

V35 Imola



MOTO GUZZI

istruzioni per l'uso

Le illustrazioni e descrizioni di questo opuscolo si intendono fornite a titolo indicativo. La Casa si riserva pertanto il diritto di apportare ai motocicli, in qualsiasi momento e senza avviso, quelle modifiche che ritenesse utili per il miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

Vendita - Assistenza - Ricambi: consultare le



SEIMM Moto Guzzi - Servizio Pubblicazioni Tecniche - Cod. 19.90.00.35
Printed In Italy - Litopress-Bergamo - 1000 - 1-80

Egregio Cliente

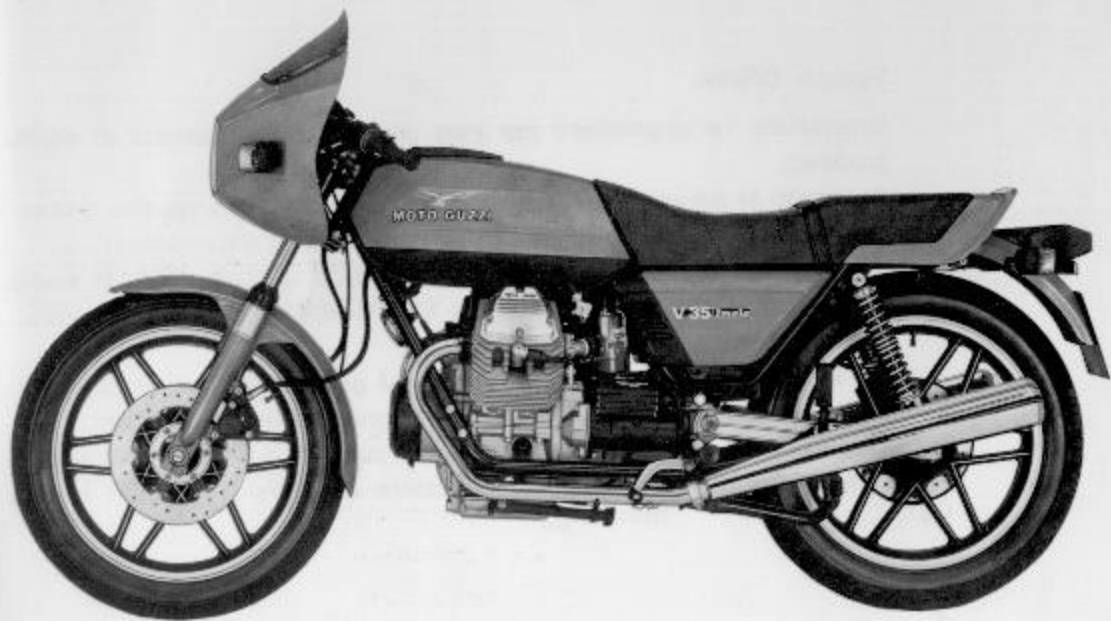
Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

Seguendo le istruzioni indicate in questa pubblicazione tecnica, assicurerà alla Sua motocicletta una lunga durata senza inconvenienti.

Prima di usarla, La consigliamo di leggere completamente la presente pubblicazione al fine di conoscere le caratteristiche del veicolo e soprattutto come manovrarlo con sicurezza.

Per le operazioni di controllo e revisione è necessario rivolgersi ai nostri concessionari i quali garantiranno un lavoro razionale e sollecito.

Riparazioni e regolazioni non effettuate durante il periodo di garanzia dalla nostra rete di assistenza potrebbero annullare la garanzia stessa.



INDICE

- 4** Caratteristiche generali
- 10** Comandi ed accessori
- 12** Dati di identificazione
- 14** Apparecchi di controllo e comandi
- 21** Uso del motociclo
- 23** Rodaggio
- 25** Manutenzioni e regolazioni
- 33** Smontaggio ruote dal veicolo
- 36** Operazioni di manutenzione e lubrificazione
- 38** Lubrificazioni
- 43** Alimentazione
- 47** Distribuzione
- 48** Accensione
- 53** Impianto elettrico

4 CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Ciclo	a quattro tempi
N. cilindri	2
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 66
Corsa	mm 50,6
Cilindrata totale	cc 346,22
Rapporto di compressione	10,5 : 1
Potenza massima	CV 36 a 8200 giri/1'
Potenza fiscale	CV 6

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 0,10
- scarico: mm 0,15

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 con comando magnetico; la variazione di anticipo accensione in funzione del regime di giri del motore, avviene elettronicamente senza dispositivi meccanici. Anticipo accensione massimo: 34° prima del P.M.S. a 5000-5500 giri/1'.

Candele di accensione: Marelli CW 9 LP, Bosch W 260 T 30, Champion N 6 Y, Lodge 2 HLNY; distanza tra gli elettrodi mm 0,6.

Alimentazione

N. 2 carburatori Dell'Orto tipo «VHB 26 FD» (destra) e «VHB 26 FS» (sinistra).

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 - 0,7 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: $(Z = 14/23)$ 1 : 1,642.

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:

1ª marcia = 1 : 2,727 ($Z = 11/30$)

2ª marcia = 1 : 1,733 ($Z = 15/26$)

3ª marcia = 1 : 1,277 ($Z = 18/23$)

4ª marcia = 1 : 1,045 ($Z = 22/23$)

5ª marcia = 1 : 0,909 ($Z = 22/20$)

Trasmissione secondaria

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

Rapporti totali (motore-ruota):

1ª marcia = 1 : 19,506

2ª marcia = 1 : 12,396

3ª marcia = 1 : 9,134

4ª marcia = 1 : 7,475

5ª marcia = 1 : 6,503

Telaio

A culla con struttura tubolare.

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori sigillati incorporati. Posteriore: forcellone oscillante con molle regolabili concentriche agli ammortizzatori idraulici.

Ruote

Fuse in lega leggera con cerchi nelle misure:
— anteriore: WM 2/1,85 × 18
— posteriore: WM 3/2,15 × 18

Pneumatici

Anteriore: 3,25 S 18
Posteriore: 3,50 S 18

Freni

Anteriore: a disco con pinza a doppio cilindro frenante. Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio.

- Ø disco 260 mm;
- Ø cilindro frenante 32 mm;
- Ø pompa 12,7 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 235 mm;
- Ø cilindro frenante 32 mm;
- Ø pompa 15,875 mm.

Ingombri e peso

Il freno posteriore è collegato mediante trasmissione idraulica al freno anteriore sinistro avente nei singoli componenti le stesse dimensioni del freno anteriore comandato a mano (destra).

Passo (a carico)	m 1,420
Lunghezza massima	m 2,090
Larghezza massima	m 0,700
Altezza massima	m 1,150
Peso (a secco)	kg 158

Prestazioni

Velocità massima con il solo pilota a bordo: km/h 160. Consumo carburante litri 3,7 per 100 km.

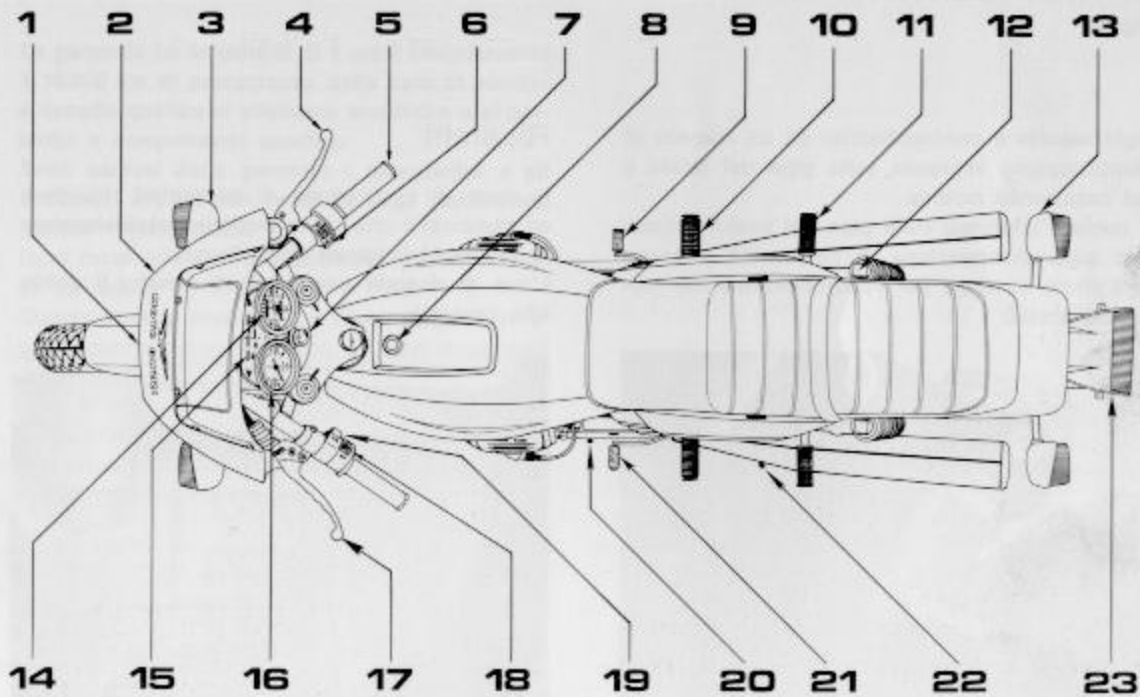
Parti da rifornire	Litri	Tipo di carburante e lubrificanti
Serbatoio carburante (riserva litri 2 circa)	16	Benzina super (98/100 NO-RM)
Coppa motore	2,500	Olio «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50»
Scatola cambio	1	Olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Scatola trasmissione posteriore	0,170	
	di cui:	
	0,160	Olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 140»
	0,010	Olio «Agip Rocol ASO/R» oppure Molykote Tipo «A»
Forcella telescopica (per gamba)	0,070	Liquido «Agip F.1 ATF Dexron»
Impianto frenante anteriore e posteriore		Fluido «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703 B»

COMANDI ED ACCESSORI

(fig. 2)

- 1 Faro anteriore.
- 2 Carenatura.
- 3 Fanalini indicatori di direzione anteriori.
- 4 Leva comando freno anteriore destro.
- 5 Manopola comando gas.
- 6 Dispositivo comando avviamento e fermo motore.
- 7 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori.
- 8 Serratura bloccaggio sportello per tappo serbatoio.
- 9 Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore.
- 10 Pedali appoggiapiedi anteriori.
- 11 Pedali appoggiapiedi secondo passeggero.
- 12 Sospensioni posteriori con ammortizzatori idraulici.
- 13 Fanalini indicatori di direzione posteriori.
- 14 Tachimetro contachilometri.
- 15 Supporto con spie.
- 16 Contagiri.
- 17 Leva comando frizione.
- 18 Pulsanti comando: Avvisatore acustico - Lampeggio (Flash) - Indicatori di direzione.
- 19 Dispositivo comando luci.
- 20 Braccio laterale sostegno motociclo.
- 21 Pedale comando cambio.
- 22 Cavalletto centrale sostegno motociclo.
- 23 Gruppo fanalino posteriore.

La «destra» o la «sinistra» è riferita ai comandi visti dalla posizione di guida.



12 DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

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

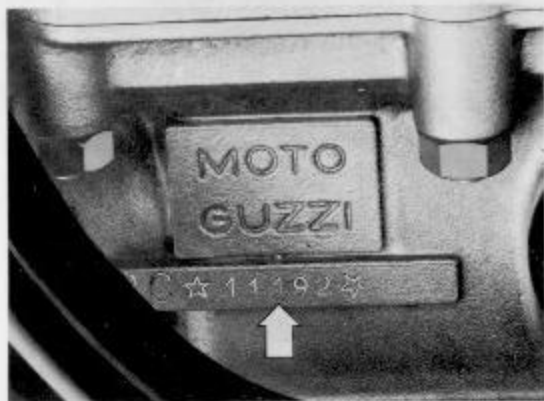
Il numero impresso sulla pipa del telaio è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso.



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.



La garanzia ha la validità di 6 mesi limitatamente a 10.000 km di percorrenza dalla data di vendita e decade qualora si effettuino modifiche o si partecipi a competizioni sportive.

Sono esclusi dalla garanzia i pneumatici e gli accessori o parti non costruite negli stabilimenti SEIMM - Moto Guzzi.

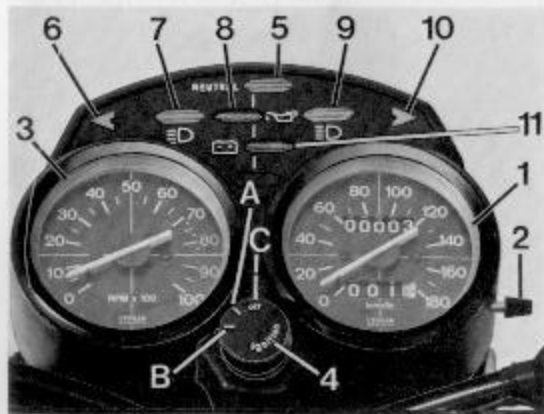
Ogni motociclo nuovo è corredato da un «libretto tagliandi».

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 SEIMM - Moto Guzzi per il riconoscimento della garanzia in base alle condizioni generali di vendita.

Quadro di controllo (fig. 4)

- 1 Tachimetro contachilometri.
- 2 Azzeratore per contachilometri.
- 3 Contagiri.
- 4 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori:
 - «OFF» In linea con il segno «C» sul cruscotto: veicolo fermo. Chiave estraibile (nessun contatto);



- «A» In linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in senso orario): veicolo pronto per l'avviamento. Tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile;
- «B» In linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in senso orario): veicolo fermo. Con l'interruttore «A» di fig. 5 in posizione «E» si ha la luce di parcheggio. Chiave estraibile.

- 5 Spia (luce verde «Neutral») 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.

Interruttori comando luci (fig. 5)

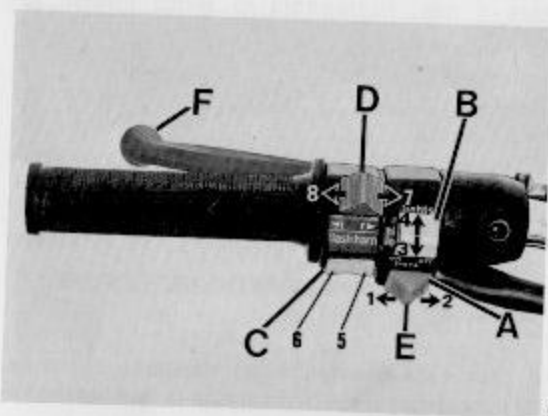
Sono montati sul lato sinistro del manubrio.

Interruttore «A»

- Posizione «E» luci parcheggio.
- Posizione «1» accensione lampada biluce.
- Posizione «2» luci spente.

Interruttore «B»

Con l'interruttore «A» in posizione «1»:



5

- Posizione «3» luce anabbagliante.
- Posizione «4» luce abbagliante.

Pulsante per tromba, flash e interruttore comando lampeggiatori (fig. 5)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio:

Pulsante «C»

- «5» (Horn) Pulsante comando tromba elettrica.
- «6» (Flash) Pulsante comando luce a sprazzo.

Interruttore «D»

- Posizione «7» comando lampeggiatori destri.
- Posizione «8» comando lampeggiatori sinistri.

Pulsante avviamento ed interruttore di fermo motore (fig. 6)

Sono montati sul lato destro del manubrio.

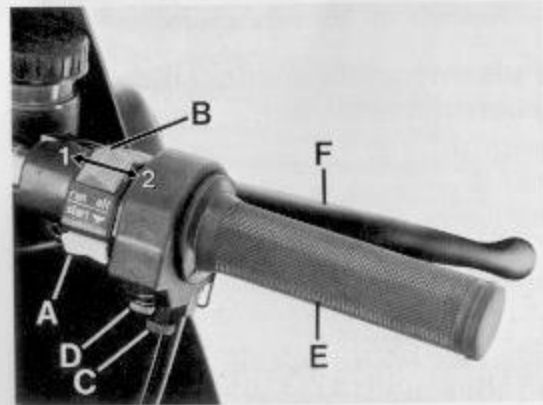
Con chiave «4» di fig. 4 (posizione «A» in linea con il segno «C» sul cruscotto) il veicolo è pronto per l'avviamento. Per avviare il motore operare come segue:

- accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione «1» (run);
- tirare a fondo la leva della frizione;
- se il motore è freddo portare la levetta dello

starter in posizione di avviamento «A» (vedere fig. 28);

- premere il pulsante di avviamento «A» (start).
- Per fermare il motore in caso di emergenza, occorre:
- spostare l'interruttore «B» in posizione «2» (off).

Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di fig. 4 in senso antiorario fino a che il segno «OFF» non si trovi in linea con il segno «C» sul cruscotto, ed estrarre la chiave dal commutatore.



Leva comando «starter» (fig. 28)

La leva comando dispositivi di avviamento a motore freddo (starter) è situata sul lato sinistro del veicolo.

- «A» posizione di avviamento.
- «B» posizione di marcia.

Manopola comando gas («E» di fig. 6)

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 («F» di fig. 5)

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

Leva comando freno anteriore destro («E» di fig. 6)

È situata sul lato destro del manubrio; comanda la pompa per freno idraulico anteriore destro.

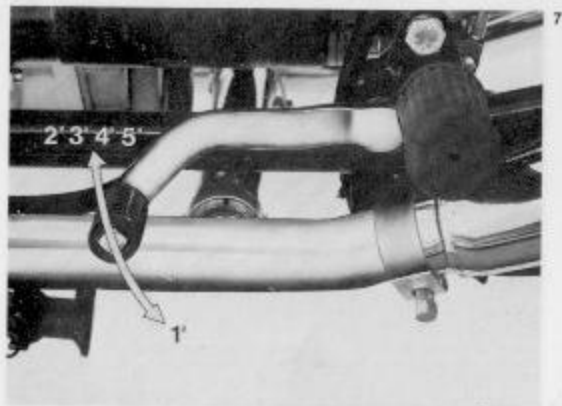
Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore

(«B» di fig. 18/1)

Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo pompa; comanda contemporaneamente il freno anteriore sinistro e il posteriore.

Leva comando cambio (fig. 7)

Si trova al centro sul lato sinistro del veicolo.



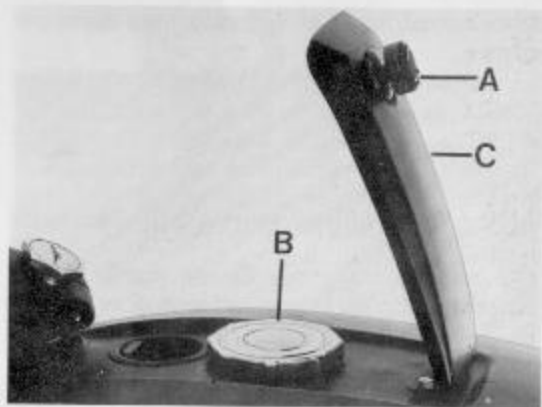
Posizione marce:

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

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

Tappo serbatoio carburante (fig. 8)

Per accedere al tappo del serbatoio carburante «B» occorre far ruotare la chiave «A» indi sollevare il coperchietto «C».



18 Serbatoio fluido per pompa comando freni idraulici anteriore sinistro e posteriore (fig. 9)

Per accedere al serbatoio occorre sollevare la sella.

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. 10)

Sono montati sotto al serbatoio nella parte posteriore.

Le leve dei rubinetti (FUEL) hanno tre posizioni:
«ON» Aperto; freccia della leva verso l'alto.
«RES» Riserva; freccia della leva verso il basso.
«OFF» Chiuso; freccia della leva orizzontale.

Morsettiera porta fusibili (fig. 11)

Si trova nella zona centrale del motociclo; per accedervi occorre alzare la sella e togliere il coperchio laterale destro.

Sulla scatola sono montati n. 4 fusibili da «16 A».

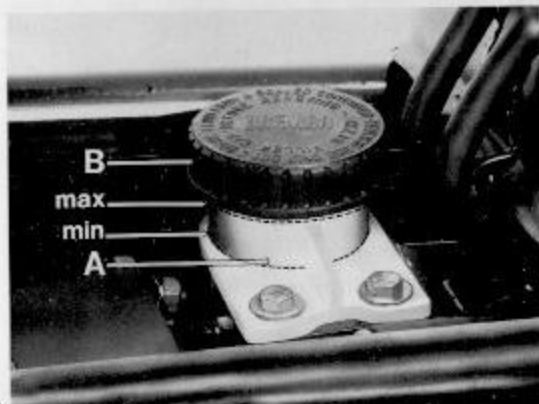
Prima di sostituire il fusibile o i fusibili occorre eliminare il guasto che ne ha determinato la fusione.

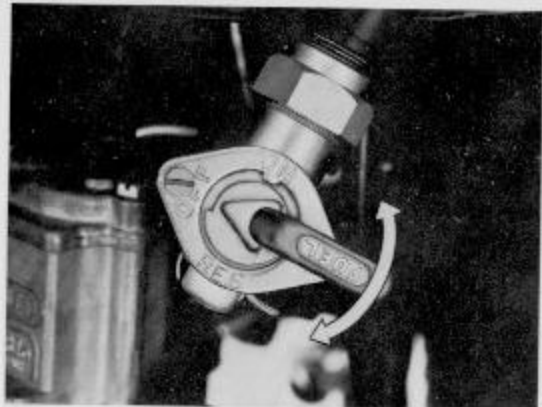
Dispositivo bloccaggio sterzo («A» di fig. 12)

Per bloccare o sbloccare lo sterzo, operare come segue:

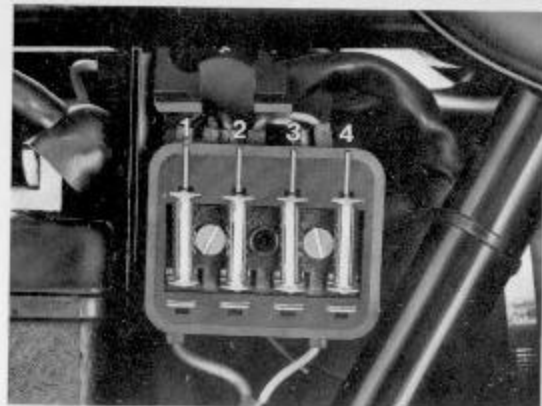
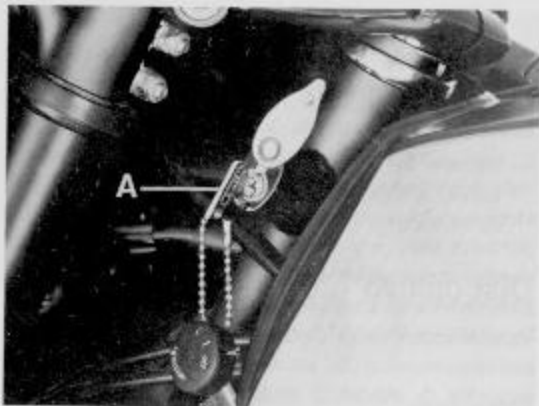
Bloccaggio:

- ruotare il manubrio tutto a destra;
- infilare la chiave nella serratura del dispositi-

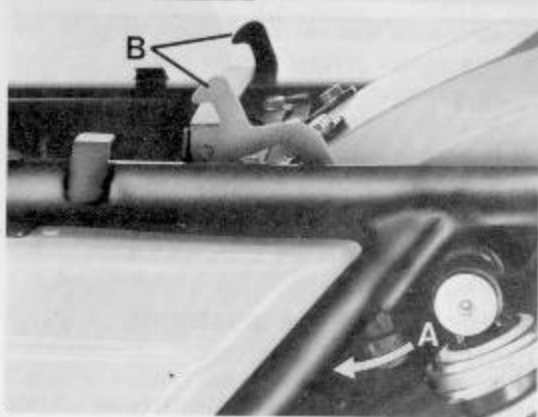




10 12



11 13



vo, ruotarla in senso antiorario e spingerla a fondo, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

Sbloccaggio:

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

Dispositivo bloccaggio sella (fig. 13)

Tale dispositivo si trova sulla parte posteriore sinistra.

Sbloccaggio:

- agire sulla leva «A» spostandola verso la ruota anteriore (vedere freccia bianca) in modo da sganciare gli arpioni «B» che tengono bloccata la sella al dispositivo; indi sollevare la sella.

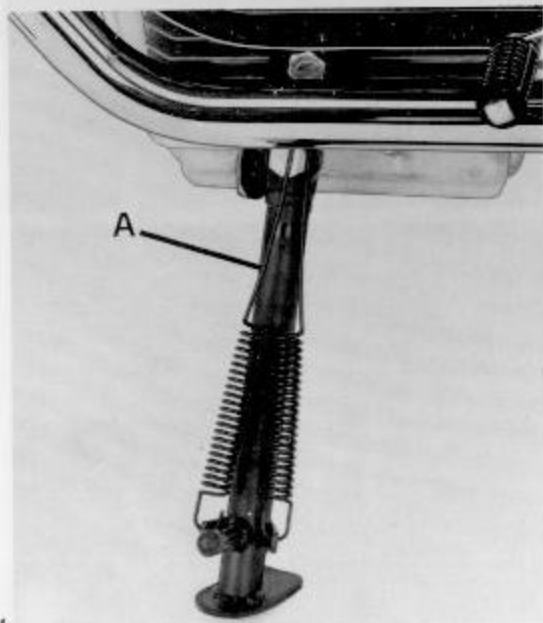
Bloccaggio:

- abbassare la sella sino a sentire lo scatto degli arpioni «B».

**Braccio laterale sostegno
motociclo («A» di fig. 14)**

Sollevando la moto, il braccio laterale ritorna

automaticamente in posizione di riposo; se ne sconsiglia pertanto l'impiego in caso di soste prolungate od in condizioni precarie di stabilità.



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. 4);
- le seguenti spie siano illuminate:
 - **rosse**: insufficiente pressione olio, insufficiente tensione generatore;
 - **verde**: indicatore cambio in folle «NEUTRAL»;
- la levetta comando «starter» a **motore freddo** sia in posizione di avviamento («A» di fig. 28).

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. 6 sia in posizione «1» (run) e premere il pulsante di avviamento motore «A» (start) di fig. 6.

Avviato il motore, prima di riportare la levetta comando «starter» in posizione di marcia («B» di fig. 28), *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, la levetta comando «starter» dovesse rimanere in posizione di avviamento («A» di fig. 28), 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. 4), la spia «verde» 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 la levetta comando «starter» in posizione

di avviamento («A» di fig. 28) poiché la carburazione diventerebbe troppo grassa.

In marcia

Per cambiare la 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 di 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 nell'uso dei freni e particolarmente all'uso del freno anteriore destro.

Per fermare il motore, portare il segno «OFF» sulla chiave del commutatore in linea con il segno «C» sul cruscotto (vedere fig. 4).

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 il segno «B», sulla chiave del commutatore, in linea con il segno «C» sul cruscotto (vedere fig. 4) e l'interruttore luci di fig. 5 in posizione «E»; indi sfilare la chiave del commutatore e bloccare lo sterzo (vedere paragrafo «Dispositivo bloccaggio sterzo» e fig. 12).

Durante il periodo di rodaggio osservare le seguenti norme:

1 Prima di partire, riscaldare accuratamente il motore lasciandolo girare a vuoto ed a basso regime per un periodo variabile in funzione della temperatura ambiente.

2 Evitare di superare le velocità di rodaggio riportate nella tabella, tenendo tuttavia presente che, pur attenendosi alla velocità prescritta in funzione dei km percorsi, è ottima norma non

marciare a regime costante ma variare frequentemente la velocità.

3 Prima di fermarsi, rallentare progressivamente per evitare di sottoporre i gruppi a repentini sbalzi di temperatura.

4 Eseguire, alle scadenze prescritte le operazioni previste nel libretto tagliandi.

5 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.

VELOCITÀ DI RODAGGIO

Km da percorrere	Velocità massima consentita km/h				
	1° marcia	2° marcia	3° marcia	4° marcia	5° marcia
Da 0 a 800	35	55	75	95	115
Da 800 a 1600	50	75	100	115	130
Da 1600 a 3000	Aumentare gradualmente i limiti di velocità sopra indicati, fino a raggiungere i massimi consentiti.				

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km

Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore. Nel caso che, prima di raggiungere i 500 ÷ 1000 km, l'olio dovesse scendere al livello minimo, anziché eseguire il rabbocco occorre effettuare la sostituzione. Lubrificante prescritto: «Agip Sint 2000 SAE 10W/50».

Controllare il serraggio di tutta la bulloneria del motociclo.

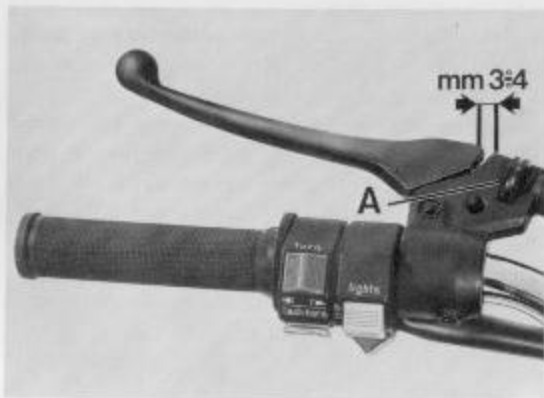
Controllare il giuoco punterie.

Verificare la fase accensione.

Controllare la pressione pneumatici.

Regolazione giuoco leva frizione (fig. 15)

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. La regolazione può essere effettuata anche tramite il tendifilo «B» dopo aver allentato i contro-dadi «C» situati sul lato destro della scatola cambio.



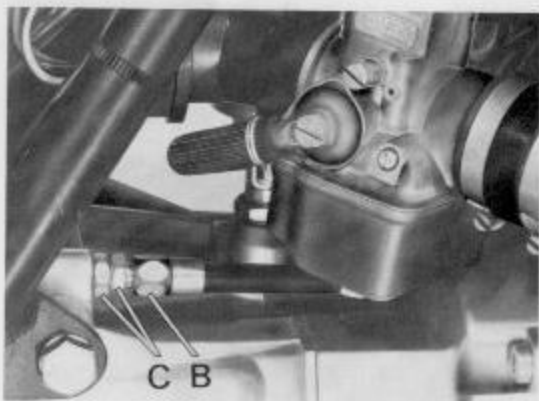
15

Regolazione leva freno anteriore destro (fig. 16)

Per la suddetta regolazione operare come segue:

- porre tra flottante pompa-serbatoio e l'appendice della leva di comando uno spessimetro «A» indi agire sulla vite «B».

Giuoco previsto mm $0,05 \div 0,15$.

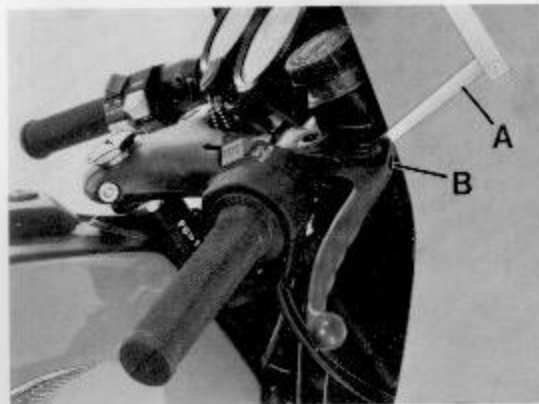


26 Controllo usura pastiglie

Ogni 5000 km, controllare lo spessore delle pastiglie freni che deve essere:

- a pastiglia nuova 7 mm;
- a pastiglia al limite di usura 3,5 mm.

Se lo spessore è inferiore al limite di usura, 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



16

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

NB - 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 dischi freni

I dischi freni devono essere perfettamente puliti, senza olio, grasso od altra sporcizia e non devono presentare profonde rigature.

Nel caso di sostituzione o revisione dei dischi, occorre controllare lo «sfarfallamento»; il controllo si esegue mediante comparatore ed il valore massimo non deve superare mm 0,2.

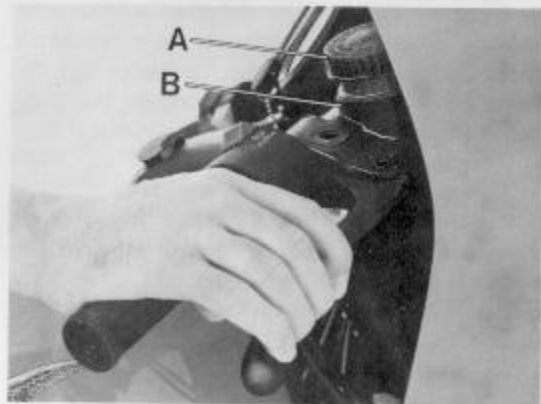
Se lo «sfarfallamento» del disco è superiore al valore sopra indicato, occorre controllare accuratamente il montaggio dei dischi sui mozzi ed il giuoco dei cuscinetti sui suddetti mozzi.

La coppia di serraggio delle viti che fissano i dischi ai mozzi è di $\text{kgm } 2,2 \div 2,4$.

Controllo livello del fluido nel serbatoio pompa freno anteriore destro (fig. 17)

Per una buona efficienza del freno anteriore destro osservare le seguenti norme:

- verificare frequentemente il livello del fluido del serbatoio pompa «A». Il livello minimo e massimo deve trovarsi nella parte trasparente del serbatoio;
- effettuare periodicamente o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio



17

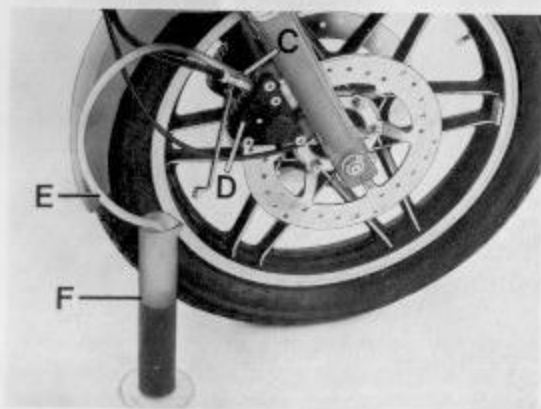
27

dopo aver svitato il tappo «B» e levata la membrana in gomma.

Controllo livello del fluido nel serbatoio per freno anteriore sinistro e posteriore (fig. 18)

Per una buona efficienza del freno anteriore sinistro e posteriore osservare le seguenti norme:

- verificare frequentemente il livello del fluido nel serbatoio «A»; tale livello deve trovarsi tra i riferimenti di minimo e massimo indicati sul corpo trasparente;



■ effettuare periodicamente o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio dopo aver svitato il tappo «B» e levata la membrana in gomma.

NB - Per i rabbocchi dei serbatoi usare tassativamente fluido prelevato da lattina sigillata da aprire solo al momento dell'uso.

Nel caso di lavaggio dei circuiti frenanti usare unicamente del fluido fresco; è vietato l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si consiglia l'uso di Trielina.

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

Fluido da usare: «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703 B».

Spurgo bolle d'aria dagli impianti frenanti (fig. 17 e 18)

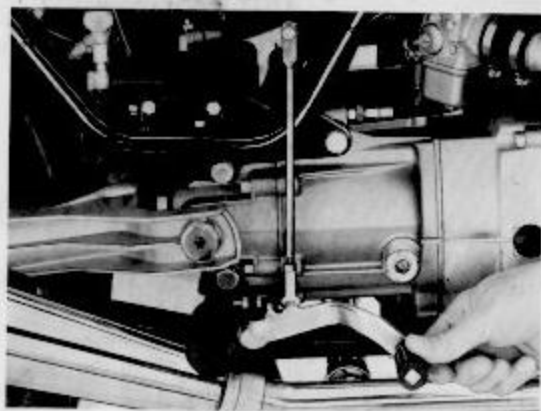
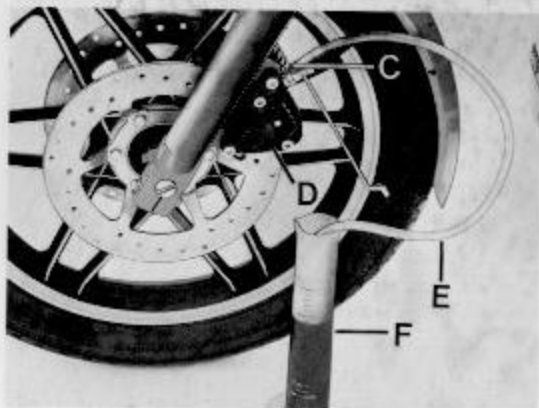
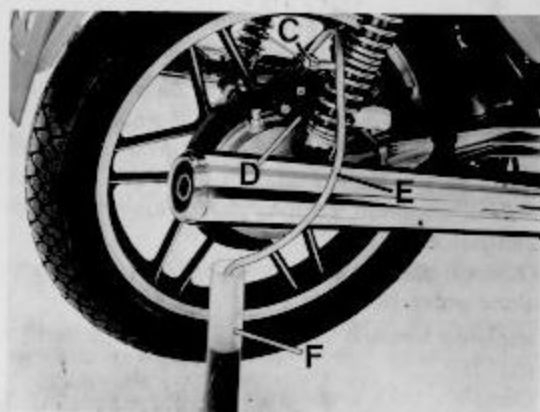
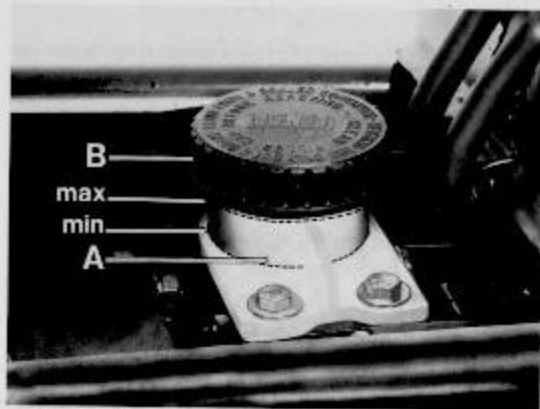
Lo spurgo degli impianti frenanti è richiesto, quando a causa della presenza di bolle d'aria nei circuiti, la corsa della leva sul manubrio o del

pedale sul lato destro del veicolo, risulta lunga ed elastica.

Per lo spurgo delle bolle d'aria, operare come segue:

Impianto frenante anteriore destro (fig. 17)

- porre il motociclo sul cavalletto centrale;
 - riempire se necessario il serbatoio di alimentazione «A» (fare attenzione che durante l'operazione di spurgo il fluido non scenda al disotto del livello massimo);
 - effettuare lo spurgo agendo sulla pinza «D».
- 1 Innestare sul tappo di spurgo «C» (dopo aver levato il coperchietto in gomma) una tubazione flessibile trasparente «E» avente l'estremità immersa in un recipiente trasparente «F» già riempito in parte di fluido dello stesso tipo.
 - 2 Allentare il tappo di spurgo «C».
 - 3 Tirare a fondo la leva di comando sul manubrio avendo l'avvertenza di rilascerla e di attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva. Ripetere l'operazione fino a quando (guardando il recipiente trasparente «F») dalla tubazione in plastica «E» si vedrà uscire fluido privo di bolle d'aria.
 - 4 Mantenere tirata a fondo la leva di comando



30 e bloccare il tappo di spurgo «C»; indi levare la tubazione in plastica «E» e rimontare il coperchietto in gomma sul tappo di spurgo. Se lo spurgo è stato eseguito correttamente, si dovrà sentire, subito dopo la corsa iniziale della leva di comando, l'azione diretta e senza elasticità del fluido.

Qualora questo non si verifichi, ripetere l'operazione sopra descritta.

Impianto frenante anteriore sinistro e posteriore (fig. 18)

Come capitolo precedente, salvo i punti «3» e «4».

- 3 Azionare a fondo il pedale di comando ecc.
- 4 Mantenere azionato a fondo il pedale di comando ecc.

Regolazione pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore (fig. 18/1)

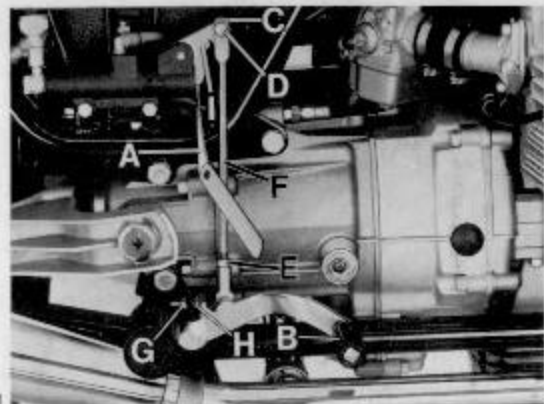
Effettuare il controllo del giuoco tra flottante comando pompa e leva di comando «I» operando come segue:

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

- 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 il controdado «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.

Registrazione molleggio posteriore con ammortizzatori idraulici (fig. 19)

Le molle delle sospensioni possono essere regolate in tre diverse posizioni mediante apposita chiave «A».

Se si riscontrasse irregolarità nell'azione frenan-

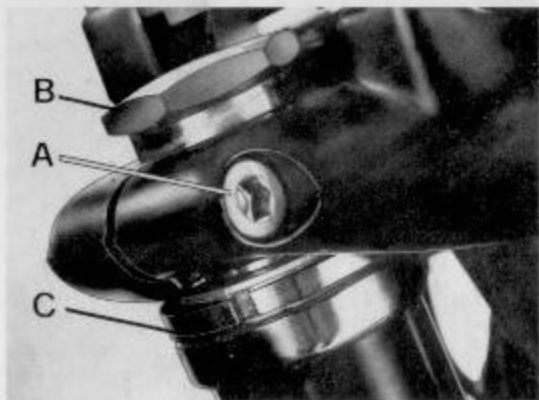


te degli ammortizzatori idraulici occorre eseguire il controllo presso le sedi dei nostri concessionari.

Ricordarsi, che per una buona stabilità del motociclo, occorre che le due sospensioni siano regolate nella medesima posizione.

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 giuoco:



- allentare la vite bloccaggio testa di sterzo «A»;
- svitare il dado di tenuta testa di sterzo «B»;
- avvitare o svitare la ghiera di regolazione «C» a mezzo apposita chiave fino a che il giuoco sia regolare.

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

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

Regolazione manopola comando gas (vedere «C» e «D» di fig. 6)

Per regolare la corsa della manopola comando gas, avvitare o svitare la vite «D».

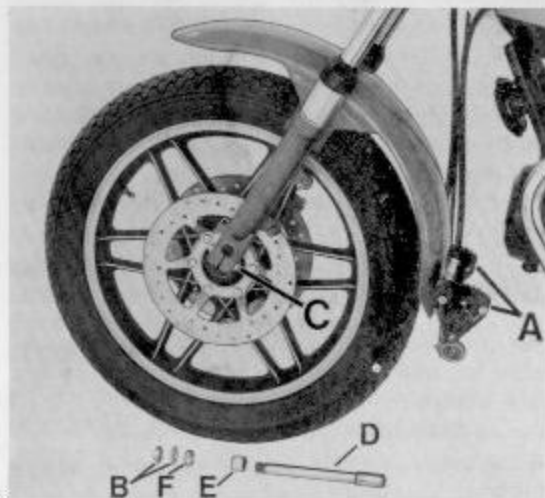
Per indurire il ritorno della manopola avvitare o svitare la vite «C».

Ruota anteriore (fig. 21)

Per smontare la ruota dal motociclo operare come segue:

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

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



34 Ruota posteriore (fig. 22)

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

- porre il veicolo sul cavalletto centrale;
- svitare il dado «A» con rosetta «B» sul perno lato scatola;
- allentare la vite «C» bloccaggio perno «D» sul braccio del forcellone;
- sfilare il perno «D» dalla scatola, dal mozzo e dal braccio forcellone;
- sfilare il disco di spessore «E»;
- inclinare il motociclo 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.

Bilanciatura ruota

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

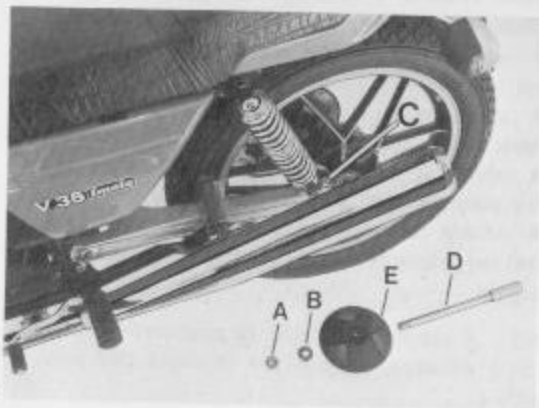
Per la bilanciatura operare come segue:

- smontata la ruota dal veicolo, porla su una forcella;

- far girare parecchie volte lentamente la ruota e controllare se si ferma in sempre diverse posizioni; questo indica una corretta bilanciatura;
- se un punto della ruota si ferma costantemente in basso, porre un apposito contrappeso all'opposto di questo punto;
- ripetere l'operazione finché la ruota sia correttamente bilanciata.

Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.



Da essi dipendono: la stabilità; il conforto di guida del veicolo ed in alcuni casi anche l'incolumità del pilota.

È 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: kg/cmq 2.

Ruota posteriore

Con una persona: kg/cmq 2,2.

Con due persone: kg/cmq 2,4.

I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cmq ai valori sopra indicati.

Smontaggio e rimontaggio pneumatici sulle ruote

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in lega leggera che, pur presentando una notevole resistenza meccanica, possono tuttavia essere dan-

neggiati, 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 tener presente che le coperture che presentano eventualmente una freccia stampigliata sul fianco laterale dovranno essere montate nel seguente modo:

- con la freccia rivolta in senso contrario alla rotazione di marcia per la ruota anteriore.
- con la freccia rivolta nel senso della rotazione di marcia per la ruota posteriore.

Mensilmente (oppure ogni 3000 km)

- Verificare il livello dell'elettrolito della batteria (vedere capitolo **Impianto elettrico** «Batteria»).

Periodicamente

- Controllare la pressione dei pneumatici (vedere capitolo **Smontaggio ruote dal veicolo** «Pneumatici»).
- Lubrificare le articolazioni dei comandi, dei cavi flessibili e dei cavetti di supporto (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazioni varie»).

Ogni 500 km

- Controllare il livello dell'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km

- Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).

- Controllare il bloccaggio di tutta la bulloneria del veicolo.
- Controllare il giuoco delle punterie (vedere capitolo **Distribuzione** «Controllo giuoco punterie»).
- Verificare la fase accensione.
- Controllare la pressione pneumatici.

Ogni 3000 km

- Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).
- Controllare il giuoco delle punterie (vedere capitolo **Distribuzione** «Controllo giuoco punterie»).
- Verificare il livello dell'olio nella scatola cambio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del cambio»).
- Verificare il livello dell'olio nella scatola trasmissione (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).
- ~~Verificare la fase accensione.~~

Ogni 5000 km

- Controllare il livello del fluido nei serbatoi

dei freni idraulici (vedere capitolo **Manutenzione e regolazioni** «Controllo livello e sostituzione del fluido»).

Ogni 6000 km

- Sostituire la cartuccia filtrante dalla coppa olio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Sostituzione cartuccia filtrante»).

Ogni 10.000 km

- Sostituire il filtro aria a cartuccia (vedere capitolo **Alimentazione** «Sostituzione filtro aria a cartuccia»).
- Pulire il serbatoio carburante, filtri rubinetti e tubazioni (vedere capitolo **Alimentazione** «Pulire serbatoio, rubinetti, filtri e tubazioni carburante»).
- Sostituire l'olio nella scatola cambio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del cambio»).
- Sostituire l'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).
- Pulire ed ingrassare i terminali ed i morsetti

della batteria (vedere capitolo **Impianto elettrico** «Batteria»).

Ogni 15.000 km

- Sostituire il fluido degli impianti frenanti anteriore e posteriore (vedere capitolo **Manutenzione e regolazioni** «Controllo livello e sostituzione del fluido»).

Ogni 20.000 km

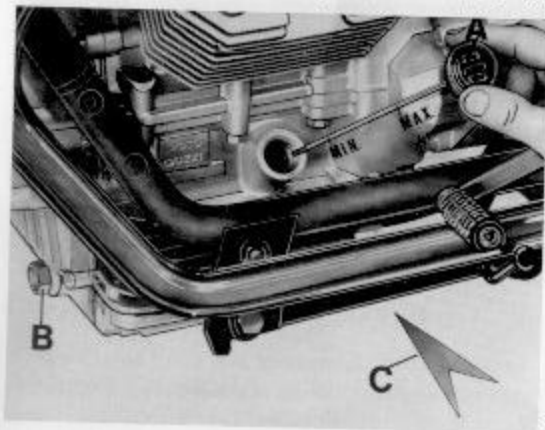
- Verificare lo stato dei cuscinetti delle ruote.
- Verificare che alle calotte e sfere dello sterzo non manchi grasso (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazioni varie»).
- Sostituire il liquido per lubrificazione bracci forcella (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione bracci forcella»).
- Pulire con uno straccetto inumidito di benzina, il collettore del generatore e del motorino di avviamento.

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 saldada al tappo). 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 ÷ 1000 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.

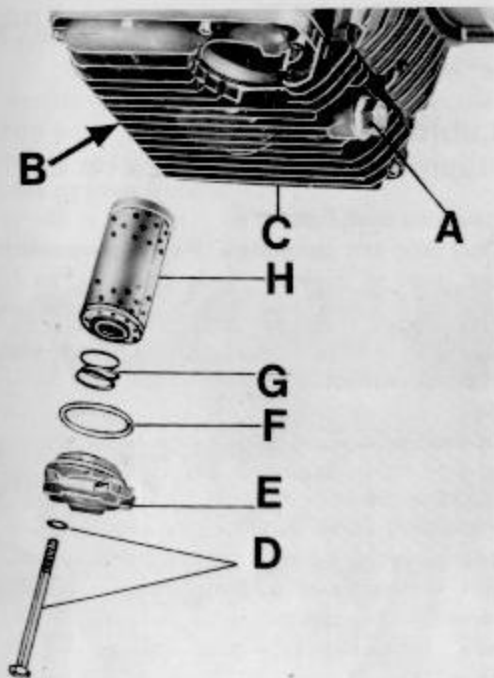
Quantità occorrente: litri 2,500 di olio «Agip Sint 2000 SAE 10W/50».

Sostituzione della cartuccia filtrante (fig. 24)

Dopo i primi 500 ÷ 1000 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 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

È bene, dopo i primi 500 ÷ 1000 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.

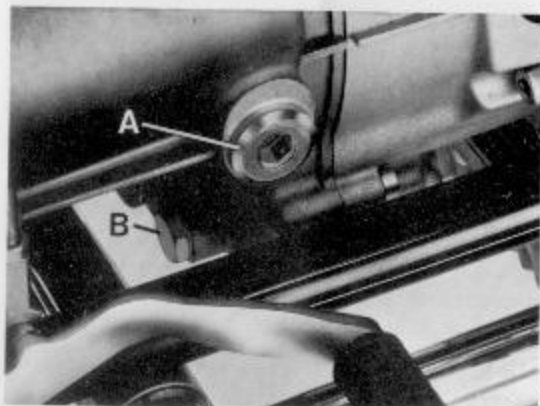
40 Lubrificazione del cambio (fig. 25)

Controllo livello olio

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

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa, sostituire l'olio dalla scatola cambio. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare. Ricordarsi, prima di



25

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

«A» Tappo immissione e livello.

«B» Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 1 di olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90».

Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (fig. 26)

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.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa, sostituire l'olio dalla scatola trasmissione. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

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

«A» Tappo livello e immissione.

«B» Tappo sfiatatoio:

«C» Tappo scarico.

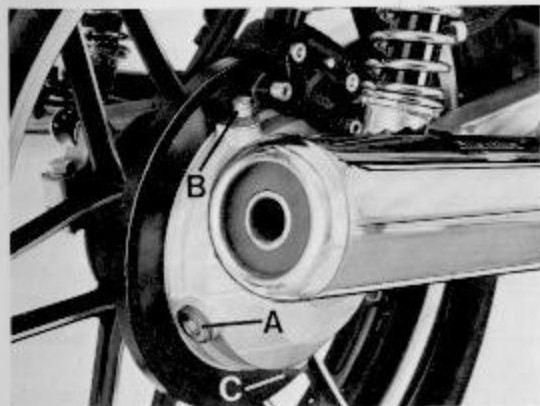
Quantità occorrente: litri 0,160 di olio «Agip F.1

Rotra MP SAE 140» e litri 0,010 di olio «Agip Rocol ASO/R» oppure «Molykote tipo A».

Lubrificazione bracci forcella (fig. 27)

Per sostituire il liquido dai gambali della forcella operare come segue:

- svitare il tappo di scarico con guarnizione «A» dai gambali forcella;
- svitare le viti a brugola sui bracci forcella per immissione «B»;



26



27

■ prima di immettere liquido nuovo, lasciare scolare bene i gambali della forcella.

«A» Vite di scarico con guarnizione.

«B» Vite di immissione.

Quantità occorrente: litri 0,070 per ogni gambale di liquido «Agip F.1 ATF Dexron».

Lubrificazioni varie

Per le lubrificazioni:

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

Usare grasso: «Agip F.1 Grease 30».

ALIMENTAZIONE

Carburatori (fig. 28)

N. 2 carburatori Dell'Orto tipo «VHB 26 FD» (de-
stro) e «VHB 26 FS» (sinistro).

Comandi carburatori

- manopola comando gas situata sul lato de-
stro del manubrio;
- levetta comando dispositivi di avviamento a
motore freddo «starter» montata sul lato sinistro
del motociclo.

Posizioni levetta comando «starter»:

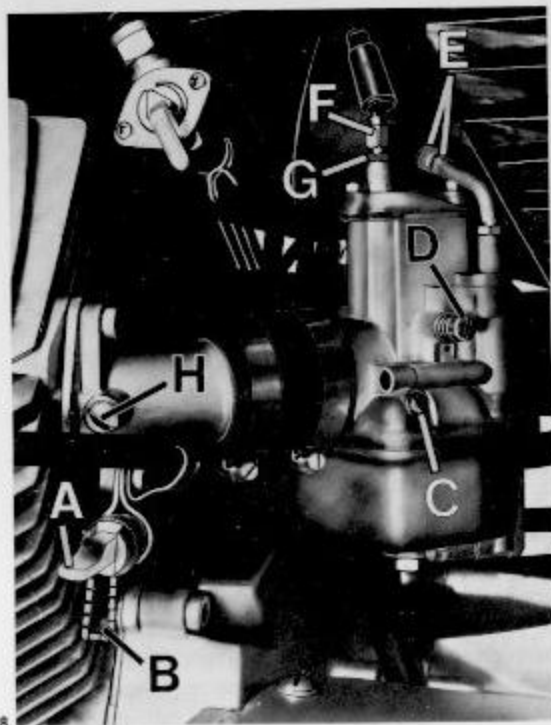
«A» Avviamento a **motore freddo**.

«B» Marcia.

NB - *Controllare che con la levetta comando
«starter» in posizione di marcia «B», tra i capi-
corda delle guaine delle trasmissioni di coman-
do e le viti tendifilo «E» vi sia un giuoco di
mm 3 circa.*

Dati regolazione carburazione

Diffusore	Ø mm 26
Valvola gas	40
Polverizzatore	260 AH
Getto massimo	108



Getto minimo	40
Getto avviamento «starter»	60
Spillo conico	E 2 (3 ^a tacca)
Galleggiante	gr 14
Vite regolazione miscela minimo: apertura 1 giro e mezzo.	

Regolazione della carburazione e regime minimo (fig. 28) (non disponendo di apposito vuotometro)

Per effettuare le suddette regolazioni, operare come segue:

- 1 Portare il motore alla temperatura di esercizio.
- 2 Serrare a fondo le viti «C» di regolazione miscela minimo e successivamente svitarle di un giro e mezzo.
- 3 Controllare con entrambe le mani contemporaneamente che la pressione all'uscita dei tubi di scarico sia uniforme. Nel caso si noti differenza di pressione, agire sulla vite «D» di un carburatore sino a far equivalere le pressioni di scarico (il regime minimo dovrà essere contenuto a circa $1200 \div 1300$ giri/min., per cui può darsi che

si renda necessario avvitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha una pressione inferiore o svitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione superiore).

4 Agendo sulla vite «C» regolare il punto di miglior carburazione di ogni cilindro (si avverte con un incremento del numero di giri) e ripristinare poi il regime minimo secondo quanto previsto al punto «3».

5 Staccare un cavo candela alla volta e controllare che in entrambi i casi il motore si fermi dopo il medesimo numero di scoppi. Se ciò non si verifica, agire svitando la vite «D» del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero superiore di scoppi o avvitando quella del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero di scoppi inferiore.

6 Regolare il regime minimo a $1200 \div 1300$ giri/min. avvitando o svitando della medesima quantità entrambe le viti «D».

7 Controllare che, con la manopola comando gas in posizione di riposo, tra i capicorda delle guaine e le viti tendifilo «F» di entrambi i carburatori vi sia un giuoco di mm $1 \div 1,5$, altri-

menti allentare i dadi «G» e svitare o avvitare le viti tendifilo «F». A fine operazione bloccare i dadi «G».

8 Controllare il sincronismo di apertura delle valvole gas, operando come segue: utilizzando un aiutante, far ruotare dolcemente e progressivamente la manopola comando gas controllando con entrambe le mani che l'incremento di pressione ai tubi di scarico sia sincrono.

Nel caso si riscontri che l'incremento di pressione di un cilindro è anticipato (rispetto all'altro), agire sulla trasmissione di comando relativa al cilindro stesso, avvitando progressivamente il tendifilo «F» dopo aver allentato il controdado «G» sino ad ottenere una perfetta sincronizzazione delle pressioni di entrambi i tubi di scarico.

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».

Sostituzione filtro aria a cartuccia 45 (fig. 29)

Ogni 10.000 km circa o anche più frequentemente se si marcia in zone molto polverose, è consigliabile sostituire il filtro a cartuccia.

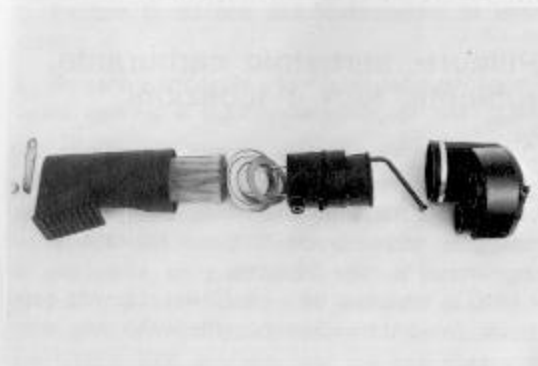
Tale filtro è montato in una apposita custodia «A» unitamente al gruppo sfiatatoio olio sopra il gruppo motore.

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

Puliture: serbatoio carburante, rubinetti, filtri e tubazioni

Ogni 10.000 km circa, o quando si riscontra che il carburante arriva in modo irregolare ai carburatori, occorre effettuare la pulitura del serbatoio, dei rubinetti, dei filtri sui rubinetti e sui carburatori e delle tubazioni.

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

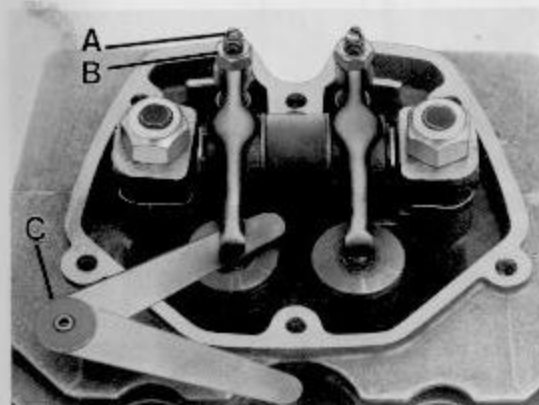


Controllo giuoco punterie (fig. 30)

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km e in seguito ogni 3000 km circa o quando la distribuzione risulta rumorosa, controllare il giuoco tra valvole e bilancieri.

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

Dopo aver levato il coperchio dalle teste operare



30

come segue:

1 Allentare il dado «B».

2 Avvitare o svitare la vite di registro «A» fino ad ottenere i seguenti giuochi:

— valvola aspirazione mm 0,10;

— valvola scarico mm 0,15.

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C».

Si tenga presente che se il giuoco 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;

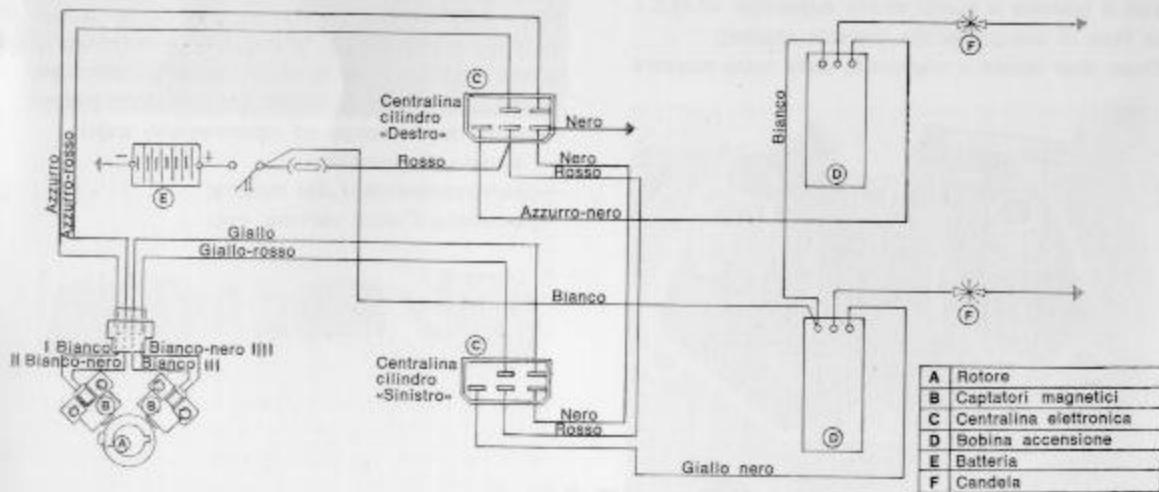
— bruciatura delle valvole, ecc.

48 ACCENSIONE

Il dispositivo di accensione elettronica non richiede praticamente manutenzione in quanto costituito da parti non sottoposte ad usura meccanica.

Pertanto, ad eccezione di anomalie del compo-

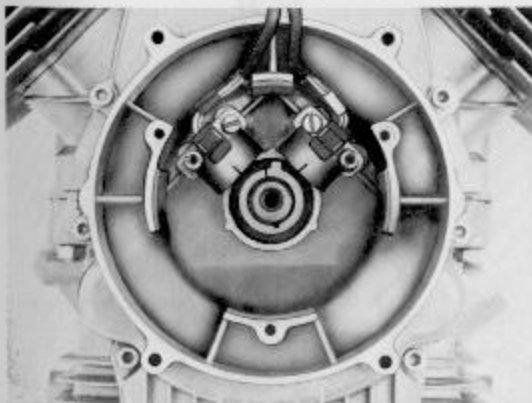
nenti elettronici (**Pick-up e Centraline**) o di contatti imperfetti nelle connessioni elettriche, non prevede operazioni periodiche di manutenzione. In caso di necessità vedere quanto indicato nel capitolo seguente.



Regolazione fasatura accensione

Per la suddetta regolazione operare come segue:

- 1 Svitare le viti e togliere il coperchio copri-generatore.
- 2 Togliere lo statore del generatore; svitare la vite centrale di tenuta del rotore, inserire apposita spina e riavvitando la vite centrale distaccare il rotore dall'albero motore.
- 3 Togliere il coperchio di protezione captatori



31

(Pick-up) e l'anello in gomma sull'albero motore.

49

4 Levare il tappo in gomma dalla finestrella di controllo «A» di fig. 32.

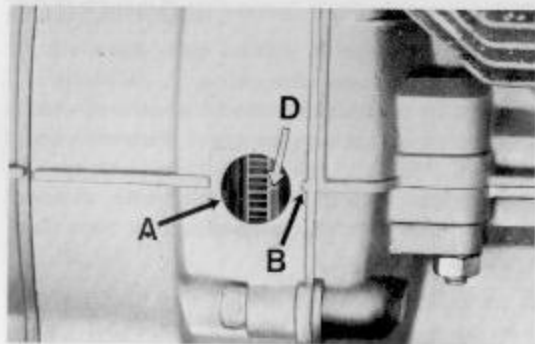
Togliere la candela dal cilindro destro e ruotare l'albero motore sino a portare il pistone in posizione di P.M.S.; in tale condizione la tacca «D» stampigliata sulla corona dentata sarà allineata con il riferimento «B» sulla mezzeria della finestrella di controllo.

5 La fase accensione del cilindro destro è corretta se il riferimento «F» sul corpo del captatore è allineato con la stampigliatura «H» sul rotore di accensione.

Ove questo non si verifichi, allentare le due viti «C» e spostare opportunamente il corpo del captatore sino ad ottenere l'allineamento dei riferimenti «F» e «H».

6 Ruotare quindi l'albero motore in senso contrario a quello di marcia sino a che la mezzeria del blocchetto «E» sia allineata con il riferimento «F» sul captatore.

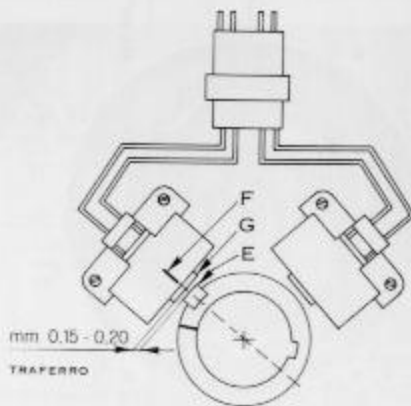
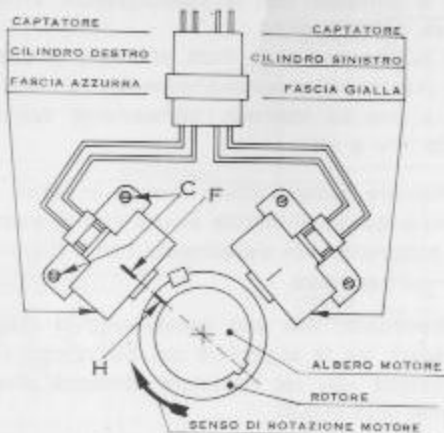
7 Verificare, con uno spessore, la distanza (traferro) tra la superficie del blocchetto «E» e l'estremità «G» sul captatore: distanza prescritta mm 0,15 ÷ 0,20.



Per eventuale regolazione allentare le viti di tenuta del captatore e spostarne opportunamente il corpo.

Verificare nuovamente la fasatura come indicato al punto 5.

8 Il controllo dell'accensione del cilindro sinistro è identico a quello destro, salvo che dovrà essere messo in posizione di P.M.S. il cilindro sinistro (tacca «S» sul volano motore — vedere fig. 33 — allineata al riferimento «B» sulla finestrella «A»). In tale condizione il riferimento «L» sul captatore sinistro dovrà essere allineato con

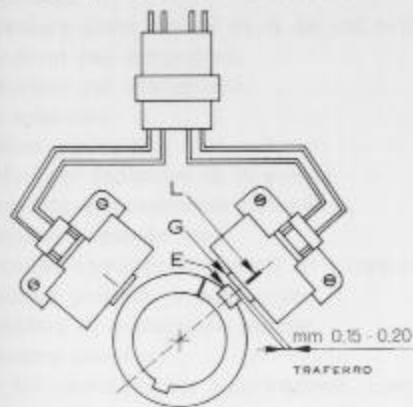


la stampigliatura «H» sul rotore di accensione. Verificare quindi il traferro come indicato ai punti 6 e 7.

NB - Il captatore per cilindro destro porta la fascia azzurra, il captatore per cilindro sinistro porta la fascia gialla.

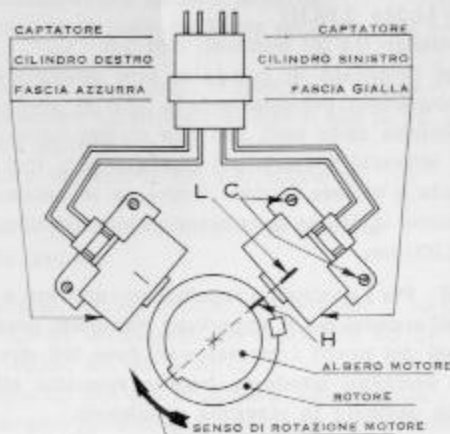
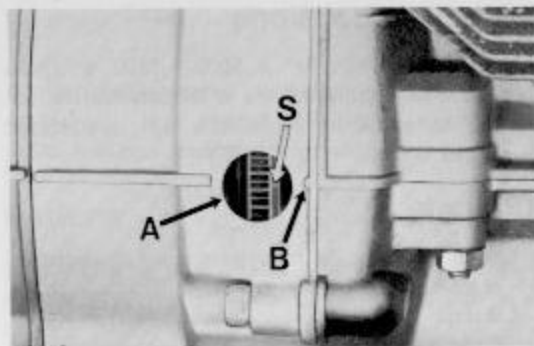
Controllo anticipo accensione con pistola stroboscopica

Per il controllo suddetto è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.



33

51



52 Dati di accensione

Anticipo massimo: 34° a $5000 \div 5500$ giri/min.
Distanza «A» (traferro) tra il blocchetto del rotore e le estremità metalliche del captatore: mm $0,15 \div 0,20$.

Candele

I tipi di candele da impiegare sono i seguenti:

- Marelli CW 9 LP.
- Bosch W 260 T 30.
- Champion N 6 Y.
- Lodge 2 HLNY.

Distanza tra gli elettrodi: mm 0,6.

Nel rimontare le candele, fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvitinino facilmente nelle sedi, per tale motivo consigliamo di avvitarle a mano per qualche giro, indi bloccarle a **motore freddo**. Anche se le candele appaiono in ottime condizioni vanno sostituite dopo 10.000 km.

NB Per i controlli e regolazioni «anticipo e fase» dell'accensione è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari dove tali operazioni verranno effettuate tramite apposito attrezzo che assicura la massima precisione.

L'impianto elettrico è composto da:

- Batteria.
- Motorino avviamento.
- Generatore-alternatore.
- Centraline elettroniche.
- Captatori («PICK-UP»).
- Rotore accensione (bocchetto sul rotore).
- Bobine di accensione.
- Raddrizzatore.
- Regolatore.
- Morsettiera porta fusibili (n. 4 da «16 A»).
- Teleruttore per lampeggio.
- Teleruttore per avviamento.
- Faro anteriore.
- Fanalino posteriore.
- Fanalini per indicatori di direzione.
- Commutatore inserimento utilizzatori.
- Dispositivi comando luci.
- Dispositivi comando indicatori di direzione, avvisatore acustico e lampeggio.
- Dispositivo di avviamento motore.
- Avvisatore acustico.
- Spie sul cruscotto per segnalazione: cambio in folle (verde) - accensione luce di posizio-

ne «città» (verde) - controllo pressione olio (rossa) - luce abbagliante (bleu) - insufficiente tensione generatore (rossa).

Batteria

La batteria ha una tensione di 12 V e una capacità di 20 Ah (a richiesta 12 V - 32 Ah) alla sua ricarica provvede il generatore.

Per accedere alla batteria occorre:

- sollevare la sella mediante apposita leva «A» di fig. 13;
- sganciare la fascetta in gomma di tenuta «A» e staccare i cavi elettrici «B» e «C» di fig. 34 dalla batteria;
- sfilare la batteria dal suo supporto.

Istruzioni per l'attivazione delle batterie cariche secche

Le batterie cariche secche mantengono a lungo la carica se conservate con tappi ben serrati in luogo secco fra 20° e 30° C.

Al momento dell'uso si attivano come segue:

- 1 Riemplire gli elementi con acido per accumu-

latori a densità 1,27 a 25° C fino a 5 mm sopra i separatori o fino all'indicazione di livello.

2 Lasciare riposare per 1 ora circa e rinnovare il livello con lo stesso acido.

A questo punto la batteria è pronta per l'uso. È conveniente, per ottenere una maggiore durata, controllare la densità dell'acido in tutti gli elementi. Se si hanno letture inferiori a 1,26 è necessario fare una carica di ravvivamento con intensità pari a 1/10 della capacità di catalogo. Sono consigliabili e normalmente sufficienti 5 ore.



La temperatura non deve superare 45° C; quando ciò avvenisse ridurre l'intensità e prolungare il tempo di carica. Interrompere quando la densità è risalita a 1,27 ÷ 1,28 a 25° C ed è costante per tre letture a mezz'ora di intervallo.

Istruzioni per la manutenzione delle batterie cariche con acido

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

- 1 Aggiungere quando occorre **acqua distillata** (mai acido) in modo che a riposo il livello dell'acido sia di 5 mm sopra i separatori.
- 2 Mantenere puliti e serrati i morsetti e ingras-sarli con vaselina.
- 3 Mantenere asciutta la parte superiore della batteria evitando traboccamenti di acido, che riducono l'isolamento o corrodono telai e cassette di contenimento.
- 4 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 e di avviamento.

5 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.

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

NB - *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. 35)

Per sostituire le lampade del proiettore, scollegare dal lato posteriore le connessioni elettriche; togliere il cappuccio di protezione in gomma «G» e disimpegnare la lampadina «D» ruotando la molla «E».

Dopo aver completato il rimontaggio verificare di non scollegare involontariamente altre connessioni elettriche (in particolar modo quella di alimentazione della luce di posizione).

Il portalamпада completo di lampada per luce di posizione «F» è inserito a pressione.

Fanalino posteriore (fig. 37)

Svitare le viti «A» che fissano la coppetta indi premere a fondo le lampade e contemporaneamente ruotarle e sfilarle dai portalamпада.

Indicatori di direzione anteriori e posteriori (fig. 36 e 37)

Svitare le viti «A» di fig. 36 e «B» di fig. 37 che fissano le coppette, premere a fondo le lampade e contemporaneamente ruotarle e sfilarle dai portalamпада.

Nel rimontare le coppette sui fanalini occorre avvitarle uniformemente e moderatamente onde evitare la rottura delle suddette coppette.

Tachimetro contachilometri, contagiri, cruscotto

Sfilare i portalamпада, indi sostituire le lampade.

Lampade

Faro anteriore:

— Abbagliante e anabbagliante	45/40 W
— Luce città o parcheggio	4 W

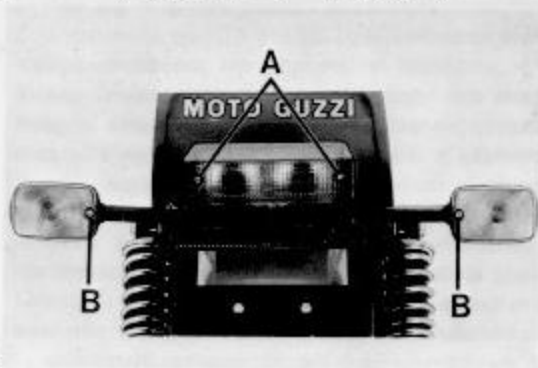
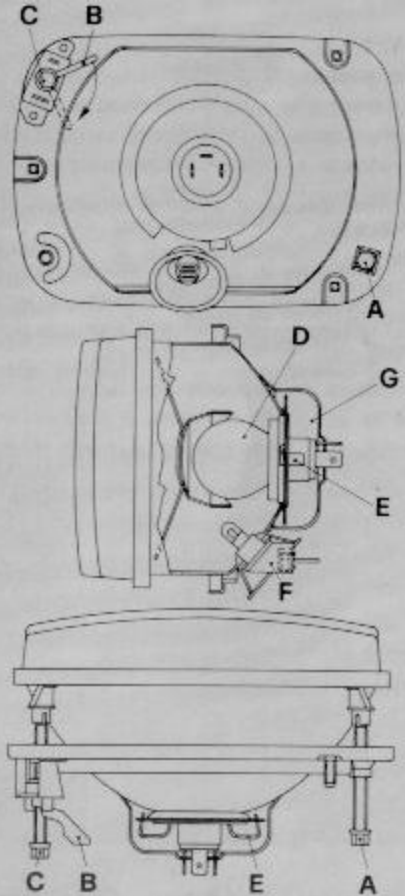
Fanalino posteriore:

— Luce targa, posizione stop	5/21 W
------------------------------	--------

Indicatori di direzione	21 W
--------------------------------	------

Spie luci tachimetro e contagiri	3 W
---	-----

Spie luci sul cruscotto	1,2 W
--------------------------------	-------



Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 35)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti.

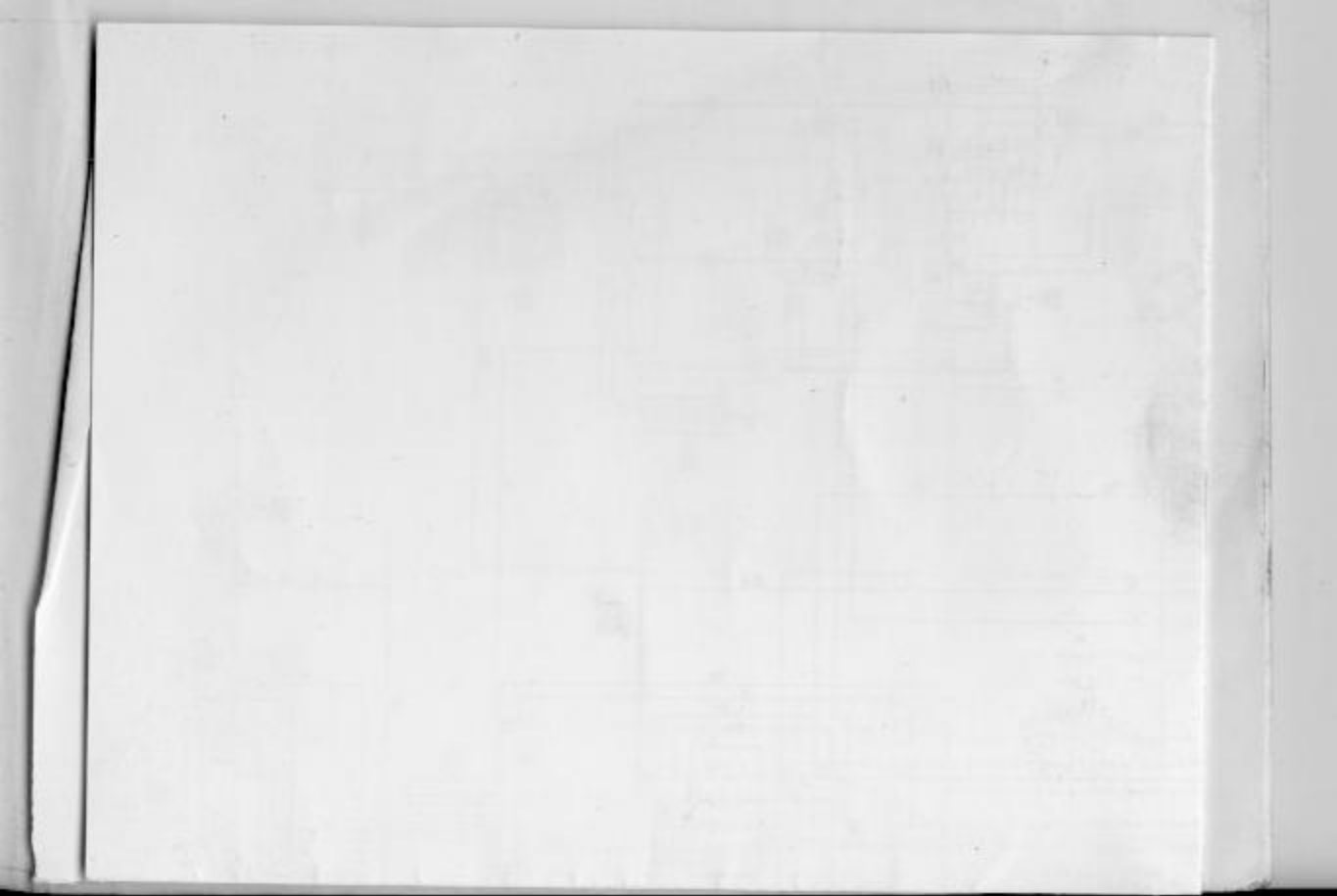
Per l'orientamento «orizzontale», occorre agire sulla vite «A» mentre per quello verticale occorre agire sulla vite «C» fino a raggiungere l'altezza prescritta.

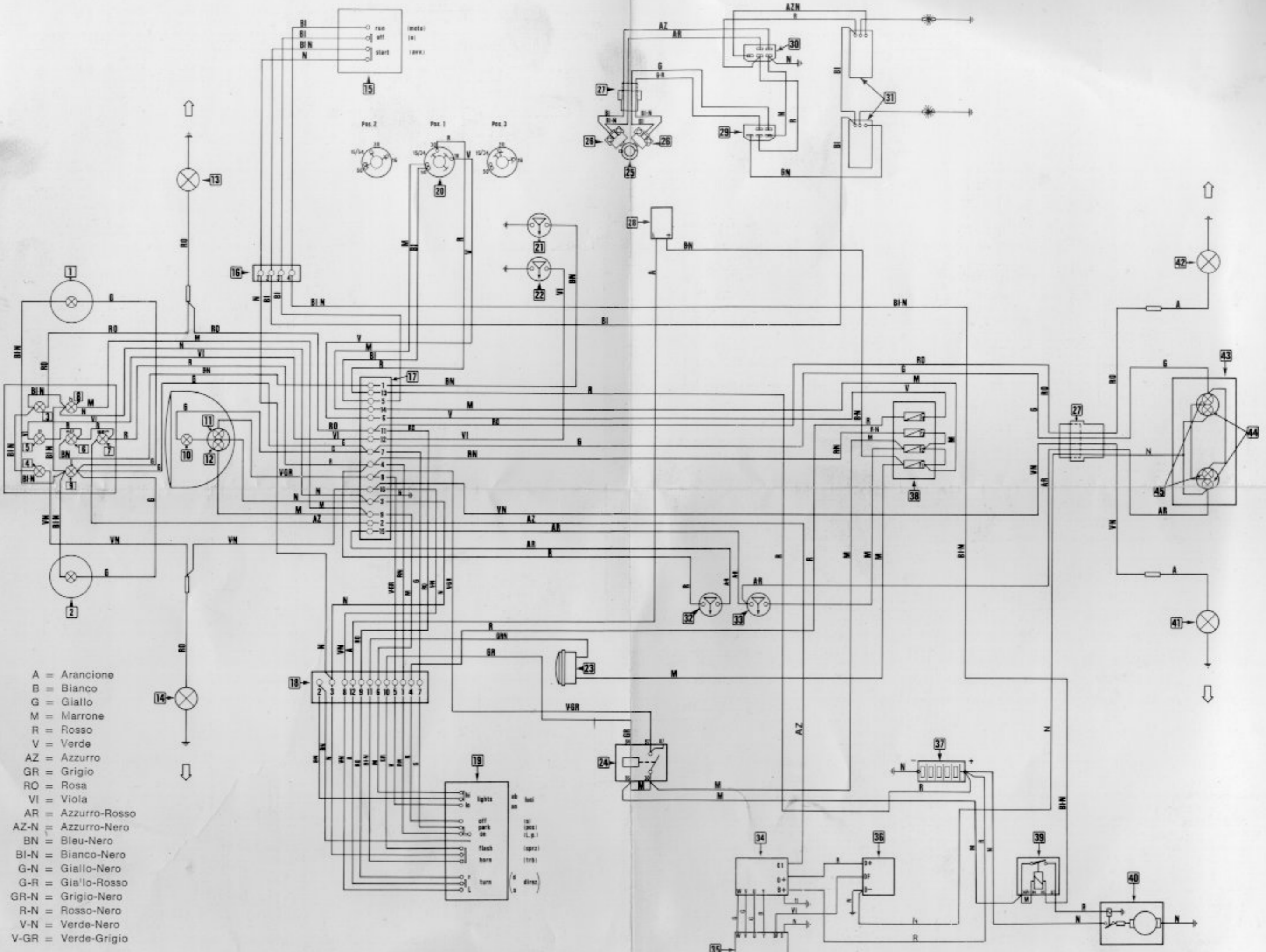
Alla distanza di m 3 il centro del fascio abbagliante non deve superare l'altezza di m 0,910 con il motociclo giù dal cavalletto ed il pilota in sella.

Agendo sulla levetta «B» è possibile variare rapidamente l'orientamento verticale per adeguarlo alle condizioni di carico (con 1 o 2 persone in sella).

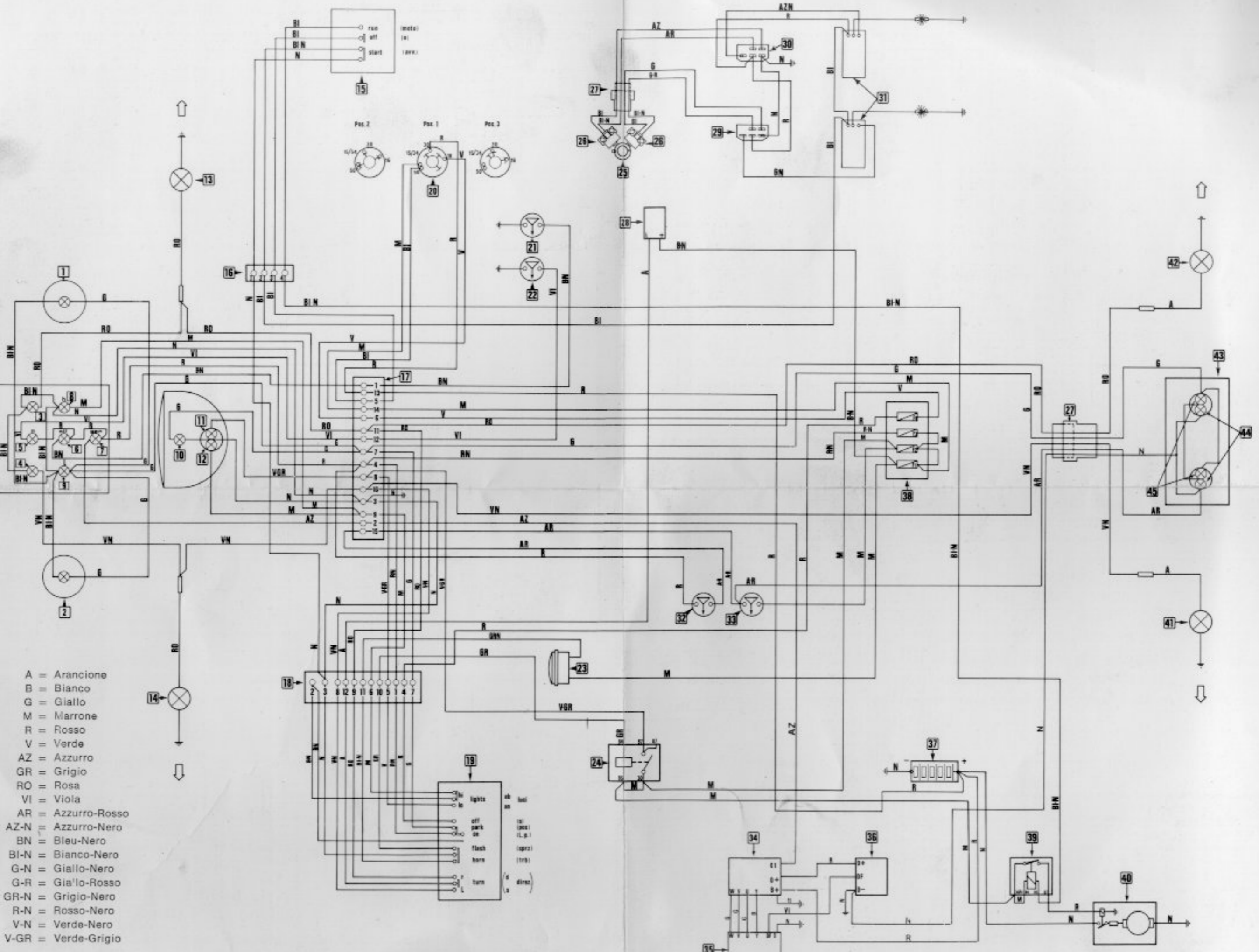
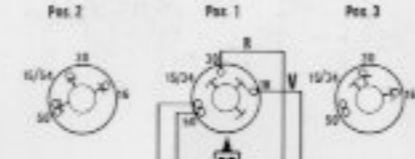
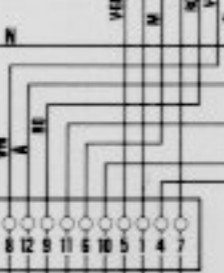
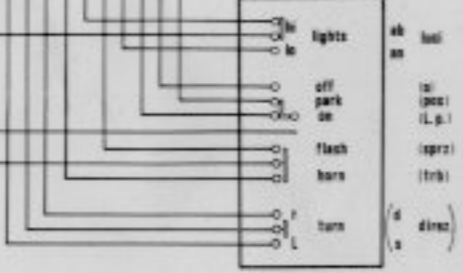
58 LEGENDA IMPIANTO ELETTRICO

- 1 - Contachilometri (Lampada 3 W)
 - 2 - Contagiri (Lampada 3 W)
 - 3 - Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore DESTRO (Lampade 1,2 W - Verde)
 - 4 - Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore SINISTRO (Lampade 1,2 W - Verde)
 - 5 - Luce spia «Cambio in Folle-Neutral» (Lampada 1,2 W - Verde)
 - 6 - Luce spia «Pressione olio» (Lampada 1,2 W - Rossa)
 - 7 - Luce spia «Generatore» (Lampada 1,2 W - Rossa)
 - 8 - Luce spia «Luce abbagliante» (Lampada 1,2 W - Bleu)
 - 9 - Luce spia «Posizione» (Lampada 1,2 W - Verde)
 - 10 - Luce posizione anteriore (Lampada 4 W)
 - 11 - Luce anabbagliante «40 W»
 - 12 - Luce abbagliante «45 W»
 - 13 - Lampeggiatore anteriore DESTRO (Lampada 21 W)
 - 14 - Lampeggiatore anteriore SINISTRO (Lampada 21 W)
 - 15 - Dispositivo comandi: AVVIAMENTO e ARRESTO DEL MOTORE
 - 16 - Connettore a 4 vie
 - 17 - Connettore a 15 vie
 - 18 - Connettore a 12 vie
 - 19 - Dispositivo comandi: Lampeggiatori - Avvisatore acustico - Sprazzo e commutatore luci
 - 20 - Commutatore luci e accensione motore (5 posizioni)
 - 21 - Interruttore pressione olio
 - 22 - Interruttore folle
 - 23 - Avvisatore acustico
 - 24 - Teleruttore sprazzo luci
 - 25 - Rotore accensione
 - 26 - Captatori magnetici
 - 27 - Connettori a 4 vie «AMP»
 - 28 - Intermittenza lampeggiatori
 - 29 - Centralina cilindro SINISTRO
 - 30 - Centralina cilindro DESTRO
 - 31 - Bobine di accensione
 - 32 - Interruttore freno anteriore
 - 33 - Interruttore freno posteriore
 - 34 - Raddrizzatore
 - 35 - Alternatore
 - 36 - Regolatore
 - 37 - Batteria
 - 38 - Morsettiera porta fusibili (fusibili 16 A)
 - 39 - Teleruttore avviamento
 - 40 - Motorino avviamento
 - 41 - Lampeggiatore posteriore sinistro (Lampada 21 W)
 - 42 - Lampeggiatore posteriore destro (Lampada 21 W)
 - 43 - Gruppo fanalino posteriore
 - 44 - Luce stop posteriore (Lampade 21 + 21 W)
 - 45 - Luce targa e posizione posteriore (Lampade 5 + 5 W)
 - 46 - Connettore 6 vie Molex
- Fusibile n. 1:**
Lampeggiatori - Avvisatore acustico
- Fusibile n. 2:**
Teleruttore sprazzo luci - Teleruttore avviamento motore - Interruttore stop posteriore
- Fusibile n. 3:**
Spie (generatore - pressione olio - cambio in folle «Neutral» - abbagliante)
- Fusibile n. 4:**
Luce posizione - Luci strumenti - Spia luci





- A = Arancione
- B = Bianco
- G = Giallo
- M = Marrone
- R = Rosso
- V = Verde
- AZ = Azzurro
- GR = Grigio
- RO = Rosa
- VI = Viola
- AR = Azzurro-Rosso
- AZ-N = Azzurro-Nero
- BN = Bleu-Nero
- BI-N = Bianco-Nero
- G-N = Giallo-Nero
- G-R = Giallo-Rosso
- GR-N = Grigio-Nero
- R-N = Rosso-Nero
- V-N = Verde-Nero
- V-GR = Verde-Grigio



SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario

Registro Società Lecco N. 2220

