

NEVADA
750



ISTRUZIONI PER L'USO



INDICE

- 4 Caratteristiche generali
- 9 Dati di identificazione
- 11 Apparecchi di controllo e comandi
- 19 Uso del motociclo
- 21 Rodaggio
- 22 Manutenzioni e regolazioni
- 27 Smontaggio ruote dal veicolo
- 30 Programma di manutenzione
- 32 Lubrificazioni
- 37 Pulizia - Rimessaggio
- 38 Alimentazione
- 42 Distribuzione
- 43 Accensione
- 46 Impianto elettrico

CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Ciclo	a quattro tempi
N. cilindri	2
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm. 80
Corsa	mm. 74
Cilindrata totale	cc 743,9
Rapporto di compressione	9,6:1
Potenza massima	Kw 35 (CV 48) a 6200 giri/minuto
Potenza fiscale	CV 10

Distribuzione

A valvole in testa con aste e bilancieri.

Dati della distribuzione

Aspirazione:

- apre 18° prima del P.M.S.
- chiude 50° dopo il P.M.I.

Scarico:

- apre 53° prima del P.M.I.
- chiude 15° dopo il P.M.S.

Gioco alle valvole per controllo messa in fase distribuzione: mm. 1.

Gioco di funzionamento tra bilancieri e valvole:

- aspirazione: mm. 0,15
- scarico: mm. 0,20

Lubrificazione

Forzata con pompa a lobi e spia insufficiente pressione situata sul cruscotto.
Filtri olio: a rete all'interno della coppa ed a cartuccia sostituibile dall'esterno.

Accensione

Elettronica.
Anticipo iniziale (fisso) 7°
Anticipo automatico (elettronico) circa 30°
Anticipo totale (fisso + automatico) 38° ± 2°
Traferro tra captatore e rotore: mm 0,2 ÷ 0,3
Candele di accensione: Champion N3C
Distanza tra gli elettrodi mm 0,6

Alimentazione

N. 2 carburatori Dell'Orto tipo «PHBH 30 BD/BS»

Scarico

N. 2 tubi e N. 2 silenziatori collegati.

Generatore alternatore

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

Avviamento

Elettrico mediante apposito motorino (12 V - 1,2 KW) munito di innesto a comando elettromagnetico.

Trasmissioni

Frizione

Tipo monodisco a secco con molla a diaframma; comando a mano con leva posta sul lato sinistro del manubrio

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi, rapporto 1:3125 ($Z=16/21$).

Cambio

A 5 marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale.

Comando con leva posta al centro del motociclo sul lato sinistro.

Rapporti cambio:

1^a marcia = 1:2,3636 ($Z=11/26$)

2^a marcia = 1:1,6428 ($Z=14/23$)

3^a marcia = 1:1,2777 ($Z=18/23$)

4^a marcia = 1:1,0555 ($Z=18/19$)

5^a marcia = 1:0,9000 ($Z=20/18$)

Trasmissione secondaria

Ad albero con giunto cardanico e ingranaggi conici.
Rapporto: 1:3,875 ($Z=8/31$).

Rapporti totali (motore-ruota):

1^a marcia = 1:12,0213

2^a marcia = 1: 8,3555

3^a marcia = 1: 6,4987

4^a marcia = 1: 5,3685

5^a marcia = 1: 4,5773

- Telaio** A culla scomponibile con struttura tubolare.
- Sospensioni** Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori oleopneumatici. Posteriore: forcellone oscillante con due ammortizzatori regolabili nel precarico molle e nella frenatura idraulica.
- Ruote** A raggi con cerchi in acciaio nelle misure:
■ anteriore: 2,15 x 18"
■ posteriore: 2,50 x 16"
- Pneumatici** Anteriore: 100/90 - H18"
Posteriore: 130/90 - H16"
- Freni** Anteriore: a disco flottante con pinza a doppio cilindro frenante. Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio.
- Ø disco 270 mm.;
- Ø cilindro frenante 32 mm.;
- Ø pompa 13 mm.
Posteriore: a disco con pinza a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del motociclo.
- Ø disco 260 mm.;
- Ø cilindro frenante 32 mm.;
- Ø pompa 12,7 mm.

Ingombri e peso

Passo (a carico)	m 1,482
Lunghezza massima	m 2,215
Larghezza massima	m 0,880
Altezza massima (al manubrio)	m 1,165
Altezza sella	m 0,785
Peso (a secco)	kg 170

Prestazioni

Velocità massima con il solo pilota a bordo:	170 Km/h circa
Consumo carburante:	litri 5,3 per 100 km.

Rifornimenti

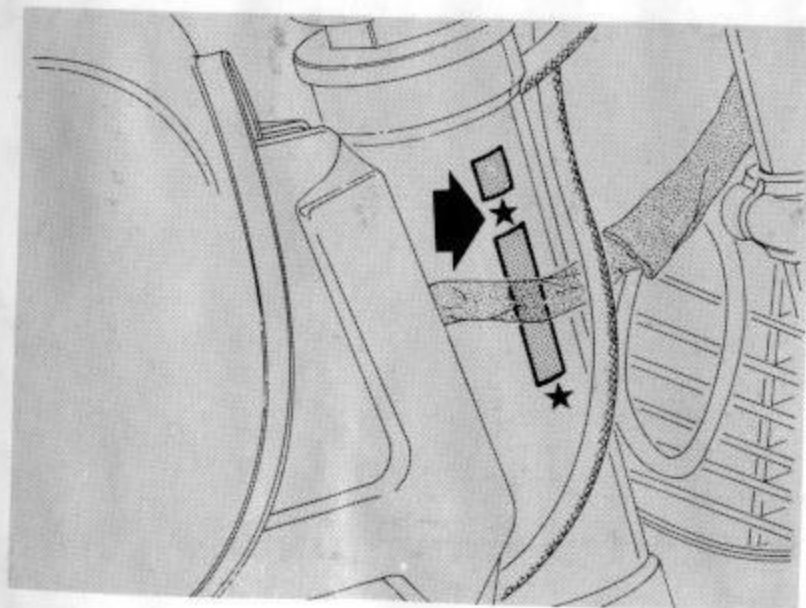
Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt. 4 circa)	16	Benzina super (97 NO-RM/min.)
Coppa motore	2	Olio «Agip nuovo SINT 2000 SAE 10 W/40»
Scatola cambio	1,000	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»
Scatola trasmissione posteriore	0,170 di cui: 0,160 0,010	Olio «Agip Rotra MP SAE 85 W/140» Olio «Agip Rocol ASO/R» oppure «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gamba)	0,100	Liquido «Agip ATF Dexron»
Impianto frenante anteriore e posteriore	—	Fluido «Agip Brake Fluid - Super HD»

DATI DI IDENTIFICAZIONE

(figg. 2-2A)

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

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

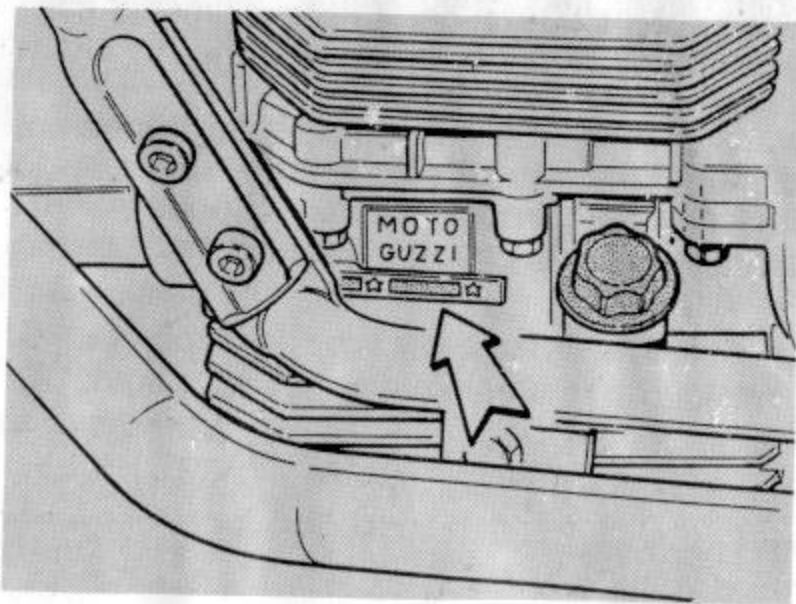


2A

Ricambi

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

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



Garanzia

La garanzia ha la validità di 1 anno dalla data di consegna, senza limiti di percorrenza.

Sono esclusi dalla garanzia le batterie ed i pneumatici, per i quali il compratore dovrà rivolgersi direttamente all'Organizzazione di assistenza del Costruttore, esibendo il libretto di garanzia, unitamente al libretto di circolazione del veicolo.

Ogni motociclo nuovo è corredato da un «libretto tagliandi», nel quale sono riepilogate tutte le principali norme di garanzia.

Questo libretto deve seguire il veicolo e va scrupolosamente conservato con gli altri documenti di circolazione. Esso è infatti l'unico documento valido da esibire all'Organizzazione GBM S.p.A. - Moto Guzzi per il riconoscimento della garanzia, e non potranno esserne, in alcun caso rilasciati duplicati.

N.B. - La mancata esecuzione delle operazioni di manutenzione programmata e/o il mancato invio del tagliando di attestazione, entro i termini prescritti, comportano l'annullamento della garanzia.

APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

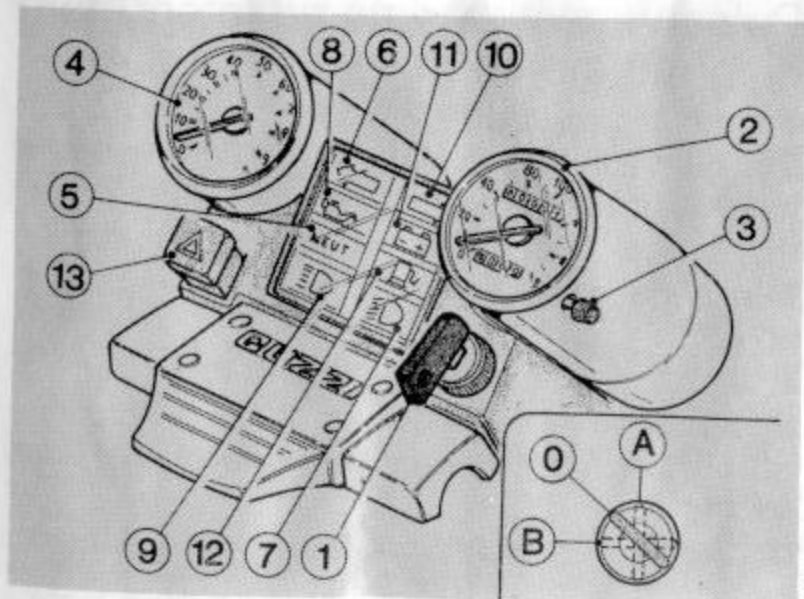
Quadro di controllo (fig. 3)

1 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori:

Posizione «O» veicolo fermo. Chiave estraibile (nessun contatto);

Posizione «A» veicolo pronto per l'avviamento. Tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile;

Posizione «B» veicolo fermo. Con l'interruttore «A» di fig. 4 in posizione «P» si ha la luce di parcheggio. Chiave estraibile.



2 Tachimetro contachilometri.

3 Azzeratore per contachilometri.

4 Contagiri, elettronico.

5 Spia (luce verde «Neut») indicatore cambio in folle. Si accende con il cambio in folle.

6 Spia (luce verde) per lampeggiatori sinistri.

7 Spia (luce verde) per luci di posizione.

8 Spia (luce rossa) pressione olio. Si spegne quando la pressione è sufficiente ad assicurare la lubrificazione del motore. Se la spia non si spegne, la pressione non è quella prescritta; in tal caso, occorre fermare immediatamente il motore ed effettuare le opportune ricerche.

9 Spia (luce bleu) luce abbagliante.

10 Spia (luce verde) per lampeggiatori destri.

11 Spia (luce rossa) erogazione corrente del generatore. Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

12 Spia (luce arancio) riserva carburante.

13 Commutatore per inserimento lampeggiatori di emergenza.

12 Interruttori comando luci (fig. 4)

Sono montati sul lato destro del manubrio.

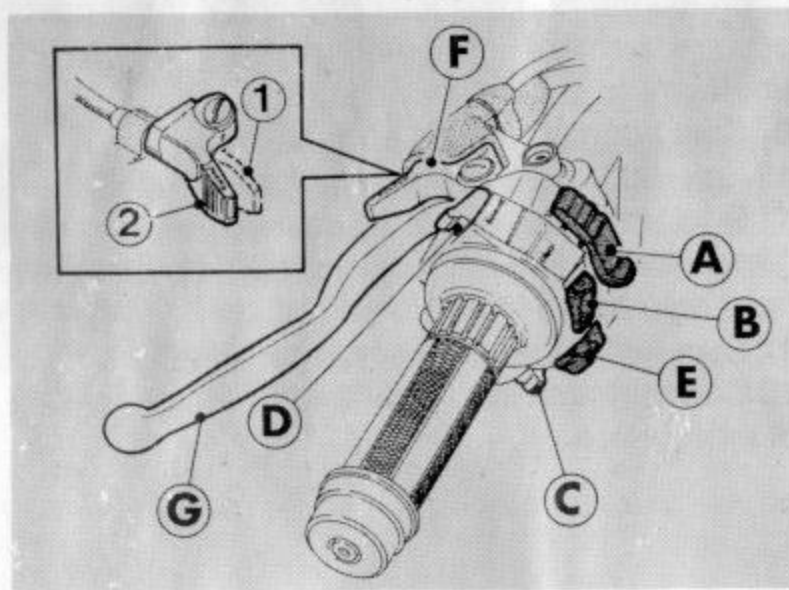
Interruttore «A»

- Posizione «O» luci spente.
- Posizione «P» luci di parcheggio.
- Posizione «H» accensione lampada biluce.

Interruttore «B» (lights)

Con l'interruttore «A» in posizione «H».

- Posizione «LO» luce anabbagliante.
- Posizione «HI» luce abbagliante.



Pulsante per avvisatore acustico, passing e interruttore comando lampeggiatori (fig. 4)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio:

Pulsante «C» (horn) comando avvisatore acustico.

Pulsante «D» (passing) comando luce a sprazzo.

Pulsante «E» (turn):

- Posizione «R» comando lampeggiatori destri.
- Posizione «L» comando lampeggiatori sinistri.
- Premere l'interruttore per disinserire i lampeggiatori.

Pulsante avviamento ed interruttore di fermo motore (fig. 5)

Sono montati sul lato destro del manubrio.

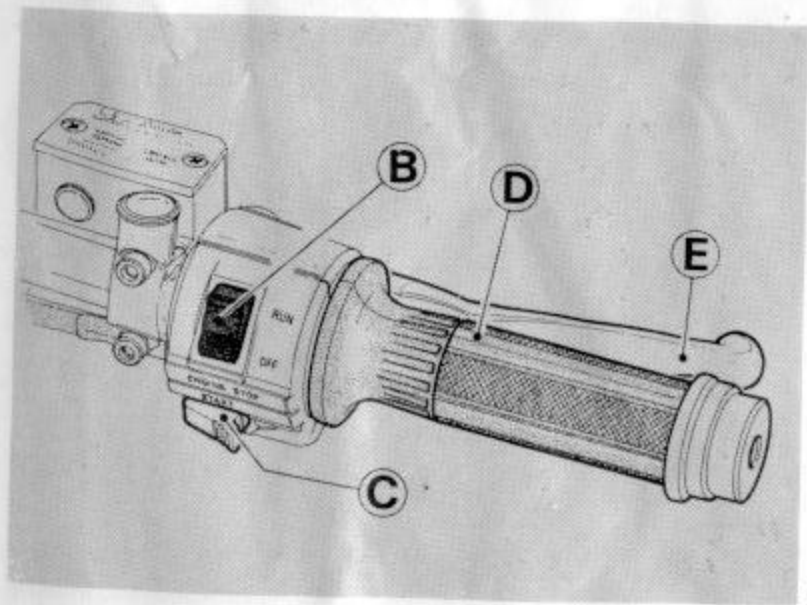
Con commutatore a chiave «1» di fig. 3 (posizione «A»), il veicolo è pronto per l'avviamento.

Per avviare il motore operare come segue:

- accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione (run);
- tirare a fondo la leva della frizione;
- se il motore è freddo portare la levetta «F» «CHOKE» in posizione di avviamento «1» (vedi fig. 4);
- premere il pulsante di avviamento «C» (start).

Per fermare il motore in caso di emergenza, occorre:

- spostare l'interruttore «B» in posizione (off). Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di fig. 3 in senso antiorario fino alla posizione «O» ed estrarre la chiave dal commutatore.
- N.B. Ricordarsi sempre di rimettere l'interruttore «B» in posizione (RUN) prima dell'avviamento.**



Manopola comando gas («D» di fig. 5)

La manopola comando gas è situata sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre il gas; ruotandola in senso inverso lo chiude.

Leva comando frizione («G» di fig. 4)

E' situata sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

Leva comando freno anteriore

(«E» di fig. 5)

E' situata sul lato destro del manubrio; comanda la pompa del freno idraulico anteriore.

Leva comando «Choke» («F» di fig. 4)

La leva comando dispositivo di avviamento a motore freddo (CHOKE) è situata sul lato sinistro del manubrio:

- «1» posizione di avviamento.
- «2» posizione di marcia.

Pedale comando freno posteriore

(«B» di fig. 18)

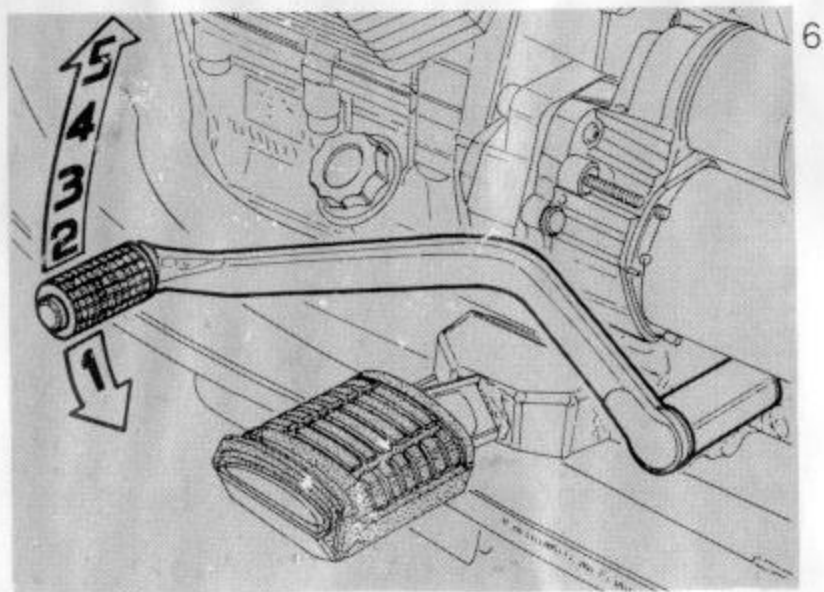
Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo pompa.

14 Leva comando cambio (fig. 6)

Si trova al centro sul lato sinistro del veicolo;
posizione marce

- 1^a marcia, leva verso terra;
- 2^a, 3^a, 4^a e 5^a marcia, leva verso l'alto;
- folle, tra la 1^a e la 2^a marcia.

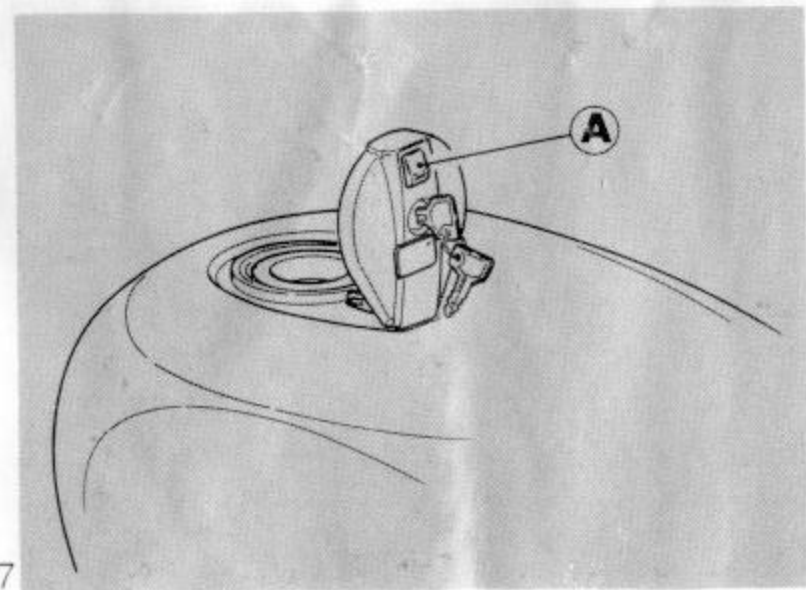
Prima di azionare la leva comando cambio, tirare a fondo la leva della frizione.



Tappo serbatoio carburante (fig. 7)

Per aprire il tappo del serbatoio carburante, ruotare la chiave in senso antiorario, e premere il pulsante «A».

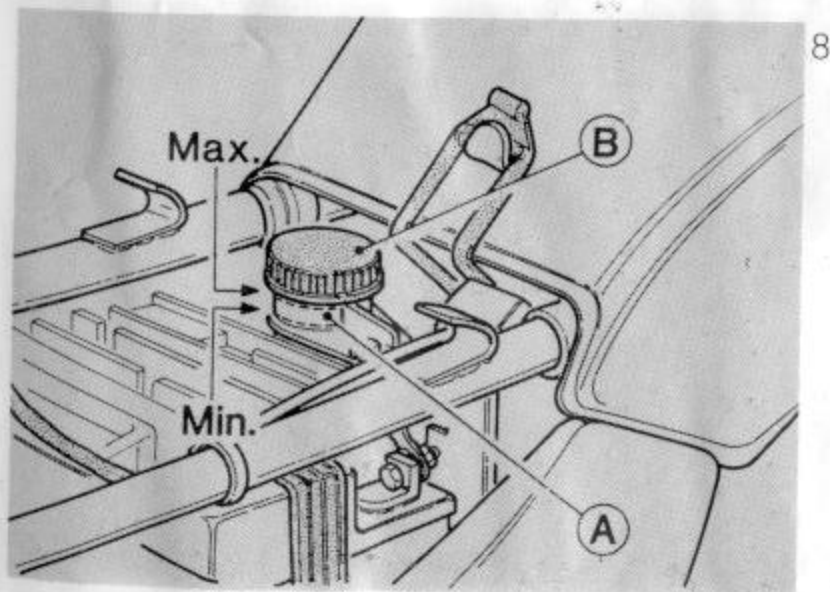
N.B. - Eventuali fuoriuscite di carburante all'atto del rifornimento, dovranno essere immediatamente eliminate per evitare danni permanenti alla vernice del serbatoio.



Serbatoio fluido per pompa comando freno idraulico posteriore (fig. 8)

Per accedere al serbatoio occorre togliere la sella (vedi paragrafo «Rimozione sella» a pag. 17)

Il livello del minimo e massimo del fluido sono indicati sul corpo trasparente del serbatoio «A». Per l'eventuale rabbocco togliere il tappo «B» e la sottostante membrana in gomma.



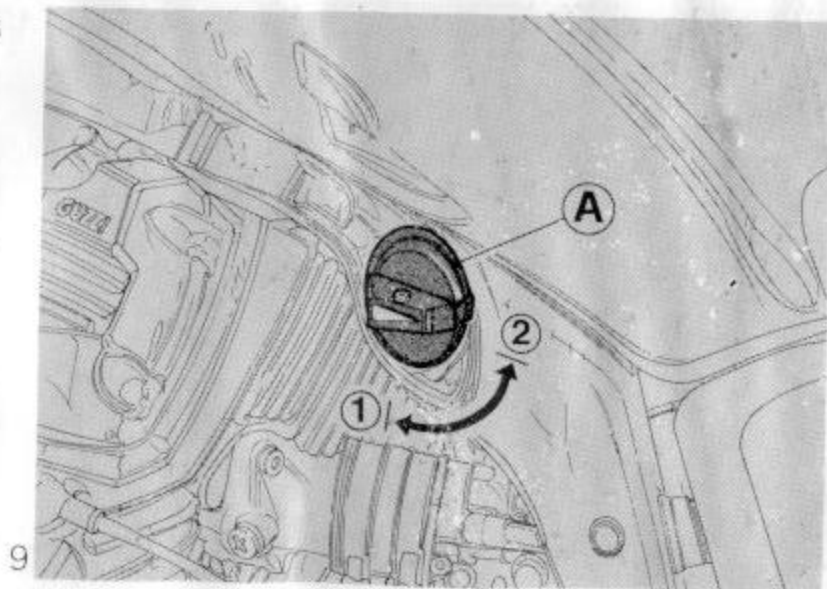
Rubinetti carburante (fig. 9)

Sono montati sotto al serbatoio nella parte posteriore. I pomelli «A» di comando rubinetti hanno due posizioni:

«1» **aperto**; freccia rossa del pomello verso il basso.

«2» **chiuso**; freccia rossa del pomello orizzontale. *Non è indicata la posizione di riserva; il rubinetto di sinistra aziona automaticamente l'accensione della spia riserva carburante sul cruscotto.*

N.B. - A motore spento non lasciare i rubinetti aperti poichè il carburante potrebbe defluire fin dentro al motore.



16 Morsetti porta fusibili (fig. 10)

Si trova nella zona centrale del motociclo; per accedervi occorre togliere la sella, (vedi paragrafo «Rimozione sella» a pag. 17).

Sulla scatola sono montati n.6 fusibili da «15 A» di cui n. 2 di riserva. Prima di sostituire il fusibile o i fusibili occorre eliminare il guasto che ne ha determinato la fusione.

Fusibile «1»: Teleruttore avviamento - Avvisatori acustici.

Fusibile «2»: Spie (Folle - Generatore - Pressione olio - Riserva), luce abbagliante e anabbagliante-

Interruttore anteriore STOP - Interruttore posteriore STOP - Passing.

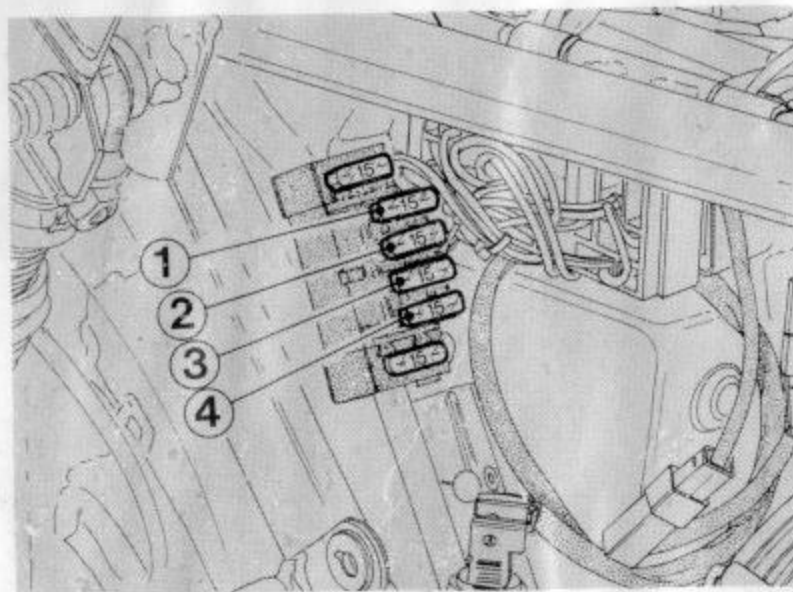
Fusibile «3»: Luce posizione - Illuminazione strumentazione - Indicatori di direzione.

Fusibile «4»: Luci di emergenza.

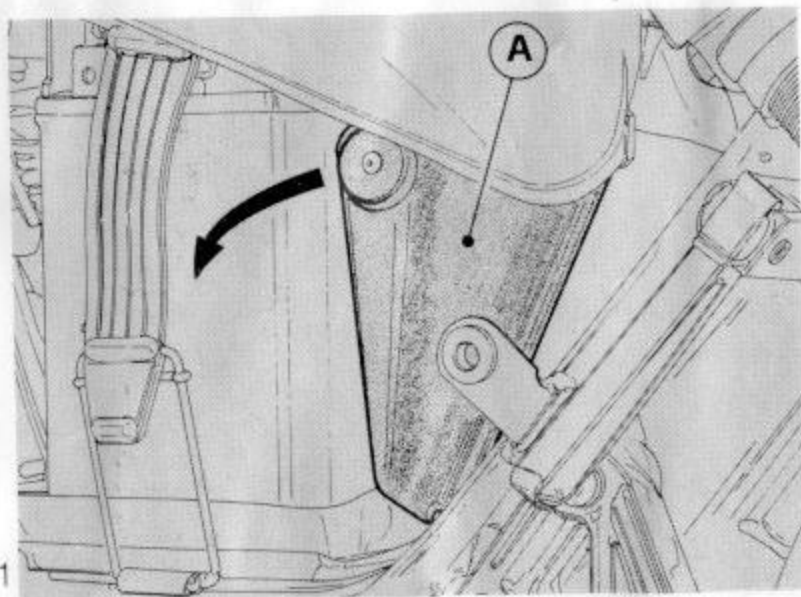
Vano porta attrezzi (fig. 11)

Per accedere al vano porta attrezzi operare come segue:

- togliere il copriaccumulatore laterale sinistro;
- togliere il coperchio «A», montato a pressione.



10



11

Rimozione sella (fig. 12)

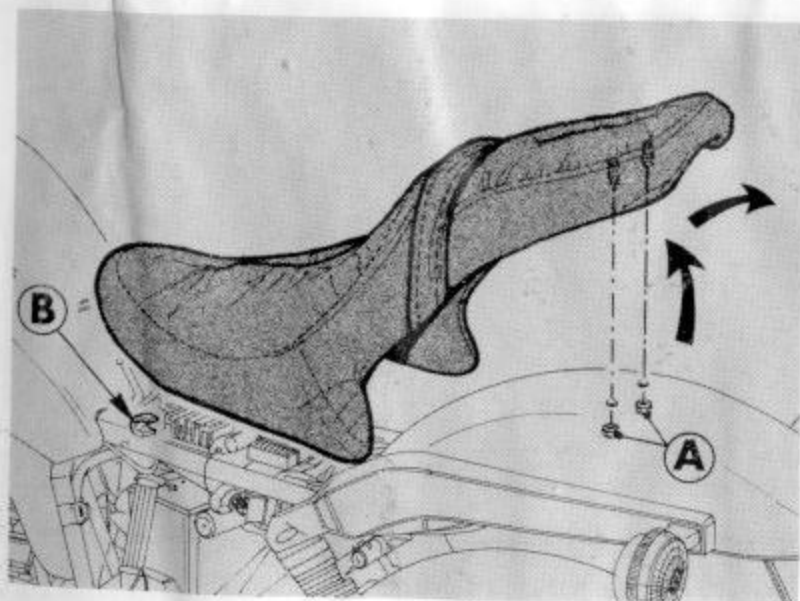
Per rimuovere la sella dal telaio operare come segue:

- svitare i dadi di bloccaggio «A»;
- sollevare la sella e sfilarla dalle sedi «B» sul telaio.

Maniglia sollevamento motociclo

(«A» di fig. 13)

Il motociclo è equipaggiato con una maniglia mobile montata sul lato sinistro, che ha la funzione di rendere agevole il sollevamento e



12

posizionamento del motociclo sul cavalletto centrale.

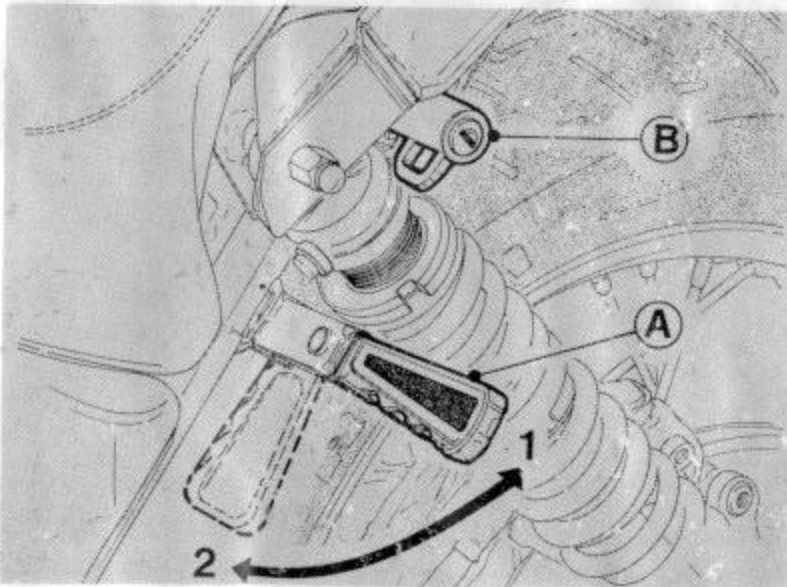
Posizione «1» **lavoro**

Posizione «2» **riposo**

Dispositivo portacasco (fig. 13)

Il casco può essere lasciato sul motociclo usufruendo dell'apposito dispositivo con serratura «B».

N.B. - non lasciare mai il casco appeso al dispositivo durante la marcia, per evitare eventuali interferenze con parti in movimento.



13

18 Dispositivo bloccaggio sterzo

(«A» di fig. 14)

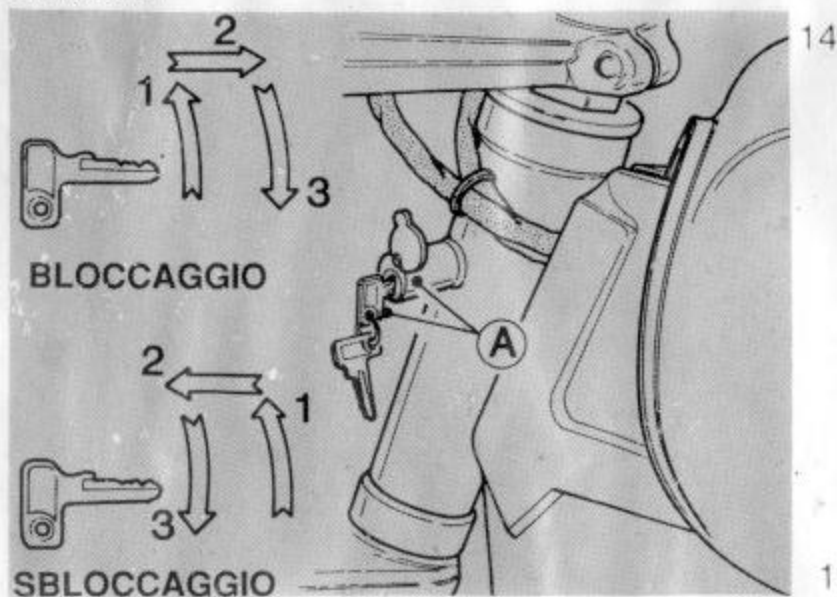
Per bloccare o sbloccare lo sterzo, operare come segue:

Bloccaggio

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

Sbloccaggio

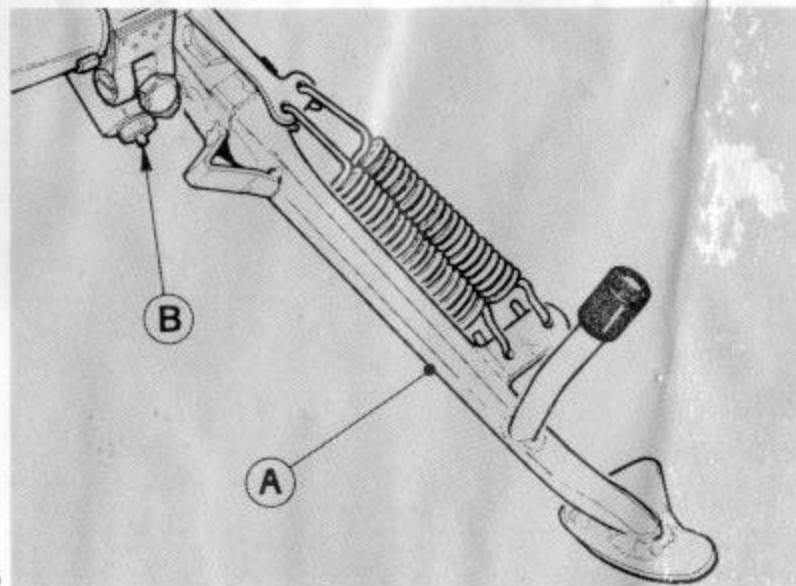
- Infilare la chiave nella serratura, ruotarla in senso antiorario, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.



Braccio laterale sostegno motociclo

(«A» di fig. 15)

Il motociclo è equipaggiato con un braccio che ha la funzione di sostegno laterale di parcheggio. Quando il braccio è in posizione di parcheggio (tutto fuori), il microinterruttore «B» interrompe l'erogazione di corrente alle bobine di accensione; in tali condizioni non è possibile avviare il motore.



Controllo prima della messa in moto

Controllare che:

- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- l'olio nella coppa del basamento sia a giusto livello;
- la chiave sul commutatore di accensione sia in posizione «A» (vedere fig. 3);
- le seguenti spie siano illuminate:
 - **rosse**: insufficiente pressione olio, insufficiente tensione generatore;
 - **verde**: indicatore cambio in folle «NEUTRAL»;
- il comando «CHOKE» a **motore freddo** sia in posizione di avviamento («1» di fig. 4).

Avviamento a motore freddo

Dopo i controlli sopra esposti, ruotare verso il pilota la manopola comando gas a 1/4 di apertura, tirare a fondo la leva della frizione, accertarsi che l'interruttore «B» di fig. 5 sia in posizione (run) e premere il pulsante di avviamento motore «C» (start) di fig. 5.

Avviato il motore, prima di riportare il comando «CHOKE» in posizione di marcia («2» di fig. 4),

lasciare girare il motore a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda.

Se durante la marcia, il comando «CHOKE» dovesse rimanere in posizione di avviamento («1» di fig. 4), si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo e, nei casi peggiori si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio dei cilindri, provocato dall'eccesso di carburante.

Attenzione! se con commutatore di accensione inserito (vedi «A» di fig. 3), la spia verde «Neutral» sul cruscotto non si illumina, segnala che il cambio ha una marcia innestata; l'avviamento del motore in tali condizioni può essere pericoloso; è sempre bene, prima dell'avviamento accertarsi che il cambio sia effettivamente in posizione di «folle».

Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, salvo che non occorre portare il comando «CHOKE» in posizione di avviamento («1» di fig. 4) poichè la carburazione diventerebbe troppo grassa.

ATTENZIONE! - Il motorino di avviamento non deve essere azionato per oltre 5 secondi; se il motore non parte, attendere 10 secondi prima di eseguire il successivo avviamento. In ogni caso agire sul pulsante di azionamento (START) solo a motore fermo.

In marcia

Per cambiare marcia, chiudere il gas, azionare a fondo la leva della frizione ed innestare la successiva marcia; rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare.

Il pedale di comando cambio va azionato con decisione accompagnandolo con il piede.

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

Arresto

Chiudere il gas, agire sulle leve comando freni e solo quando si è quasi fermi tirare a fondo la leva della frizione. Questa manovra va eseguita con

molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.

Per una riduzione normale di velocità con l'uso appropriato del cambio, utilizzare il freno motore facendo attenzione a non **mandare fuori giri il motore**. Su strade bagnate e sdruciolevoli, fare attenzione all'uso dei freni.

Per fermare il motore, portare la chiave del commutatore in posizione «O» (vedere fig. 3).

A motore fermo ricordarsi sempre di chiudere i rubinetti del carburante.

Parcheggio

Per soste in strade non sufficientemente illuminate, è necessario lasciare accese le luci di parcheggio.

Occorre portare la chiave del commutatore, in posizione «B» (vedere fig. 3) e l'interruttore luci «A» di fig. 4 in posizione «P»; indi sfilare la chiave del commutatore e bloccare lo sterzo (vedere paragrafo «Dispositivo bloccaggio sterzo» a pag. 18 fig. 14).

RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio osservare le seguenti norme:

- prima di partire, riscaldare accuratamente il motore lasciandolo girare a vuoto ed a basso regime per un periodo variabile in funzione della temperatura ambiente;
- evitare di superare i regimi (giri/1') di rodaggio riportati nella tabella tenendo tuttavia presente che, pur attenendosi ai giri prescritti in funzione dei km percorsi, è ottima norma non marciare a regime costante ma variare frequentemente la velocità;
- prima di fermarsi, rallentare progressivamente per evitare di sottoporre i gruppi a repentini sbalzi di temperatura;

■ tenere presente che un perfetto assestamento dei componenti, che permetta di sfruttare in pieno e per periodi prolungati il motociclo, si ha solo dopo diverse migliaia di km.

Dopo i primi 500÷1500 km

- Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore. **Nel caso che, prima di raggiungere i 500÷1500 km, l'olio dovesse scendere al livello minimo, anzichè eseguire il rabbocco occorre effettuare la sostituzione. Lubrificante prescritto: «Agip Nuovo Sint 2000 SAE 10 W/40».**
- Controllare il serraggio di tutta la bulloneria.
- Controllare il giuoco alle punterie.
- Controllare la pressione pneumatici.

REGIMI (GIRI/1') DI RODAGGIO

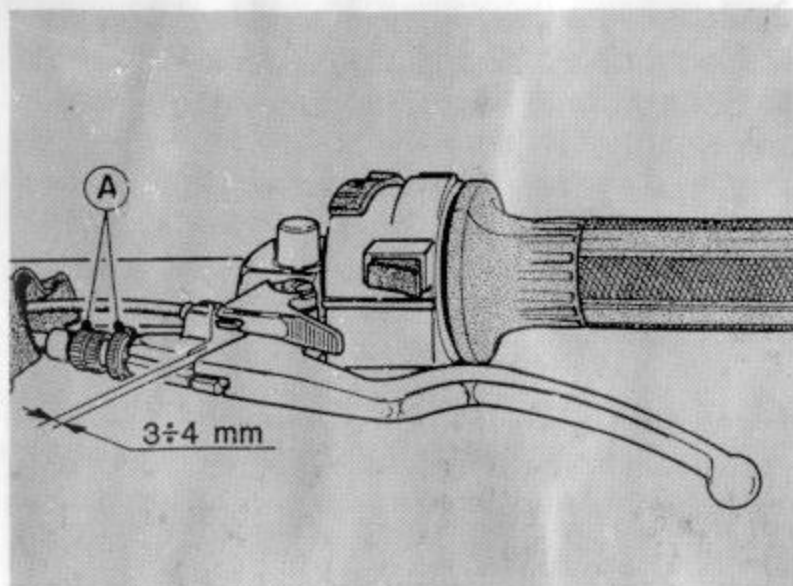
Km da percorrere	Regime (giri/1) da non superare
Da 0 a 1000	5000
Da 1000 a 2000	6000
Da 2000 a 4000	Aumentare gradualmente i regimi di giri sopra indicati, fino a raggiungere i massimi consentiti.

22 MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

Regolazione giuoco leva frizione

(fig. 16)

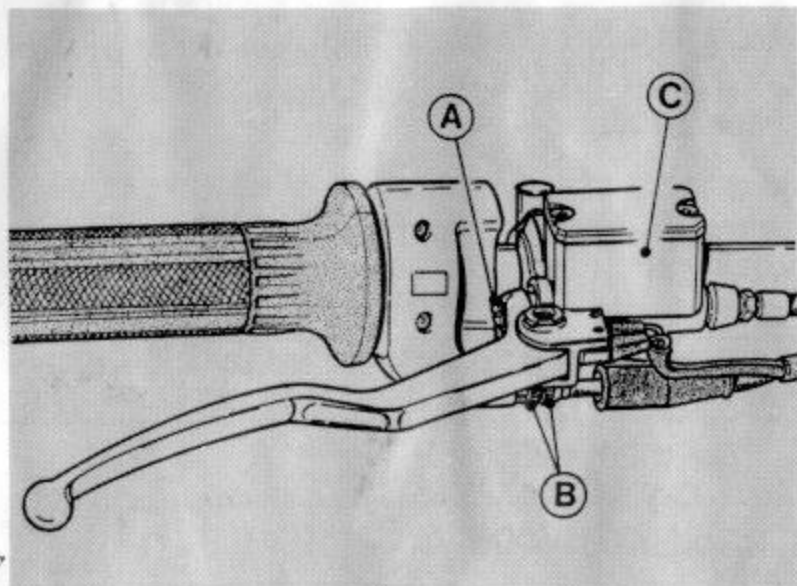
Regolare il giuoco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore a $3\div 4$ mm agire sulla ghiera «A» sino a che il giuoco sia quello prescritto.



Regolazione leva freno anteriore

(fig. 17)

Tra flottante pompa-serbatoio e l'appendice della leva di comando è previsto un certo giuoco. E' possibile regolare tale giuoco agendo sulla vite «A».



Controllo usura delle pastiglie

Ogni 3000 km controllare lo spessore delle pastiglie freni:

■ Spessore minimo del materiale d'attrito mm. 1,5. Se lo spessore minimo del materiale d'attrito è inferiore al suddetto valore, è necessario cambiare le pastiglie.

Dopo la sostituzione non occorre eseguire lo spurgo degli impianti frenanti, ma è sufficiente azionare le leve di comando ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

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

N.B. - In caso di sostituzione delle pastiglie è opportuno, per i primi 100 km, agire sui freni con moderazione, al fine di permettere un corretto assestamento delle stesse.

Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi-pompe (figg. 17 e 8) 23

Per una buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

1 Verificare frequentemente il livello del fluido nel serbatoio anteriore «C» di fig. 17 e posteriore «A» di fig. 8. Tale livello non deve mai scendere sotto il segno di minimo indicato sui serbatoi.

2 Effettuare periodicamente, o quando si rende necessario, il rabbocco fluido nei serbatoi sopra citati.

Per i rabbocchi usare tassativamente fluido prelevato da lattine sigillate da aprire solo al momento dell'uso.

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

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

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

E' vietato assolutamente l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si con-

siglia l'uso «Trielina».

Per eventuali lubrificazioni è assolutamente vietato l'impiego di olii o grassi minerali. Non disponendo di lubrificanti adatti, si consiglia di unte i particolari in gomma ed i particolari metallici con fluido degli impianti.

Fluido da usare: «Agip Brake Fluid SUPER HD».

Si consiglia di effettuare le suddette operazioni presso le sedi dei nostri concessionari.

Spurgo bolle d'aria dagli impianti frenanti

Lo spurgo degli impianti frenanti è richiesto quando a causa della presenza di bolle d'aria nei circuiti, la corsa della leva sul manubrio o del pedale sul lato destro del veicolo, risulta lunga ed elastica.

Si consiglia di effettuare le suddette operazioni presso le sedi dei nostri concessionari.

Regolazione pedale comando freno posteriore (fig. 18)

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

- porre tra flottante pompa e appendice della leva uno spessore «A»;
- giuoco previsto mm $0,05 \pm 0,15$;

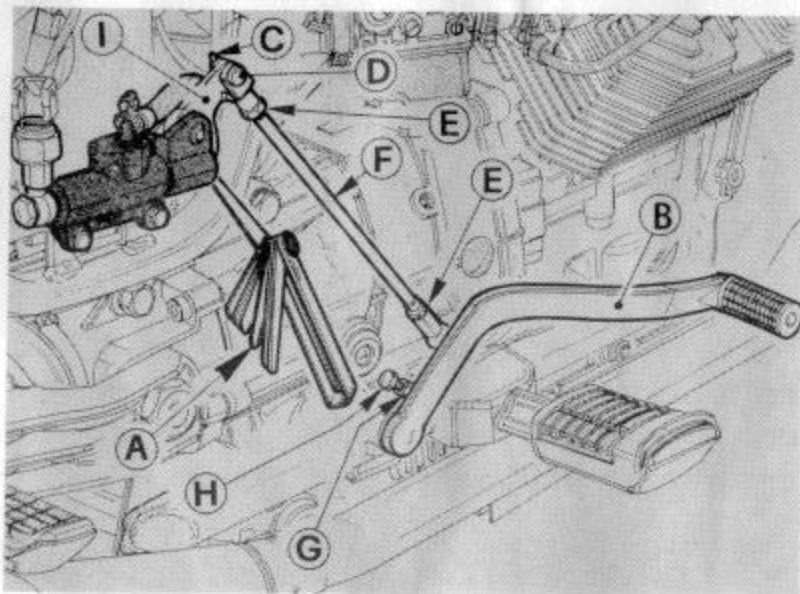
- se il giuoco non è quello prescritto occorre allentare il controdado «G» ed avvitare o svitare la vite «H» sino ad ottenere il suddetto giuoco.

Nel caso si voglia variare la posizione del pedale di comando «B» operare come segue:

- levare la copiglia «C», sfilare la spina «D», allentare i controdadi «E» ed avvitare o svitare il tirante «F» sino ad ottenere la posizione desiderata del pedale di comando;

- rimontare la spina «D» con la relativa copiglia «C»;

- registrare quindi la vite «H» sino ad ottenere il giuoco prescritto tra la leva «I» ed il flottante della pompa.



Regolazione ammortizzatori

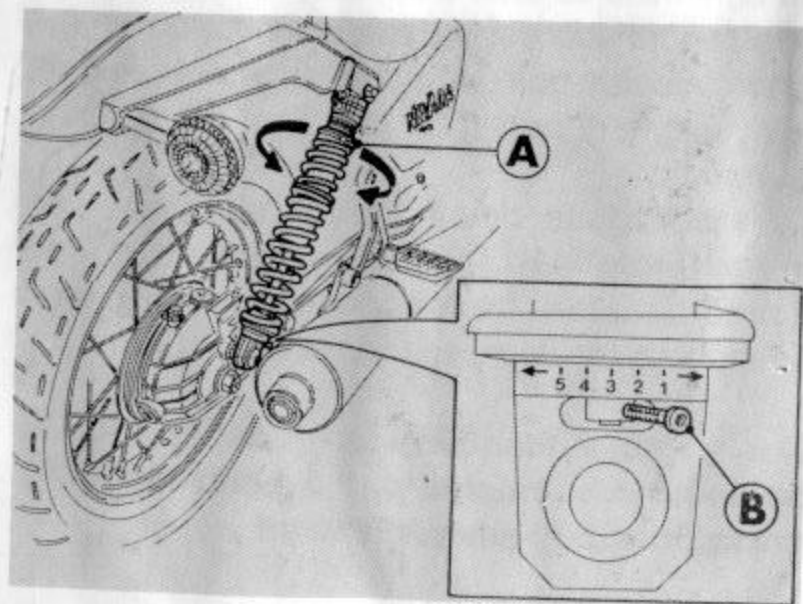
posteriori (fig. 19)

Il motociclo è equipaggiato con ammortizzatori aventi la regolazione separata del precarico molle e della frenatura idraulica.

Per regolare il precarico delle molle, agire manualmente sulla ghiera «A».

Ruotando in senso orario, guardando dall'alto, si aumenta il precarico delle molle; ruotando in senso antiorario, viceversa, si riduce.

Per regolare la frenatura idraulica dell'ammortizzatore, agire sul comando



19

regolazione tramite la vite «B».

In funzione delle necessità e dei carichi sulla moto, esistono molteplici posizioni di regolazione; dalla posizione "1" molto morbida (frenatura idraulica minima) alla posizione "5" molto rigida (frenatura idraulica massima).

La pressione di carica e di esercizio degli ammortizzatori posteriori è di 5-7 BAR (atmosfere) da controllare con apposito manometro; per una eventuale ricarica utilizzare azoto o aria disidratata.

Per il controllo della pressione degli ammortizzatori è necessario rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

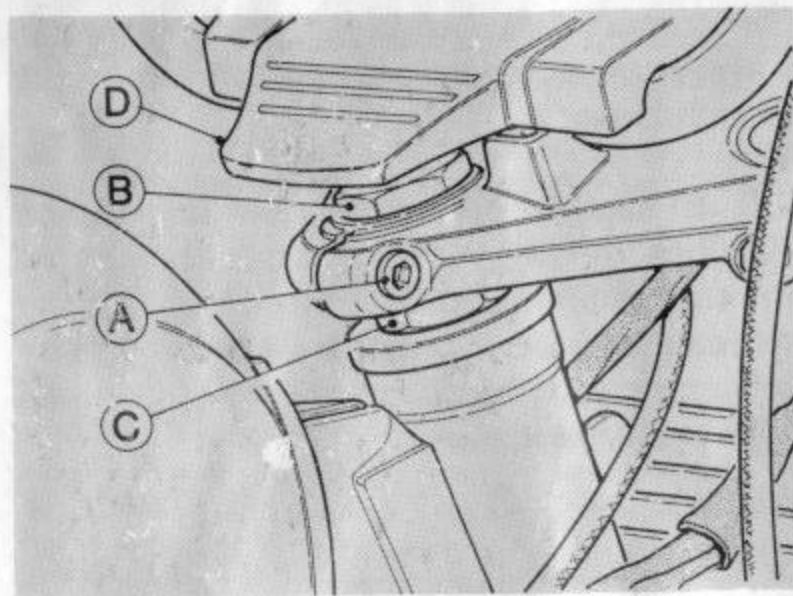
N.B. E' sempre opportuno, per una buona stabilità del motociclo, assicurarsi che entrambi gli ammortizzatori siano regolati nella medesima posizione sia per quanto riguarda il precarico molle che per la taratura della frenatura idraulica.

Registrazione dello sterzo (fig. 20)

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

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

A registrazione avvenuta, bloccare il dado «B» e la vite bloccaggio testa di sterzo «A».



Ammortizzatori oleopneumatici anteriori

La pressione di carica e di esercizio degli ammortizzatori anteriori è di 1 BAR.

Per il controllo delle pressioni si consiglia di usare un manometro preciso, con tubazione la più corta possibile (l'ottimo sarebbe senza tubazione), in quanto la capacità interna della tubazione potrebbe influire sul valore di pressione esistente realmente all'interno dell'ammortizzatore.

Per rendervi conto di quanto il vostro manometro riduca la pressione all'interno dell'ammortizzatore ad ogni misurazione, è sufficiente eseguire due misurazioni successive: la differenza tra le due letture mostra, con sufficiente approssimazione, la riduzione di pressione che ogni misurazione comporta.

La misurazione dovrà essere effettuata con motoveicolo sul cavalletto centrale e con ammortizzatori freddi; per la carica degli ammortizzatori usare aria senza tracce di umidità.

N.B. - I nostri concessionari dispongono di apposito manometro per il controllo della pressione degli ammortizzatori.

SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

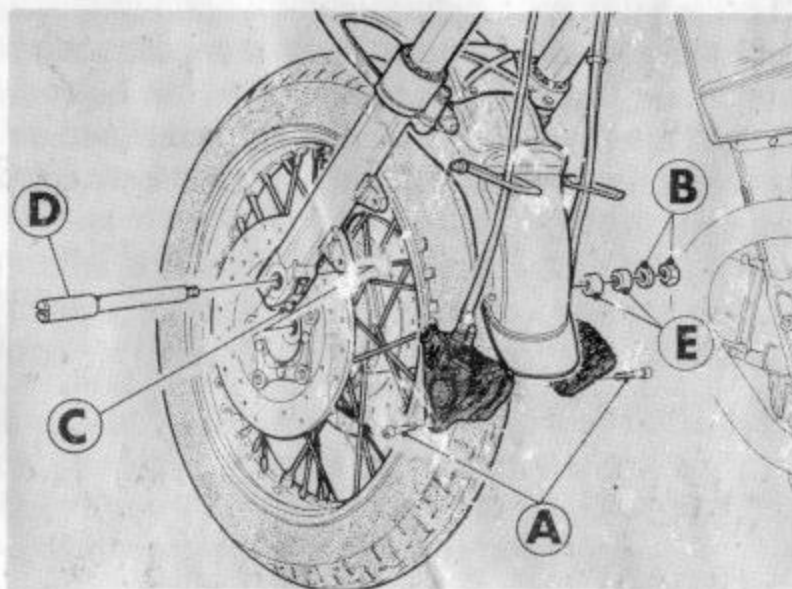
27

Ruota anteriore (fig. 21)

Per smontare la ruota dal veicolo operare come segue;

- porre il veicolo sul cavalletto centrale e mettere un supporto sotto il basamento motore per sollevare la ruota anteriore da terra;
 - svitare le viti «A» che fissano le pinze ai gambali della forcella e staccare dai gambali stessi le pinze con montate le relative tubazioni;
 - svitare il dado con rosetta «B» tenuta perno ruota;
 - allentare le viti «C» di fissaggio gambali al perno ruota;
 - sfilare il perno ruota «D» osservando come sono montati i distanziali «E»;
 - sfilare la ruota anteriore dai bracci forcella;
- Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio.

N.B. - A seconda del tipo di pneumatico, montato, è necessario sgonfiare la ruota per poterla sfilare.



28 Ruota posteriore (fig. 22)

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

- porre il veicolo sul cavalletto centrale;
- togliere il silenziatore sinistro;
- svitare il dado «A» con rosetta «B» sul perno lato scatola;
- allentare la vite bloccaggio perno «D» sul braccio del forcellone;
- sfilare il perno «C» dalla scatola, dal mozzo e dal braccio forcellone osservando come è montato il distanziale «F»;
- sfilare il gruppo piastra con montata la pinza «E», dal perno di fermo sul forcellone, fissando il suddetto gruppo al telaio;
- inclinare il veicolo sul lato destro quel tanto da poter sfilare la ruota dal braccio del forcellone e scatola trasmissione.

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

Bilanciatura ruote

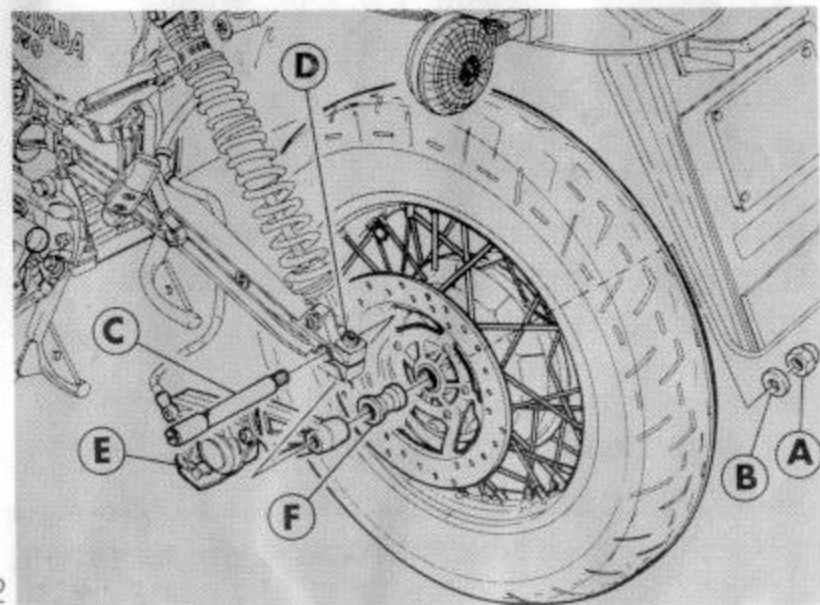
Per migliorare la stabilità e diminuire le vibrazioni ad alta velocità, le ruote devono essere ben bilanciate.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

Registrazione raggi ruote

Controllare periodicamente che tutti i raggi siano in tensione e che le ruote non siano scenterate.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.



pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.

Ma essi dipendono: la stabilità, il confort di guida del veicolo ed in alcuni casi anche l'incolumità del pilota.

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

Anche una anormale pressione di gonfiaggio può provocare difetti di stabilità ed eccessiva usura del pneumatico.

Le pressioni prescritte sono:

■ ruota anteriore: con una o due persone 2,2 BAR.

■ ruota posteriore: con una persona 2,2 BAR; con due persone 2,4 BAR.

I valori indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,4 BAR ai valori sopra indicati.

Smontaggio e rimontaggio pneumatici sulle ruote

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in acciaio che, pur presentando una notevole resistenza

meccanica, possono tuttavia essere danneggiati, sia dal lato estetico che funzionale, dall'uso di non appropriati attrezzi usati durante le operazioni di smontaggio e di montaggio del pneumatico sul cerchio. Pertanto per le suddette operazioni si consiglia l'impiego di ferri che non presentino nervature e spigoli sulle parti che dovranno andare a contatto con il bordo del cerchio: la superficie di contatto dovrà essere ampia, ben levigata e con i bordi opportunamente arrotondati; l'uso di uno degli appositi lubrificanti reperibili in commercio facilita lo scorrimento e l'assestamento del pneumatico sul cerchio durante lo smontaggio e il rimontaggio ed elimina la necessità di carichi elevati sui ferri; a tal proposito è anche importantissimo che i talloni del pneumatico siano ben assestati nel canale centrale del cerchio.

Durante il montaggio dei pneumatici occorre inoltre tenere presente che le coperture che presentano eventualmente una freccia stampigliata sul fianco laterale dovranno essere montate nel seguente modo:

■ con la freccia rivolta nel senso della rotazione di marcia per la ruota posteriore;

■ con la freccia rivolta in senso contrario alla rotazione di marcia per la ruota anteriore.

N.B. - Quanto sopra è valido salvo indicazioni contrarie riportate sul pneumatico.

OPERAZIONI	PERCORRENZE	1500 Km	3000 Km	6000 Km	9000 Km
Olio motore		R	R	R	R
Filtro olio a cartuccia		R		R	
Filtro olio a rete		C			
Filtro aria				C	R
Fasatura accensione		A			
Candele		A	A	A	R
Giuoco valvole		A	A	A	A
Carburazione		A	A	A	A
Serraggio bulloneria		A			
Serbatoio carburante, filtri, tubazioni					C
Olio cambio		A	A	A	R
Olio trasmissione posteriore		A	A	A	R
Cuscinetti ruote e sterzo					
Olio forcella anteriore					
Motorino avviamento e generatore					
Fluido impianto frenante		A	A	A	A
Pastiglie freni		A	A	A	A

A = Manutenzione - Controllo - Regolazione - Eventuale sostituzione. / C = Pulizia. / R = Sostituzione.

Saltuariamente controllare il livello dell'elettrolito nella batteria e lubrificare le articolazioni dei comandi ed i cavi flessibili; ogni 500 km controllare il livello dell'olio motore.

In ogni caso sostituire l'olio motore almeno una volta all'anno.

Controllare periodicamente la tensione dei raggi.

* 3.500

2000 Km	15000 Km	18000 Km	21000 Km	24000 Km	27000 Km	30000 Km
R	R	R	R	R	R	R
R		R		R		R
	C					C
	C	R		C	R	
A	A	R	A	A	R	A
A	A	A	A	A	A	A
A	A	A	A	A	A	A
	A					A
		C			C	
A	A	R	A	A	R	A
A	A	R	A	A	R	A
			A			
			R			
			A			
A	R	A	A	A	A	R
A	A	A	A	A	A	A

32 LUBRIFICAZIONI

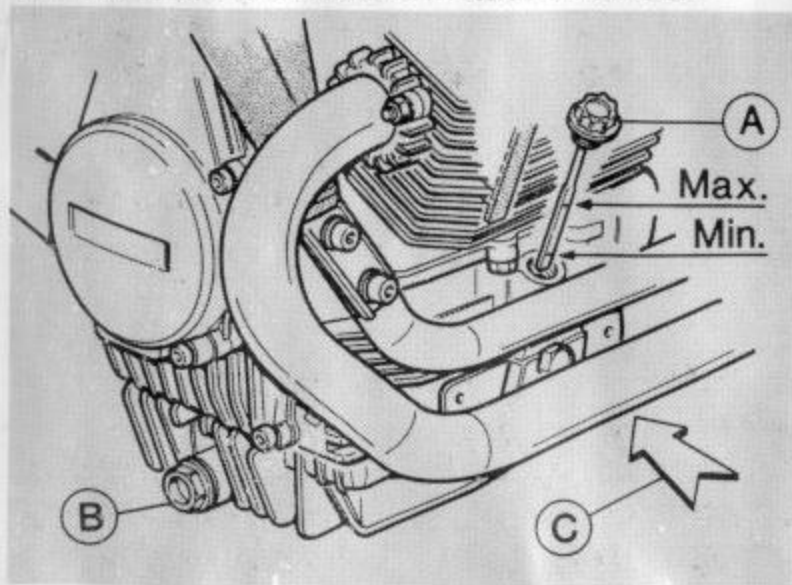
Lubrificazione del motore (fig. 23)

Controllo livello olio

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

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

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



Cambio dell'olio

Dopo i primi 500÷1500 km e in seguito ogni 3000 km circa sostituire l'olio. La sostituzione va effettuata a **motore caldo**.

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

«A» Tappo immissione e controllo livello.

«B» Tappo scarico olio parte anteriore.

«C» Tappo scarico olio parte posteriore.

Quantità occorrente: litri 2 di olio «Agip Nuovo SINT 2000 SAE 10 W/40».

Sostituzione della cartuccia filtrante (fig. 24)

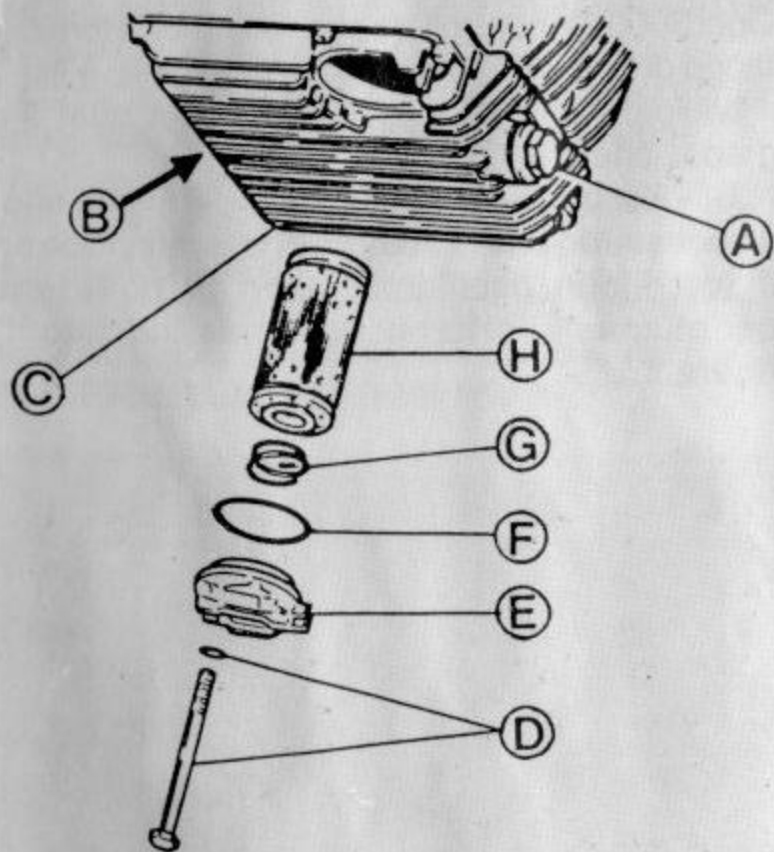
Dopo i primi 500÷1500 km (primo cambio dell'olio) e in seguito ogni 6000 km circa, sostituire la cartuccia filtrante operando come segue:

■ svitare i tappi di scarico «A» e «B» dalla coppa «C» ed il tappo di immissione «A» di figura 23;

■ lasciare scolare bene l'olio dalla coppa «C»;

■ svitare la vite di fissaggio cartuccia «D» e sfilare dalla coppa «C» il gruppo completo di coperchietto «E», guarnizione «F», molla «G» e

23 la cartuccia filtrante «H»;



■ sostituire la cartuccia filtrante «H» ed eventualmente l'anello di tenuta «F».

A fine operazione rimontare il tutto invertendo l'ordine di smontaggio e immettere la quantità di olio prescritta prima di avvitare a fondo il tappo sul foro di immissione.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

Lavaggio filtro a retina e coppa del basamento motore

E' bene, dopo i primi 500÷1500 km (primo cambio dell'olio e della cartuccia filtrante) e in seguito ogni 15.000 km, smontare la coppa olio dal basamento, smontare il filtro a retina e lavare il tutto in un bagno di benzina; soffiare poi il filtro, ed i canali della coppa con getto di aria compressa. Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra basamento e coppa. *Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.*

Lubrificazione del cambio (fig. 25)

Controllo livello olio

Ogni 3000 km, controllare il livello come indicato in figura; se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

34 Cambio dell'olio

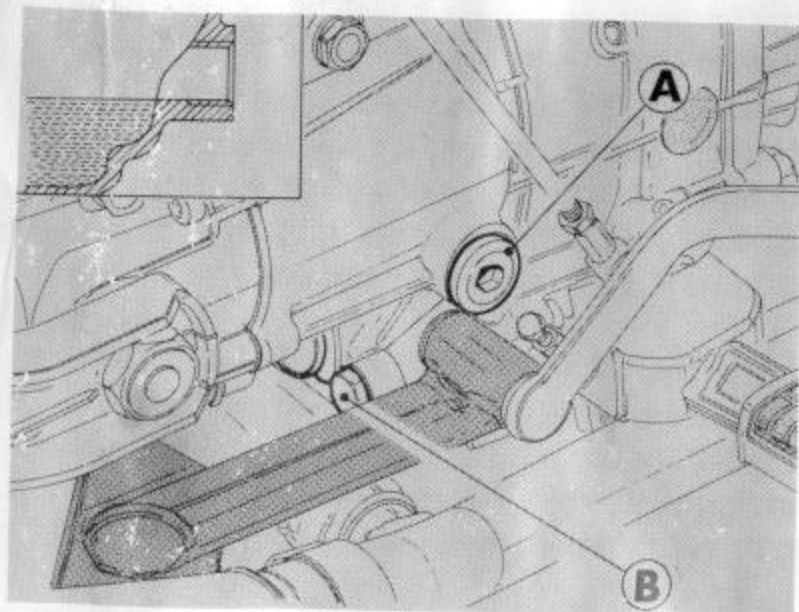
Ogni 9.000 km circa, sostituire l'olio dalla scatola cambio. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poichè in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

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

«A» Tappo immissione e livello.

«B» Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 1,000 di olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90».

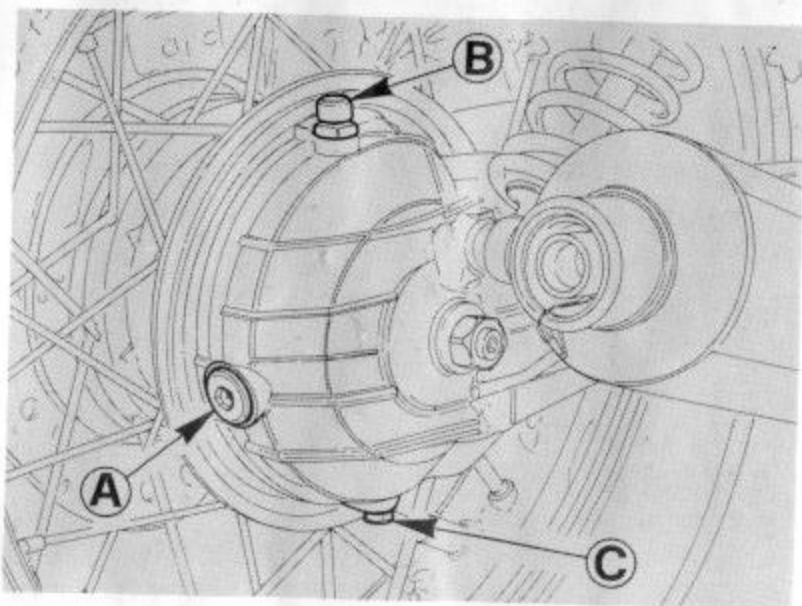


Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (figg. 26-27)

Controllo livello olio

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

N.B. - Per un corretto controllo del livello olio, è necessario che la scatola di trasmissione ed il forcellone oscillante siano in posizione perfettamente orizzontale, come indicato in figura 27.



-mbio dell'olio

gni 9.000 km circa, sostituire l'olio dalla scatola
missione. La sostituzione deve avvenire a
gruppo caldo, poichè in tali condizioni l'olio è
lido e quindi facile da scaricare.

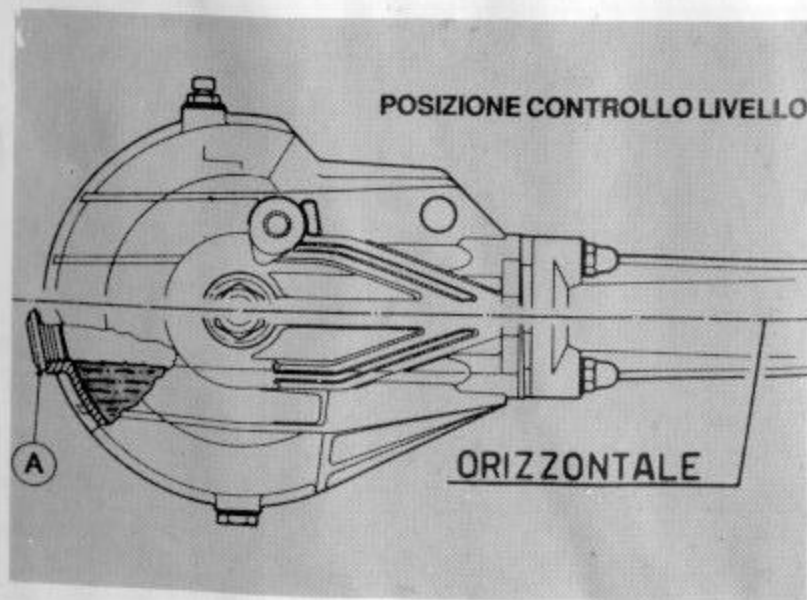
cordarsi, prima di immettere olio fresco di la-
ciare scolare bene la scatola trasmissione.

«A» Tappo livello e immissione.

«B» Tappo sfiatatoio.

«C» Tappo scarico.

Quantità occorrente: litri 0,160 di olio «Agip Rotra
MP SAE 85W/140» e litri 0,010 di olio «Agip Rocol
ASO/R», oppure «Molykote tipo A».



27

Lubrificazioni varie

35

Per le lubrificazioni:

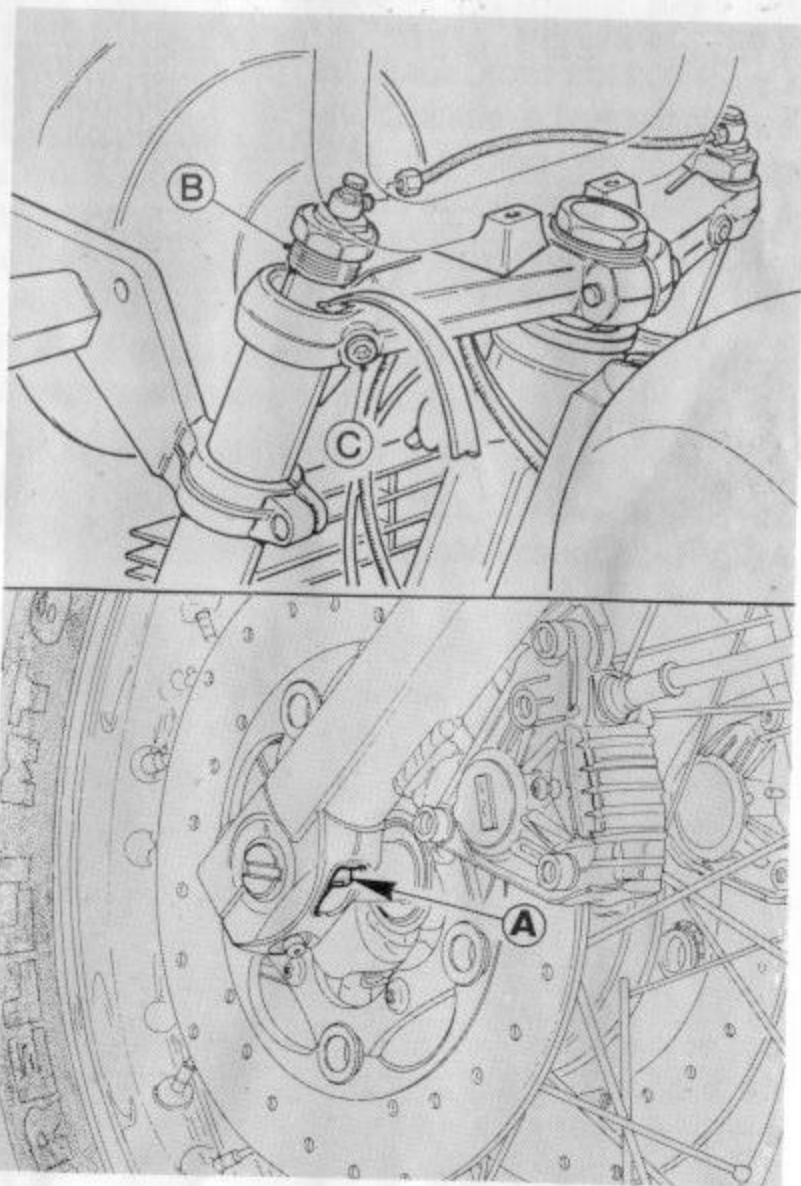
- cuscinetti dello sterzo;
- cuscinetti del forcellone oscillante;
- articolazioni trasmissioni di comando;
- rinvio contachilometri;
- articolazione dei cavalletti di supporto.

Usare grasso: «Agip Grease 30».

36. Lubrificazione bracci forcella (fig. 28)

Per la sostituzione del liquido nei gambali della forcella anteriore, operare come segue:

- Smontare la piastra bloccaggio manubrio e il cruscotto fissato alla stessa;
- con motoveicolo sul cavalletto centrale, allentare la vite laterale «C» di bloccaggio della testa di sterzo al braccio forcella; scollegare il tubo compensatore e svitare contemporaneamente il tappo superiore a testa esagonale «B»; quindi togliere il tappo di scarico «A»;
- premendo leggermente verso il basso la parte anteriore del motociclo, si avrà la fuoriuscita del tappo «B» che è solidale al corpo ammortizzatore;
- rimontare il tappo «A» ed introdurre la quantità di liquido prescritta (cc 100) «Agip ATF Dexron» attraverso lo spazio che si ha tra il diametro interno del braccio forcella ed il corpo ammortizzatore;
- rimontare il tappo «B» dopo aver sollevato la parte anteriore del motociclo e bloccare nuovamente la vite laterale. Ripetere le medesime operazioni anche per l'altro lato;
- ricollegare il tubo compensatore e ripristinare la pressione degli ammortizzatori attenendosi ai valori prescritti.



PULIZIA - RIMESSAGGIO

Pulizia

Preparazione per il lavaggio

Prima di lavare il veicolo è opportuno coprire con nylon le seguenti parti: parte terminale dei silenziatori di scarico, leve frizione e freno, comando gas, commutatore di accensione.

Durante il lavaggio

Evitare di spruzzare acqua con molta pressione sugli strumenti, mozzo posteriore e anteriore.

Dopo il lavaggio

Rimuovere tutte le coperture in nylon.

Asciugare accuratamente tutto il veicolo.

Provare i freni prima di adoperare il veicolo.

N.B. - Per la pulizia delle parti verniciate del gruppo propulsore (motore, cambio, scatola trasmiss. ecc.) I prodotti da impiegare sono: nafta, gasolio, petrolio o soluzioni acquose di detergenti neutri per auto.

In ogni caso rimuovere immediatamente tali prodotti con acqua pura, evitando assolutamente l'impiego di acqua ad alta temperatura e pressione.

Rimessaggio

Se il veicolo dovesse essere tenuto fermo per lungo periodo di tempo (es. per la stagione invernale) occorre prendere le seguenti precauzioni:

- pulire accuratamente tutto il veicolo;
- vuotare il serbatoio ed i carburatori. Se dovesse essere lasciato per lungo tempo, il carburante evaporerebbe;
- smontare le candele ed immettere nei cilindri un poco di olio SAE 30. Quindi far compiere alcuni giri all'albero motore e rimontare le candele;
- ridurre la pressione dei pneumatici di circa il 20%;
- sistemare il veicolo in modo che le ruote non tocchino terra;
- proteggere con olio le parti non verniciate in modo da preservarle dalla ruggine;
- smontare la batteria e riporla in un luogo asciutto dove non vi sia pericolo di gelo e non sia a diretto contatto con la luce solare; controllare la carica ogni mese circa;
- ricoprire il veicolo per proteggerlo dalla polvere avendo però cura che circoli aria.

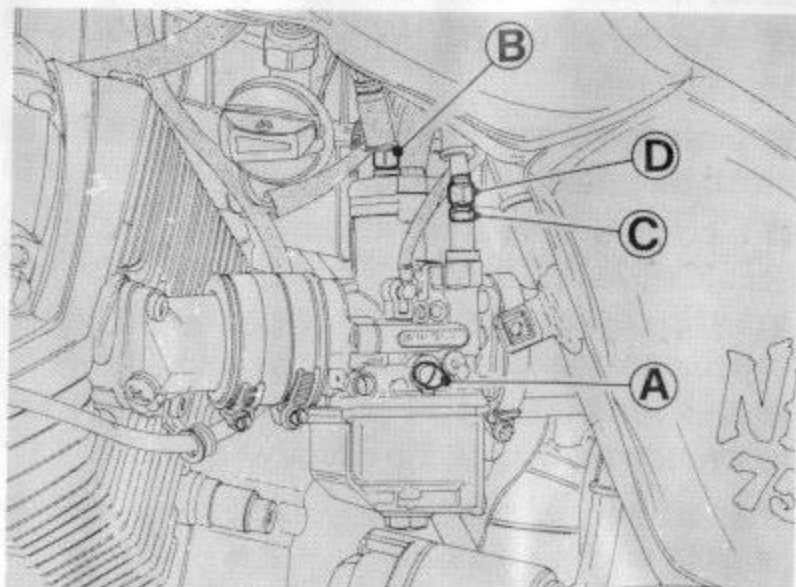
38 ALIMENTAZIONE

Carburatori (fig. 29)

N.2 carburatori Dell'Orto tipo «PHBH 30 BD/BS».

Comandi carburatori

- manopola comando gas situata sul lato destro del manubrio;
- levetta comando dispositivo di avviamento a **motore freddo** «CHOKE» («F» di fig. 4) situata sul lato sinistro del manubrio.



Posizioni levetta comando «CHOKE»:

- «1» Avviamento a **motore freddo**.
- «2» Marcia.

Dati regolazione carburazione

Diffusore	(Ø 30 mm)
Valvola gas	40
Polverizzatore	266 T
Getto massimo	102
Getto minimo	38
Getto avviamento	60
Spillo conico	X 8 (3 ^a tacca)
Galleggiante	9,5 gr.

Vite regolazione miscela minimo: apertura 1 giro e mezzo circa.

Regolazione gioco cavi comando «Choke» (fig. 29)

Per regolare il gioco cavi comando «CHOKE» operare come segue:

- togliere le paratie laterali cromate montate sotto al serbatoio;
- controllare che con la levetta comando «CHOKE» in posizione di marcia «2», tra i capicorda delle guaine delle trasmissioni di comando e le viti tendifilo «D» vi sia un gioco di mm 3 circa; altrimenti allentare i controdadi «C» e avvitare o svitare le viti «D». A fine operazione bloccare i dadi «C».

Regolazione della carburazione, e regime minimo (fig. 29)

Regolazione della carburazione a mezzo «VUOTOMETRO»

Per avere una esatta regolazione della carburazione, è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari, dove tale operazione verrà effettuata con «VUOTOMETRO».

Regolazione regime minimo

■ Per regolare il regime minimo a 1200÷1300 giri/min. avvitare o svitare della medesima misura entrambe le viti «A».

■ Aprire e chiudere qualche volta il comando gas per controllare se il minimo resta stabile.

N.B. - la regolazione va effettuata con il motore a temperatura di esercizio.

Regolazione gioco cavi comando gas

(figg. 17 e 29)

Per regolare il gioco cavi comando gas operare come segue:

- togliere le paratie laterali cromate montate sotto al serbatoio;
 - controllare che, con la manopola comando gas in posizione di riposo, tra i capicorda delle guaine e le viti tendifilo «B» di fig. 29, di entrambi i carburatori vi sia un giuoco di mm 1÷1,5, altrimenti svitare o avvitare la vite tendifilo «B».
- Una ulteriore regolazione si può ottenere agendo sulle viti tendifilo «B» di fig. 17 pag. 22.

40 Sostituzione filtro aria a cartuccia

(fig. 30)

Ogni 9000 km circa o anche più frequentemente se si marcia in zone molto polverose, è consigliabile sostituire il filtro a cartuccia.

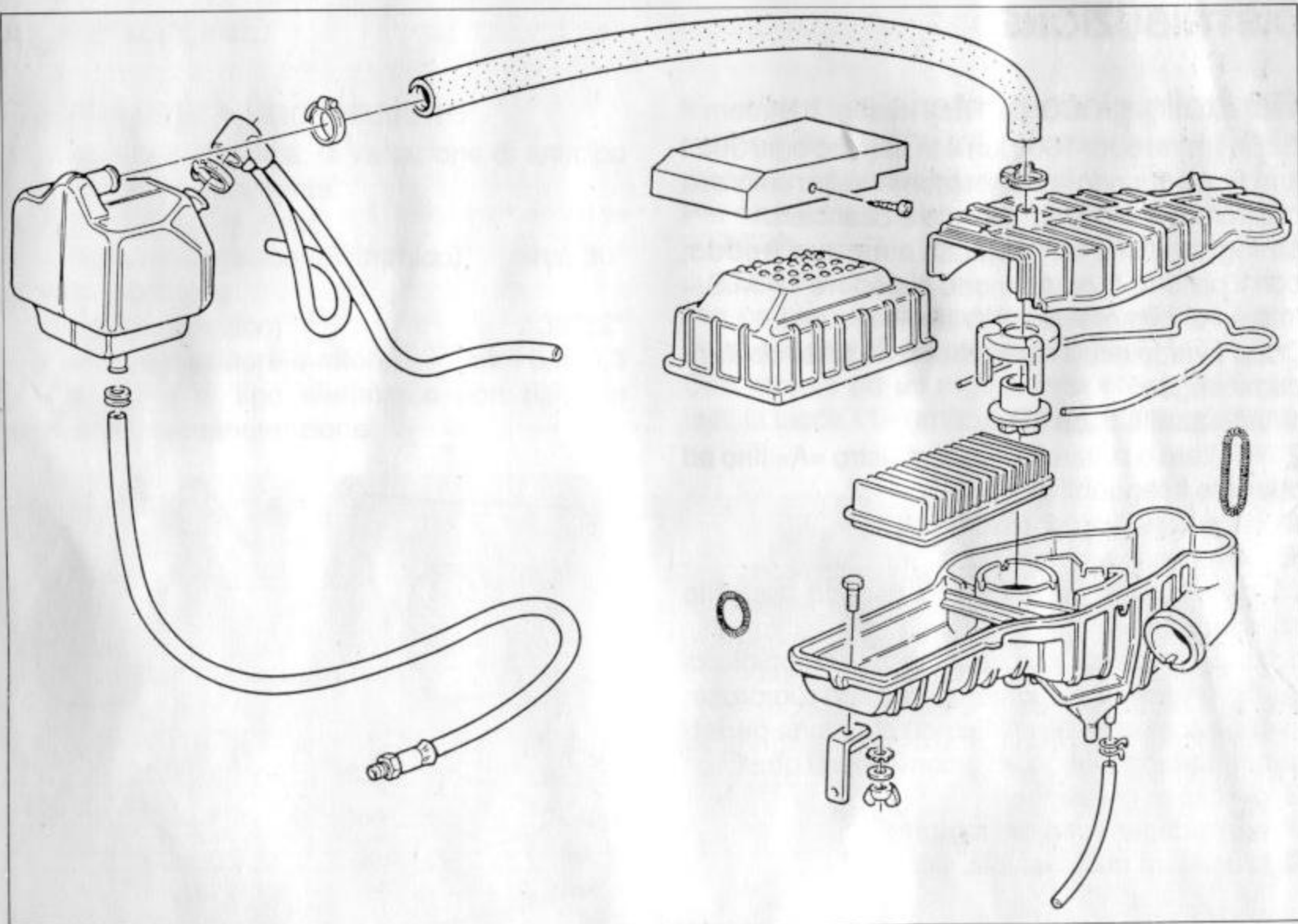
Tale filtro è montato in una apposita custodia unitamente al gruppo sfiatatoio olio sopra il gruppo motore.

Per la sostituzione della cartuccia, si consiglia di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

Pulizia serbatoio carburante, rubinetti, filtri e tubazioni

Ogni 9000 km circa, o quando si riscontra che il carburante arriva in modo irregolare ai carburatori, occorre effettuare la pulizia del serbatoio, dei rubinetti e dei filtri sui carburatori.

I filtri, le tubazioni ed i canali dei rubinetti dopo essere stati lavati con benzina vanno soffiati con aria compressa.



42 DISTRIBUZIONE

Controllo gioco punterie (fig. 31)

Dopo i primi 500+1500 km e in seguito ogni 3000 km circa o quando la distribuzione risulta rumorosa controllare il gioco tra valvole e bilancieri.

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

Dopo aver levato il coperchio dalle teste operare come segue:

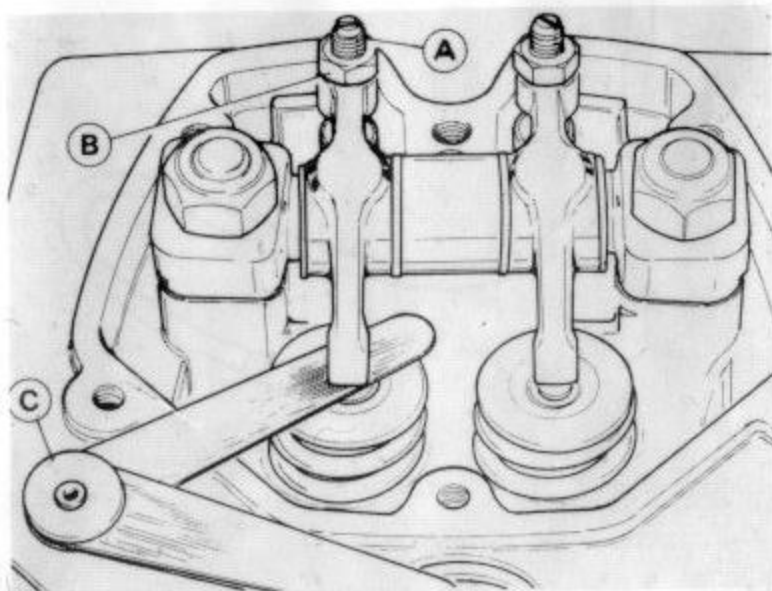
- 1 Allentare il dado «B».
- 2 Avvitare o svitare la vite di registro «A» fino ad ottenere i seguenti giochi:

- valvole aspirazione: mm 0,15;
- valvole scarico: mm 0,20.

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C».

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

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



Caratteristiche accensione

Accensione elettronica; la variazione di anticipo avviene elettronicamente.

- Anticipo iniziale (fisso) 7°
- Anticipo automatico (elettronico) circa 30°
- Anticipo totale
(fisso+automatico) 38°±2°

Traferro tra captatore e rotore: mm 0,2±0,3

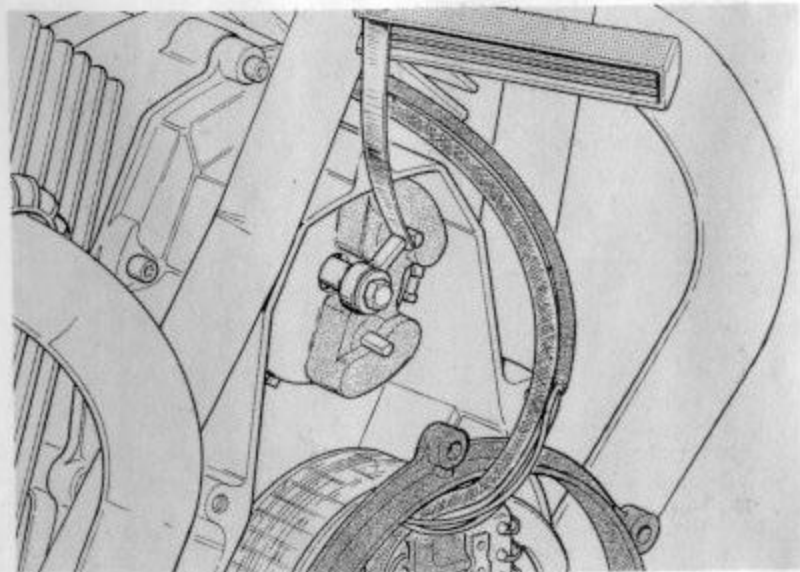
L'accensione di tipo elettronico non richiede praticamente manutenzione.

Il motore è in fase quando la stampigliatura indicata sul disegno (fig. 33), è allineata con il riferimento previsto sul basamento.

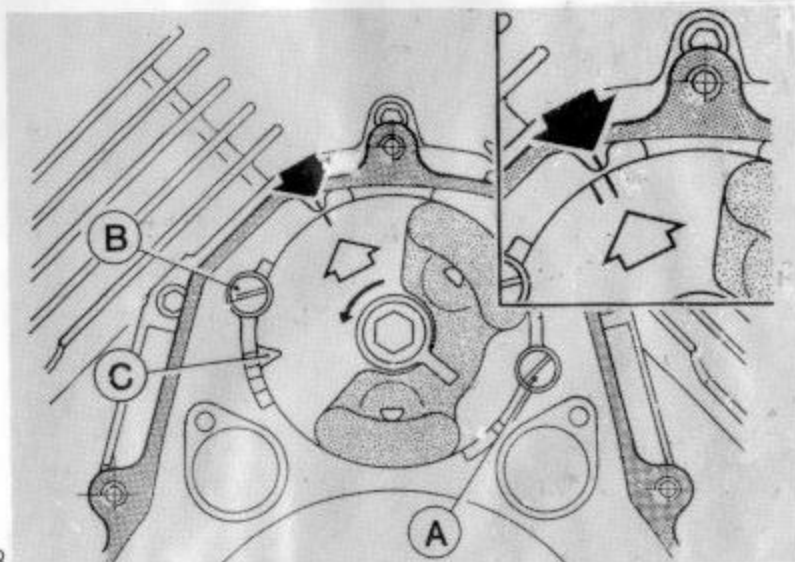
Per ruotare la piastra porta «PICK-UP» allentare le viti «A» e «B» (fig. 33) e agire con cacciavite sulla scanalatura «C».

Per un più accurato controllo dell'anticipo fisso, utilizzare una pistola stroboscopica.

Con motore ad un regime inferiore a 1000 giri/min, la tacca «1» (anticipo fisso), stampigliata sul



32



33

44

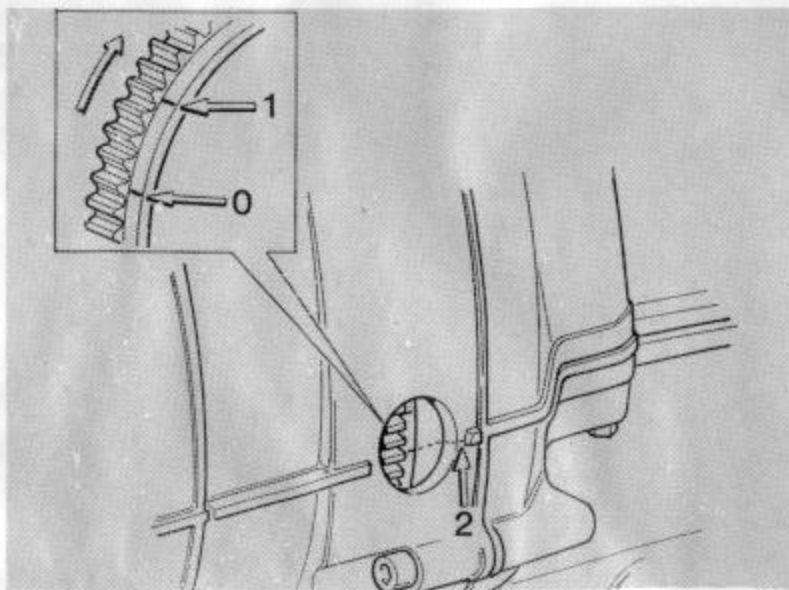
volano motore, vedi figg. 34-34A dovrà essere allineata con il riferimento sul bordo del foro di controllo «2» (fig. 34). Il riferimento «O» sul volano indica il «P.M.S.» (fig. 34A).

Per il controllo dell'anticipo massimo utilizzare una pistola stroboscopica del tipo con l'indicatore dei gradi, mantenendo il motore a 4500 giri/min.

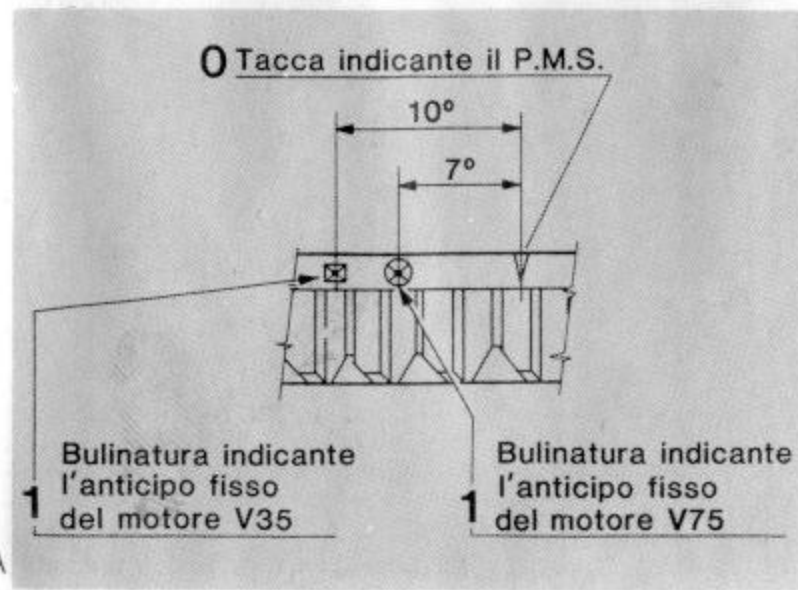
ATTENZIONE!

Per non provocare danneggiamento all'impianto di accensione elettronica, osservare le seguenti precauzioni:

- in caso di smontaggio o rimontaggio della batteria accertarsi che il commutatore di accensione sia in posizione «O»;
- non scollegare la batteria con motore in moto;
- accertarsi della perfetta efficienza dei cavi di massa delle centraline.



34



34A

Candele (fig. 35)

Il tipo di candela da impiegare:

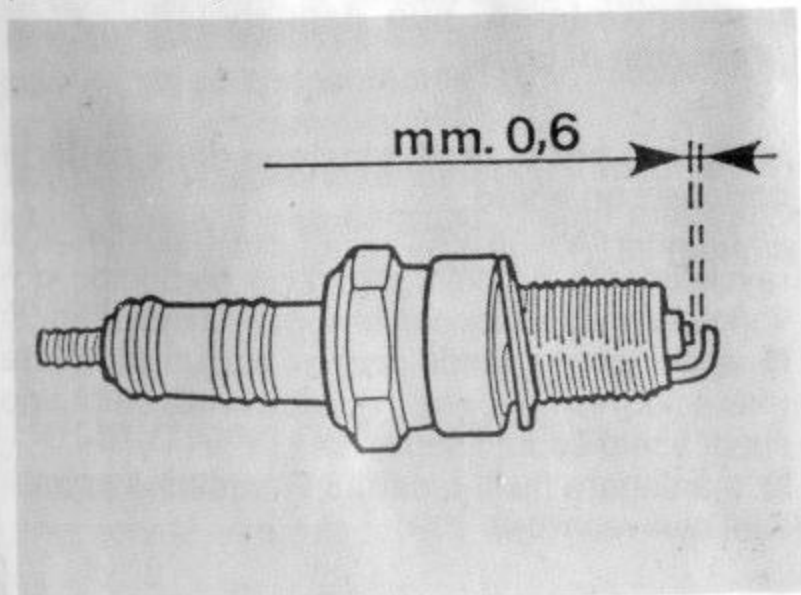
■ Champion N3C

Distanza tra gli elettrodi: mm 0,6.

Le candele devono essere rimosse periodicamente, come indicato nella tabella del **programma di manutenzione**, per la pulizia ed il controllo della distanza tra gli elettrodi.

Nel rimontare le candele, **fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvino facilmente nelle loro sedi**; se fossero imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste; perciò consigliamo di avvitarle a mano per qual-

che giro, e di adoperare poi l'apposita chiave (data in dotazione) per bloccarle a **motore freddo**. Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 9000 km circa, vanno sostituite.



IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è composto da:

- batteria;
- motorino avviamento;
- generatore-alternatore;
- gruppo pick-up;
- centraline elettroniche;
- condensatore per centraline elettroniche;
- bobine di accensione;
- regolatore;
- morsettiera porta fusibili;
- teleruttore per avviamento;
- faro anteriore;
- fanalino posteriore;
- indicatori di direzione;
- intermittenza indicatori;
- commutatore inserimento utilizzatori;
- dispositivi comando luci indicatori di direzione, avvisatore acustico e lampeggio;
- commutatore inserimento lampeggiatori d'emergenza;
- dispositivo di avviamento motore;
- avvisatore acustico;
- spie sul cruscotto per segnalazione: cambio in folle (verde), accensione luce posizione «città» (verde), controllo pressione olio (rossa), luce abbagliante (bleu), insufficiente tensione generatore (rossa), indicatori di direzione (verde), riserva carburante (arancio).

Batteria

La batteria ha una tensione di 12V e una capacità di 20 Ah alla sua carica provvede il generatore. Per accedere alla batteria occorre:

- togliere la sella e i copriaccumulatori laterali;
- sganciare la fascetta in gomma di tenuta e staccare i cavi elettrici dalla batteria;
- sfilare la batteria dal suo supporto, togliendola dal lato sinistro del motociclo.

N.B. - Nel rimontare la batteria accertarsi che il tubetto di sfiato della stessa non sia occluso e che non subisca torsioni o piegature.

Una batteria che non sfiata i gas che si formano all'interno, può danneggiarsi per la pressione dei gas.

Istruzioni per la manutenzione delle batterie cariche con acido.

Le batterie cariche secche attivate dopo carica di rinvivamento o ricevute cariche con acido devono essere trattate con le seguenti avvertenze:

- aggiungere quando occorre **acqua distillata** (mai acido) in modo che a riposo il livello dell'acido sia di 5 mm sopra i separatori;
- mantenere puliti e serrati i morsetti e ingrasarli con vaselina;

■ mantenere asciutta la parte superiore della batteria evitando traboccamenti di acido, che riducono l'isolamento e corrodono telai e cassette di contenimento;

■ assicurarsi che l'impianto di carica a bordo non dia cariche eccessive od insufficienti, tenendo presente che la densità dell'acido deve mantenersi fra 1,24 e 1,27. Se ciò non avvenisse occorre rivedere l'isolamento e l'efficienza dell'impianto di carica di avviamento;

■ le batterie immagazzinate cariche con acido devono essere periodicamente ricaricate con intensità pari a 1/10 della capacità, mantenendo il livello corretto o la densità di 1,27 a 25°C;

■ le batterie devono essere montate sul veicolo ben serrate dai congegni di fissaggio mantenendo attivi i dispositivi antivibranti.

N.B. - Per le batterie destinate a funzionare in climi tropicali (temperatura media maggiore di 33°C) si consiglia la riduzione della densità dell'acido a 1,23.

Sostituzione delle lampade

Faro anteriore (fig. 36)

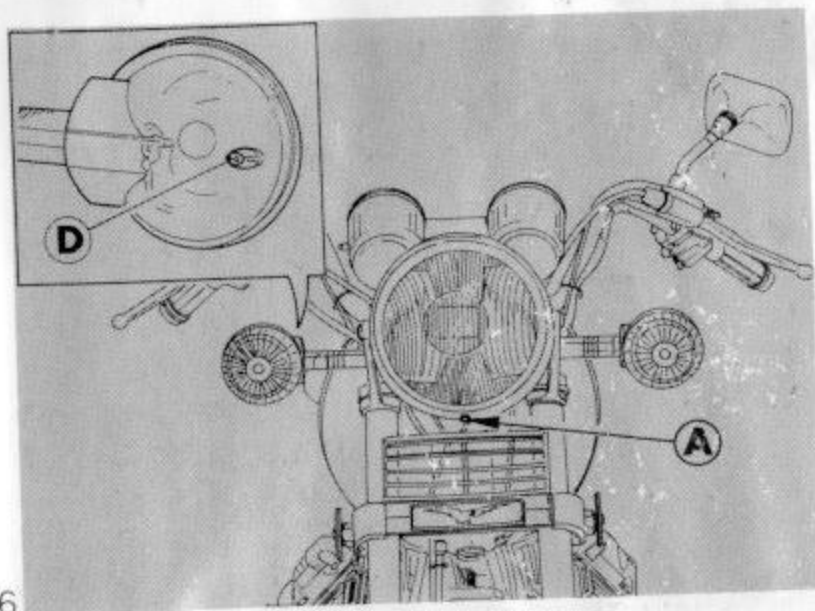
Allentare la vite «A» posta in basso al gruppo

ottico; estrarre il gruppo ottico, sfilare i portalam-pade indi sostituire le lampade.

N.B. - Durante l'operazione di sostituzione della lampada anteriore (abbagliante - anabagliante) occorre fare attenzione a non toccare direttamente il bulbo con le dita.

Fanalino posteriore (fig. 37)

Svitare le viti «A» che fissano il catadiottro al fanalino; premere la lampada verso l'interno ruotandola contemporaneamente e sfilarla dal portalam-pada.



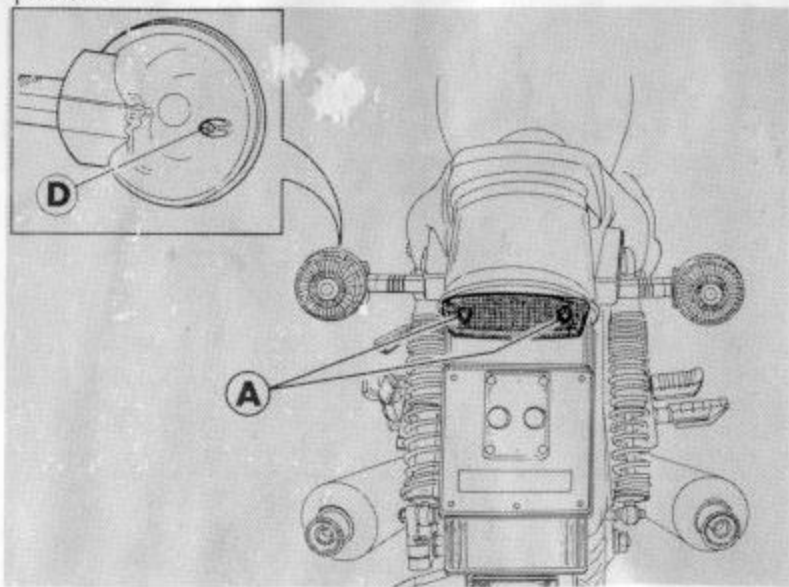
48 Indicatori di direzione anteriori e posteriori (figg. 36-37)

Svitare le viti «D» che fissano i catadiottri agli indicatori di direzione; premere le lampade verso l'interno ruotandole contemporaneamente e sfilarle dai portalampe.

N.B. - Non serrare eccessivamente le viti che fissano i catadiottri in plastica onde evitarne la rottura.

Cruscotto (fig. 38)

- togliere il faro anteriore;
- svitare le viti «A»;
- togliere il coperchio «B»;
- estrarre i portalampe e sostituire le lampade.

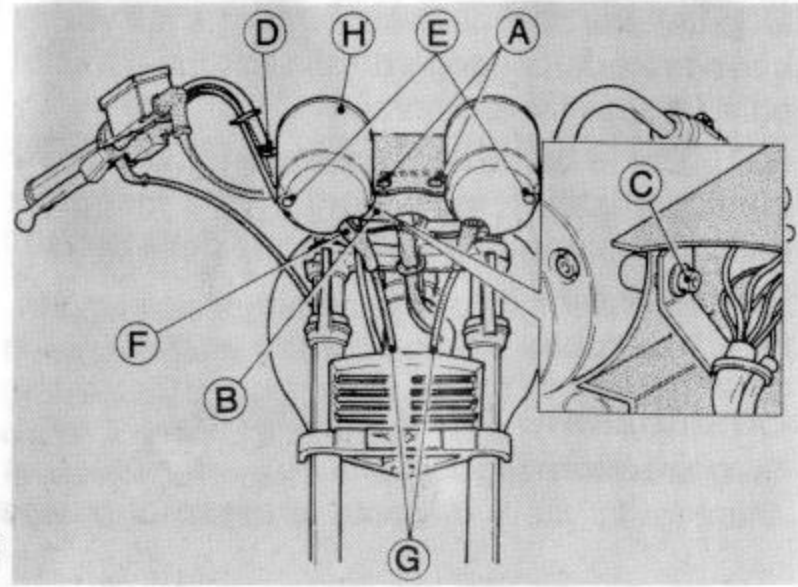


Tachimetro e contagiri (fig. 38)

- togliere il faro anteriore;
- svitare le viti «A»;
- togliere il coperchio «B»;
- svitare le viti «C»;
- togliere il perno azzeratore «D»;
- svitare le viti «E»;
- svitare le ghiera «F» e staccare le trasmissioni «G» dagli strumenti;
- togliere gli strumenti dai contenitori «H» e sostituire le lampade.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

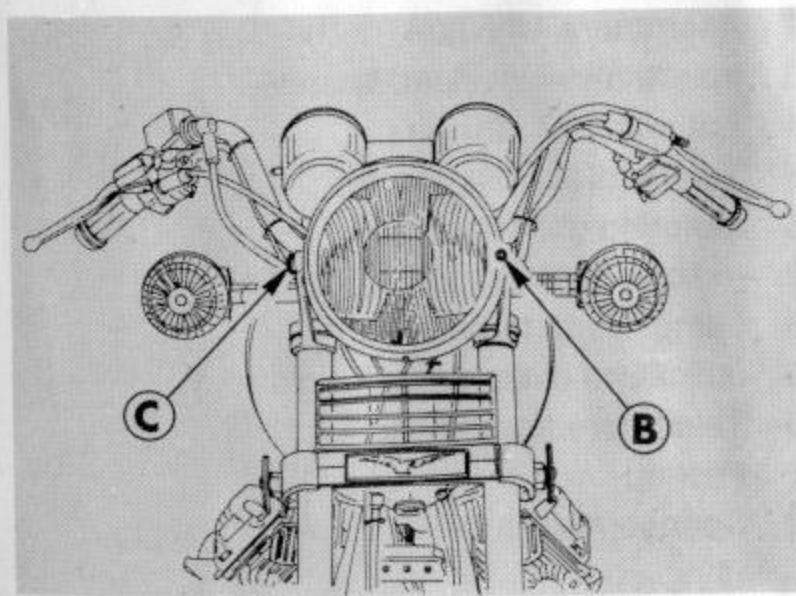
37



38

Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 39)

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



Lampade

Faro anteriore:

- Abbagliante e anabbagliante 60/55 W
- Luce città o parcheggio 4 W

Fanalino posteriore:

- Luce targa, posizione stop 5/21 W

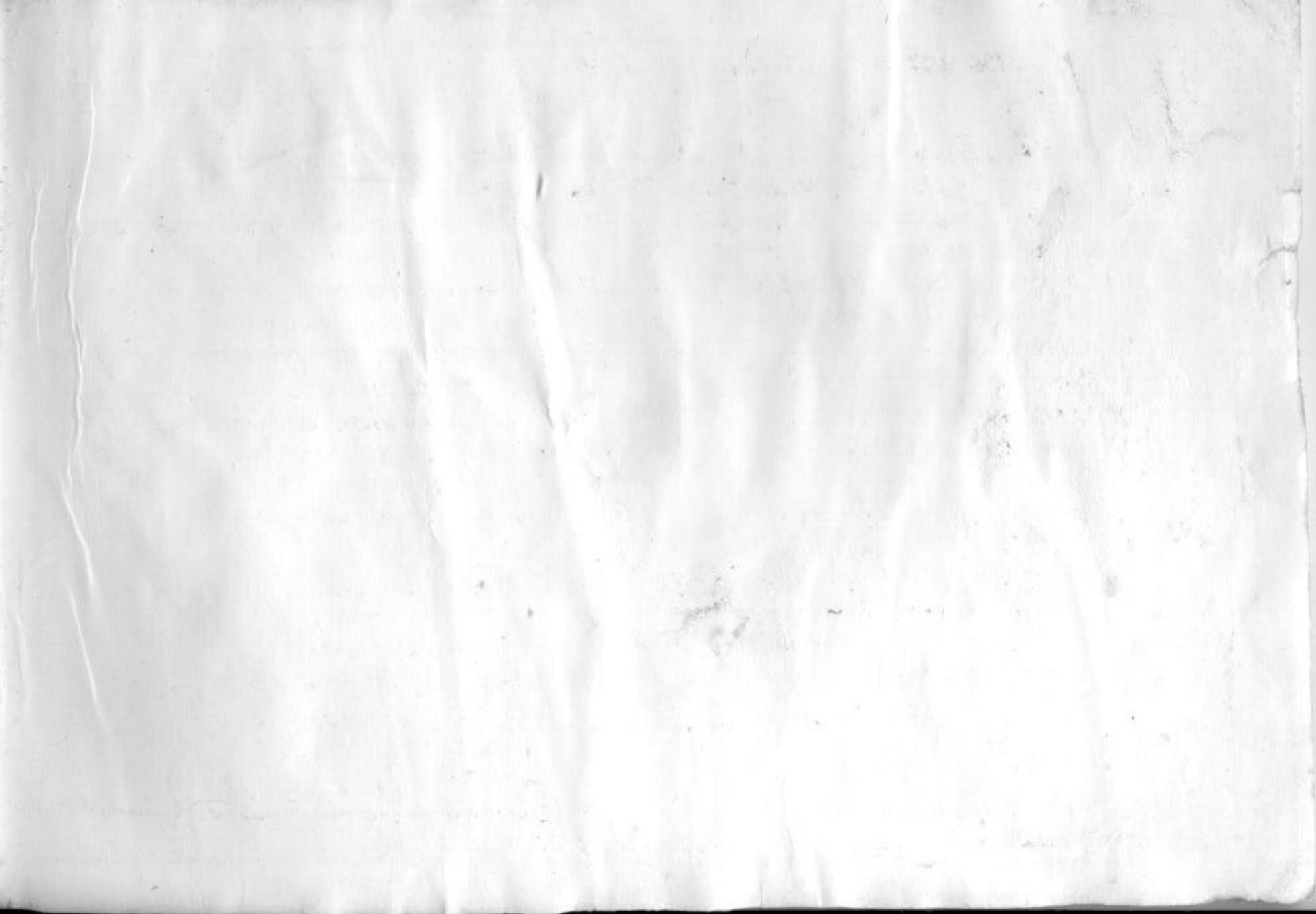
Indicatori di direzione 10 W

Spie luci tachimetro e contagiri 3 W

Spie luci sul cruscotto 1,2 W

Legenda schema impianto elettrico

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 1 | Lampada luce abb. e anabb. 60/55 W | 22 | Interruttore pressione olio |
| 2 | Lampada luce posizione anter. 4W | 23 | Intermittenza (12V 46W) |
| 3 | Lampada spia indicat. direzione ds. | 24 | Dispositivo com.do: luci-claxon-indic.direz. |
| 4 | Lampada illuminazione tachimetro | 25 | Candele d'accensione |
| 5 | Lampada illuminazione contagiri | 26 | Bobine alta tensione |
| 6 | Lampada spia indic. direzione sinis. | 27 | Centraline per acc. elettronica |
| 7 | Condensatore | 28 | Interruttore stop freno posteriore |
| 8 | Lamp. spia livello carburante | 29 | Morsetti portafusibili |
| 9 | Lamp. spia pressione olio | 30 | Trasmittitore livello spia carburante |
| 10 | Lamp. spia generatore | 31 | Regolatore di tensione |
| 11 | Lamp. spia "folle" | 32 | Alternatore 14V-20A |
| 12 | Lamp. spia luci posizione | 33 | Interruttore cavalletto laterale |
| 13 | Lamp. spia luci abbagliante | 34 | Batteria 12V - 20 Ah |
| 14 | Comm. inserim. simultaneo lampeggiatori | 35 | Teleruttore avviamento |
| 15 | Indicatore direzione ant. destro | 36 | Motorino d'avviamento |
| 16 | Interruttore stop freno anteriore | 37 | Indicatore direz. poster. destro |
| 17 | Commutatore d'accensione | 38 | Lamp. illum. targa e stop |
| 18 | Indicatore direzione ant. sinistro | 39 | Indicatore direz. poster. sinistro |
| 19 | Trombe bitonali | 40 | Teleruttore trombe bitonali |
| 20 | Disp. avv. arr motore | 41 | Pick-up |
| 21 | Interruttore posizione "folle" | 42 | Connet. AMP a 6 vie |



MOTO GUZZI

Mandello del Lario

