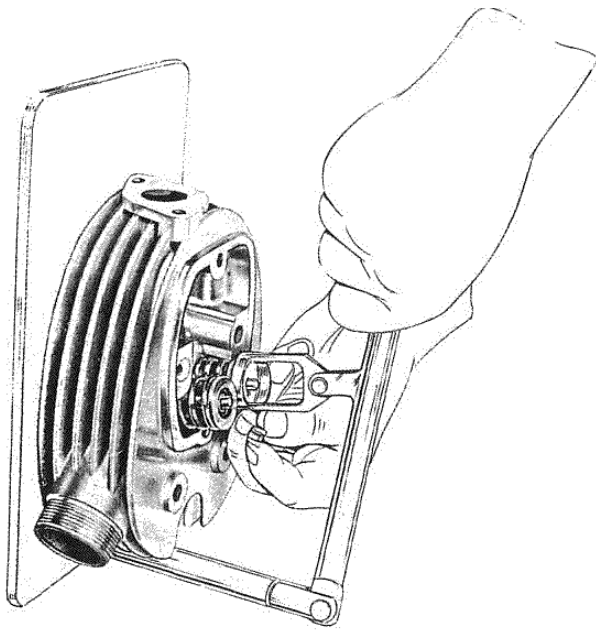


Fig. 3 - Come vengono compresse le molle delle valvole.

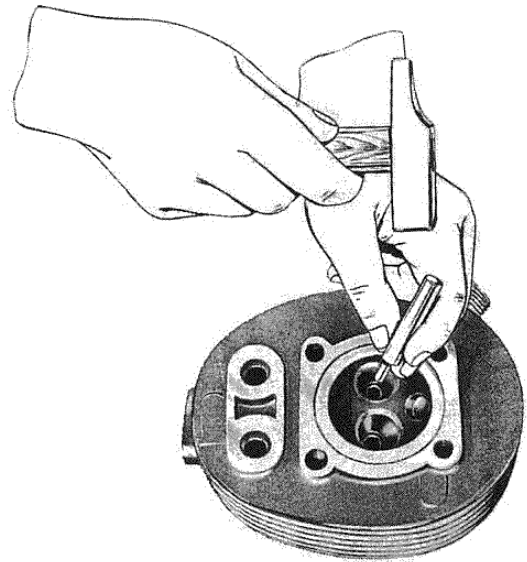


Fig. 4 - Smontaggio delle guide per valvole.

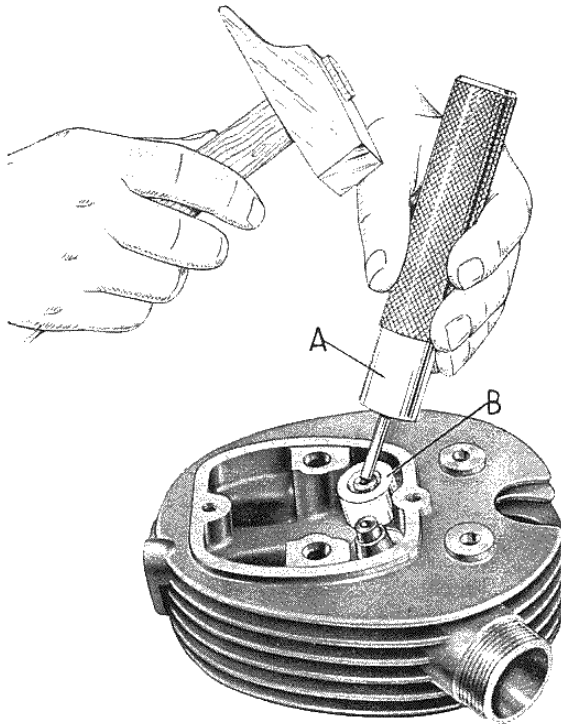


Fig. 5 - Montaggio delle guide per valvole.

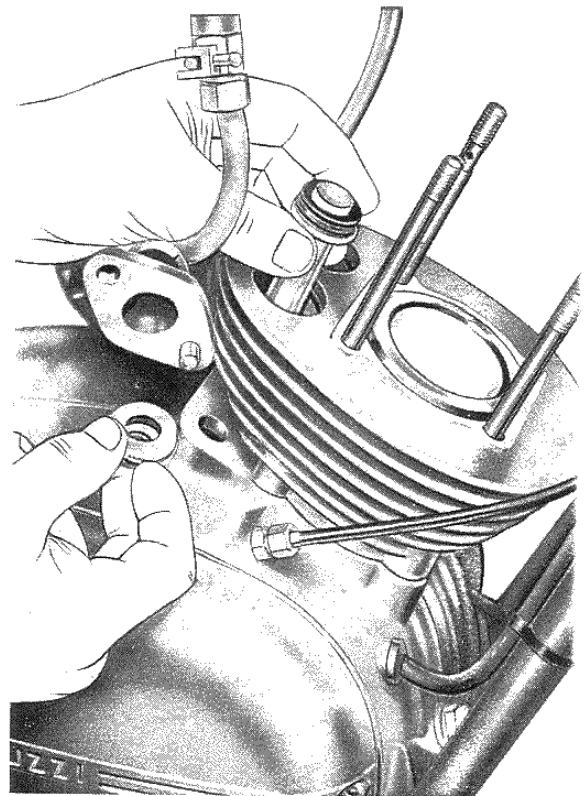


Fig. 6 - Come si tolgono i tubi copriastina.

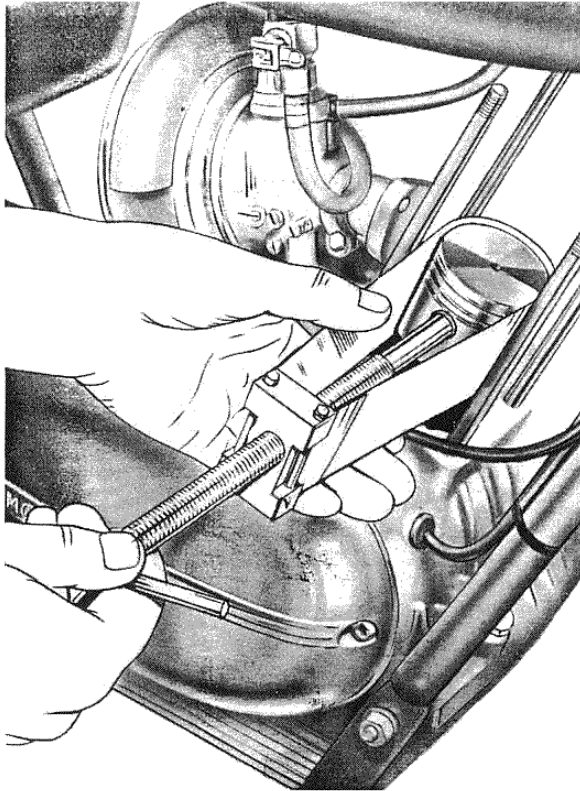


Fig. 7 - Come viene estratto lo spinnotto dal pistone.

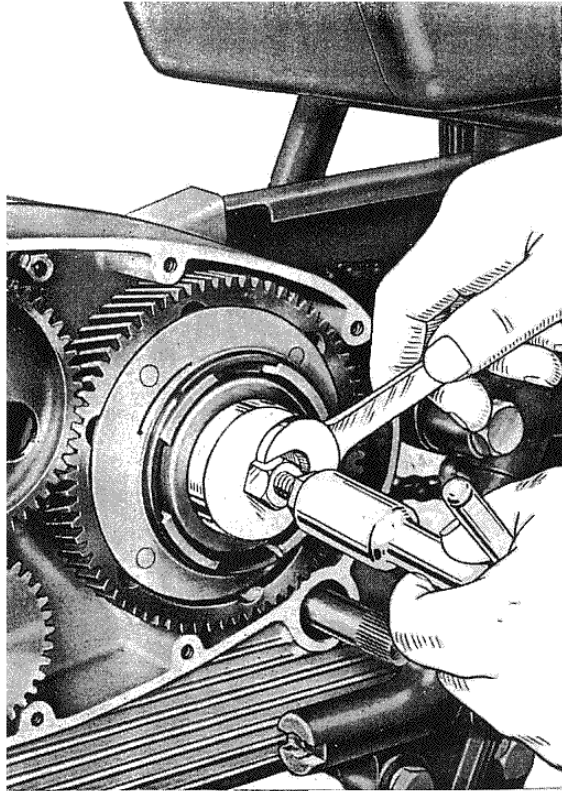


Fig. 8 - Smontaggio della frizione.

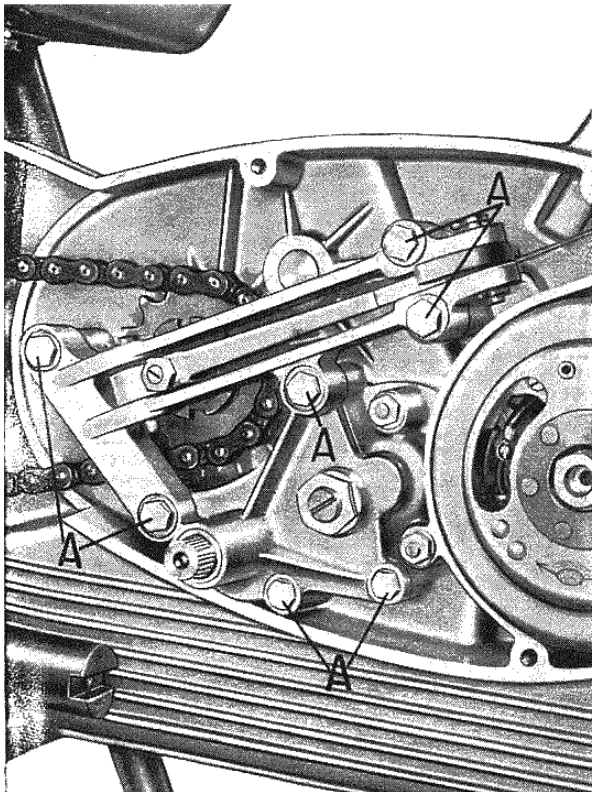


Fig. 9 - Bulloneria per smontaggio leve frizione e coperchietto porta settore cambio.

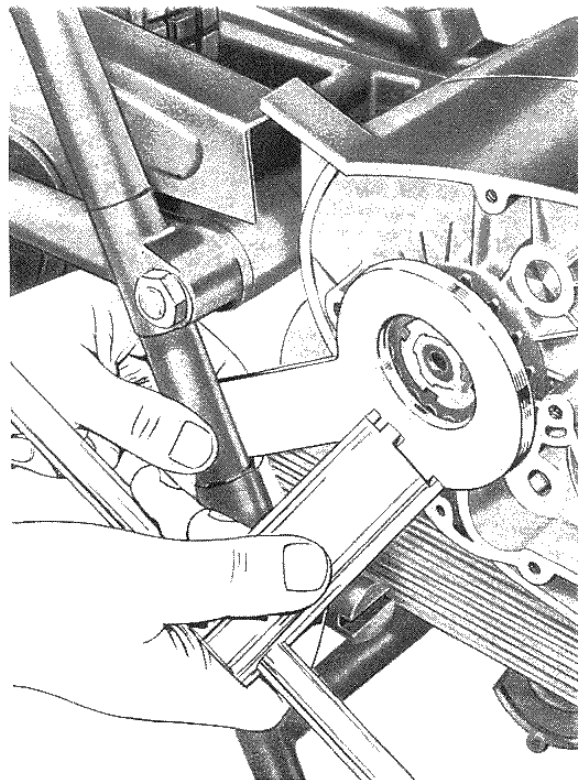


Fig. 10 - Come si toglie il pignone catena.

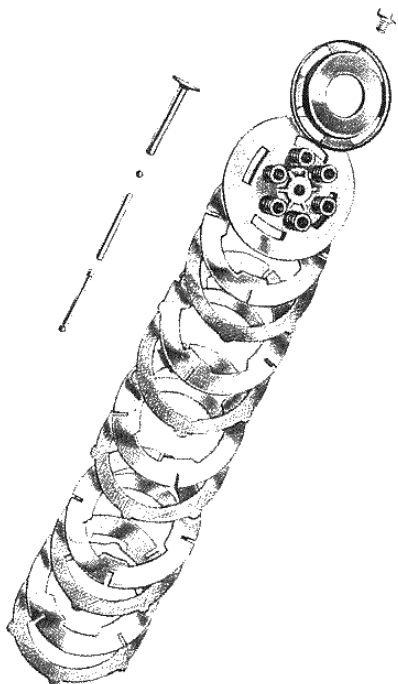


Fig. 11 - Frizione smontata in ordine di montaggio.

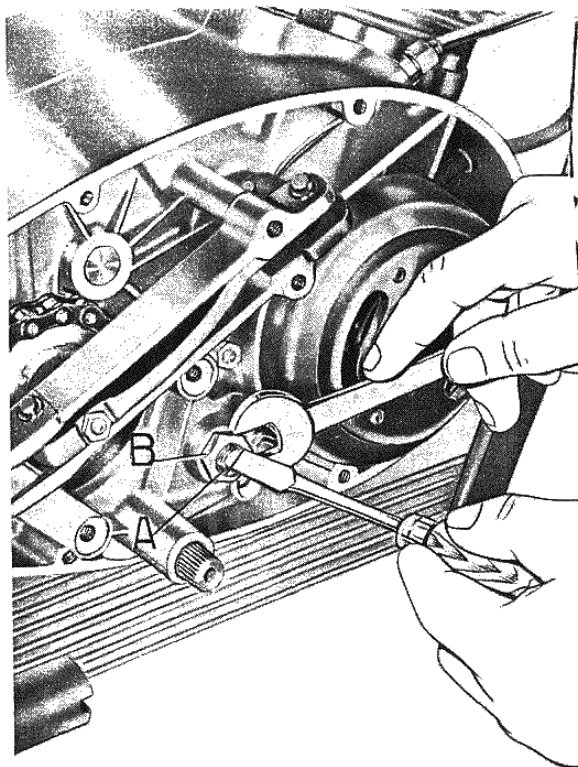


Fig. 12 - Registrazione del settore cambio.

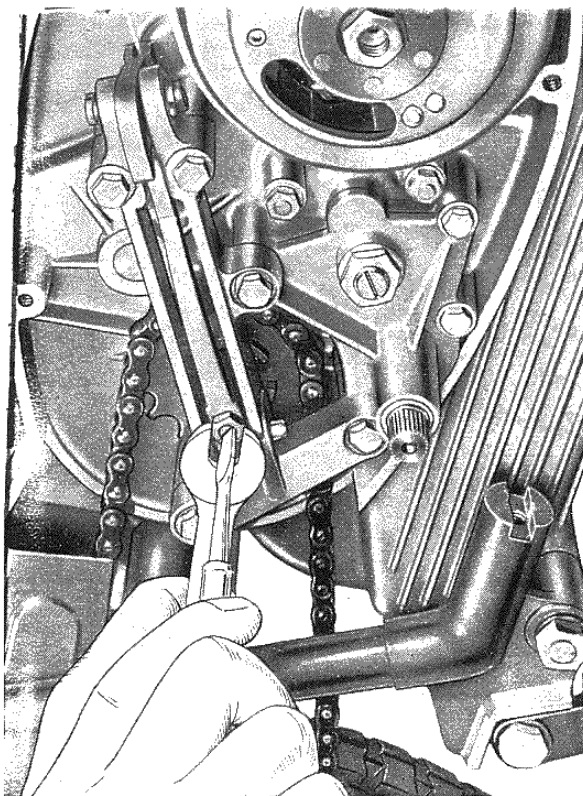


Fig. 13 - Registrazione delle leve frizione.

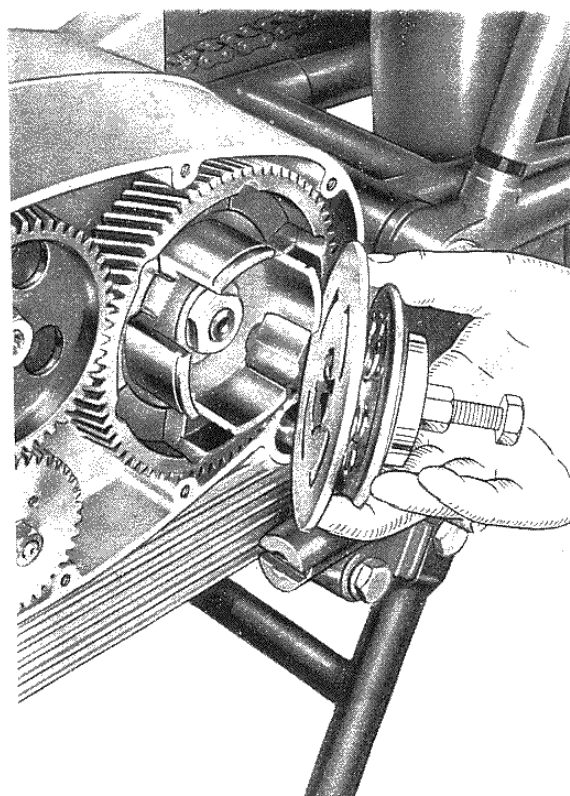


Fig. 14 - Come vengono allineate le quattro cave dei piattelli frizione.

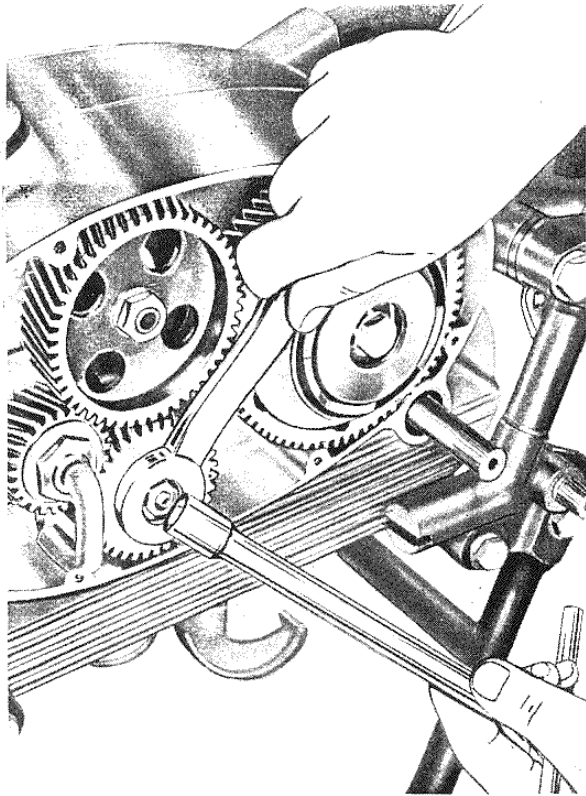


Fig. 15 - Come viene tolto il dado per ingranaggio pompa olio.

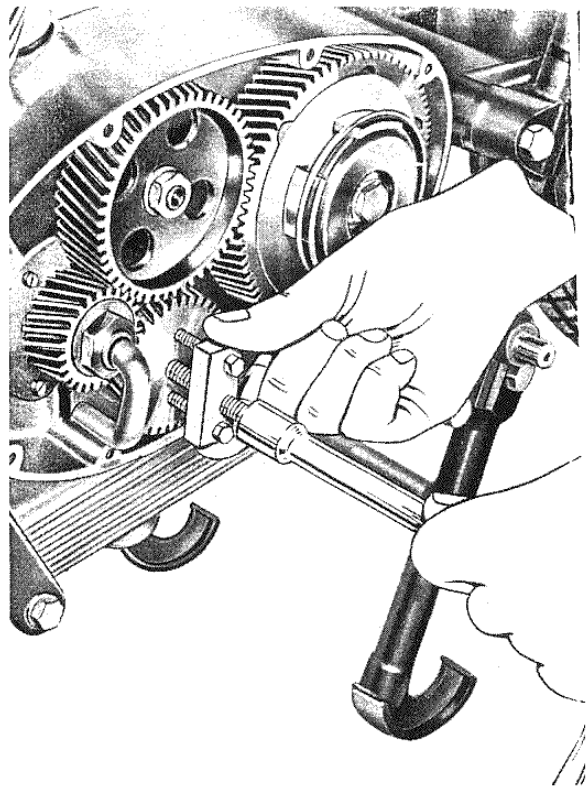


Fig. 16 - Come si smonta l'ingranaggio per pompa olio.

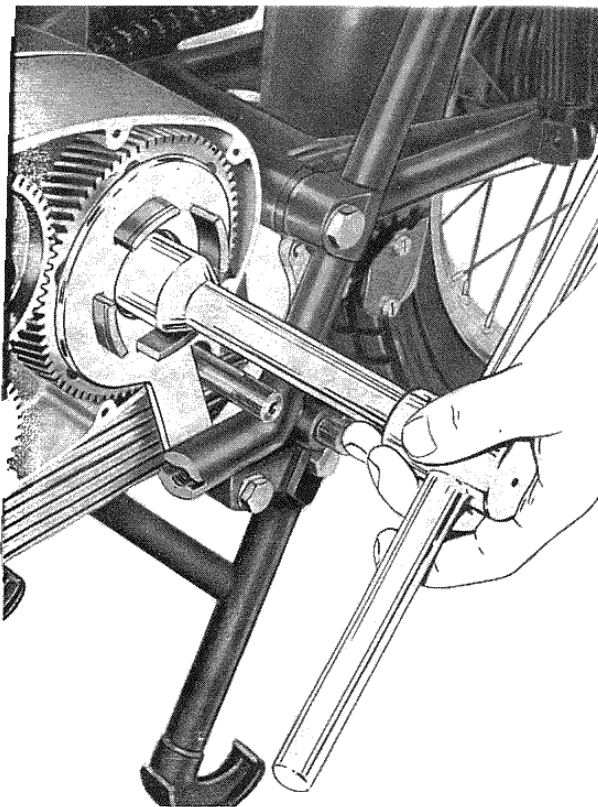


Fig. 17 - Come si svita il dado dell'ingranaggio trasmissione.

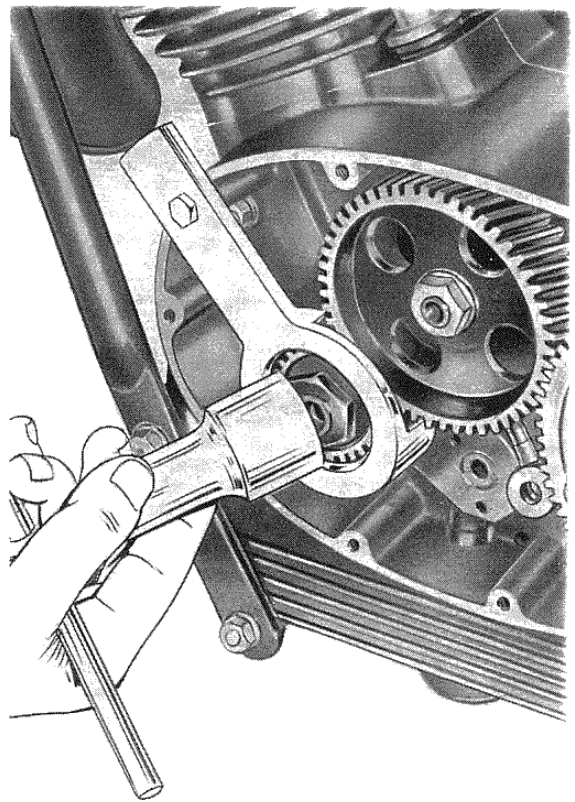


Fig. 18 - Come si svitano i dadi del pignone motore e dell'ingranaggio camme.

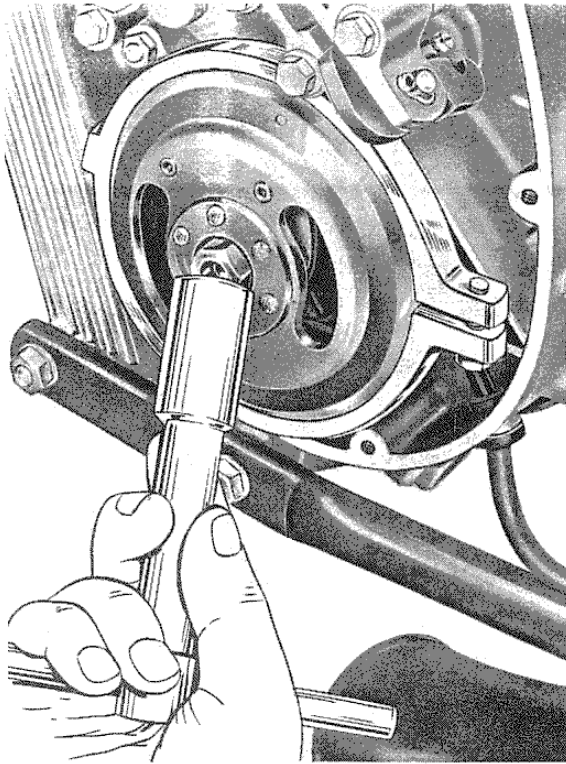


Fig. 19 - 1ª operazione per togliere il volano.

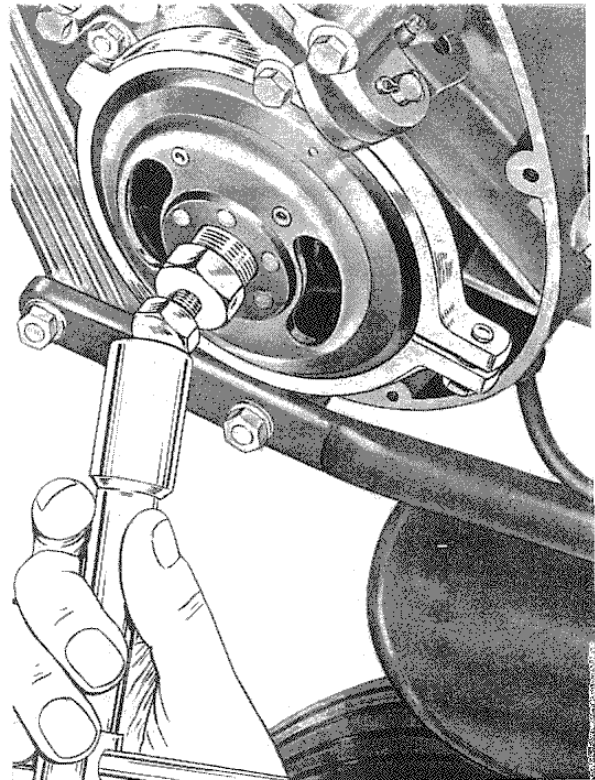


Fig. 20 - 2ª operazione per togliere il volano.

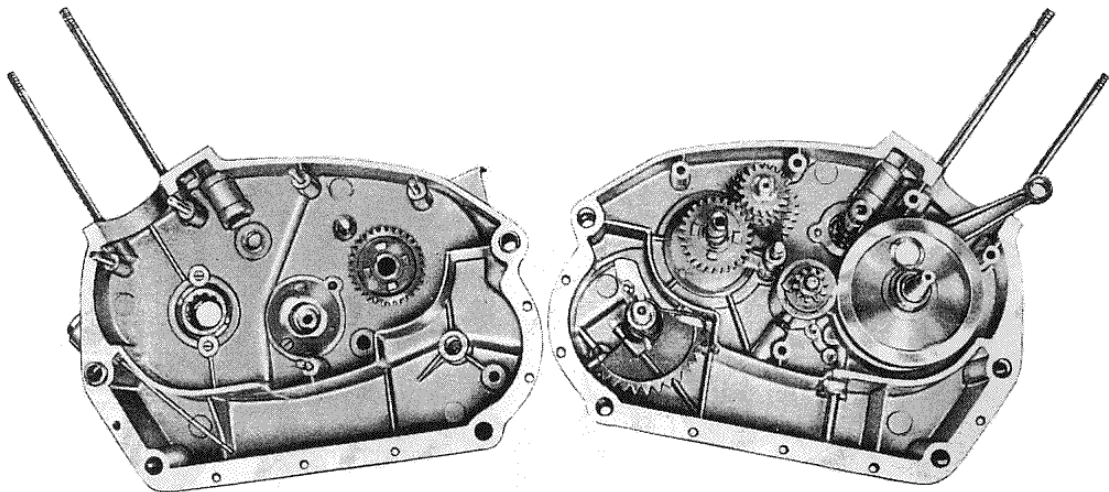


Fig. 23 - Interno del basamento motore.

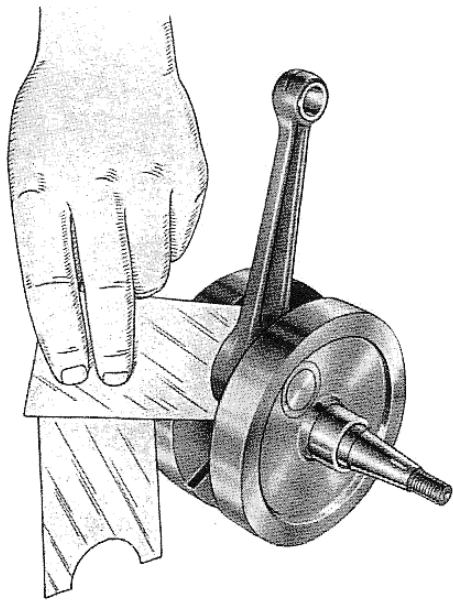


Fig. 24 - Controllo giuoco biella - albero motore.

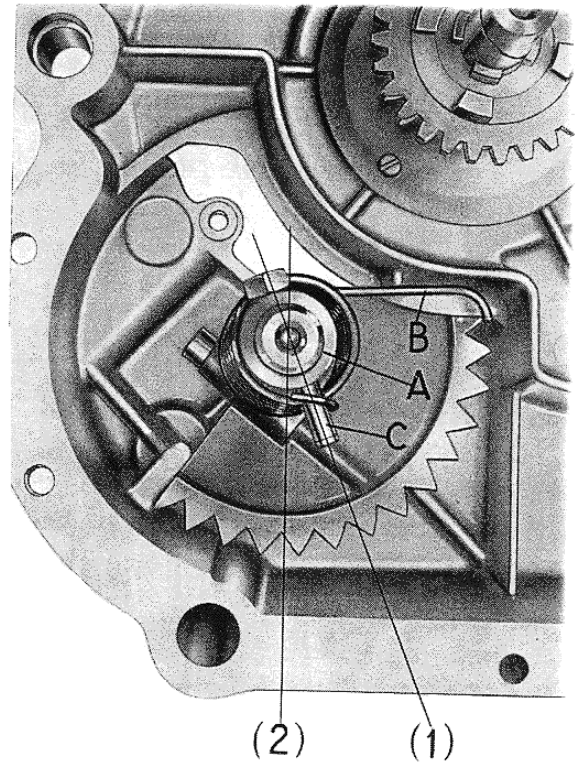


Fig. 25 - Posizione di montaggio albero con settore avviamento.

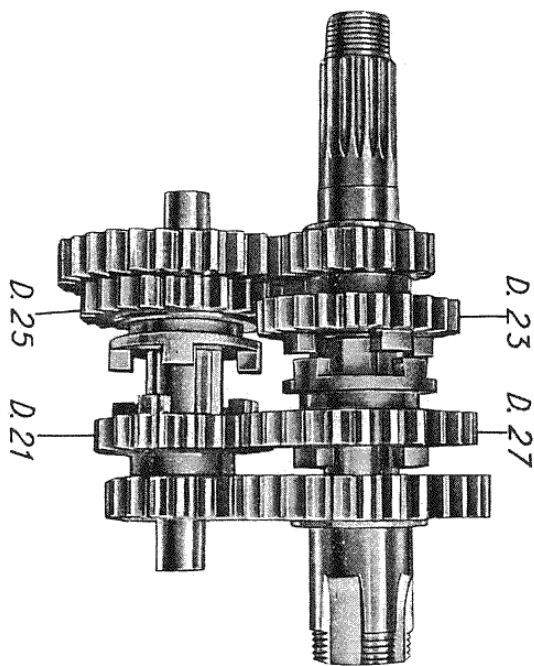


Fig. 26 - Gruppo alberi e ingranaggi cambio.

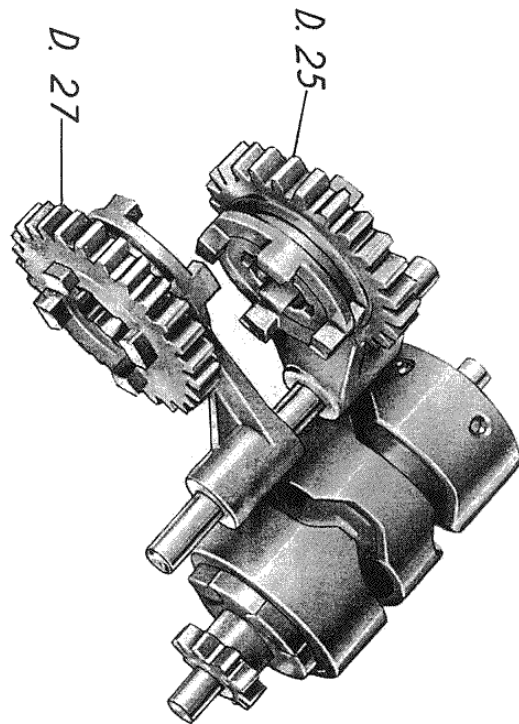


Fig. 27 - Un particolare del montaggio cambio.

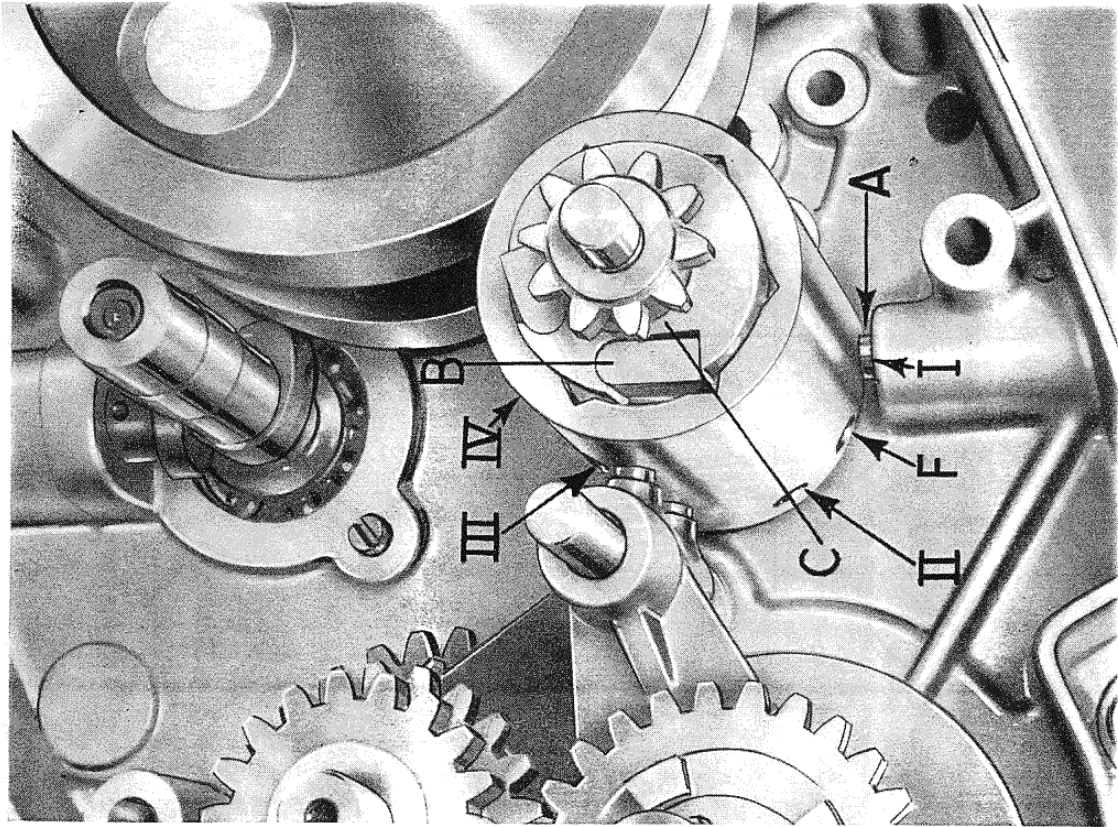


Fig. 28 - Come viene montato il tamburo scanalato.

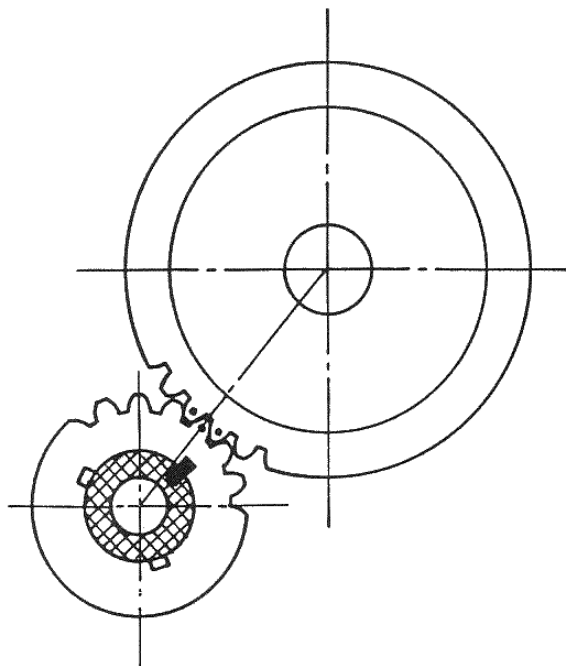


Fig. 29 - Come vengono montati gli ingranaggi della distribuzione.

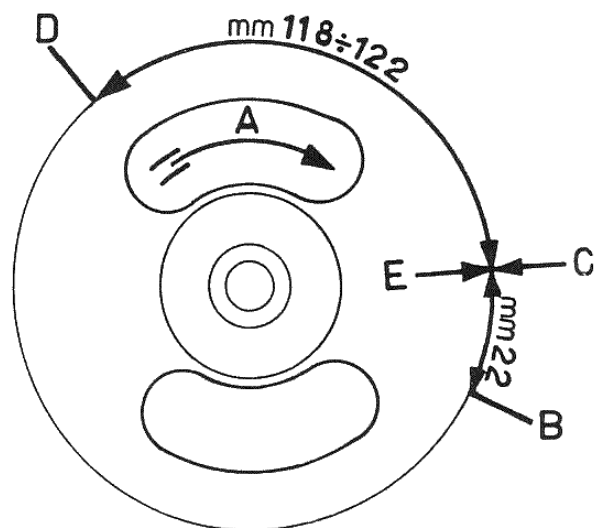


Fig. 30 - Schema per la messa in fase del motore.

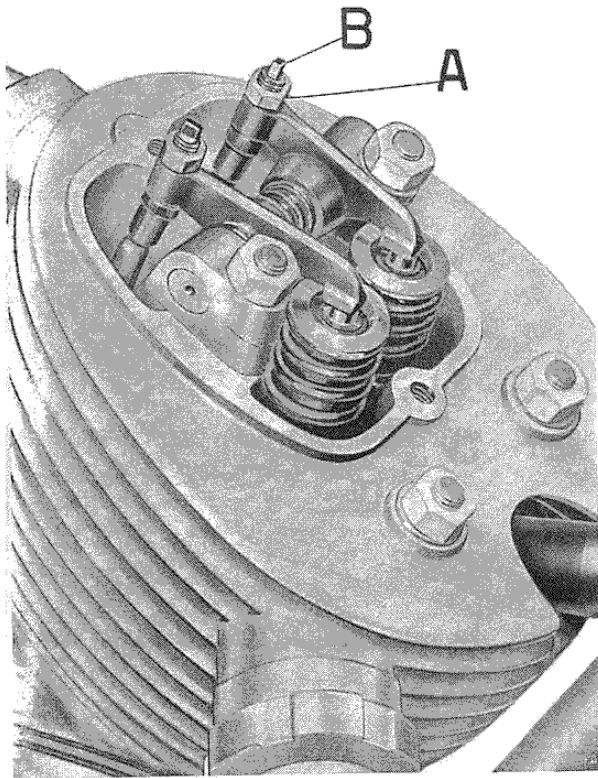


Fig. 31 - Come vengono registrate le punterie.

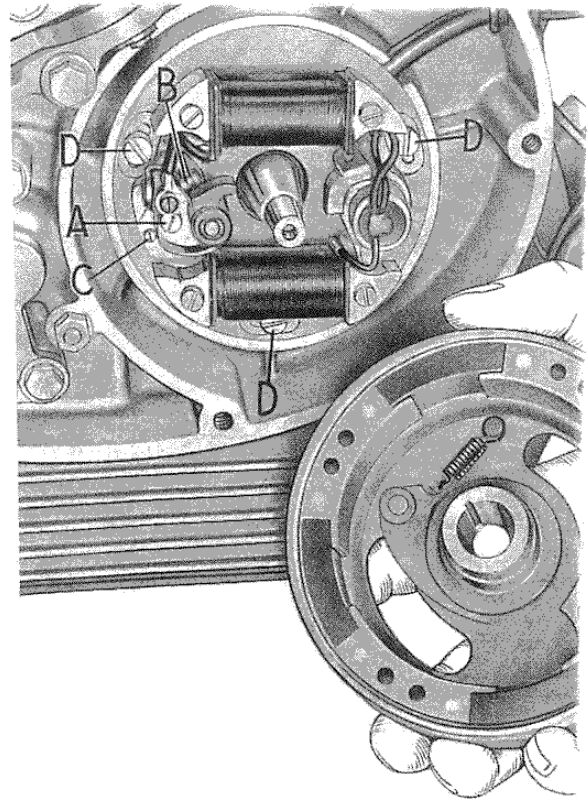


Fig. 32 - Come si presenta l'interno del volano - magnete - alternatore

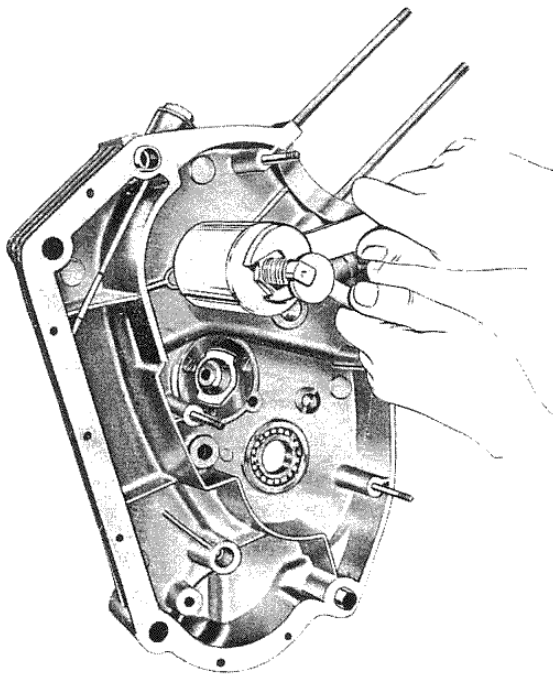


Fig. 33 - Come si estrae dal basamento il cuscinetto dell'albero motore.

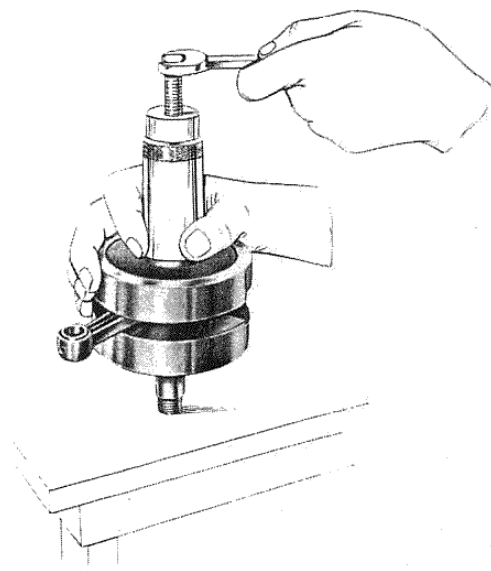


Fig. 34 - Estrazione dell'anello interno del cuscinetto per albero motore.

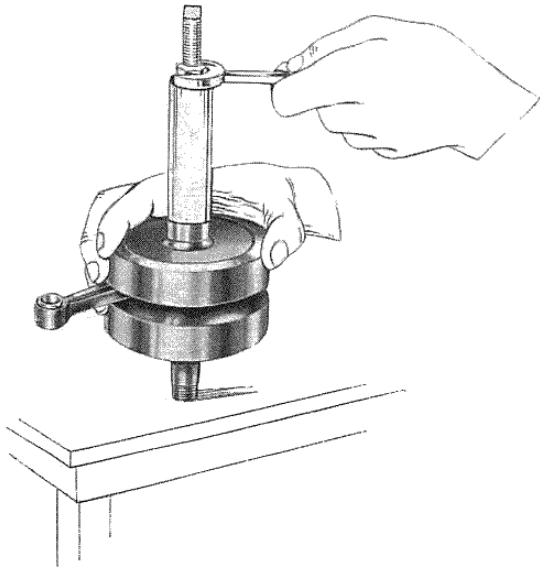


Fig. 35 - Pressatura dell'anello del cuscinetto sull'albero motore.

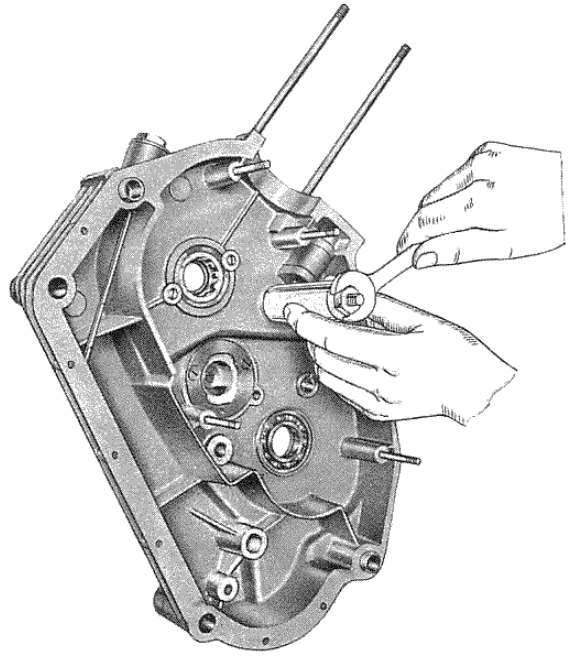


Fig. 36 - Sostituzione della boccola per albero camme.

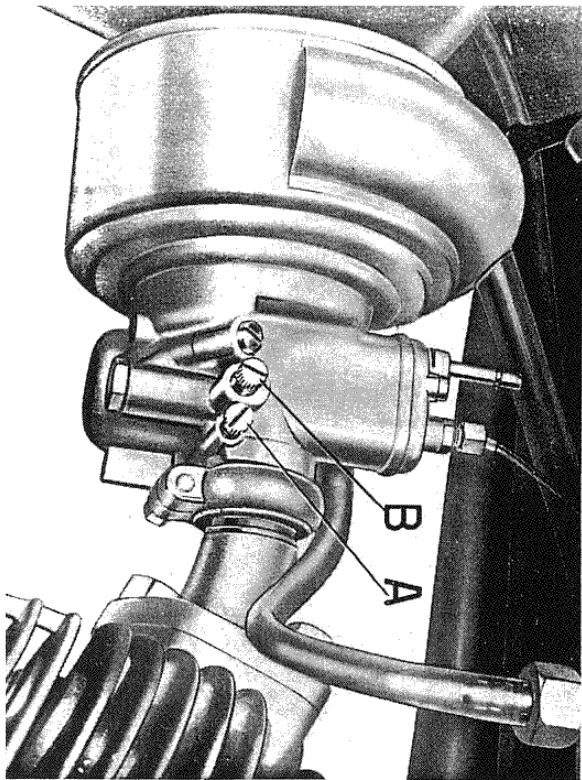


Fig. 37 - Regolazione al carburatore.

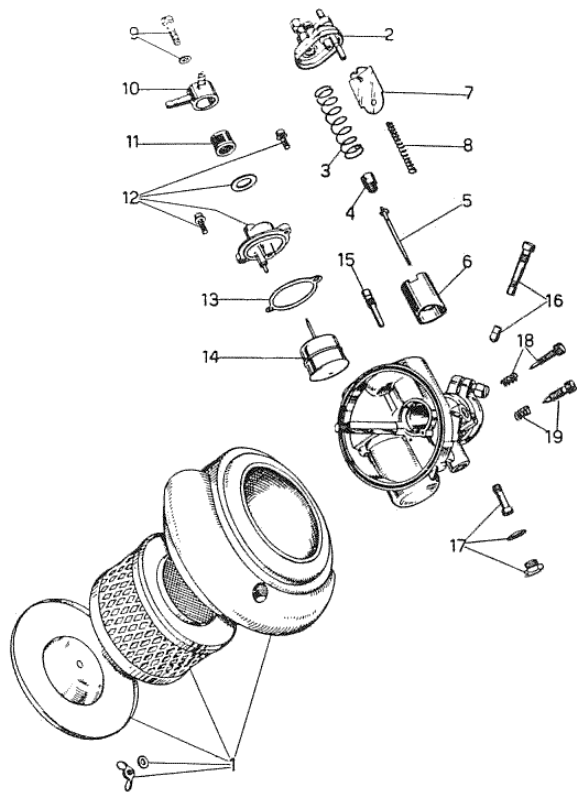


Fig. 38 - Carburatore smontato.

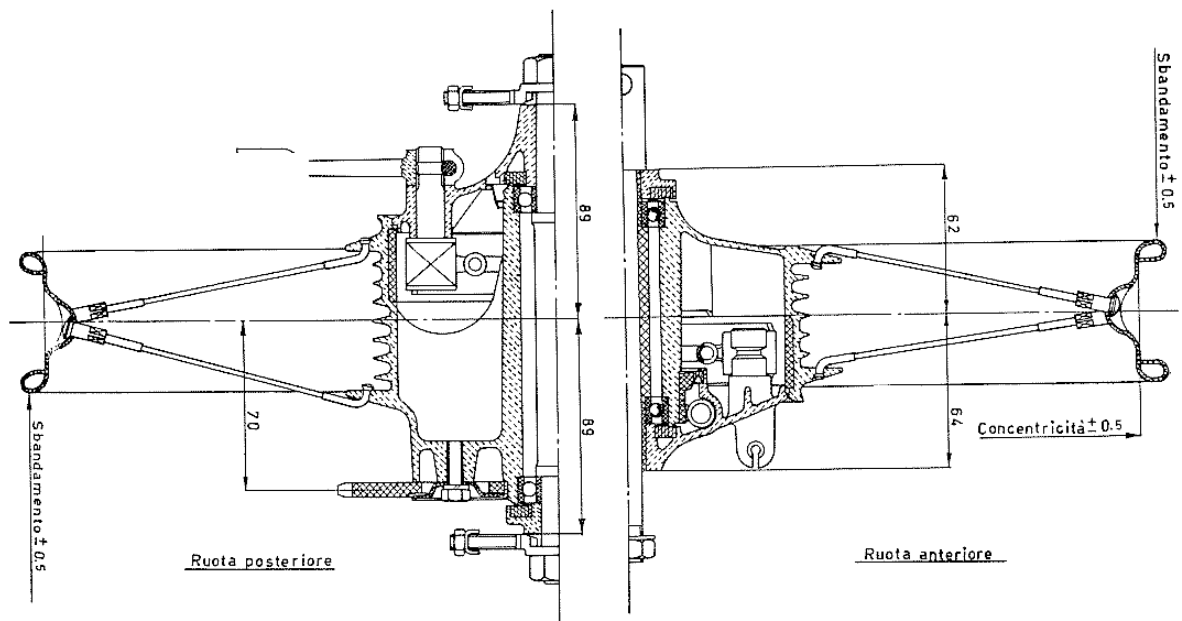


Fig. 39 - Sezione della ruota anteriore e posteriore.

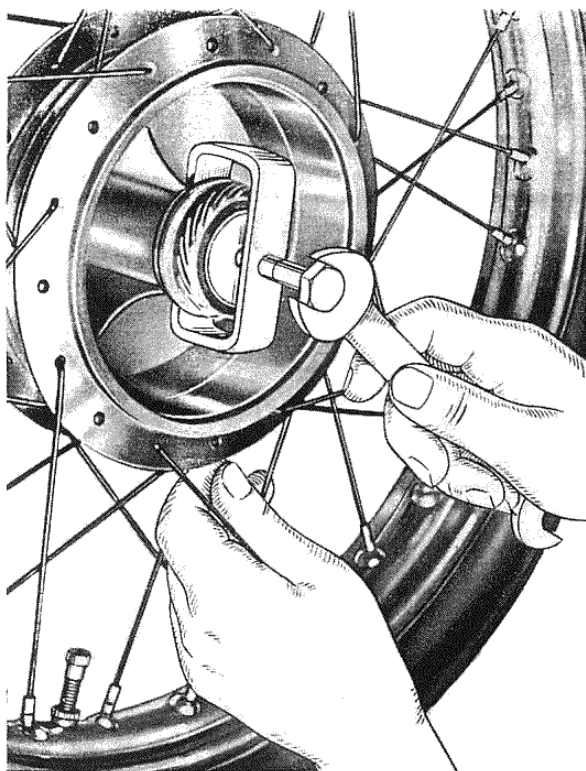


Fig. 39 bis - Come si toglie l'ingranaggio per contachilometri.

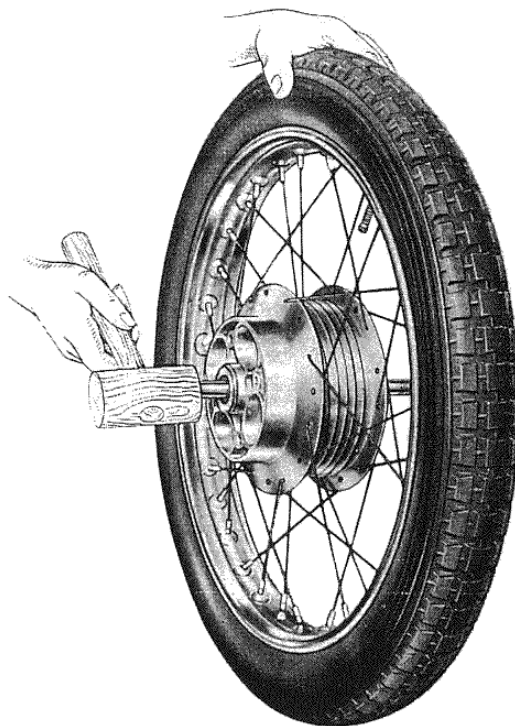


Fig. 40 - Estrazione dal mozzo di uno dei due cuscinetti.

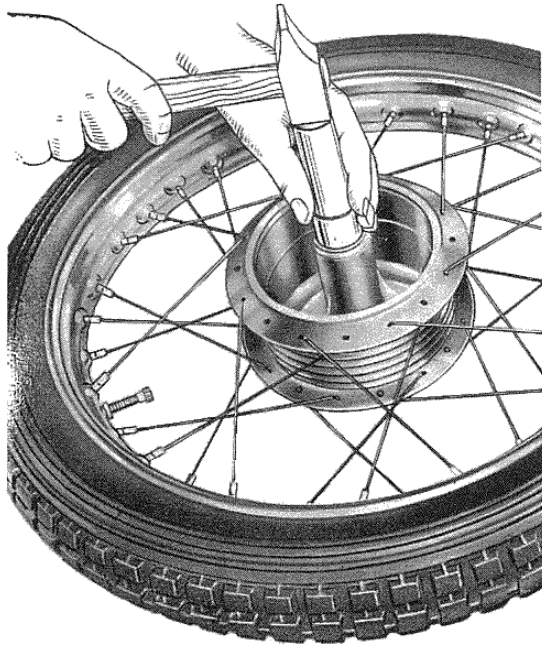


Fig. 41 - Estrazione dal mozzo del secondo cuscinetto.

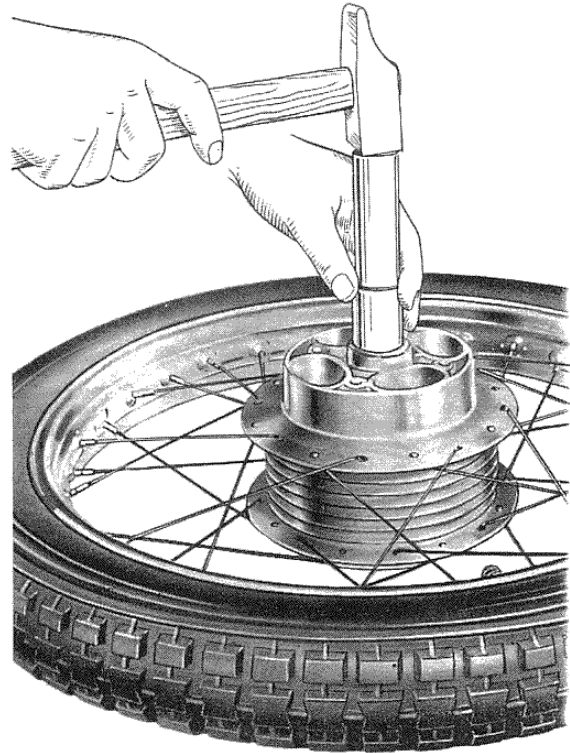


Fig. 42 - Pressatura nel mozzo del primo cuscinetto.



Fig. 43 - Pressatura nel mozzo del secondo cuscinetto già montato sul perno.

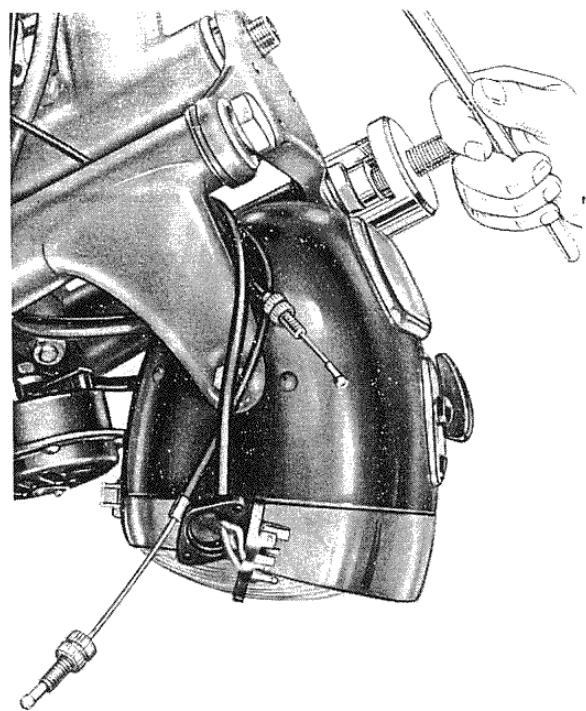


Fig. 44 - Come viene tolta la testa per forcella.

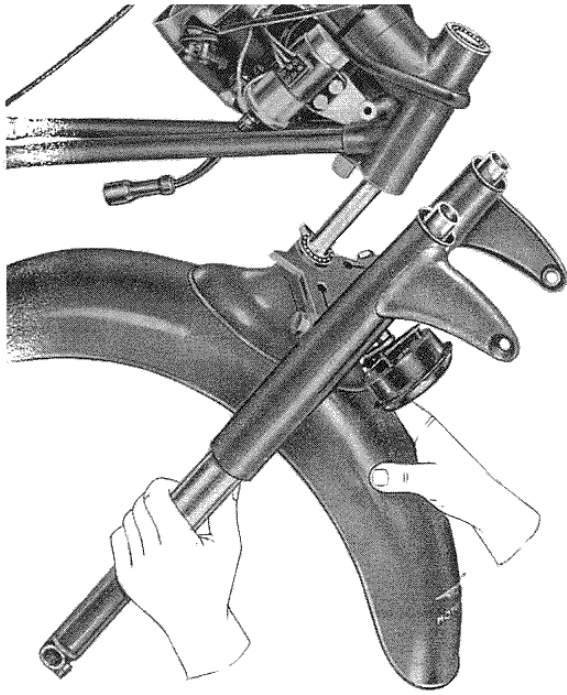


Fig. 45 - Come si sfila dal telaio la forcella.

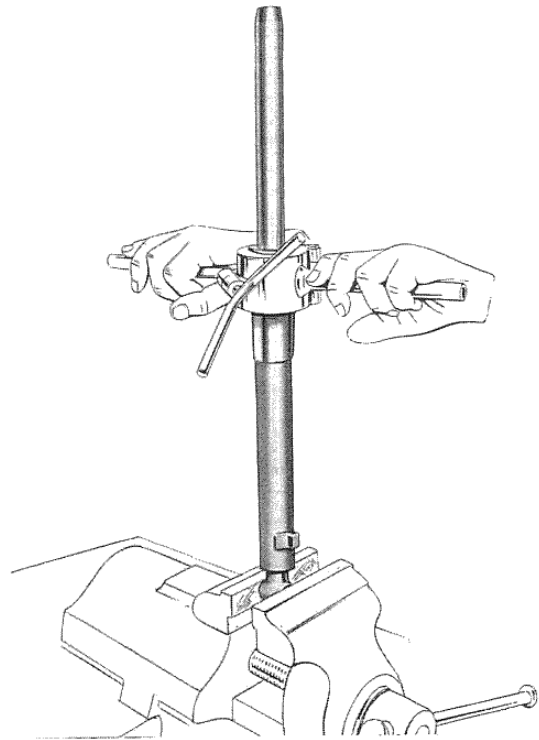


Fig. 46 - Svitatura astuccio per molla.

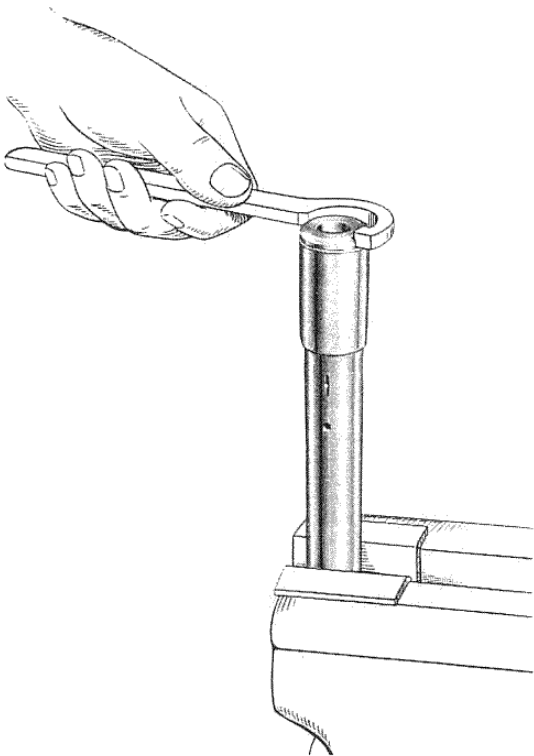


Fig. 47 - Svitatura ghiera fiss. boccola inferiore.

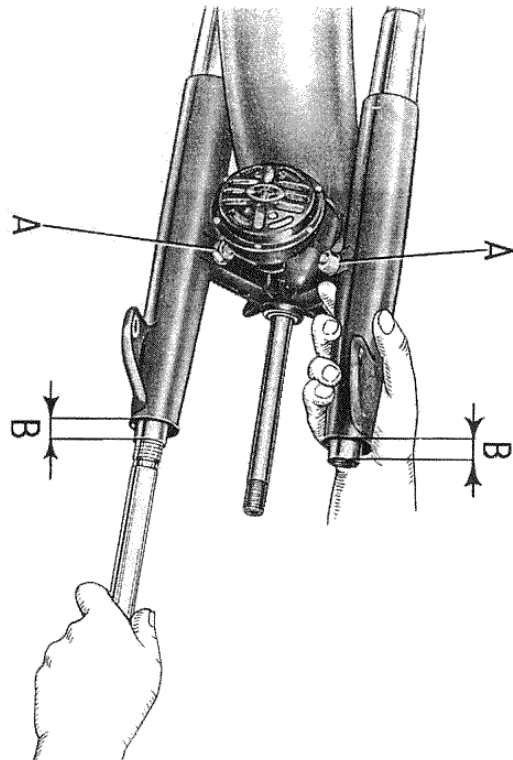


Fig. 48 - Montaggio forcella.

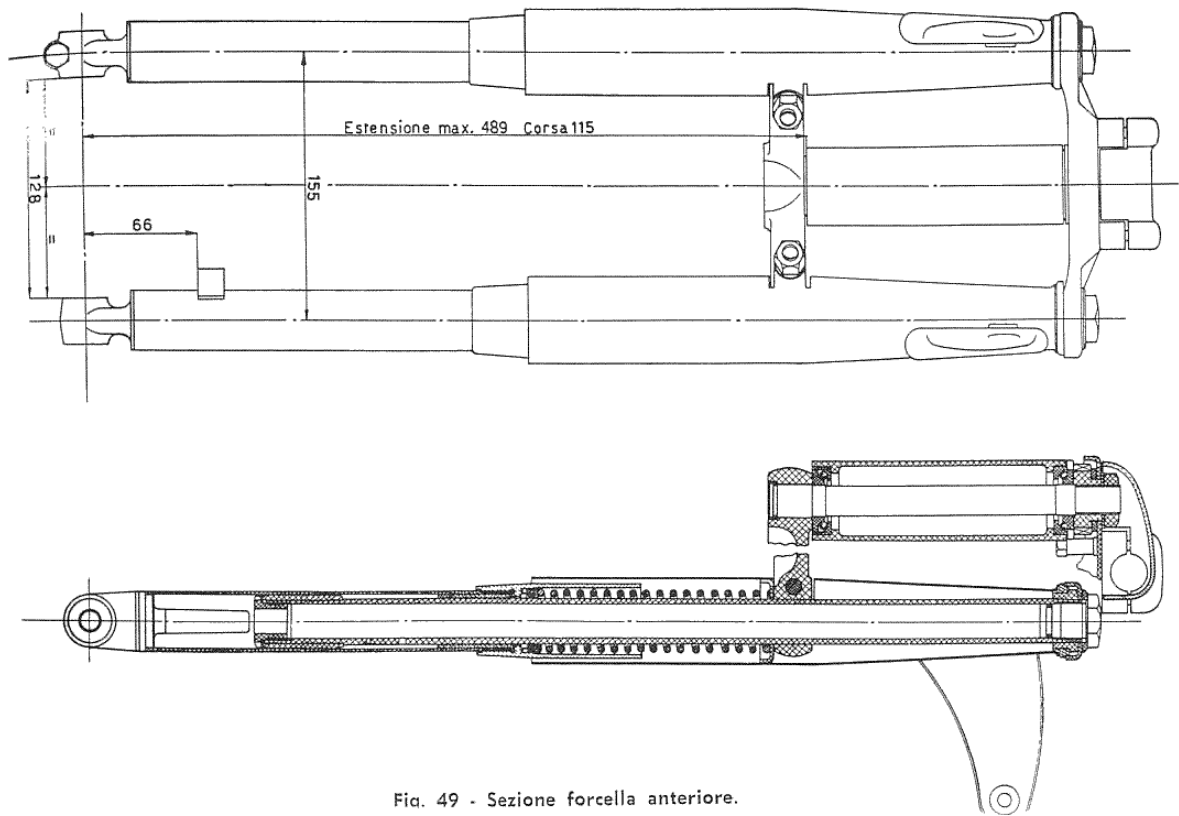


Fig. 49 - Sezione forcella anteriore.

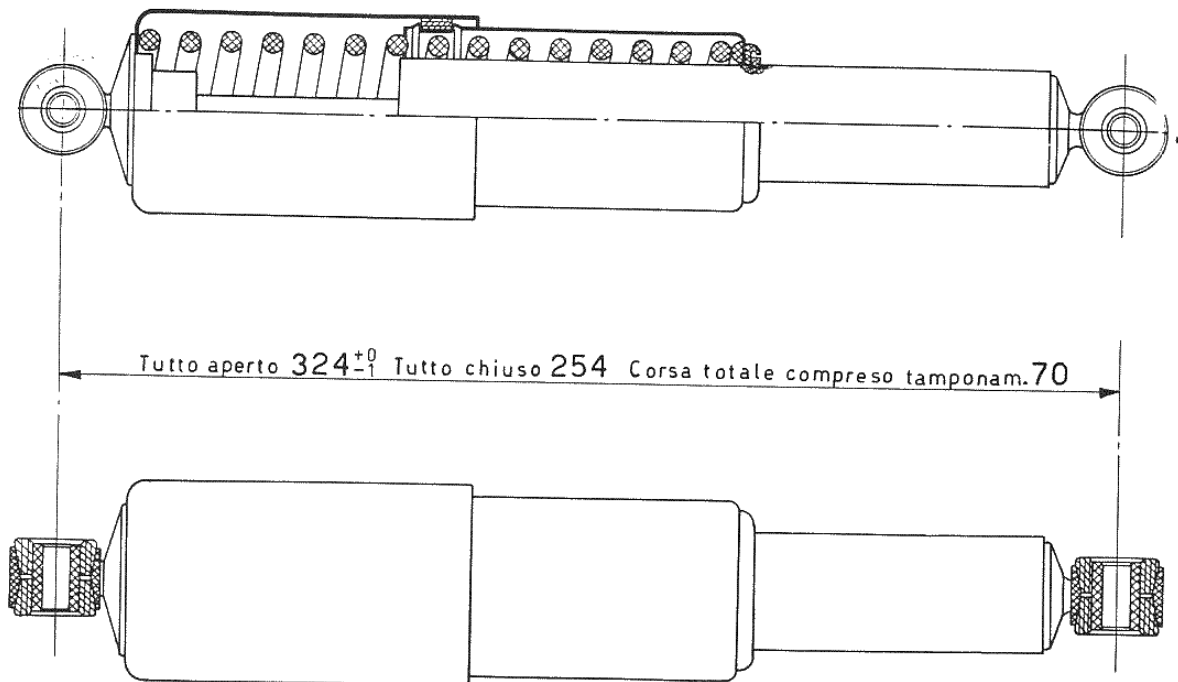


Fig. 50 - Sospensione posteriore con incorporato l'ammortizzatore idraulico.

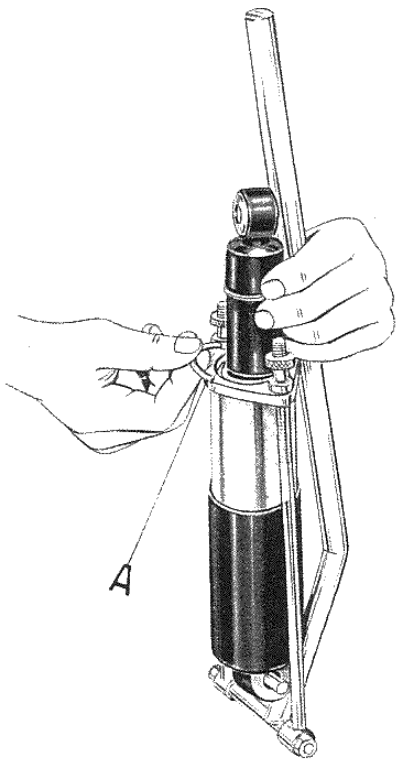


Fig. 51 - Smontaggio del cappello con parte del molleggio posteriore.

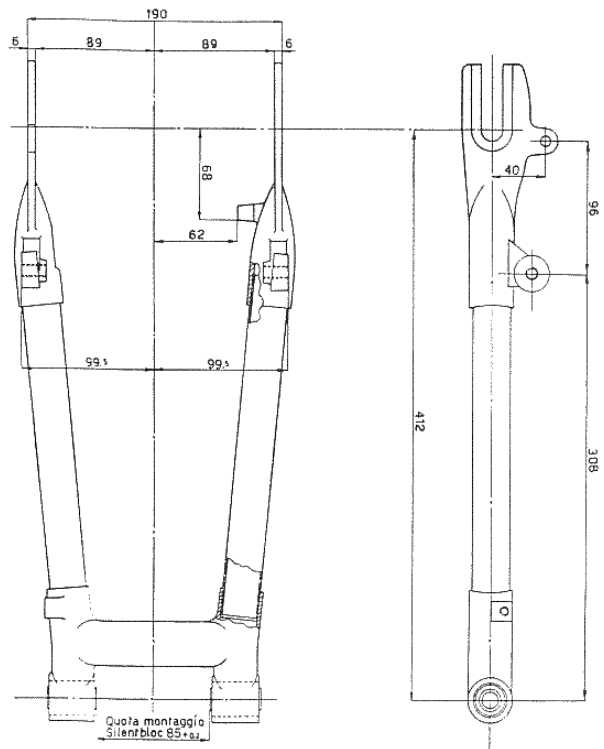


Fig. 52 - Forcellone oscillante.

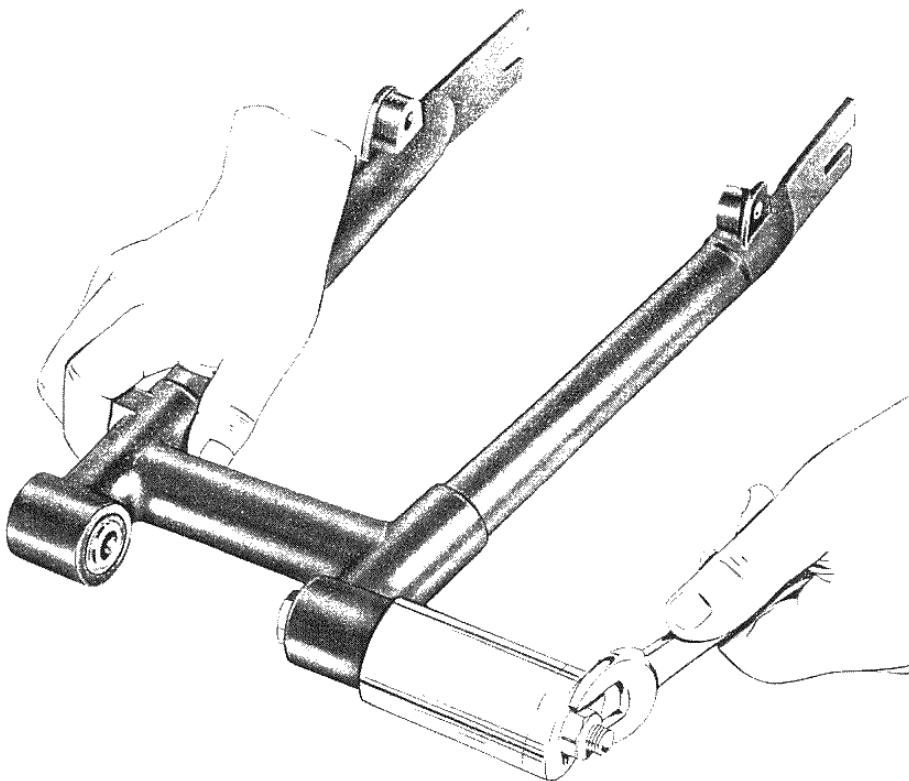


Fig. 53 - Smontaggio snodi elastici per forcellone oscillante.

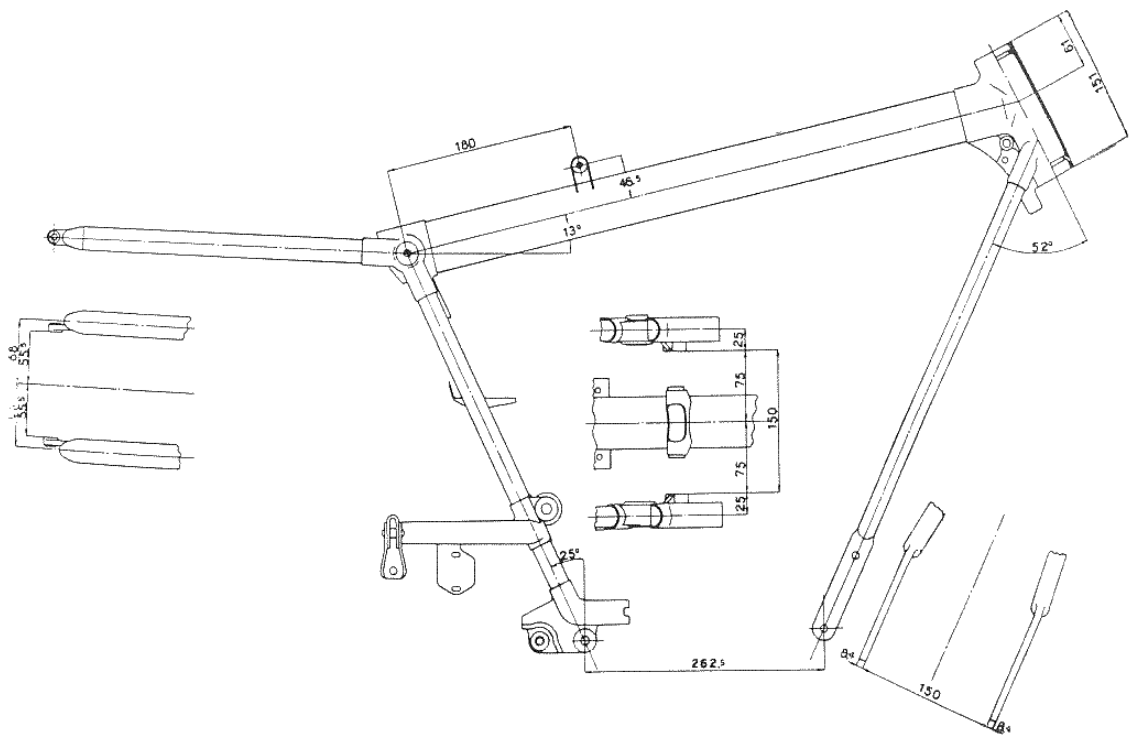


Fig. 54 - Telaio.

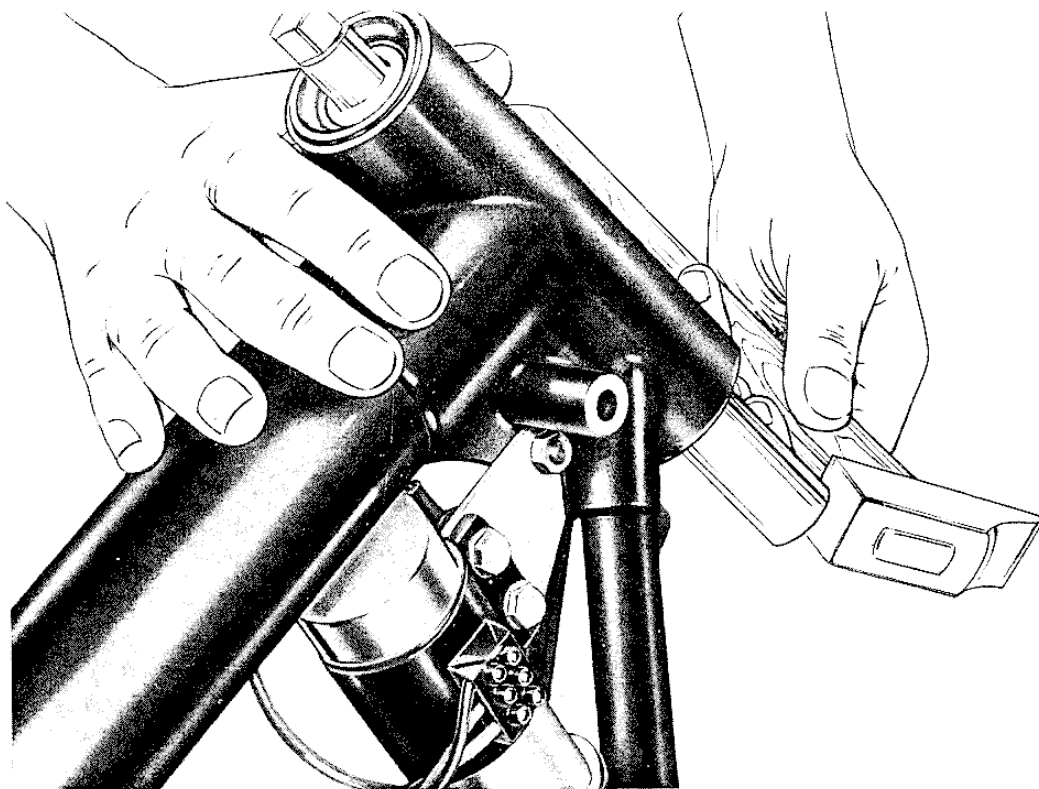


Fig. 55 - Smontaggio calotta superiore e inferiore sterzo.

Colori morsettiere	
A	Rosso
At	Verde
Ru	Grigio
FT	Giello
Ta	Nero
B+	Bleu
B-	Bianco
TF	Nero
AL	Grigio
Ru	Nero

Fusibile da 8 Amp.

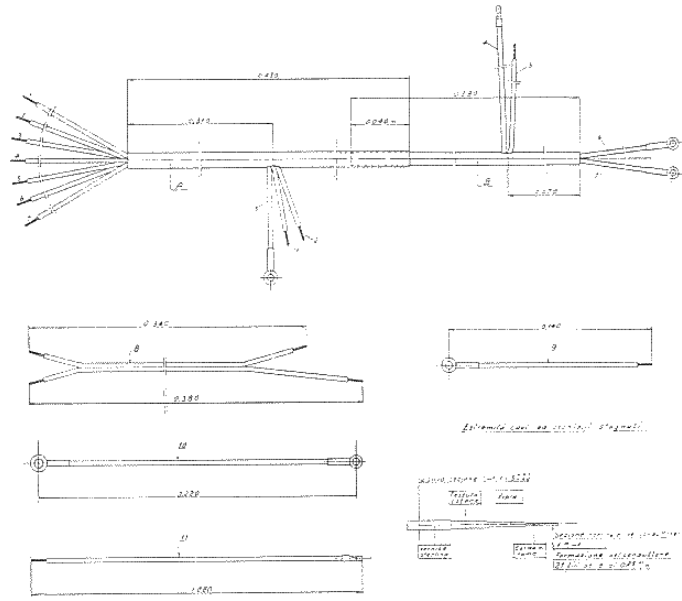
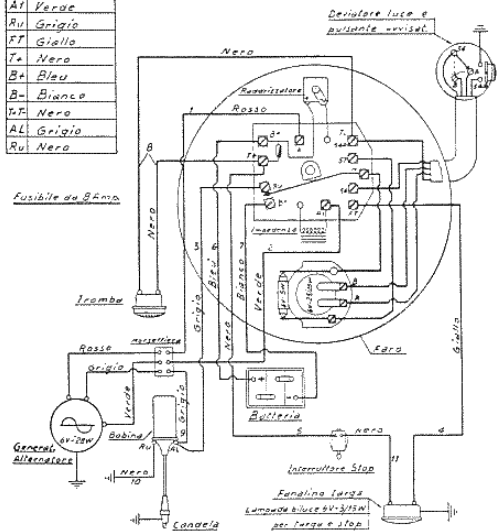


Fig. 56 - Schema impianto elettrico C.E.V.

Colori morsettiere	
Am	Rosso
At	Verde
Ru	Grigio
FT	Giello
St	Nero
B+	Bleu
B-	Bianco
Ta	Nero
T-	Nero

Fusibile da 8 Amp.

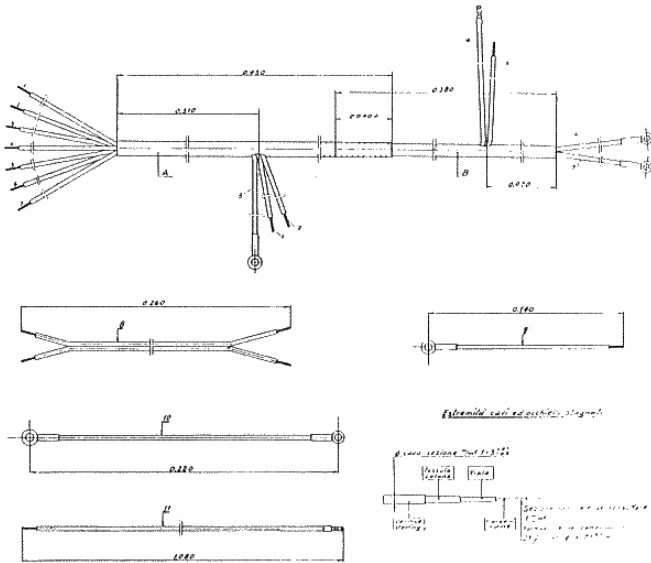
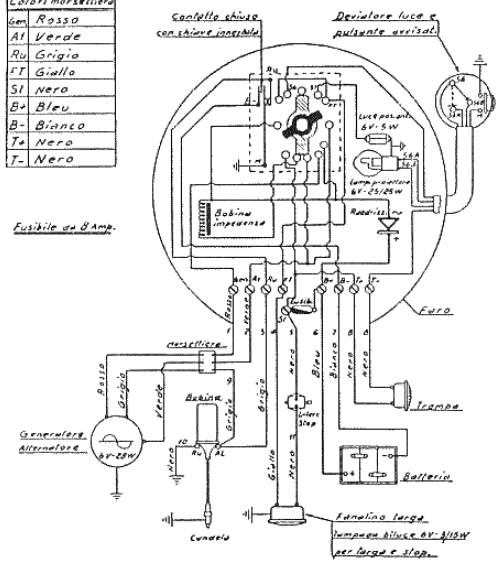


Fig. 57 - Schema impianto elettrico APRILIA

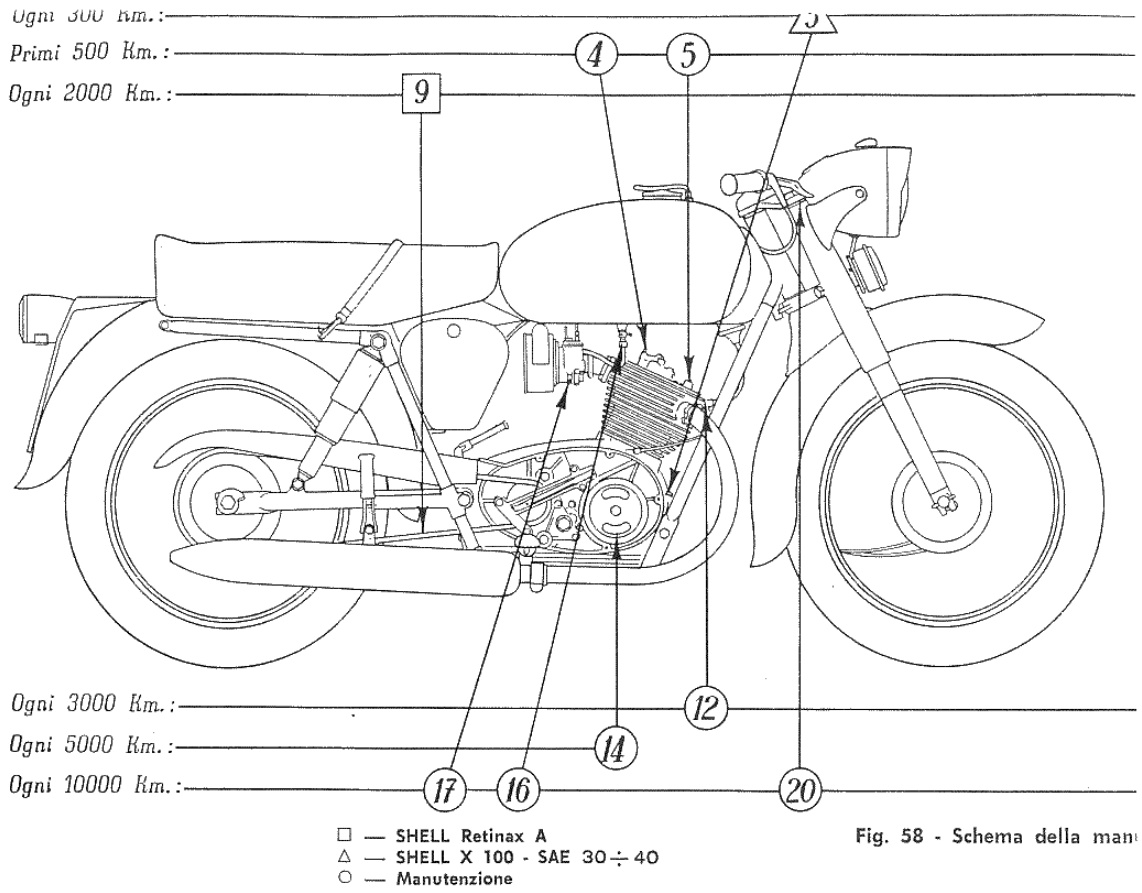
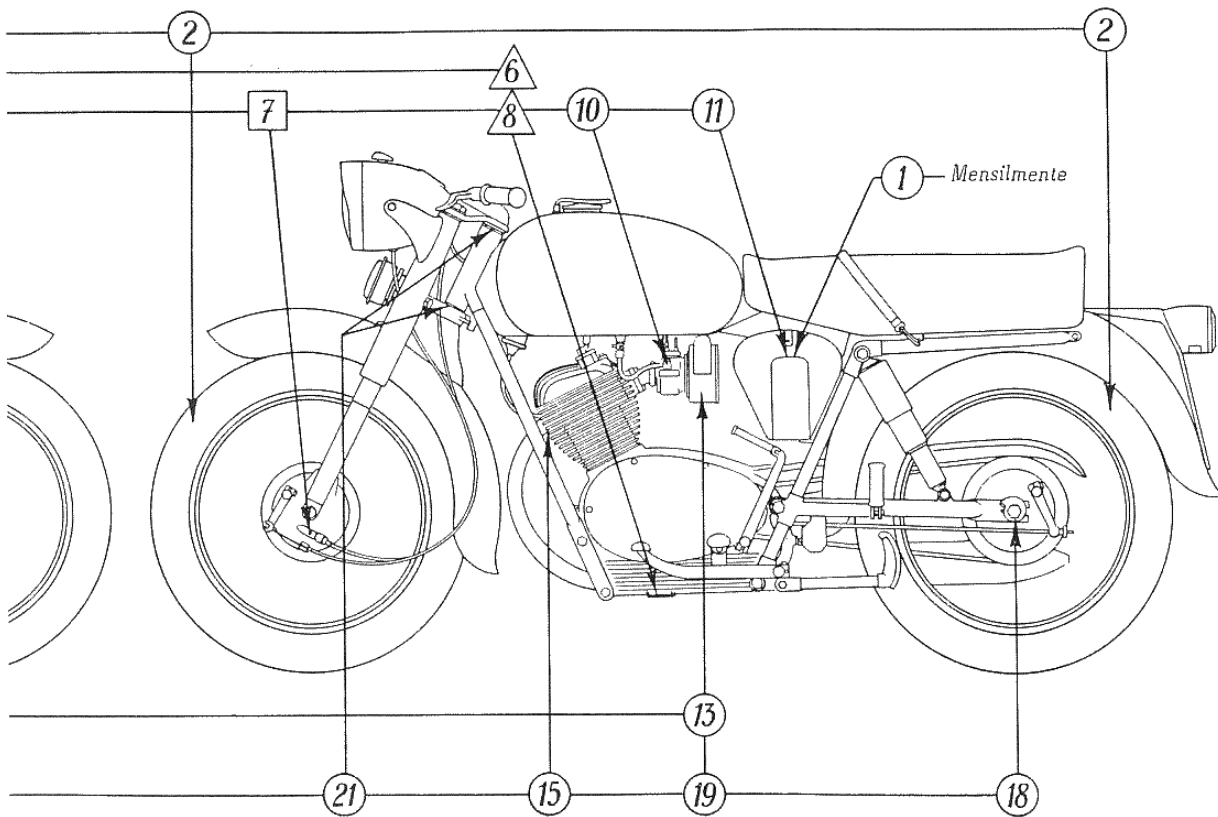


Fig. 58 - Schema della man



ma della manutenzione e lubrificazione.

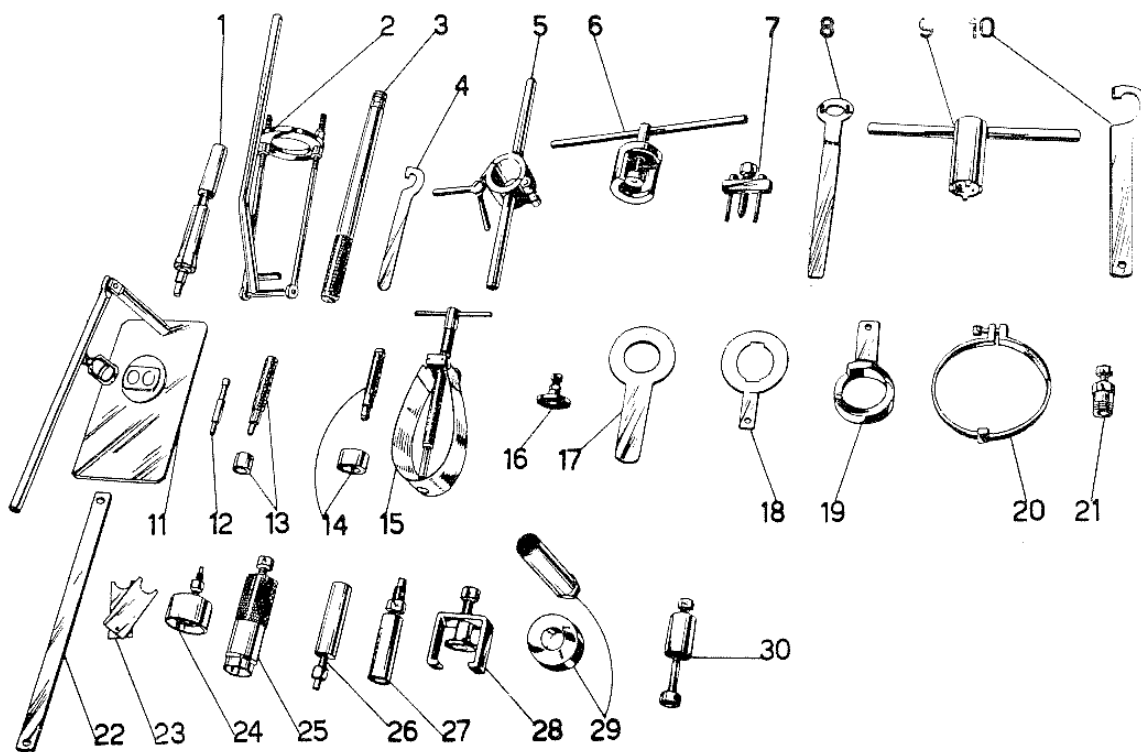


Fig. 59 - Attrezzatura specifica.

ELENCO DELLE FIGURE

Numero delle figure	DENOMINAZIONE
Tav. A	Motociclo (lato sinistro e destro)
» B	Gruppo motore
» C	Motore smontato
» D	Sezione trasversale
» E	Sezione orizzontale
» F	Sezione orizzontale
» G	Sezione verticale
» H	Sezione trasversale
» I	Tabella organi della distribuzione
» L	Tabella organi del manovellismo
Fig. 1	Smontaggio dadi per tenuta supporti bilancieri - testa
» 2	Come viene sfilata la testa
» 3	Come vengono compresse le molle delle valvole
» 4	Smontaggio delle guide per valvole
» 5	Montaggio delle guide per valvole
» 6	Come si tolgono i tubi copriastine
» 7	Come viene estratto lo spinotto dal pistone
» 8	Smontaggio della frizione
» 9	Bulloneria per smontaggio leve frizione e coperchietto porta settore cambio
» 10	Come si toglie il pignone catena
» 11	Frizione smontata in ordine di montaggio
» 12	Registrazione del settore cambio
» 13	Registrazione delle leve frizione

Numero delle figure	DENOMINAZIONE
Fig. 14	Come vengono allineate le quattro cave dei piattelli frizione
» 15	Come viene tolto il dado per ingranaggio pompa olio
» 16	Come si smonta l'ingranaggio per pompa olio
» 17	Come si svita il dado dell'ingranaggio trasmissione
» 18	Come si svitano i dadi del pignone motore e dell'ingranaggio camme
» 19	1ª operazione per togliere il volano
» 20	2ª operazione per togliere il volano
» 21	Come viene tolto il motore dal telaio
» 22	Posizione di montaggio forcellone oscillante
» 23	Interno del basamento motore
» 24	Controllo giuoco biella - albero motore
» 25	Posizione di montaggio albero con settore avviamento
» 26	Gruppo alberi e ingranaggi cambio
» 27	Un particolare del montaggio cambio
» 28	Come viene montato il tamburo scanalato
» 29	Come vengono montati gli ingranaggi della distribuzione
» 30	Schema per la messa in fase del motore
» 31	Come vengono registrate le punterie
» 32	Come si presenta l'interno del volano - magnete - alternatore
» 33	Come si estrae dal basamento il cuscinetto dell'albero motore
» 34	Estrazione dell'anello interno del cuscinetto per albero motore
» 35	Pressatura dell'anello del cuscinetto sull'albero motore
» 36	Sostituzione della boccola per albero camme
» 37	Regolazione al carburatore
» 38	Carburatore smontato
» 39	Sezione della ruota anteriore e posteriore
» 39bis	Come si toglie l'ingranaggio per contachilometri
» 40	Estrazione dal mozzo di uno dei due cuscinetti



MOTO GUZZI

SOCIETÀ PER AZIONI

STABILIMENTO E AMMINISTRAZIONE: Mandello del Lario (Como)
Via Emanuele V. Parodi, 27

Telefono: Mandello Lario 71.112 (4 linee con ricerca automatica)
Lecco 22.691

Collegamento ponte-radio con Milano e Genova

Telegrammi: Motoguzzi - Mandello Lario

SEDE LEGALE: Milano - Via Durini N. 28

Telefoni: 705.784 - 705.785 - Telegrammi: Motoguzzi - Milano

FILIALE - CENTRO RICAMBI - OFFICINA RIPARAZIONI

Milano (640) - Via Giovanni da Procida, 14

Telefoni: 341.421/341.296/381.997/384.033

Telegr.: Filialmotoguzzi - Milano

UFFICI: Genova - C.so Aurelio Saffi, 29

Telefoni: 55.242/55.243/55.244/55.245

Telegrammi: Paromar - Genova

Roma - Via Barberini, 86 - Telefono 484.758

Telegrammi: Motoguzzi - Roma

Napoli - Piazza Municipio, 84 - Telefono 310.581

Telegrammi: Motoguzzi - Napoli

STORNELLO

125 cc

I Edizione

MANUALE PER LE OPERAZIONI DI:
SMONTAGGIO, CONTROLLO E MONTAGGIO

PREMESSA

Scopo del presente manuale è di fornire in forma succinta, ma pratica, le istruzioni occorrenti per effettuare razionalmente le revisioni e le riparazioni del motociclo Stornello.

I dati citati nel manuale hanno lo scopo di formare una conoscenza d'indole generale sui principali controlli da effettuare durante la revisione dei vari gruppi.

A tale scopo il manuale è stato corredato di illustrazioni, disegni e schemi, occorrenti per poter eseguire le operazioni di smontaggio, controllo e montaggio.

Il manuale deve essere altresì una guida per chi desidera conoscere i particolari costruttivi del tipo in esame: la conoscenza di tali particolari, nel personale addetto alle riparazioni, è fattore essenziale per una buona esecuzione del lavoro.

INDICE GENERALE

Pag.	2 - Premessa.
»	4 - Modo di usare il manuale.
»	5 - Elenco delle figure.
»	8 - Attrezzatura occorrente per le operazioni di smontaggio e montaggio.
»	10 - Attrezzatura specifica.
»	12 - Caratteristiche generali.
»	14 - Dadi di identificazione.
»	14 - Pezzi di ricambio.
»	15 - Tabella ricerca eventuali inconvenienti e relativi rimedi.
»	22 - Indice delle operazioni.
»	24 - Tabella organi della distribuzione.
»	25 - Tabella organi del manovellismo.
»	27 - Operazioni.

MODO DI USARE IL MANUALE

Per trovare rapidamente l'operazione che interessa consultare l'indice delle operazioni cercando nel gruppo interessato il sottogruppo da trattare; riferendosi alla colonna interessata si trova a riguardo il numero dell'operazione da consultare. Nel testo, quando il numero di un'operazione è seguito da uno o più numeri tra virgolette, questi indicano le linee dell'operazione interessata.

DEFINIZIONI

Smontaggio dal veicolo: operazione consistente nel togliere dal veicolo un gruppo o un organo.

Rimontaggio sul veicolo: operazione consistente nel rimettere sul veicolo un gruppo o un organo.

Smontaggio: operazione consistente nel separare i pezzi che compongono un gruppo allo scopo di permettere la pulizia, la l'averifica, ed eventualmente la riparazione o la sostituzione di un pezzo.

Rimontaggio: operazione consistente nel ricostituire un gruppo con l'aiuto di elementi in buono stato, riparati o nuovi.

Revisione e sostituzione: revisione, operazione consistente nella verifica di tutti i pezzi formanti un gruppo allo scopo di stabilirne lo stato di efficienza; sostituzione: operazione consistente nel cambio dei pezzi deteriorati o consumati con altri nuovi.

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

ELENCO DELLE FIGURE

Numero delle figure	DENOMINAZIONE
Tav. A	Motociclo (lato sinistro e destro)
> B	Gruppo motore
> C	Motore smontato
> D	Sezione trasversale
> E	Sezione orizzontale
> F	Sezione orizzontale
> G	Sezione verticale
> H	Sezione trasversale
> I	Tabella organi della distribuzione
> L	Tabella organi del manovellismo
Fig. 1	Smontaggio dadi per tenuta supporti bilancieri - testa
> 2	Come viene sfilata la testa
> 3	Come vengono compresse le molle delle valvole
> 4	Smontaggio delle guide per valvole
> 5	Montaggio delle guide per valvole
> 6	Come si tolgono i tubi copriastine
> 7	Come viene estratto lo spinotto dal pistone
> 8	Smontaggio della frizione
> 9	Bulloneria per smontaggio leve frizione e coperchietto porta settore cambio
> 10	Come si toglie il pignone catena
> 11	Frizione smontata in ordine di montaggio
> 12	Registrazione del settore cambio
> 13	Registrazione delle leve frizione

Numero delle figure	DENOMINAZIONE
Fig. 14	Come vengono allineate le quattro cave dei piattelli frizione
» 15	Come viene tolto il dado per ingranaggio pompa olio
» 16	Come si smonta l'ingranaggio per pompa olio
» 17	Come si svita il dado dell'ingranaggio trasmissione
» 18	Come si svitano i dadi del pignone motore e dell'ingranaggio camme
» 19	1ª operazione per togliere il volano
» 20	2ª operazione per togliere il volano
» 21	Come viene tolto il motore dal telaio
» 22	Posizione di montaggio forcellone oscillante
» 23	Interno del basamento motore
» 24	Controllo giuoco biella - albero motore
» 25	Posizione di montaggio albero con settore avviamento
» 26	Gruppo alberi e ingranaggi cambio
» 27	Un particolare del montaggio cambio
» 28	Come viene montato il tamburo scanalato
» 29	Come vengono montati gli ingranaggi della distribuzione
» 30	Schema per la messa in fase del motore
» 31	Come vengono registrate le punterie
» 32	Come si presenta l'interno del volano - magnete - alternatore
» 33	Come si estrae dal basamento il cuscinetto dell'albero motore
» 34	Estrazione dell'anello interno del cuscinetto per albero motore
» 35	Pressatura dell'anello del cuscinetto sull'albero motore
» 36	Sostituzione della boccola per albero camme
» 37	Regolazione al carburatore
» 38	Carburatore smontato
» 39	Sezione della ruota anteriore e posteriore
» 39bis	Come si toglie l'ingranaggio per contachilometri
» 40	Estrazione dal mozzo di uno dei due cuscinetti

6

Numero delle figure	DENOMINAZIONE
Fig. 41	Estrazione dal mozzo del secondo cuscinetto
» 42	Pressatura nel mozzo del primo cuscinetto
» 43	Pressatura nel mozzo del secondo cuscinetto già montato sul perno
» 44	Come viene tolta la testa per forcella
» 45	Come si sfilava dal telaio la forcella
» 46	Svitatura astuccio per molla
» 47	Svitatura ghiera fiss. boccola inferiore
» 48	Montaggio forcella
» 49	Sezione forcella anteriore
» 50	Sospensione posteriore con incorporato l'ammortizzatore idraulico
» 51	Smontaggio del cappellotto con parte del molleggio post.
» 52	Forcellone oscillante
» 53	Smontaggio snodi elastici per forcellone oscillante
» 54	Telaio
» 55	Smontaggio calotta superiore e inferiore terzo
» 56	Schema impianto elettrico C.E.V.
» 57	Schema impianto elettrico APRILIA
» 58	Schema della manutenzione e lubrificazione
» 59	Attrezzatura specifica

7

Numero delle figure	DENOMINAZIONE
Fig. 41	Estrazione dal mozzo del secondo cuscinetto
» 42	Pressatura nel mozzo del primo cuscinetto
» 43	Pressatura nel mozzo del secondo cuscinetto già montato sul perno
» 44	Come viene tolta la testa per forcella
» 45	Come si sfila dal telaio la forcella
» 46	Svitatura astuccio per molla
» 47	Svitatura ghiera fiss. boccola inferiore
» 48	Montaggio forcella
» 49	Sezione forcella anteriore
» 50	Sospensione posteriore con incorporato l'ammortizzatore idraulico
» 51	Smontaggio del cappellotto con parte del molleggio post.
» 52	Forcellone oscillante
» 53	Telaio
» 54	Smontaggio snodi elastici per forcellone oscillante
» 55	Smontaggio calotta superiore e inferiore sterzo
» 56	Schema impianto elettrico APRILIA e CEV
» 57	Schema della manutenzione e lubrificazione

7

ATTREZZATURA OCCORRENTE PER LE OPERAZIONI DI SMONTAGGIO E MONTAGGIO

SIMBOLO		DESCRIZIONE	NOTE
N° Disegno	N° Ordinazione		
55731	55911200	Blocchetto per tappo scarico olio	In dotazione
36465	36905000	Cacciavite	» »
55730	55900400	Chiave per punterie	» »
T 2148	11901051	Chiave piatta da mm 8 - 10	» »
31883	32902000	Chiave a tubo da mm 14 - 17	» »
31884	32902400	Chiave per vite a testa cilindrica con cava esagonale	» »
36467	36901900	Chiave a tubo per candela da mm 19 - 21 - 22	» »
T 16628	16902300	Leva coperture (2 pezzi)	» »
24710	24914000	Pompa per pneumatici	» »
		Chiave per cava esagonale da 5	
		Chiave per cava esagonale da 19	
		Chiave a tubo da 8	
		Chiave a tubo da 10	
		Chiave a tubo da 11	
		Chiave a tubo da 14	
		Chiave a tubo da 17	
		Chiave a tubo da 19	
		Chiave a tubo da 21	
		Chiave a tubo da 22	
		Chiave a tubo da 24	
		Chiave a tubo da 27	
		Chiave piatta da 6	
		Chiave piatta da 7	
		Chiave piatta da 10	
		Chiave piatta da 11	
		Chiave piatta da 12	

Numero d'ordinazione	DESCRIZIONE	NOTE
	Chiave piatta da 14 Chiave piatta da 16 Chiave piatta da 17 Chiave piatta da 19 Chiave piatta da 22 Chiave piatta da 24 Martello Mazzuola d'alluminio Raschietto Spazzola metallica Punzone Cacciavite Pinza Pinza con punte Pinza con punte (Seeger) Punteruolo	

9

ATTREZZATURA SPECIFICA (Vedere fig. 59)

N° fig.	SIMBOLO		DENOMINAZIONE	In comune ai tipi
	N° Disegno	N° Ordinazione		
1	23587	24907725	Punzone espansivo per smontaggio calotte pipa sterzo	Zigolo
2	55755	55912700	Attrezzo per smontaggio cappellotti molleggio posteriore	Lodola-Zigolo
3	23588	24912625	Attrezzo per montaggio bracci forcella telescopica	Zigolo
4	23592	24903125	Chiave per ghiera di fissaggio boccole inferiori forcella	Zigolo
5	23584	24912725	Attrezzo per smontaggio e montaggio astucci molle forcella telesc.	Zigolo
6	23585	24904825	Estrattore per sbloccaggio bracci forcella telescopica	Zigolo
7	31866	32906302	Estrattore per ingranaggio pompa olio	Lodola
8	31866	32903600	Chiave per tenuta ingranaggio pompa olio	Lodola
9	31869	32902701	Chiave con naselli per smontaggio ghiera pignone catena	Lodola
10	55760	55904200	Chiave per ghiera tubo scarico	
11	55754	55907200	Attrezzo premimolle per montaggio e smontaggio valvole	
12	55759	55904500	Punzone per l'estrazione delle guide valvole	
13	55758	55904600	Punzone e boccola per pressatura guide valvole	
14	55768	55907201	Punzone e boccola per estrazione bronzine bilancieri	
	26774	26907800	Attrezzo per montaggio e smontaggio spinotto pistone	
15	26774/9 (c)	55907810	Pistoncino per attrezzo montaggio e smontaggio spinotto pistone	
16		55757	55906500	Attrezzo per montaggio e smontaggio gruppo frizione
17	55761	55902700	Chiave speciale di tenuta pignone catena	
18	55753	55912800	Attrezzo di tenuta corpo frizione fisso	
19	55752	55912900	Attrezzo di tenuta pignone motore	
20	55762	55911800	Morsetto di tenuta volano motore	
21	55750	55906600	Estrattore volano motore	
22	55763	55910900	Asta per montaggio forcellone oscillante	

N° fig.	SIMBOLO		DENOMINAZIONE	In comune ai tipi
	N° Disegno	N° Ordinazione		
23	55770	55913200	Sonda per giuoco di montaggio biella - albero motore	
24	55764	55906300	Estrattore per cuscinetto albero motore pressato nel basamento destro	
25	55769	55908300	Estrattore per anello cuscinetto sull'albero motore	
26	55751	55912300	Attrezzo per pressatura anello cuscinetto sull'albero motore	
27	55765	55904400	Estrattore per boccola albero camme	
28	55766	55905700	Estrattore per ingranaggio kontakilometri	
29	55756	55904900	Attrezzatura per montaggio e smontaggio cuscinetti ruota anteriore e posteriore	
30	55767	55904300	Estrattore per snodi elastici forcellone oscillante	

11

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

Motore

Monocilindrico a 4 tempi con valvole in testa.

Cilindro

Inclinato 25° in avanti; in lega leggera con canna riportata in ghisa speciale.

Testa

In lega leggera con gli organi per comando valvole a bagno d'olio.

Comando valvole: A mezzo aste e bilancieri

Corsa	mm	58
Alesaggio	mm	52
Cilindrata	cc	125
Potenza	CV	7
Potenza fiscale	CV	2
Rapporto di compressione		8

Accensione

Volano magnete alternatore con bobina di alta tensione esterna.

N. B. - Il veicolo deve marciare con batteria inserita; in caso contrario si verificherebbe in breve tempo l'avaria del raddrizzatore.

Candela

Tipo Marelli CW 225 L.

Alimentazione

A benzina. Capacità serbatoio litri 12,5 di cui riserva litri 2 circa. Carburatore con regolazione a manopola; marca Dell'Orto ME 18 BS con filtro d'aria e silenziatore SF-1/7.

Lubrificazione

Forzata, con pompa ad ingranaggi. Serbatoio olio nel basamento motore; capacità litri 1,5 circa.

Raffreddamento

Ad aria. Testa e cilindro sono muniti di alettatura per il raffreddamento.

Frizione

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

Cambio di velocità

Ad ingranaggi sempre in presa con innesti frontali. Numero dei rapporti 4 con comando a pedale:

rapporto 1ª velocità	3,04
rapporto 2ª velocità	1,81
rapporto 3ª velocità	1,29
rapporto 4ª velocità	1

Trasmissione

Primaria ad ingranaggi con dentatura elicoidale; secondaria con catena a rulli.

Rapporti di trasmissione:

fra motore e cambio	2,8 (25-70)
fra pignone e corona posteriore	3,13 (15-47)

Rapporti totali di trasmissione (motore ruota):

in 1ª velocità	26,6
in 2ª velocità	15,9
in 3ª velocità	11,3
in 4ª velocità	8,77

TELAIO

Passo	m	1,250	circa
Ingombro:			
longitudinale	m	1,900	circa
trasversale	m	0,600	»
verticale (a vuoto)	m	0,950	»

Altezza minima da terra m 0,160 circa in corrispondenza alla parte più bassa del motociclo a vuoto.

Peso del motomezzo senza carburante, olio ed accessori kg 88 circa

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori idraulici.

Posteriore: forcellone oscillante con molle a spirale poste negli ammortizzatori idraulici.

Ruote

A raggi con cerchi 17 x 2 ¼.

Pneumatici

Anteriore 2 ½ x 17 rigato; posteriore 2.75 - 17 R scolpito.

Freni

A espansione.

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

Impianto elettrico

Generatore: volano alternatore.

Raddrizzatore per la carica della batteria posto nel 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 luce città - campagna. Diametro luce faro: mm 130; deviatore per luce anabagliante e pulsante per avvisatore elettrico sul manubrio.

Fanalino posteriore per luce targa e indicatore d'arresto.

Avvisatore elettrico.

Batteria d'accumulatori con capacità Ah 7 (6 Volt).

Contachilometri

Incorporato nel faro.

Prestazioni

Il motociclo supera pendenze del 31 % circa con una persona e su strade in buone condizioni di manutenzione.

Consumo carburante (secondo norme CUNA) lt 2,3 per 100 km.

Velocità massima consentita nelle singole marce:

in 1ª velocità	km/h	30,6
in 2ª velocità	»	51,4
in 3ª velocità	»	72
in 4ª velocità	»	100 circa

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero di identificazione uguale tanto per il motore che per il telaio. Per il telaio tale numero si trova impresso sul braccio destro del triangolo telaio, all'estremità dove si attacca il motore. Per il motore il numero si trova impresso sulla parte anteriore destra del basamento. Questo numero è riportato sul certificato d'origine e serve agli effetti di legge alla identificazione del motociclo stesso.

Il numero di motore-telaio deve essere pure indicato nella eventuale richiesta di pezzi di ricambio.

PEZZI DI RICAMBIO

Per il perfetto funzionamento del motociclo si ricorda che gli eventuali ricambi vanno effettuati esclusivamente con pezzi originali « Moto Guzzi ». Per la loro ordinazione occorre attenersi a quanto indicato nel capitolo « Dati di identificazione ».

TABELLA RICERCA EVENTUALI INCONVENIENTI E RELATIVI RIMEDI

INCONVENIENTE	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
Avviamento anormale provocato da: Alimentazione	Benzina che non arriva al carburatore (Vedere A - B - C - D - E)	
	A) Mancanza di benzina (serbatoio vuoto)	Rifornimento
	B) Rubinetto rimasto inavvertitamente chiuso	Ruotare il manettino del rubinetto nella posizione d'aperto
	C) Necessità d'inserire la riserva (poca benzina nel serbatoio)	Aprire il rubinetto sinistro della riserva
	D) Rubinetto con filtro ostruito	Smontarlo e pulirlo con benzina e aria compressa
	E) Tubazione flessibile della benzina rotta o ostruita	Sostituirla o pulirla con aria compressa
	Filtro del carburatore sporco	Smontarlo e pulirlo con benzina e aria compressa
Getti ostruiti	Smontarli e pulirli introducendo nel foro una setola da spazzola, indi soffiare con getto d'aria	
Corpo del carburatore con condotti ostruiti	Smontare il carburatore e compiere un'accurata pulitura con benzina e aria compressa	
Invasamento eccessivo (Vedere F - G)	Chiudere il rubinetto e far aspirare l'eccedenza di benzina dal motore. Se il motore non parte è possibile che la candela si sia bagnata di benzina, occorre toglierla ed asciugarla	
F) Impurità nella sede dell'astina	Togliere l'astina e pulire la sede con aria compressa	

15

INCONVENIENTE	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
Accensione	G) Galleggiante incrinato	Sostituirlo
	Infiltrazioni d'aria all'attacco del carburatore	Verificare la tenuta del carburatore alla pipa e della pipa alla testa
	Candela che non dà scintilla (Vedere H - I - L - M)	Per riscontrare se la candela dà scintilla, toglierla, appoggiare al cilindro la parte non isolata della candela dopo aver riattaccato a questa il cavo, indi far compiere qualche giro al motore verificando se dà scintilla
	H) Sporca	Pulirla con benzina pura e spazzolino
	I) Umida	Farla asciugare
	L) Isolante screpolato	Cambiare la candela
	M) Elettrodi non a misura	Portare la distanza a mm 0,6
	Cavo della candela rotto o danneggiato nel rivestimento isolante	Sostituire
	Bobina non funzionante	Farla riparare da officine appositamente specializzate o sostituirla
	Batteria non efficiente	Controllare se carica e che non manchi di liquido; verificare l'efficienza del volano magnete alternatore
	Puntine del rottore sporche o con apertura non prescritta	Pulirle con apposita limetta e controllare l'apertura (mm. 0,40 ÷ 0,35)
	Martelletto del rottore: consumato dallo strisciamento sulla camma non lubrificato	Sostituire Inumidire con qualche goccia d'olio il cuscinetto di panno

16

INCONVENIENTE	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
Il motore si ferma quando si apre il gas Funzionamento anormale provocato da: Scarso rendimento	Accensione troppo anticipata o ritardata	Verificare la messa in fase del motore
	Motore ancora freddo	Lasciarlo scaldare
	Getto sporco	Pulirlo. (Vedere in tabella paragrafo « Alimentazione »)
	Miscela (aria-benzina) grassa o magra	Carburatore mal regolato, regolare
	Tubo di scarico e silenziatore sporchi	Pulire
	Testa del motore e pistone con incrostazioni	Togliere accuratamente le incrostazioni
	Valvole con chiusura imperfetta	Smerigliarle sulle sedi; se piegate o bruciate sostituirle
	Distribuzione non perfettamente in fase	Regolare
	Gioco eccessivo fra bilancieri e astine	Regolare
	Candela non bene avvitata, senza guarnizione, sporca, non adatta, con elettrodi non a misura o consumati	Avvitarla evitando di chiudere esageratamente, montare l'apposita guarnizione se sprovvista, pulirla, cambiare il tipo della candela, regolare la distanza degli elettrodi e se consumati sostituirla
	Dadi di fissaggio testa-cilindro allentati	A motore freddo avvitarli a fondo
	Fasce elastiche incollate, consumate o rotte	Sostituire le fasce e pulire le apposite sedi sul pistone
Cilindro ovalizzato	Compiere la maggiorazione mediante alesatura	

INCONVENIENTE	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
Scoppi allo scarico	Candela (Vedere N-O-P):	
	N) Irregolare distanza tra gli elettrodi	Portare la distanza a mm 0,6
	O) Incrostata	Pulirla con benzina pura e spazzolino
Frizione non funzionante	P) Pre-accensione	Sostituire la candela con altra di grado termico più elevato. (Vedere quella prescritta)
	Guarnizione del tubo di scarico allentata	Stringere la ghiera fissaggio
	Slittamento dato da mancanza di giuoco alle leve di comando	Registrare
	Slittamento dato da molle appiattite	Sostituire le molle
	Dischi consumati o deformati	Sostituire
	Disinnesto incompleto dato da eccessivo giuoco alle leve di comando	Registrare
Consumo elevato	Galleggiante incrinato	Sostituire
	Deficiente tenuta data da irregolarità dell'astina del galleggiante o impurità nella sede	Sostituire l'astina con galleggiante o pulire la sede con aria compressa
	Getto alterato nel foro	Sostituirlo. Getto normale 78/100
	Accensione ritardata	Mettere in fase. (Vedere « Messa in fase del motore » nel presente manuale)
Motore rumoroso	Fasce elastiche incollate, consumate o rotte	Sostituire le fasce e pulire le apposite sedi sul pistone
	Accoppiamento cilindro-pistone con giuoco eccessivo	Sostituire o rettificare il cilindro, sostituendo pistone e fasce elastiche maggiorate

INCONVENIENTE	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
Sterzo irregolare	Gioco eccessivo fra spinotto e boccola piede di biella	Sostituire lo spinotto; oppure boccola e spinotto
	Gioco eccessivo fra testa di biella, rulli e perno di manovella	Cambiare il perno di manovella, rettificare la biella sostituendo i rulli con altri maggiorati
	Ingranaggi del cambio con eccessivo gioco, denti incrinati o rotti	Sostituire
	Gioco eccessivo fra bilandieri e astine	Regolare
	Ingranaggi elicoidali trasmissione e distribuzione rumorosi	Operare la sostituzione
	Gruppo dello sterzo eccessivamente indurito o con eccessivo gioco	Registrare mediante l'apposita ghiera
	Sedi di rotolamento sfere incassate	Sostituire
Frenatura insufficiente	Sfere avariate (logorio - rigature - appiattimenti)	Sostituire
	Leva sul manubrio per comando freno anteriore con corsa a vuoto eccessiva	Registrare: portando il gioco all'estremità della leva a mm 20 ÷ 25 prima che il freno entri in azione
	Leva a pedale per comando freno posteriore con corsa a vuoto eccessiva	Registrare: portando il gioco all'estremità della leva a mm 25 ÷ 30 prima che il freno entri in azione
	Suole per ceppi freno: consumate	Sostituire

INCONVENIENTE	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
Sospensione elastica inefficiente	sporche di grasso	Se le suole sono imbevute di grasso occorre sostituirle; se leggermente unte lavarle con benzina ripristinando la superficie frenante con una leggera passata di tela smeriglio
	Tamburi rigati	Sostituire. Se leggermente rigati togliere le rigature con tela smeriglio o tornitura
	Elementi elastici per parastrappi mozzo ruota posteriore inefficienti	Sostituire
	Molleggio forcella telescopica indurito	Revisionare la forcella e controllare il livello del liquido
	Molle appiattite o incrinare	Sostituire
	Molleggio posteriore inefficiente	Se questa inefficienza è data dagli ammortizzatori rimandarli in Ditta per la revisione ed eventuale riparazione
Impianto elettrico inefficiente	Forcellone posteriore non efficiente	Controllare e, se occorre, sostituire gli snodi elastici
	Cavetti interrotti o scoperti	Riparare o sostituire
	Capocorda allentati all'attacco, dissaldati o rotti	Stringere a fondo le viti d'attacco, risaldare o sostituire
	Tromba elettrica: cavetti staccati dai rispettivi morsetti suono irregolare	Riallacciare stringendo a fondo le viti Registrare agendo sulla vite di regolazione, che si trova sulla parte ant. per l'avvisatore FAEMM e sulla parte post. per l'avvisatore C.E.V.

INCONVENIENTE	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
	Lampadine bruciate	Sostituirle con uguale tipo e voltaggio di quelle montate
	Opacità o ingiallimento della parabola riflettente del faro	Sostituirla
	Pulsante per tromba e deviatore comando luce anabagliante inefficiente	Verificare i contatti e la chiusura delle vitine per attacco fili. Se rotto sostituire.
	Raddrizzatore inefficiente	Farlo controllare da agenzie autorizzate o sostituirlo.
	Bobina impedenza inefficiente	Sostituirla

INDICE DELLE OPERAZIONI

GRUPPI	Smontaggio dal veicolo	Rimontaggio sul veicolo	Smontaggio	Rimontaggio	Revisione e sostituzione
	Operazione	Operazione	Operazione	Operazione	Operazione
Tabella organi della distribuzione pag. 24					
Tabella organi del manovellismo pag. 25					
Motore					
Testa - bilancieri - valvole	010	011	012	013	014
Cilindro - pistone	015	016	017	018	019
Frizione - Coperchietto per settore-cambio e leve frizione - pignone catena . .	020	021	022	022	023
Pompa olio	024	025	—	—	026
Ingranaggio trasmissione - ingranaggio distribuzione - pignone motore . . .	027	028	029	029	030
Volano - magnete - alternatore . . .	031	032	033	033	034
Blocco motore (basamento - cambio - albero motore - biella - alberello camme e albero avviamento - messa in fase e prova del motore)	035	036	037	038	039

GRUPPI	Smontaggio dal veicolo	Rimontaggio sul veicolo	Smontaggio	Rimontaggio	Revisione e sostituzione
	Operazione	Operazione	Operazione	Operazione	Operazione
Alimentazione					
Serbatoio benzina	040	041	—	—	042
Carburatore e silenziatore con filtro d'aria	043	044	045	046	047
Ruote - Freni					
Ruota e freno anteriore	048	049	048	049	050
Ruota e freno posteriore	051	052	051	052	053
Sospensioni - Sterzo					
Forcella telescopica - sterzo	054	055	056	057	058
Sospensione posteriore - ammortizzatori	059	059	—	—	060
Telaio					
Gruppo telaio (sella - parafango posteriore - forcellone oscillante)	—	—	061	062	063
Impianto elettrico	—	—	—	—	064
Cuscinetti	—	—	—	—	065
Verniciatura	—	—	—	—	066
Manutenzione e lubrificazione	—	—	—	—	067

23

TABELLA ORGANI DELLA DISTRIBUZIONE

(Vedere Tavola 1)

A PEZZO NUOVO	GIUOCO DI MONTAGGIO	GIUOCO MASSIMO D'USURA	OSSERVAZIONI												
mm	mm	mm													
A = { Valvola scar. \varnothing 5,48 $\begin{matrix} 0 \\ -0,012 \end{matrix}$ Fra lo stelo della valvola scarico e la guida Guida valvole \varnothing 5,5 H8 $\begin{matrix} 0 \\ +0,018 \end{matrix}$ Valvola aspir. \varnothing 5,49 $\begin{matrix} 0 \\ -0,012 \end{matrix}$ Fra lo stelo della valvola aspirazione e la guida	0,02 \div 0,05	0,2	Il diametro esterno delle guide valvole di ricambio è maggiorato a \varnothing 10,03 $\begin{matrix} +0,043 \\ +0,034 \end{matrix}$ Dopo pressate le guide valvole nella testa verificare con calibro \varnothing 5,5 H8 $\begin{matrix} 0 \\ +0,018 \end{matrix}$												
B = { Bilancieri \varnothing 12 H7 $\begin{matrix} 0 \\ +0,018 \end{matrix}$ Fra le boccole dei bilancieri e il perno Perno \varnothing 12 g6 $\begin{matrix} -0,006 \\ -0,017 \end{matrix}$	0,006 \div 0,035	0,1													
C = Molla	—	5 % \div	E' tollerabile circa il 5 % in meno della misura stabilita sotto carico.												
D = { Boccola \varnothing 15 H7 $\begin{matrix} 0 \\ +0,018 \end{matrix}$ Fra boccola e albero camme Albero camme \varnothing 15 f7 $\begin{matrix} -0,016 \\ -0,034 \end{matrix}$	0,016 \div 0,052	0,1													
E =	—	1 \div	Maggiorazione del diametro F. <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>I</td><td>II</td><td>III</td> </tr> <tr> <td>26,40</td><td>26,60</td><td>26,80</td><td>24,40</td><td>24,60</td><td>24,80</td> </tr> </table> Le tolleranze sono uguali alle quote iniziali.	I	II	III	I	II	III	26,40	26,60	26,80	24,40	24,60	24,80
I	II	III	I	II	III										
26,40	26,60	26,80	24,40	24,60	24,80										
F = { Ghiera per valvola aspirazione \varnothing 26,1 $\begin{matrix} 0 \\ +0,02 \end{matrix}$ Diametro delle ghiera Ghiera per valvola scarico \varnothing 24,1 $\begin{matrix} 0 \\ +0,02 \end{matrix}$	—	—	Maggiorazioni sulla testa per sedi ghiera valvole. <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>I</td><td>II</td><td>III</td> </tr> <tr> <td>26,30</td><td>26,50</td><td>26,70</td><td>24,30</td><td>24,50</td><td>24,70</td> </tr> </table> Le tolleranze sono uguali alle quote iniziali.	I	II	III	I	II	III	26,30	26,50	26,70	24,30	24,50	24,70
I	II	III	I	II	III										
26,30	26,50	26,70	24,30	24,50	24,70										

TABELLA ORGANI DEL MANOVELLISMO

(Vedere Tavola L)

A PEZZO NUOVO mm	GIUOCO DI MONTAGGIO mm	GIUOCO MASSIMO D'USURA mm	OSSERVAZIONI																																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">A = Ø 52</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">0 -0,018</td> <td rowspan="7" style="width: 20%; vertical-align: middle;"> Per il controllo e la selezione-tura deve essere preso come base il diametro maggiore del pistone che è E. </td> <td rowspan="7" style="width: 50%; vertical-align: middle;"> Fra il diametro del pistone E e la canna del cilindro A </td> </tr> <tr> <td>B = Ø 51,75</td> <td style="text-align: right;">0 -0,03</td> </tr> <tr> <td>C = Ø 51,85</td> <td style="text-align: right;">0 -0,03</td> </tr> <tr> <td>D = Ø 51,925</td> <td style="text-align: right;">0 -0,018</td> </tr> <tr> <td>E = Ø 51,945</td> <td style="text-align: right;">0 -0,018</td> </tr> <tr> <td>F = Ø 47,5</td> <td style="text-align: right;">0 -0,10</td> </tr> <tr> <td>G = Ø 46,8</td> <td style="text-align: right;">0 -0,10</td> </tr> </table>	A = Ø 52	0 -0,018	Per il controllo e la selezione-tura deve essere preso come base il diametro maggiore del pistone che è E.	Fra il diametro del pistone E e la canna del cilindro A	B = Ø 51,75	0 -0,03	C = Ø 51,85	0 -0,03	D = Ø 51,925	0 -0,018	E = Ø 51,945	0 -0,018	F = Ø 47,5	0 -0,10	G = Ø 46,8	0 -0,10	0,037 ÷ 0,073	0,15	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Selezionatura d'accoppiamento Ø del cilindro</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Grado A</td> <td style="text-align: center;">Grado B</td> <td style="text-align: center;">Grado C</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">51,982</td> <td style="text-align: center;">51,988</td> <td style="text-align: center;">51,994</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">51,988</td> <td style="text-align: center;">51,994</td> <td style="text-align: center;">52,000</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Ø del pistone</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Grado A</td> <td style="text-align: center;">Grado B</td> <td style="text-align: center;">Grado C</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">51,927</td> <td style="text-align: center;">51,933</td> <td style="text-align: center;">51,939</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">51,933</td> <td style="text-align: center;">51,939</td> <td style="text-align: center;">51,945</td> </tr> </table> <p>Le misure A - B - C - D - E - F - G vengono aumentate: per la I maggioraz. di 2/10 per la II maggioraz. di 4/10 per la III maggioraz. di 6/10 per la IV maggioraz. di 8/10 per la V maggioraz. di 10/10</p>	Selezionatura d'accoppiamento Ø del cilindro			Grado A	Grado B	Grado C	51,982	51,988	51,994	51,988	51,994	52,000	Ø del pistone			Grado A	Grado B	Grado C	51,927	51,933	51,939	51,933	51,939	51,945
A = Ø 52	0 -0,018	Per il controllo e la selezione-tura deve essere preso come base il diametro maggiore del pistone che è E.			Fra il diametro del pistone E e la canna del cilindro A																																						
B = Ø 51,75	0 -0,03																																										
C = Ø 51,85	0 -0,03																																										
D = Ø 51,925	0 -0,018																																										
E = Ø 51,945	0 -0,018																																										
F = Ø 47,5	0 -0,10																																										
G = Ø 46,8	0 -0,10																																										
Selezionatura d'accoppiamento Ø del cilindro																																											
Grado A	Grado B	Grado C																																									
51,982	51,988	51,994																																									
51,988	51,994	52,000																																									
Ø del pistone																																											
Grado A	Grado B	Grado C																																									
51,927	51,933	51,939																																									
51,933	51,939	51,945																																									
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">A = (fascia elastica) Ø 52</td> <td style="width: 15%;"></td> <td rowspan="2" style="width: 20%; vertical-align: middle;"> Fra il taglio della fascia elastica introdotta nella camera del cilindro </td> <td rowspan="2" style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>H = { Sede</td> <td style="text-align: right;">1,51 0 +0,02</td> </tr> <tr> <td> { Fascia</td> <td style="text-align: right;">1,5 -0,010 -0,022</td> <td rowspan="2" style="width: 20%; vertical-align: middle;"> Fra l'altezza delle fasce elastiche e quella della sede sul pistone </td> <td rowspan="2" style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>I = { Sede</td> <td style="text-align: right;">2,52 0 +0,02</td> </tr> <tr> <td> { Fascia</td> <td style="text-align: right;">2,5 -0,010 -0,022</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	A = (fascia elastica) Ø 52		Fra il taglio della fascia elastica introdotta nella camera del cilindro		H = { Sede	1,51 0 +0,02	{ Fascia	1,5 -0,010 -0,022	Fra l'altezza delle fasce elastiche e quella della sede sul pistone		I = { Sede	2,52 0 +0,02	{ Fascia	2,5 -0,010 -0,022			0,1 ÷ 0,25	0,6	<p>La misura A viene aumentata: per la I maggioraz. di 2/10 per la II maggioraz. di 4/10 per la III maggioraz. di 6/10 per la IV maggioraz. di 8/10 per la V maggioraz. di 10/10</p>																								
A = (fascia elastica) Ø 52		Fra il taglio della fascia elastica introdotta nella camera del cilindro																																									
H = { Sede	1,51 0 +0,02																																										
{ Fascia	1,5 -0,010 -0,022	Fra l'altezza delle fasce elastiche e quella della sede sul pistone																																									
I = { Sede	2,52 0 +0,02																																										
{ Fascia	2,5 -0,010 -0,022																																										

Segue Tabella Organi del Manovellismo

A PEZZO NUOVO mm	GIUOCO DI MONTAGGIO mm	GIUOCO MASSIMO D'USURA mm	OSSERVAZIONI																												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">L = { Pistone Ø 14 H4</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">0 +0,005</td> <td rowspan="3" style="width: 20%; vertical-align: middle;"> Fra il foro del pistone e lo spinotto </td> <td rowspan="3" style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td> { Spinotto Ø 14 K4</td> <td style="text-align: right;">+0,001 +0,006</td> </tr> <tr> <td> { Biella Ø 14 F7</td> <td style="text-align: right;">+0,016 +0,034</td> </tr> </table>	L = { Pistone Ø 14 H4	0 +0,005	Fra il foro del pistone e lo spinotto		{ Spinotto Ø 14 K4	+0,001 +0,006	{ Biella Ø 14 F7	+0,016 +0,034	(interf.) 0,006 (giuoco) 0,004	0,03																					
L = { Pistone Ø 14 H4	0 +0,005	Fra il foro del pistone e lo spinotto																													
{ Spinotto Ø 14 K4	+0,001 +0,006																														
{ Biella Ø 14 F7	+0,016 +0,034																														
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">M = { Albero Ø 25 X 5</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">+0,073 +0,064</td> <td rowspan="3" style="width: 20%; vertical-align: middle;"> Fra biella, rullini e albero motore </td> <td rowspan="3" style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td> { Biella Ø 33,08 H5</td> <td style="text-align: right;">0 +0,011</td> </tr> <tr> <td> { Rullini Ø 4</td> <td style="text-align: right;">0 -0,002</td> </tr> </table>	M = { Albero Ø 25 X 5	+0,073 +0,064	Fra biella, rullini e albero motore		{ Biella Ø 33,08 H5	0 +0,011	{ Rullini Ø 4	0 -0,002	0,033 ÷ 0,010	0,05	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Selezionatura d'accoppiamento</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Albero</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">Biella</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Grado A</td> <td style="text-align: center;">Grado B</td> <td style="text-align: center;">Grado A</td> <td style="text-align: center;">Grado B</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">25,064</td> <td style="text-align: center;">25,069</td> <td style="text-align: center;">33,080</td> <td style="text-align: center;">33,085</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">25,069</td> <td style="text-align: center;">25,073</td> <td style="text-align: center;">33,085</td> <td style="text-align: center;">33,091</td> </tr> </table>	Selezionatura d'accoppiamento				Albero		Biella		Grado A	Grado B	Grado A	Grado B	25,064	25,069	33,080	33,085	25,069	25,073	33,085	33,091
M = { Albero Ø 25 X 5	+0,073 +0,064	Fra biella, rullini e albero motore																													
{ Biella Ø 33,08 H5	0 +0,011																														
{ Rullini Ø 4	0 -0,002																														
Selezionatura d'accoppiamento																															
Albero		Biella																													
Grado A	Grado B	Grado A	Grado B																												
25,064	25,069	33,080	33,085																												
25,069	25,073	33,085	33,091																												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">N = { Biella 13,75 h9</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">0 -0,043</td> <td rowspan="3" style="width: 20%; vertical-align: middle;"> Fra testa di biella, ranelle distanziatrici e albero motore </td> <td rowspan="3" style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td> { Ranelle 3</td> <td style="text-align: right;">0 -0,02</td> </tr> <tr> <td> { Albero motore 21 h7</td> <td style="text-align: right;">0 -0,021</td> </tr> </table>	N = { Biella 13,75 h9	0 -0,043	Fra testa di biella, ranelle distanziatrici e albero motore		{ Ranelle 3	0 -0,02	{ Albero motore 21 h7	0 -0,021	0,20 ÷ 0,25	0,6																					
N = { Biella 13,75 h9	0 -0,043	Fra testa di biella, ranelle distanziatrici e albero motore																													
{ Ranelle 3	0 -0,02																														
{ Albero motore 21 h7	0 -0,021																														

OPERAZIONI

OPERAZIONE 010 — Smontaggio testa motore dal veicolo

Figure 1 - 2
1 Meccanico

	OPERAZIONE	UTENSILI	Mecc.
1	Togliere il coperchio della testa dopo aver sfilato dal carburatore il tubo in plastica per sfiatoio motore; avendo cura, se possibile, di non rovinare la guarnizione.	{ chiave per cava esagonale da 5	
2	Portare il pistone a circa punto morto superiore con valvole chiuse agendo sulla pedivella per messa in moto; ottenuto questo togliere la candela e il tubo scarico dall'attacco alla testa e al telaio. Se durante l'operazione della svitatura della ghiera d'attacco tubo di scarico si verificasse indurimento è bene versare sul filetto di questa del petrolio in modo da eliminare l'inconveniente dannoso alla filettatura stessa.	chiave a tubo da 21 { chiave speciale n. 55760 chiave piatta e a tubo da 14	
3	Staccare dalla testa la pipa d'aspirazione con il carburatore lasciandolo attaccato al telaio mediante i cavi di comando.	chiave piatta da 14	
4	Svitare i quattro dadi per tenuta testa e supporti bilancieri (vedere A di fig. 1), ottenuto questo, togliere i supporti con montato i bilancieri avendo cura di sfilare i due anelli in gomma per tenuta olio posti sui due prigionieri, sfilare le due astine e la testa dai quattro prigionieri.	{ chiave piatta da 14 chiave piatta da 17	
5	Staccare la bobina dalla pipa del telaio e togliere i tre bulloni di tenuta serbatoio in modo da poter alzare la parte anteriore di questo quel tanto occorrente per poter sfilare la testa (vedere fig. 2).	chiave a tubo da 14	