



MOTO GUZZI

850

Le Mans

istruzioni per l'uso

Vendita, Assistenza, Ricambi: consultare le "Pagine gialle"

Egregio Cliente

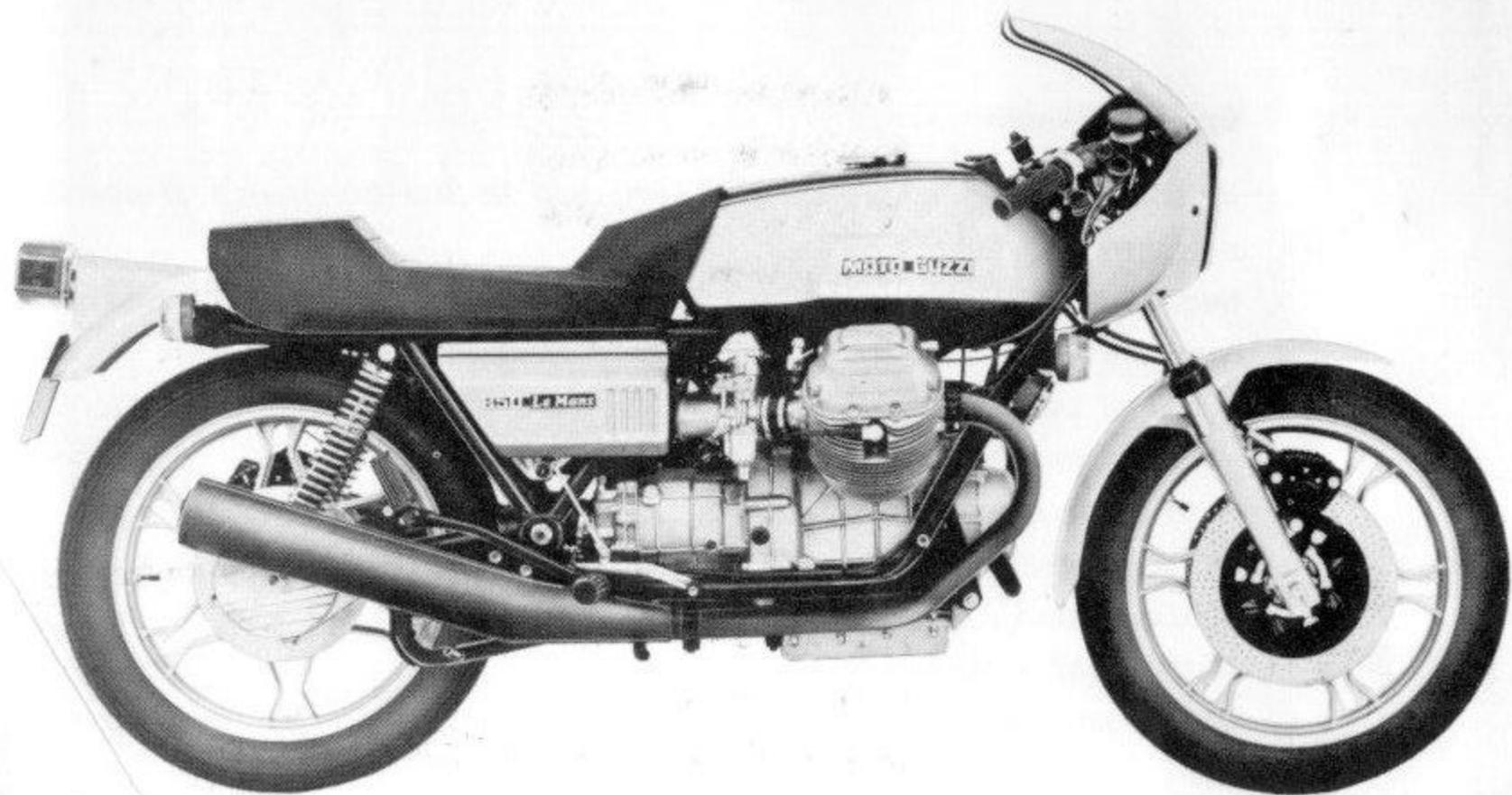
Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

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
- 13 Apparecchi di controllo e comandi
- 20 Uso del motociclo
- 22 Rodaggio
- 23 Manutenzioni e regolazioni
- 30 Smontaggio ruote dal veicolo
- 33 Tabella riassuntiva della manutenzione e lubrificazione
- 35 Lubrificazioni
- 39 Alimentazione
- 42 Distribuzione
- 43 Accensione
- 47 Impianto elettrico
- 50 Schema impianto elettrico

4 CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Bicilindrico a 4 tempi	
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 83
Corsa	mm 78
Cilindrata totale	cc 844
Rapporto di compressione	10,2
Potenza massima	CV 80 SAE a 7300 giri/1'
Potenza fiscale	CV 9

Distribuzione

A valvole in testa con aste e bilancieri.

Alimentazione

N° 2 carburatori «Dell'Orto» tipo PHF 36 B(D) (de-
stro) PHF 36 B(S) (sinistro).

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi.
Pressione normale di lubrificazione $3,8 \div 4,2$
km/cm². (regolata da apposita valvola).
Filtri olio: a rete e a cartuccia montati sulla cop-
pa del basamento.
Trasmettitore elettrico per segnalazione insuffi-
ciente pressione sul basamento.

Generatore alternatore

Montato sull'albero motore, parte anteriore (14 V - 20 A).

5

Accensione

A spinterogeno, con doppio rottore ed anticipo automatico a masse centrifughe.

Dati di accensione:

Anticipo iniziale (fisso) 8°

Anticipo automatico 26°

Anticipo totale (fisso + automatico) 34°

Distanza tra i contatti dei rottori: mm $0,37 \div 0,43$.

Candele di accensione: n° 2.

Bobine di accensione: n° 2 montate sul fianco sinistro del telaio.

Avviamento

Elettrico mediante motorino, munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volante motore. Comando a pulsante (start) posto sul lato destro del manubrio.

Trasmissioni

Frizione

Tipo a secco a dischi multipli comandata a mano con leva posta sul lato sinistro del manubrio.

6

Trasmissione primaria

Cambio

Trasmissione secondaria

Telaio

Sospensioni

Ad ingranaggi, rapporto $1 : 1,235$ ($Z = 17/21$).

A cinque marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato. Comando con leva a pedale posta sul lato sinistro del veicolo.

Rapporti cambio:

1ª marcia = $1 : 2$ ($Z = 14/28$)

2ª marcia = $1 : 1,388$ ($Z = 18/25$)

3ª marcia = $1 : 1,047$ ($Z = 21/22$)

4ª marcia = $1 : 0,869$ ($Z = 23/20$)

5ª marcia = $1 : 0,750$ ($Z = 28/21$)

Ad albero con giunto cardanico ed ingranaggi. Rapporto: $1 : 4,714$ ($Z = 7/33$).

Rapporti totali (motore - ruota):

1ª marcia = $1 : 11,643$

2ª marcia = $1 : 8,080$

3ª marcia = $1 : 6,095$

4ª marcia = $1 : 5,059$

5ª marcia = $1 : 4,366$

A culla con struttura tubolare.

Anteriore: a forcella telescopica con ammortizzatori sigillati incorporati.

Ruote

Posteriore: a forcellone oscillante con molle a spirale regolabili concentriche agli ammortizzatori posteriori.

Anteriore e posteriore in lega leggera con cerchi «WM 3/2,15 - 18"».

Pneumatici

Anteriore: 3,50 H - 18"; oppure 100/90 H 18".
Posteriore: 4,00 H - 18"; oppure 110/90 H 18";
oppure 4,10 V 18".

Freni

Anteriore: a disco con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio. Trasmissione idraulica indipendente dal freno posteriore. \emptyset disco 300 mm, \emptyset cilindro frenante 38 mm, \emptyset pompa 12,7 mm.

Posteriore: a disco con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del veicolo. \emptyset disco 242 mm, \emptyset cilindro frenante 38 mm, \emptyset pompa 15,875 mm. Trasmissione idraulica.

Il freno posteriore è collegato mediante trasmissione idraulica in comune ad un secondo freno anteriore avente nei singoli componenti le stesse dimensioni del freno anteriore comandato a mano.

Ingombri e peso

Passo (a carico)	m 1,470
Lunghezza massima	m 2,190
Larghezza massima	m 0,720
Altezza massima	m 1,030
Altezza minima da terra	m 0,150
Peso del motociclo a secco	kg 198.

Prestazioni

Velocità massima con il solo pilota a bordo:
210 km/h
Consumo carburante: litri 8 per 100 km.

Rifornimenti

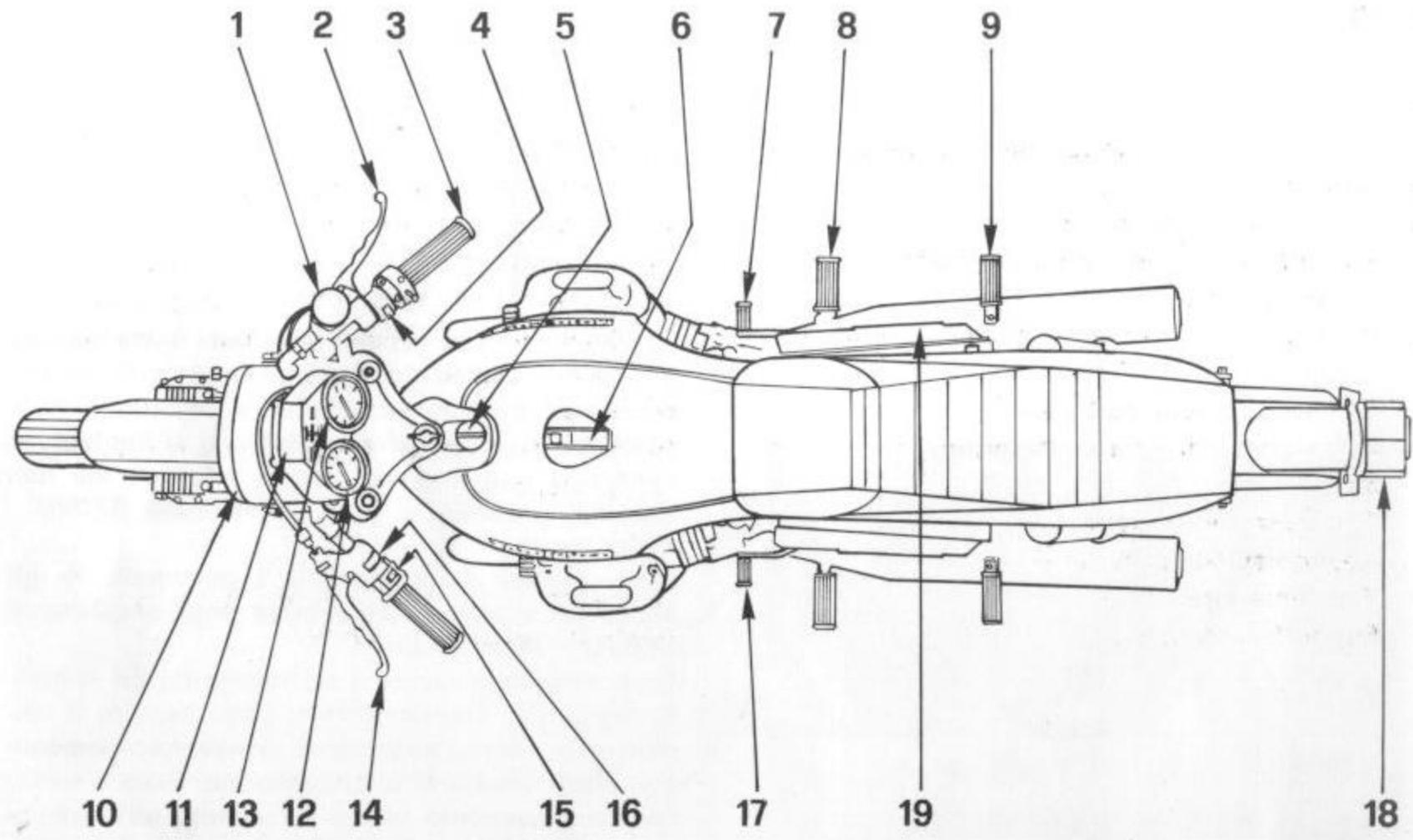
Parti da rifornire	Litri	Tipo di carburante e olii
Serbatoio carburante (riserva lt. 3 circa)	22,5	Benzina super (98/100 NO - RM)
Coppa motore	3	Olio «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50»
Scatola cambio	0,750	Olio «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»
Scatola trasmissione (lubrificazione coppia conica)	0,250 di cui: 0,230 0,020	Olio «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90» Olio «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gamba)	0,120	Liquido «Agip F. 1 ATF Dexron»
Impianto frenante anteriore e posteriore		Fluido «Agip F. 1 Brake Fluid - SAE J 1703»

10 COMANDI ED ACCESSORI

(fig. 2)

- 1 Pompa serbatoio freno anteriore destro.
- 2 Leva comando freno anteriore destro.
- 3 Manopola comando gas.
- 4 Pulsante avviamento e fermo motore (in caso di emergenza).
- 5 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori.
- 6 Tappo serbatoio carburante.
- 7 Leva comando freno anteriore sinistro e posteriore.
- 8 Appoggipiedi anteriori.
- 9 Appoggipiedi posteriori.
- 10 Faro anteriore.
- 11 Sopporto con spie.
- 12 Contagiri.
- 13 Tachimetro contachilometri.
- 14 Leva comando frizione.
- 15 Pulsanti: comando avvisatori acustici, luce a sprazzi e intermittenza lampeggiatori.
- 16 Interruttore commutatore per illuminazione.
- 17 Leva comando cambio.
- 18 Fanalino posteriore.
- 19 Pompa-serbatoio freno anteriore sinistro e posteriore.

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

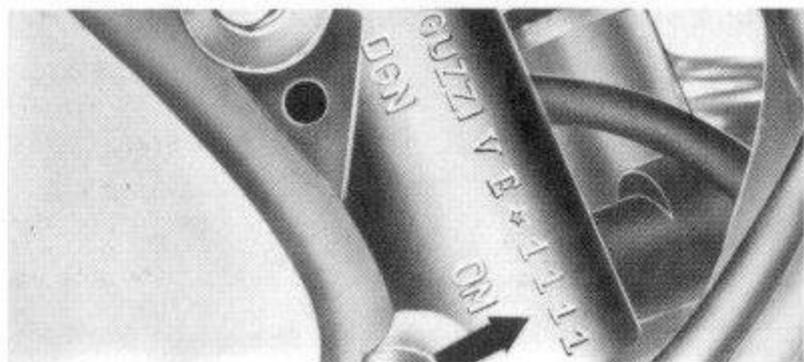


DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

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

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



3

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

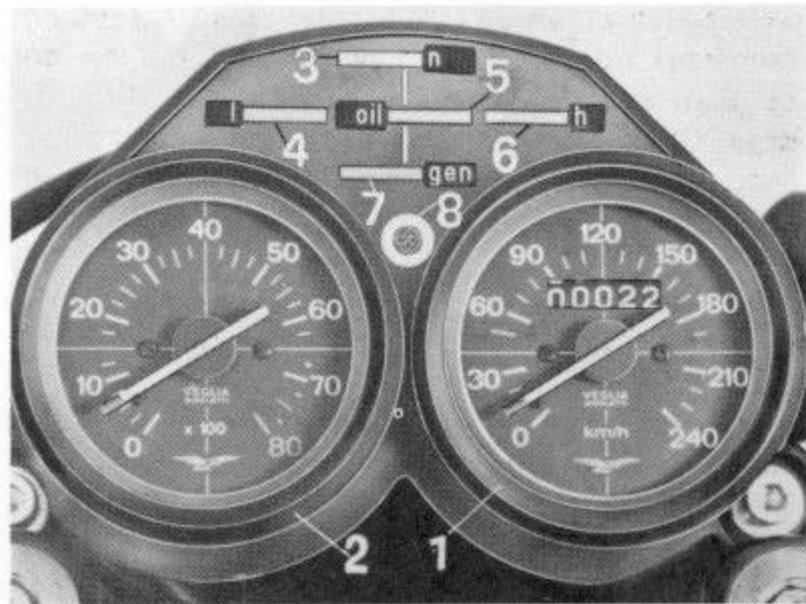
La garanzia ha la validità di 6 mesi limitatamente a 10.000 km di percorrenza dalla data di vendita e decade qualora si effettuino modifiche o si partecipi a competizioni sportive o si impieghino accessori non originali ovvero originali ma non installati secondo le prescrizioni della SEIMM - Moto Guzzi.

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 assieme agli 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 Contagiri.
- 3 Spia indicatore cambio in folle (**arancione**).
Si accende con il cambio in folle.
- 4 Spia luce di posizione (**verde**).



5 Spia controllo pressione olio (**rossa**). 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 si deve arrestare immediatamente il motore ed effettuare le opportune verifiche.

6 Spia luce abbagliante (**bleu**).

7 Spia insufficiente tensione generatore per carica batteria (**rossa**). Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

8 Spia insufficiente livello liquido nel serbatoio-pompa freno anteriore sinistro e posteriore (**rossa**). Quando si accende detta spia occorre riportare il livello del liquido al massimo, verificando contemporaneamente che non vi siano perdite nel circuito.

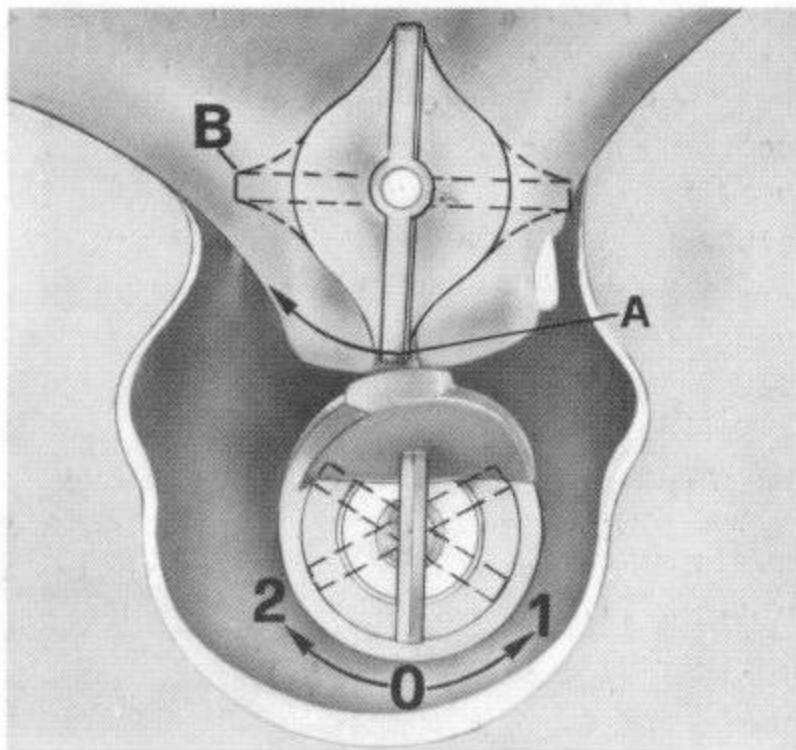
Durante la marcia diurna, tutte le spie devono essere spente; di notte rimane accesa la spia luce città ed eventualmente la spia luce abbagliante.

14 Comando frenasterzo (fig. 5)

Si trova sul canotto sterzo ed è comandato da un volantino posto in testa al canotto di sterzo.

— Posizione «A»: frenasterzo a riposo.

— Posizione «B»: frenasterzo inserito.



5

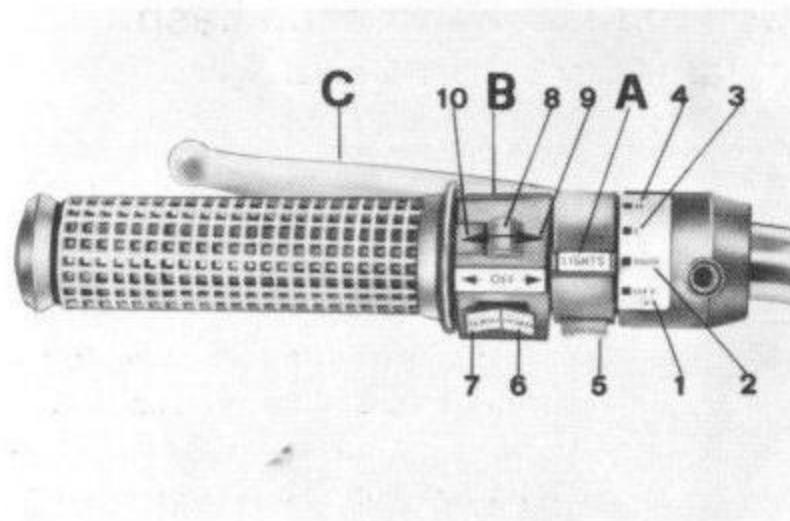
Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori (fig. 5)

La chiave ha tre posizioni:

«0» Verticale: macchina ferma, chiave estraibile.

«1» Girata in senso antiorario: macchina ferma, con il pulsante «A» (LIGHTS) in linea con «Park» si ha luce parcheggio - chiave estraibile.

«2» Girata in senso orario: macchina pronta per l'avviamento, tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile.



6

Interruttore per illuminazione (lights) («A» di fig. 6)

Montato sul lato sinistro del manubrio.

Ha quattro posizioni:

- «1» OFF Luci spente.
- «2» PARK Luci posizione (Parcheggio).
- «3» l Luce anabbagliante.
- «4» h Luce abbagliante.
- «5» Bottone di fermo (per ritornare la levetta «LIGHTS» in posizione di «OFF» bisogna spostare il bottone «5» verso sinistra).

Commutatore tromba, flash e lampeggiatori («B» di fig. 6)

Montato sul lato sinistro del manubrio.

- «6» HORN Pulsante comando avvisatore acustico.
- «7» FLASH Pulsante comando luce a sprazzi.
- «8» OFF Pulsante comando luci indicatori di direzione. Spostato a destra (posizione «9») accende i fanalini indicatori di destra; spostato a sini-

stra (posizione «10») accende i fanalini indicatori di sinistra.

Pulsante avviamento e fermo motore («F» di fig. 7)

Sulla destra del manubrio. Il motociclo con chiave in posizione «2» di fig. 5 è pronto per l'avviamento.

Per avviare il motore, tirare a fondo la leva della frizione e premere il pulsante «1» (START).

Per fermare il motore (in caso di emergenza) occorre spostare la leva di comando «2» nella posizione «3» o «4» (OFF).

Fermato il motore portare la chiave sul commutatore in posizione «0» di fig. 5.

Comando «Starter» (fig. 27)

La leva comando dispositivi di avviamento a **motore freddo** è montata mediante apposita squadretta ad una vite che fissa il coperchio alla testa del cilindro sinistro.

«A» posizione di avviamento.

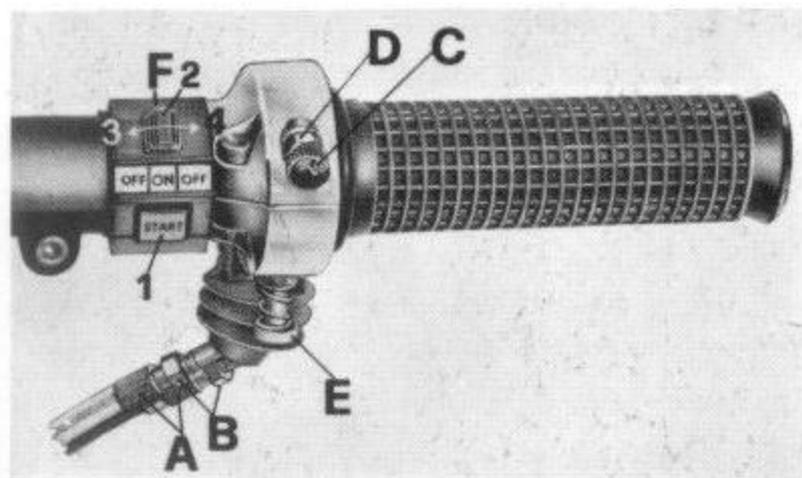
«B» posizione di marcia.

16 Ammortizzatore sterzo

È avvitato alla piastra comando frenasterzo e sul traversino saldato al telaio.

Manopola comando gas

La manopola di comando gas è montata sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre le valvole gas sui carburatori; ruotandola in senso inverso le chiude.



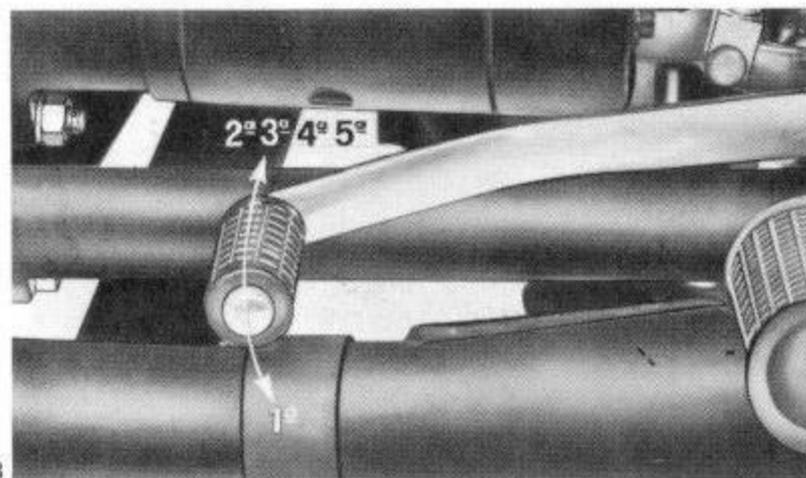
7

Leva comando frizione

Sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo per avviare il motore, e durante l'uso del cambio.

Leva comando freno anteriore

Si trova sul lato destro del manubrio collegata al gruppo «pompa-serbatoio»; comanda il freno anteriore destro.



8

Leva comando freno posteriore e anteriore sinistro («F» di fig. 17)

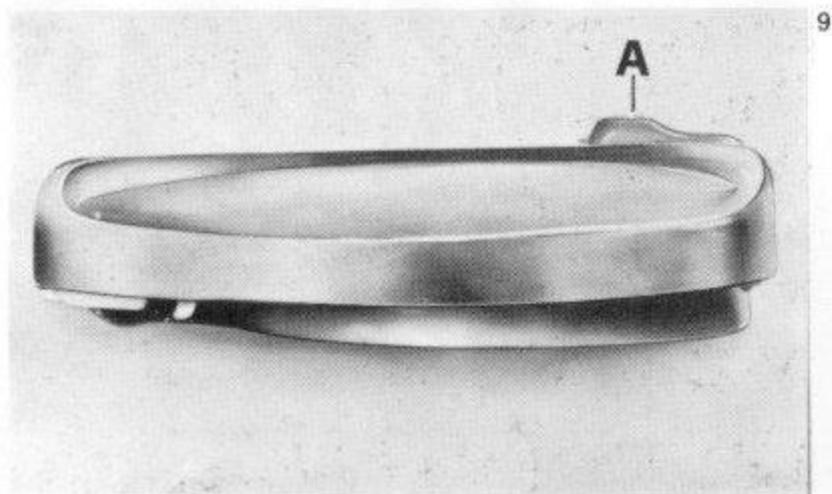
Si trova al centro sul lato destro del motociclo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo «pompa-serbatoio»; comanda contemporaneamente il freno posteriore e l'anteriore sinistro.

Leva comando cambio (fig. 8)

Si trova al centro sul lato sinistro del motociclo; 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 del cambio, bisogna tirare a fondo la leva della frizione.

17

Tappo serbatoio carburante (fig. 9)

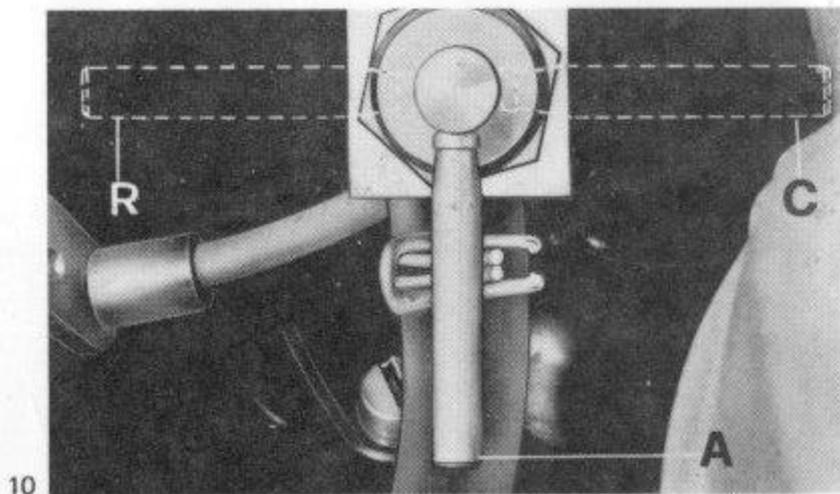
Per aprire il tappo sul serbatoio occorre premere il bottone di comando «A».

Rubinetti carburante (fig. 10)

Sono montati sotto il serbatoio nella parte posteriore.

I rubinetti hanno 3 posizioni:

«A» Aperti (verticali).



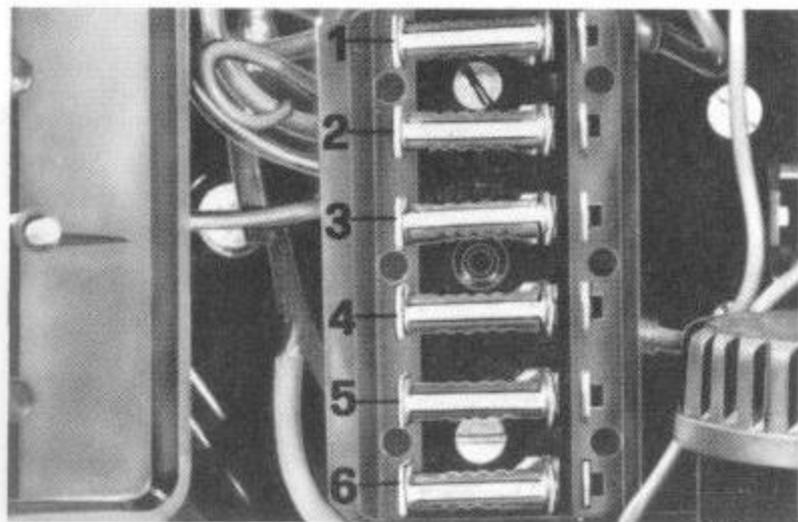
10

- 18 «R» Riserva (orizzontali vedi «R» sui rubinetti).
«C» Chiusi (orizzontali vedi «C» sui rubinetti).

Morsettiera porta fusibili (fig. 11)

La morsettiera porta fusibili è montata sul lato destro del motociclo. Per accedervi occorre levare il coperchio laterale destro, indi levare il coperchio dalla morsettiera. Sulla morsettiera sono montati n° 6 fusibili da «16 A».

- «1» Luce «stop» posteriore e anteriore - Avvisatori acustici - Flash.
«2» Teleruttore avviamento - Lampeggiatori.
«3» Luci spia: «Oil - Gen - N» - Faro: Anabagliante - Abbagliante e sua spia.
«4» Luci posizione anteriore e posteriore - Luci strumenti - Luce spia «I».
«5» e «6» - Disponibili.



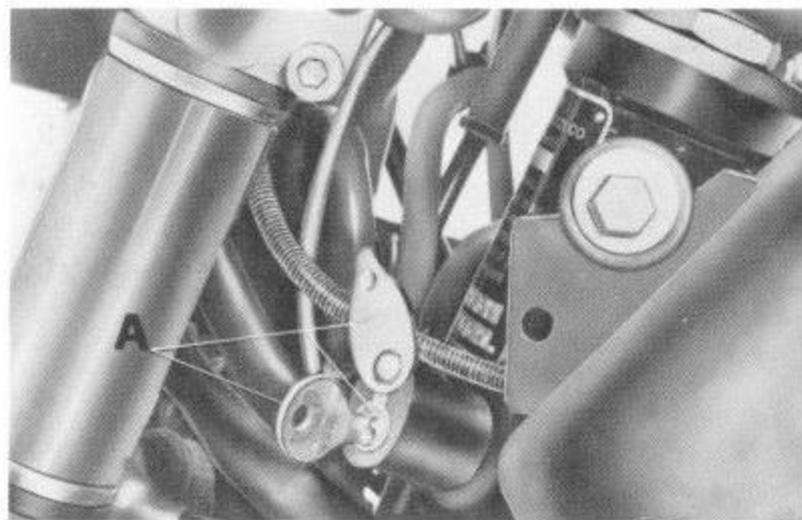
11

- «2» Teleruttore avviamento - Lampeggiatori.
«3» Luci spia: «Oil - Gen - N» - Faro: Anabagliante - Abbagliante e sua spia.
«4» Luci posizione anteriore e posteriore - Luci strumenti - Luce spia «I».
«5» e «6» - Disponibili.

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

(«A» di fig. 12)

Per bloccare o sbloccare lo sterzo, operare come segue:



12

Bloccaggio

- ruotare il manubrio tutto a destra.
- Infilare la chiave nella serratura del dispositivo, 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.

Braccio laterale

Il braccio laterale serve solo per le brevi soste; dato che il suddetto braccio ha il **rientro automatico** si consiglia per soste prolungate di porre sempre il veicolo sul cavalletto centrale che offre maggiori garanzie 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 «2» (vedere fig. 5);
- le seguenti spie siano illuminate: **rosse** (insufficiente pressione olio, insufficiente tensione generatore); **arancione** (indicatore cambio in folle); **verde** (per la marcia notturna);
- la levetta comando «Starter» a **motore freddo** sia in posizione di avviamento «A» di fig. 27.

Avviamento a motore freddo

Dopo i suddetti controlli, girare (verso il pilota) la manopola comando gas a 1/4 di apertura, tirare a fondo la leva della frizione e premere il

pulsante avviamento motore «START» «1» di fig. 7.

Avviato il motore, prima di riportare la levetta comando «starter» in posizione di marcia «B» di fig. 27 *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. 27), si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo di carburante e, nei casi peggiori si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio dei cilindri provocato dall'eccesso di carburante.

Attenzione: Se con chiave del commutatore di accensione in posizione «2» di fig. 5, la spia «arancione» sul cruscotto non si accende, segnala che il cambio ha una marcia innestata; è sempre consigliabile portare detto cambio in posizione di «Folle» tra la 1ª e la 2ª marcia.

Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, salvo che non occorre

portare la levetta comando «Starter» in posizione «A» vedere fig. 27, poiché la carburazione diventerebbe troppo grassa.

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 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 della 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 nell'uso dei freni e particolarmente il solo freno anteriore destro.

Per fermare il motore, portare la chiave del commutatore in posizione «O» vedere fig. 5.

A motore fermo ricordarsi sempre di chiudere i rubinetti del carburante portandoli in posizione «C» di fig. 10.

Parcheggio

Per la sosta in strade non sufficientemente illuminate, è necessario lasciare accese le luci di posizione girando la chiave del commutatore in posizione «1» di fig. 5 e l'interruttore luci «A» (Lights) in posizione «2» (Park) vedere fig. 6 e sfilare la chiave dal commutatore di accensione. Indi bloccare lo sterzo (vedere capitolo «Dispositivo bloccaggio sterzo») e fig. 12.

22 RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio, un veicolo nuovo deve essere impiegato con un certo criterio; dal modo in cui il motore viene usato in questo periodo di servizio dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni.

È assolutamente necessario evitare di raggiungere un elevato numero di giri prima che il motore si sia sufficientemente riscaldato; evitare di sorpassare le velocità di rodaggio qui sotto riportate e di tenere il motore sotto sforzo per lunghi periodi di tempo.

Tabella velocità di rodaggio

km da percorrere	Velocità massima consentita km/h				
	1 ^a marcia	2 ^a marcia	3 ^a marcia	4 ^a marcia	5 ^a marcia
Da 0 a 800	45	65	85	100	115
Da 800 a 1600	55	80	105	120	140
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, il livello dell'olio dovesse scendere al livello minimo, anziché eseguire il rabbocco è necessario eseguire la sostituzione.**

Lubrificante prescritto: «AGIP SINT 2000 SAE 10W/50».

Controllare la chiusura di tutta la bulloneria.
Ripristinare il giuoco alle punterie.
Verificare l'apertura dei contatti del doppio rotore.

MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

Regolazione leva frizione (fig. 13)

Regolare il giuoco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore o inferiore a mm 4 agire sulla ghiera «A» sino a che il suddetto giuoco non sia alla giusta misura.

La regolazione può essere effettuata anche sul tendifilo «B» dopo aver allentato i controdadi «C» situati sul lato destro della scatola cambio.

Regolazione leva freno anteriore destro (fig. 14)

Per la suddetta regolazione operare come segue:

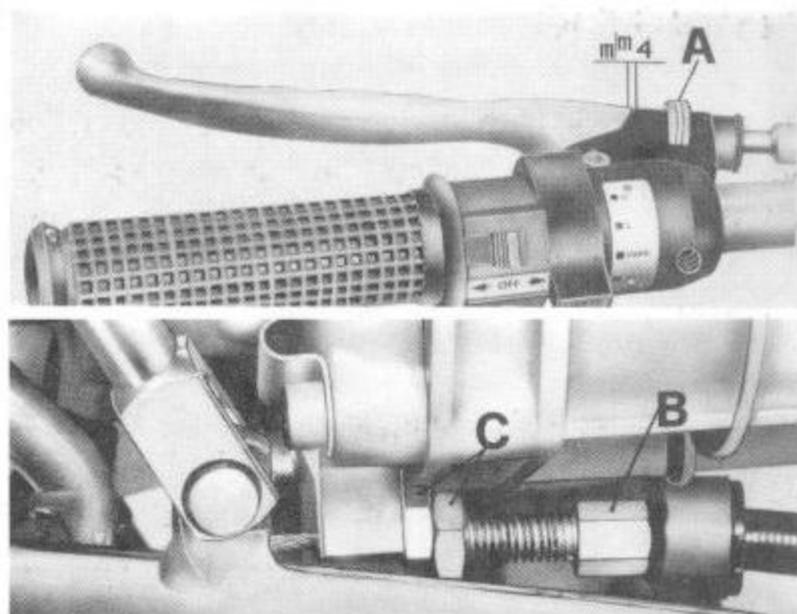
- porre tra flottante pompa-serbatoio e l'appendice della leva di comando uno spessimetro «A» indi agire sulla vite «B».

Giuoco previsto mm 0,05 ÷ 0,15.

Controllo usura delle pastiglie

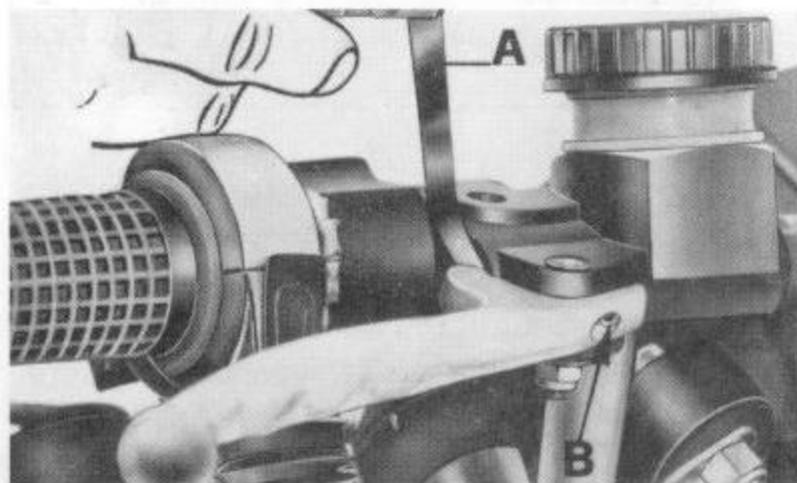
Ogni 5000 km controllare lo spessore delle pastiglie che deve essere:

13



23

14



— a pastiglia nuova mm 9;
 — a pastiglia al limite di usura circa mm 6.
 Se lo spessore è inferiore al limite di usura, è necessario cambiare le pastiglie. Dopo la suddetta sostituzione non occorre eseguire lo spurgo dell'impianto frenante, ma è sufficiente azionare la leva «B» di fig. 15 ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

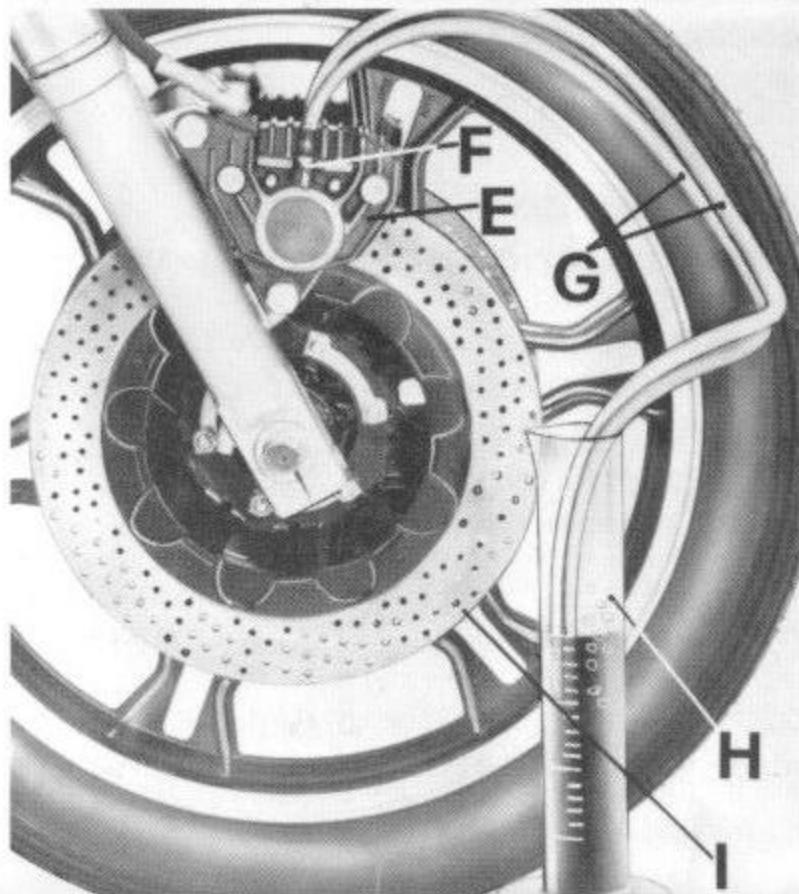
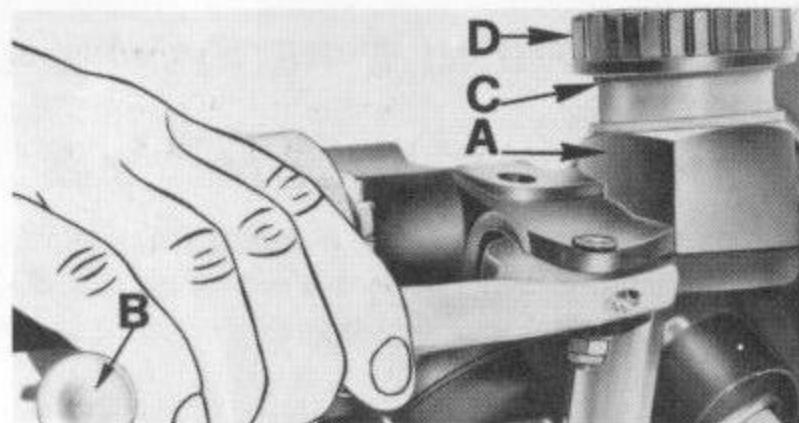
In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili: se danneggiate devono essere immediatamente sostituite.

Controllo dischi freni

(«I» di fig. 15 e 16)

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 indicato, occorre controllare accuratamente il montaggio dei dischi sui mozzi ed il giuoco dei cuscinetti sui suddetti mozzi.

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

Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi-pompe

(fig. 15 e 16)

Per una buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

1 verificare frequentemente il livello del fluido che deve trovarsi nella parte trasparente «C» del serbatoio-pompa «A». Tale livello non deve mai scendere sotto la parte trasparente.

2 effettuare periodicamente, o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio «A» dopo aver svitato il tappo «D» e levato la membrana (vedere fig. 15).

Per la pompa-serbatoio comando freno anteriore sinistro e posteriore il livello minimo vie-

ne segnalato da una apposita spia «8» di fig. 4 posta sul cruscotto azionata dal segnalatore «C» (vedere fig. 16).

Per effettuare il rabbocco nel suddetto serbatoio è necessario svitare il tappo «D» della pompa «A» di fig. 16 dopo aver scollegato le connessioni elettriche.

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 «B» indica la presenza di bolle d'aria.

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

È vietato assolutamente l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si consiglia l'uso di «Trielina».

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

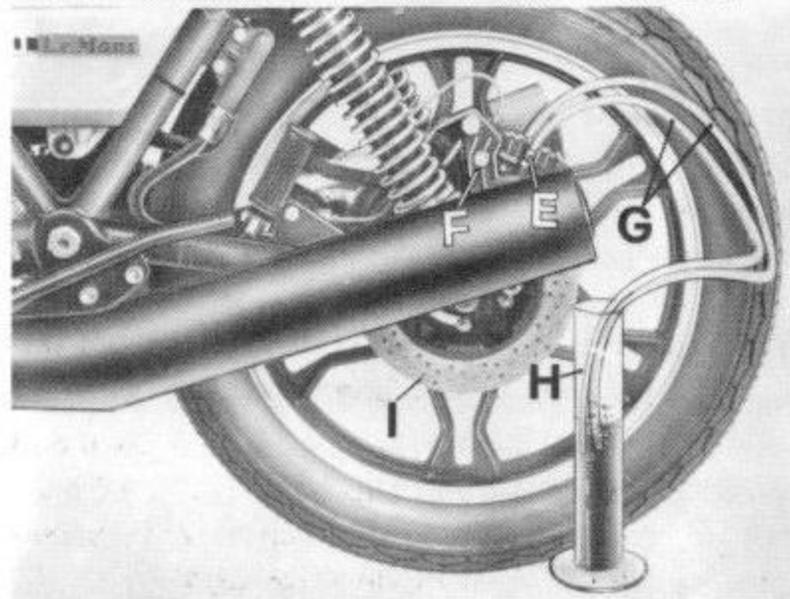
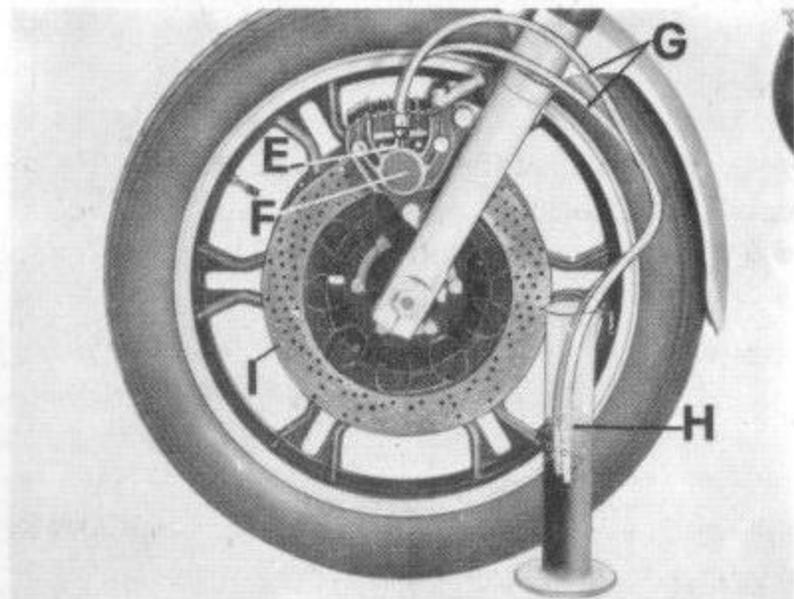
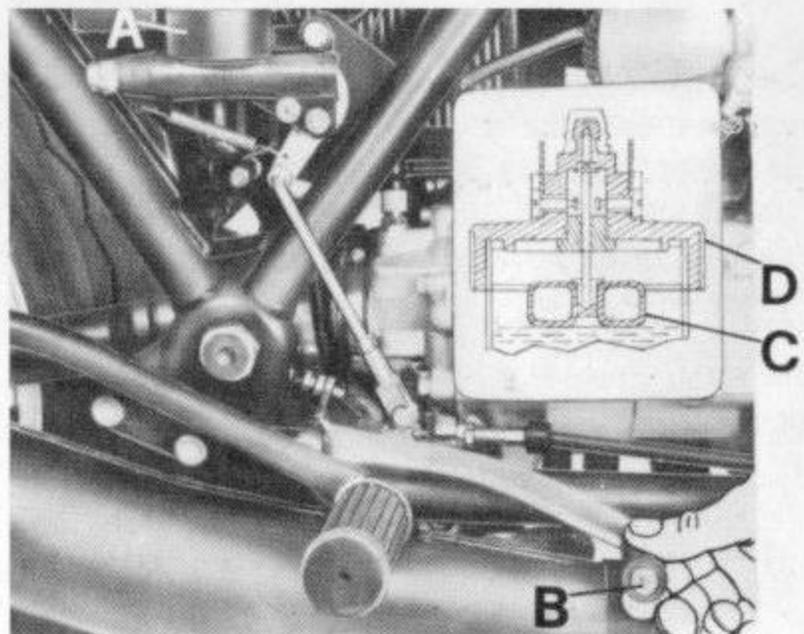
26 Spurgo bolle d'aria dagli impianti frenanti (fig. 15 e 16)

Lo spurgo degli impianti frenanti è richiesto quando a causa della presenza di bolle d'aria nel circuito, la corsa delle leve risulta lunga ed elastica.

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

Impianto frenante anteriore destro (fig. 15)

- Ruotare il manubrio sino a far assumere al



serbatoio «A» che fa corpo con la pompa di alimentazione la posizione orizzontale.

■ Riempire, se necessario, il serbatoio di alimentazione «A» (fare attenzione che durante l'operazione di spurgo, il fluido non scenda al di sotto della parte trasparente).

■ Effettuare lo spurgo agendo su una semi-pinza «F» per volta:

1 innestare sui tappi di spurgo «E» (dopo aver levato i coperchietti di gomma) le tubazioni flessibili trasparenti «G» aventi le estremità immerse in un recipiente trasparente «H» già riempito in parte di fluido dello stesso tipo;

2 allentare il tappo di spurgo «E»;

3 tirare a fondo la leva di comando sul manubrio «B» avendo l'avvertenza di rilasciarla e di attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva. Ripetere l'operazione fino a quando (guardando il recipiente trasparente «H») dalle tubazioni in plastica «G» si vedrà uscire fluido privo di bolle d'aria;

4 mantenere tirata a fondo la leva di comando «B» e bloccare il tappo di spurgo «E»; indi levare la tubazione in plastica «G» 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 «B», l'azione diretta e senza elasticità del fluido.

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

Impianto frenante posteriore e anteriore sinistro (fig. 16)

Come capitoli: «Livello e sostituzione del fluido nei serbatoio-pompe, salvo il punto 1» e «Impianto frenante anteriore destro, salvo i punti 3 e 4».

Livello

1 È segnalato da apposita spia «B» di fig. 4 posta sul cruscotto. Quando la spia si illumina occorre eseguire il rabbocco.

Spurgo

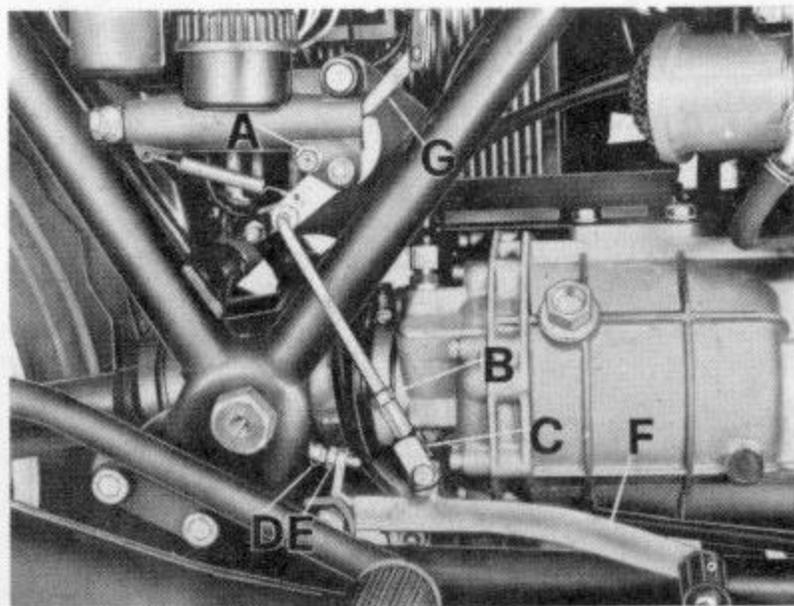
3 Azionare a fondo il pedale di comando «B» ecc.

4 Mantenere azionato a fondo il pedale di comando «B» ecc.

28 Regolazione pedale comando freno posteriore e anteriore sinistro (fig. 17)

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

- porre tra flottante pompa-serbatoio e appendice della leva uno spessimetro, «G» indi agire sulla vite eccentrica «A». Giuoco previsto mm 0,05 ÷ 0,15.



- levare la copiglia, sfilare la spina, allentare il controdado «B» e avvitare o svitare il forcelino «C», fino a trovare la posizione ideale del pedale di comando «F»; rimontare la spina tenuta tirante e la copiglia.

A fine operazione allentare il controdado «E» e registrare la vite di fermo ritorno leva «D».

Registrazione molleggio posteriore con ammortizzatori idraulici (fig. 18)

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

Se si riscontrasse che l'azione frenante degli ammortizzatori idraulici non è regolare, occorre farli controllare presso le sedi dei nostri concessionari.

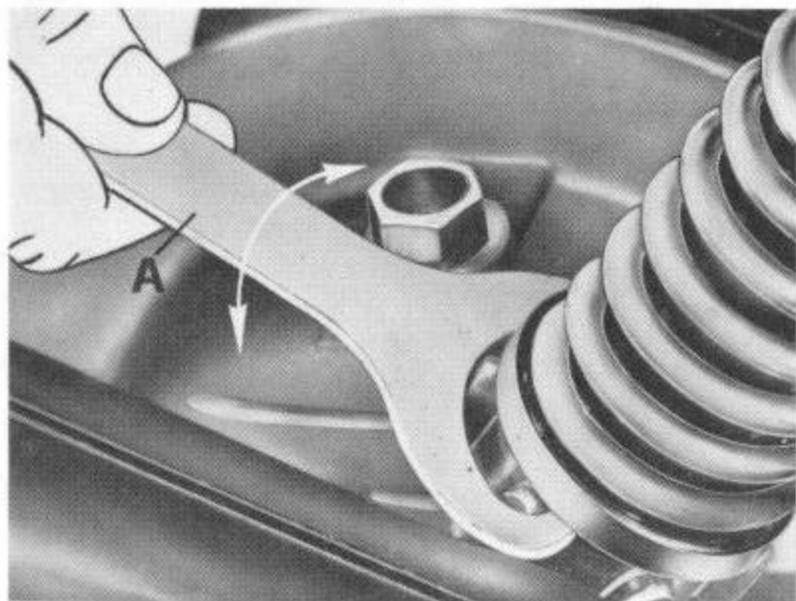
Ricordarsi che per una buona stabilità del motociclo, occorre che le due sospensioni siano regolate nella medesima posizione.

Registrazione dello sterzo (fig. 19)

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

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

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



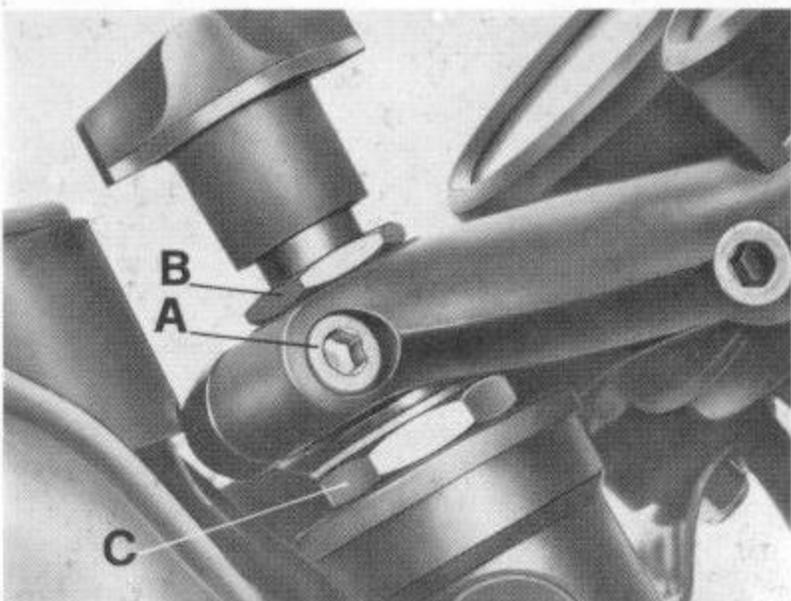
La suddetta operazione è bene venga effettuata presso le sedi dei nostri concessionari.

29

Regolazione manopola comando gas (fig. 7)

Per registrare la corsa della manopola comando gas agire sulla vite «C» dopo aver allentato il controdado «D».

Per indurire il ritorno della manopola agire sulla vite «E».



30 SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

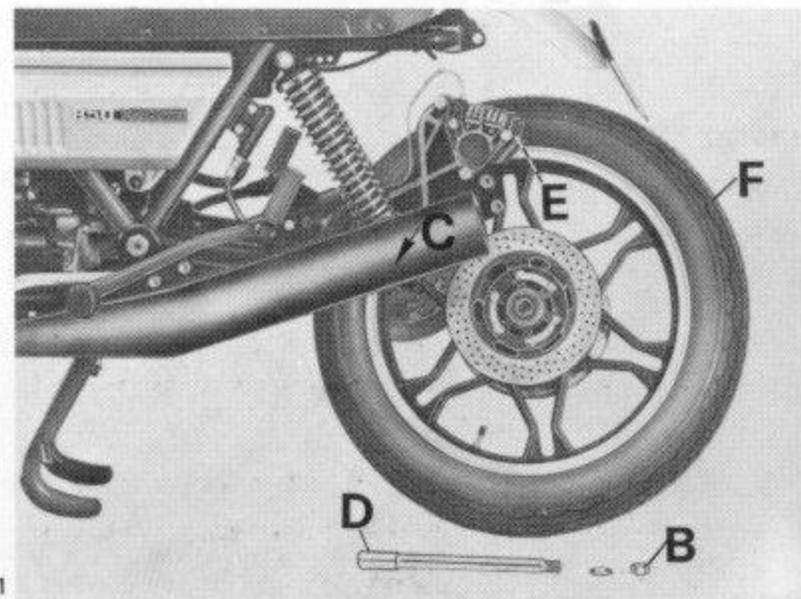
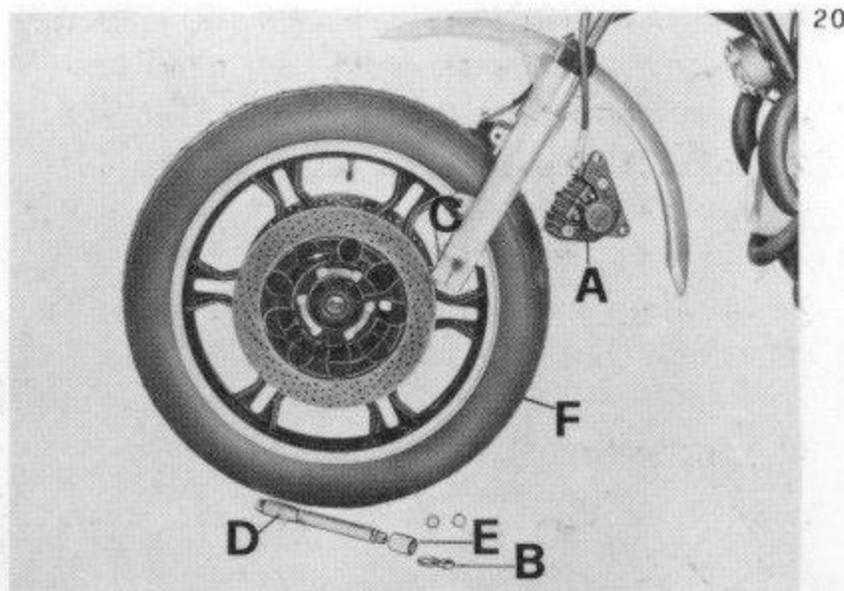
Ruota anteriore (fig. 20)

Per smontare la ruota dal veicolo operare come segue:

- disporre il veicolo sul cavalletto centrale, mettere un supporto sotto il basamento motore per sollevare la ruota da terra;
- svitare le viti che fissano la pinza «A» al gam-

bale destro della forcella e staccare dal gambale stesso la pinza «A» con montata la relativa tubazione;

- svitare il dado tenuta perno sul lato sinistro «B»;
- allentare le viti fissaggio gambali al perno ruota «C»;
- sfilare il perno «D» osservando come è montato il distanziale «E»;



- sfilare il disco frenante (sul lato destro della ruota) dalla pinza montata sul gambale destro e sfilare la ruota dai bracci forcella. Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio.

Ruota posteriore (fig. 21)

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

- porre il veicolo sul cavalletto centrale;
- svitare il dado «B» sul perno lato scatola;
- allentare la vite bloccaggio perno «C» sul braccio del forcellone;
- sfilare il perno «D» dalla scatola, dal mozzo e dal braccio forcellone;
- sfilare il disco freno dalla pinza «E»;
- sfilare il gruppo piastra con montata la pinza 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 «F» 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 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, porre la ruota 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, conforto di guida del veicolo ed in alcuni casi anche l'incolumità del pilota.

È pertanto sconsigliabile l'impiego di pneumatici che abbiano battistrada inferiori 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 2,3; con due persone kg/cmq 2,5.

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.

PRESSIONE
PNEUS



Mensilmente (oppure ogni 3000 km)

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

Periodicamente

- 2 Controllare la pressione dei pneumatici (vedere capitolo **Smontaggio ruote** «Pneumatici»).

Ogni 500 km

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

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km

- 4 Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).
- 5 Controllare il bloccaggio di tutta la bulloneria del veicolo.

- 6 Controllare il giuoco punterie (vedere capitolo **Distribuzione** «Giuoco punterie»).

Ogni 3000 km

- 7 Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).
- 8 Controllare il giuoco punterie (vedere capitolo **Distribuzione** «Giuoco punterie»).
- 9 Verificare il livello dell'olio nella scatola cambio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del cambio»).
- 10 Verificare il livello dell'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).

Ogni 5000 km

- 11 Controllare il livello del fluido nel serbatoio-pompa del freno idraulico anteriore destro (che non sia sceso sotto la parte trasparente). Per il freno anteriore sinistro e posteriore il livello

34 viene segnalato da una apposita spia (rossa) sul cruscotto, (vedere capitolo **Manutenzioni e regolazioni** «Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi»).

Ogni 10.000 km

12 Pulire il serbatoio carburante, filtri e le tubazioni (vedere capitolo **Alimentazione** «Puliture serbatoio, rubinetti, filtri e tubazione carburante»).

13 Sostituire l'olio nella scatola cambio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del cambio»).

14 Sostituire l'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).

15 Pulire e ingrassare i terminali e i morsetti della batteria (vedere capitolo **Impianto elettrico** «Batteria»).

Ogni 15.000 km

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

Dopo i primi 20.000 km

Le verifiche qui sotto elencate devono essere effettuate presso le sedi dei nostri concessionari:

17 Verificare lo stato dei cuscinetti delle ruote.

18 Verificare che ai cuscinetti dello sterzo non manchi grasso «Agip F. 1 Grease 30».

19 Sostituire il liquido lubrificazione bracci forcella (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione della forcella»).

20 Pulire accuratamente con uno straccetto inumidito di benzina il collettore del generatore e del motorino avviamento.

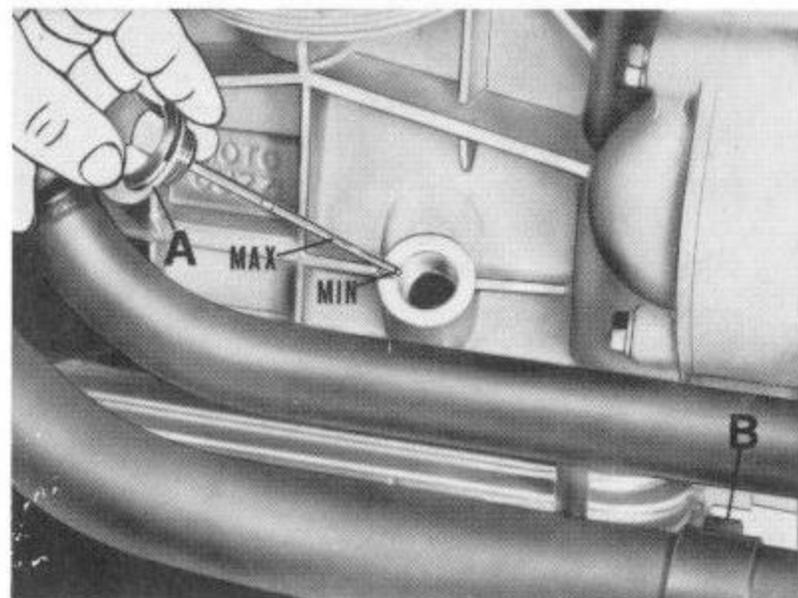
LUBRIFICAZIONI

Lubrificazione del motore (fig. 22)

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, aggiungere della qualità e gradazione prescritta.

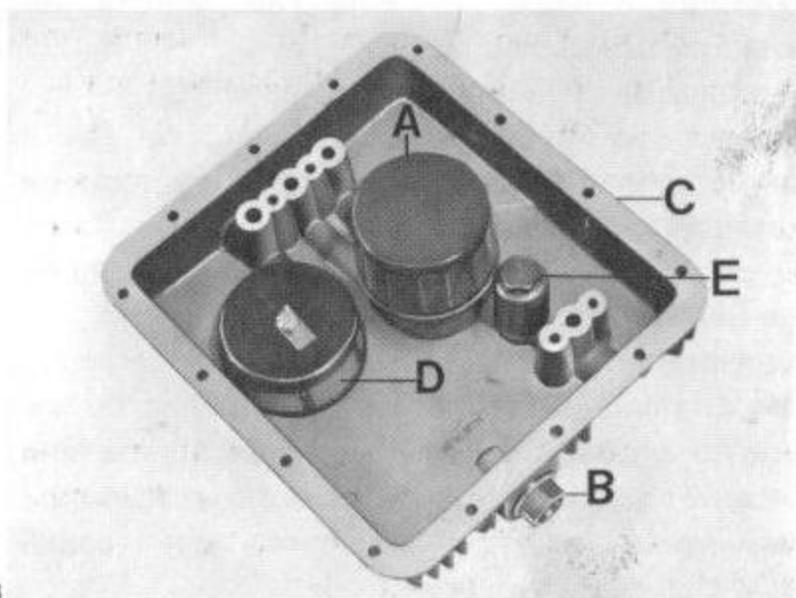


Il controllo va effettuato dopo che il motore ha girato qualche minuto; il tappo «A» con astina di livello deve essere avvitato a fondo.

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**. Ri-



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

«A» Tappo immissione olio.

«B» Tappo scarico olio.

Quantità occorrente: litri 3 di olio «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina (fig. 23)

Ogni 15.000 km (5 cambi olio) sostituire la cartuccia filtrante «A» operando come segue:

- svitare il tappo «B» e lasciare scolare per bene l'olio dalla coppa;
- svitare le viti e staccare la coppa «C» dal basamento con montato: il filtro a cartuccia «A», il filtro a retina «D» e la valvolina di regolazione pressione olio «E».
- svitare la cartuccia filtrante «A» e sostituirla con una originale.

È opportuno, quando si sostituisce la cartuccia «A», di smontare anche il filtro a retina «D», lavarlo in un bagno di benzina e asciugarlo con getto di aria compressa. Rimontarlo sulla coppa dopo aver soffiato con aria compressa i canali della coppa.

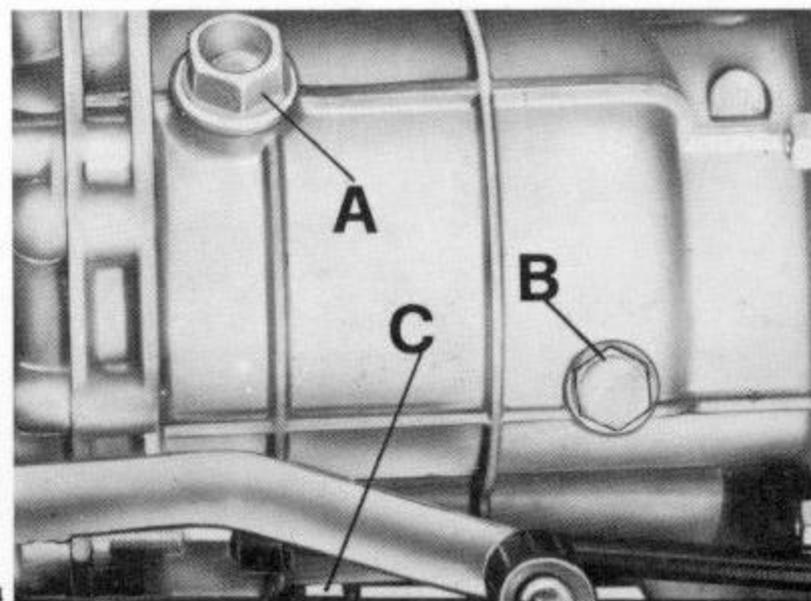
Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra coppa e basamento.

Dette operazioni sarà bene vengano eseguite presso le sedi dei nostri concessionari.

Lubrificazione del cambio (fig. 24)

Controllo livello olio

Ogni 3000 km, controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «B».



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

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa sostituire l'olio nella 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 immettere olio fresco, di lasciare scolare bene la scatola del cambio.

«A» Tappo di immissione.

«B» Tappo di livello.

«C» Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 0,750 di olio «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90».

Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (fig. 25)

Controllo livello olio

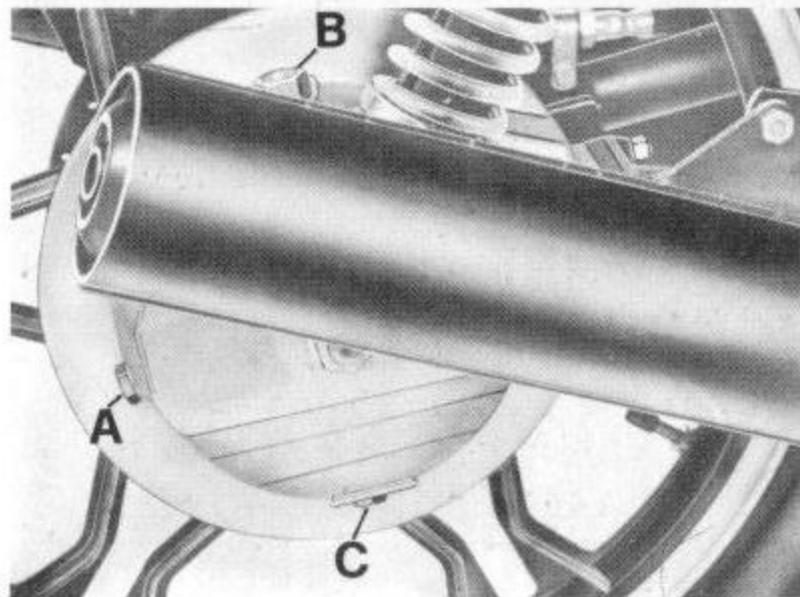
Ogni 3000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «A»; se l'olio è sotto il livello

prescritto, 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 di livello.
- «B» Tappo di immissione.
- «C» Tappo di scarico.

Quantità occorrente litri 0,250 di cui:
litri 0,230 di olio «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»;
litri 0,020 di olio «Molykote tipo A».

Lubrificazione della forcella (fig. 26)

Per sostituire il lubrificante dai bracci forcella occorre:

- svitare il tappo di scarico con guarnizione «A»;
- svitare la vite a brugola «B».

Prima di immettere liquido nuovo, lasciare scolare bene i gambali.

- «A» vite scarico liquido.
- «B» vite per carico liquido.

Quantità occorrente: litri 0,120 per ogni gambale di «Agip F. 1 ATF Dexron».

Lubrificazione cuscinetti sterzo e forcellone oscillante

Per le suddette operazioni consigliamo di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

ALIMENTAZIONE

39

Carburatori (fig. 27)

N° 2 tipo Dell'Orto «PHF 36B (D)» (destro) «PHF 36B (S)» (sinistro).

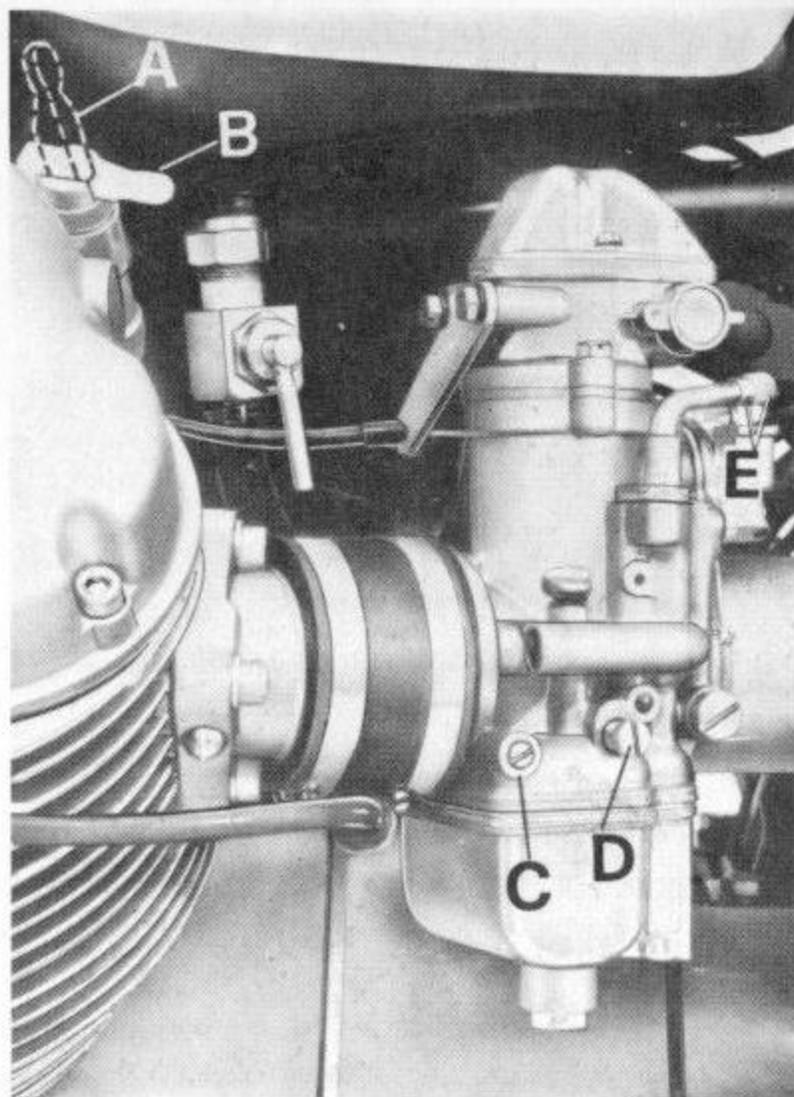
Comandi carburatori:

- manopola gas sul lato destro del manubrio;
- levetta comando dispositivi di avviamento a **motore freddo** «Starter» montata sul coperchio testa del cilindro sinistro.

«A» Posizione di avviamento a **motore freddo**.

«B» Posizione di marcia.

NB. - Controllare che con la levetta in posizione di marcia «B», tra i capicorda delle guaine comando «starter» e le viti tendifilo «E» su entrambi i carburatori vi sia un giuoco di mm 3 circa.



Dati di regolazione

Diffusore	Ø mm 36
Valvola gas (3)	60
Polverizzatore	265 A B
Getto massimo	135
Getto minimo	60
Getto avviamento	70
Getto pompa	38
Spillo conico	K 5 (2 ^a tacca)
Galleggiante	gr 10
Vite regolazione miscela minimo: apertura 1 giro e 1/2.	

Regolazione carburazione e regime minimo (fig. 27)

(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 svitarle successivamente di 1 giro e 1/2.
- 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 $1000 \div 1100$ g/m, per cui può darsi che si renda necessario avvitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione inferiore o svitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione superiore).

4 Agendo sulle viti «C» regolare il punto di miglior carburazione di ogni cilindro (si avverte con un incremento del numero dei 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 $1000 \div 1100$ g/m avvitando o svitando nella medesima quantità entrambe le viti «D».

7 Controllare che, con manopola comando gas in posizione di riposo, tra i capocorda delle guaine e le viti tendifilo «A» lato manubrio di entrambi i carburatori vi sia un giuoco di mm 1 ÷ 1,5, altrimenti allentare i dadi «B» e svitare o avvitare le viti tendifilo «A». A fine operazione bloccare i dadi «B» vedere fig. 7.

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 «A» dopo aver allentato il controdado «B» di fig. 7 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 a mezzo di «VUOTOMETRO».

Pulitura: 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 suddetti dovranno essere puliti con benzina ed aria compressa.

42 DISTRIBUZIONE

Giuoco punterie (fig. 28)

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km e in seguito ogni 3000 km o quando la distribuzione risulta molto rumorosa, controllare il giuoco 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 delle teste operare come segue:

- 1 svitare il dado «A»;
- 2 avvitare o svitare la vite di registro «B» fino ad ottenere i seguenti giuochi:

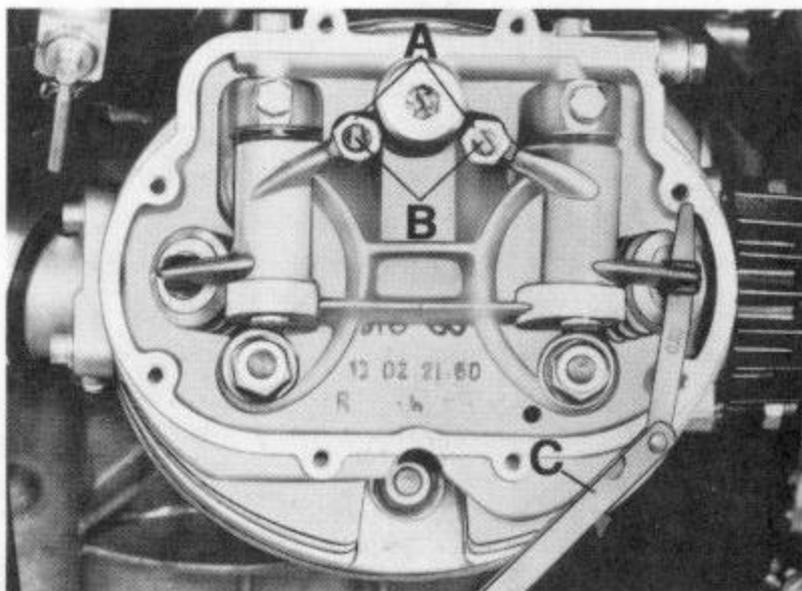
— valvola aspirazione e scarico: mm 0,22.

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 bene dando luogo ad inconvenienti quali:

— perdita di pressione

- surriscaldamento del motore
- bruciatura delle valvole ecc...



Manutenzione, controllo e regolazione del doppio rottore

(fig. 29)

Manutenzione

Ogni 3000 km

Umettare con qualche goccia di olio da motore il feltrino «O» posto sul corpo camme.

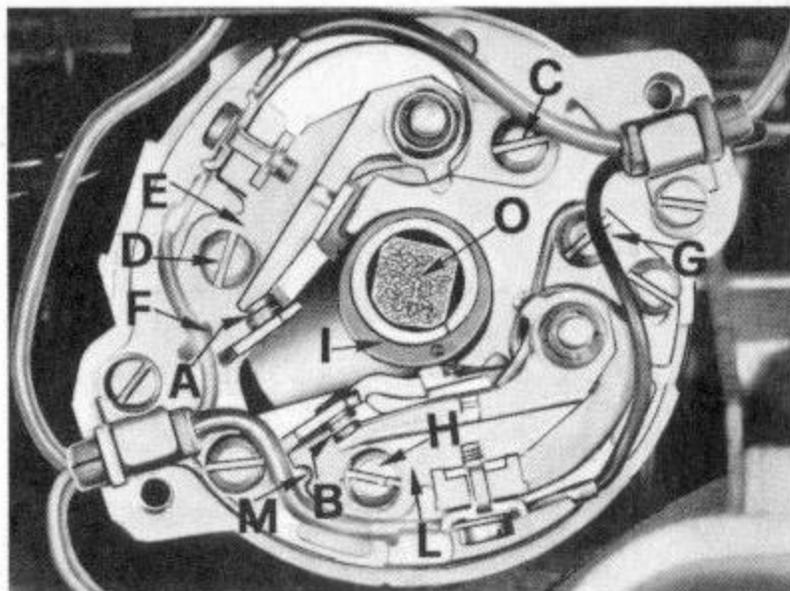
Controllo

- levare il coperchio del doppio rottore dopo aver svitato le viti di tenuta;
- se i contatti «A» (cilindro destro) e «B» (cilindro sinistro) sono sporchi e unti, pulirli con uno straccetto inumidito di benzina. Se i contatti risultano avariati, devono essere sostituiti;
- verificare la distanza fra i contatti dei rottori «A» (cilindro destro - cavo rosso) e «B» (cilindro sinistro - cavo verde): deve risultare compresa tra $mm\ 0,37 \div 0,43$.

Regolazione contatti

Contatto «A» - cilindro destro:

Portare la camma «I» alla massima alzata, allentare le viti «C» e «D» e spostare la piastra «E» agendo sulla tacca «F».



44 Ottenuta la distanza prescritta, bloccare le viti «C» e «D».

Contatto «B» - cilindro sinistro:

Portare la camma «I» alla massima alzata, allentare le viti «G» e «H» e spostare la piastra «L» agendo sulla tacca «M».

Ottenuta la distanza prescritta, bloccare le viti «G» e «H».

L'operazione di regolazione dei contatti del ruttore va completata con il controllo della messa in fase dell'accensione (vedere capitolo «Controllo messa in fase dell'accensione»).

Controllo e regolazione messa in fase dell'accensione «anticipo fisso»

45

(fig. 30)

Controllo

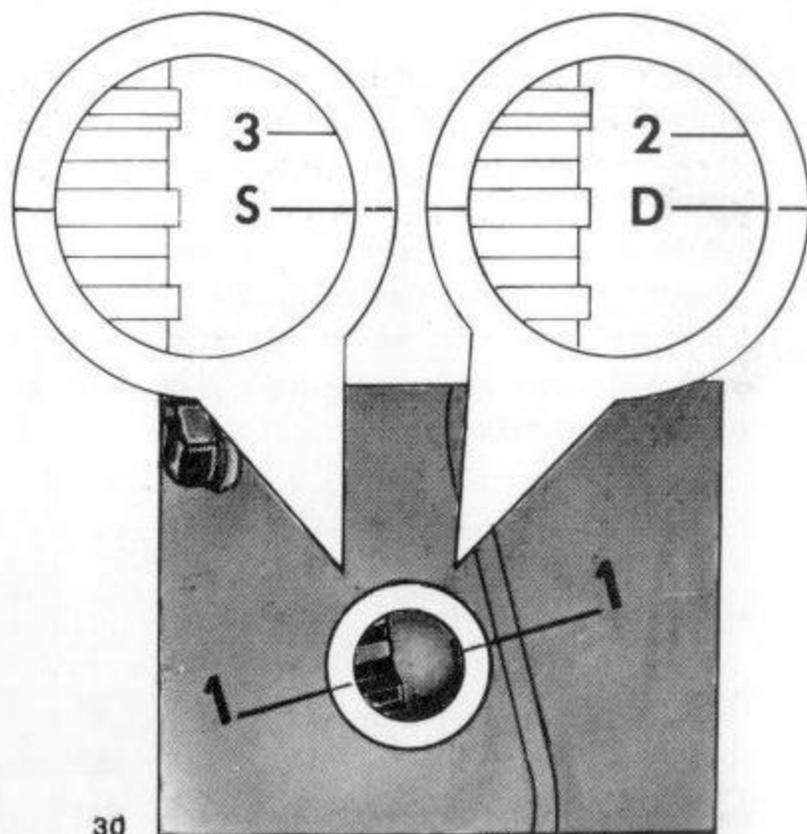
- levare il tappo in gomma chiusura foro di controllo posto sul lato destro della scatola cambio in corrispondenza del volano motore;
- per il controllo dell'inizio apertura contatti rottori («A» e «B») di fig. 29 è consigliabile l'impiego di apposita apparecchiatura ad identificazione luminosa da inserirsi tra il morsetto di alimentazione del rottore in esame e la massa.

Fase cilindro destro (fig. 30)

- ruotare il volano nel senso di rotazione del motore (antiorario) fino a che il pistone sia a fine fase di compressione (valvole chiuse). In tali condizioni il segno «D» stampigliato sul volano (P.M.S. del cilindro destro) deve coincidere con il segno «1» riportato sul bordo del foro di controllo;
- ruotare il volano in senso orario fino a fare coincidere perfettamente il segno «2» (anticipo

fisso) con il segno «1» sul bordo del foro di controllo.

In queste condizioni si deve verificare l'apertura dei contatti del rottore «A» di fig. 29.



30

46 Fase cilindro sinistro (fig. 30)

■ ruotare il volano in senso di rotazione del motore (antiorario) fino a che il pistone sia a fine fase di compressione (valvole chiuse). In tali condizioni il segno «S» stampigliato sul volano motore (P.M.S. del cilindro sinistro) deve coincidere con il segno «1» riportato sul bordo del foro di controllo;

■ ruotare il volano in senso orario sino a far coincidere perfettamente il segno «3» (anticipo fisso) con il segno «1» sul bordo del foro di controllo.

In queste condizioni si deve verificare l'apertura dei contatti del ruttore «B» di fig. 29.

Se i contatti dei ruttori «A» e «B» di fig. 29 non si aprono ai segni indicati bisogna procedere alla registrazione della fase.

Valori anticipo

— Anticipo iniziale (fisso)	8°
— Anticipo automatico	26°
— Anticipo totale (fisso + automatico)	34°

— Distanza tra i contatti dei ruttori mm $0,37 \div 0,43$;

Per la regolazione dei contatti ruttore e controllo messa in fase accensione consigliamo rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

Candele

I tipi di candele da impiegare sono:

Bosch 230 T30

Champion N 9 Y

Distanza tra gli elettrodi: mm 0,5.

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

Nel rimontare le candele, **fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvitinino facilmente nelle loro sedi**; se fossero imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste; perciò consigliamo di avvitare a mano le candele per qualche giro, e di adoperare poi l'apposita chiave (data in dotazione) evitando di bloccare esageratamente.

Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 10.000 km circa vanno sostituite

L'impianto elettrico è composto dai seguenti organi:

- Batteria.
- Motorino avviamento a comando elettromagnetico.
- Generatore-alternatore, montato sulla parte anteriore dell'albero motore.
- Doppio ruttore con anticipo automatico a masse centrifughe.
- Bobine di accensione.
- Raddrizzatore.
- Regolatore.
- Morsettiera porta fusibili (n° 6 da 16 A).
- Teleruttore per lampeggio.
- Teleruttore avviamento.
- Faro anteriore.
- Fanalino posteriore.
- Fanalini per indicatori di direzione.
- Commutatore di accensione.
- Commutatore luci.
- Dispositivo comando indicatori di direzione, avvisatore acustico e lampeggio.
- Interruttore di avviamento e arresto motore.
- Tromba elettrica.

Batteria

La batteria ha una tensione di 12 V e una capacità di 20 Ah; alla sua carica provvede il generatore.

Per accedere alla batteria occorre:

- sollevare la sella mediante apposita levetta;
- levare il contenitore attrezzi;
- sganciare le fascette in gomma e staccare i cavi elettrici.

Ogni mese od ogni 3000 km circa verificare il livello dell'elettrolito ed aggiungerne eventualmente ad ogni elemento, in modo che il livello dell'elettrolito stesso superi di mm 6 la parte superiore dei separatori.

Ricordarsi di aggiungere sempre e soltanto acqua distillata chimicamente pura, mai acido solforico. L'aggiunta di acqua distillata deve avvenire a batteria fredda e ferma da almeno 6 ore.

Evitare che la miscela (acqua distillata e acido solforico) trabocchi e bagni la parte superiore della batteria, che deve rimanere sempre asciutta.

48 Ogni 10.000 km verificare che i terminali siano puliti e bloccati, dopo questo controllo ungerli con vaselina neutra per evitare ossidazioni. A batteria carica la densità dell'elettrolito è di 1,28 circa, a batteria quasi scarica la densità scende a 1,16 circa.

Per la messa in servizio di una batteria nuova, rivolgersi ai nostri Concessionari.

Sostituzione delle lampade (fig. 31)

Faro anteriore

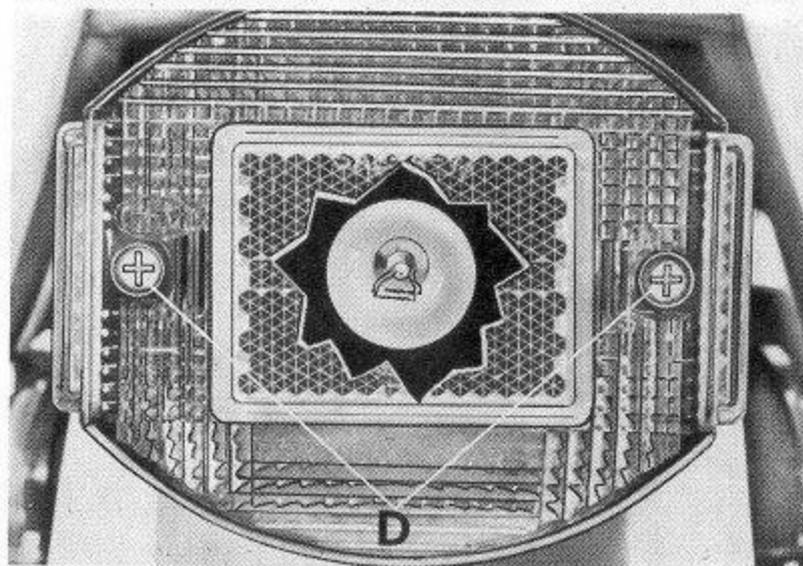
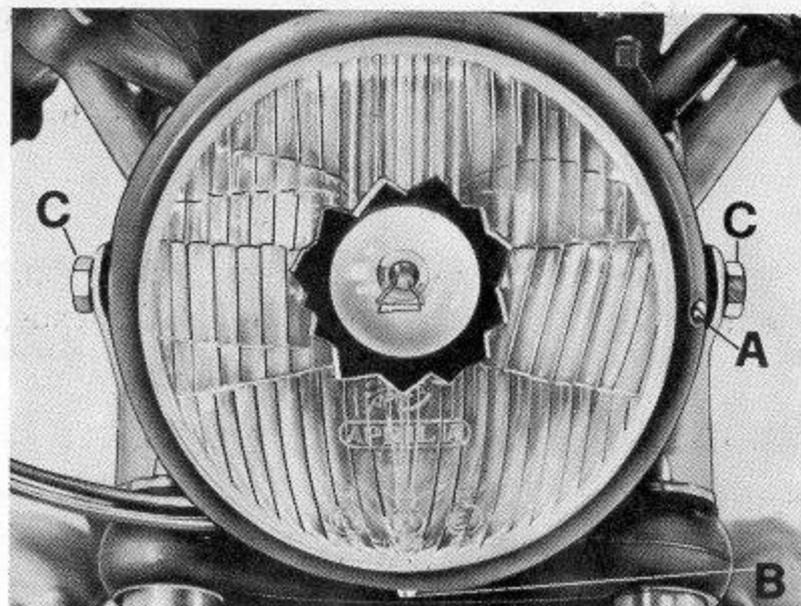
Allentare la vite «B» posta in basso al gruppo ottico; sganciare il gruppo ottico, sfilare i due portalampane indi sostituire le lampade.

Fanalini posteriori

Svitare le viti «D» che fissano il catadiottero al fanalino; premere la lampada verso l'interno girarla contemporaneamente e sfilarla dal portalampana.

Indicatori di direzione

Svitare le viti che fissano i catadiotteri ai fanalini; premere le lampade verso l'interno girarle contemporaneamente e sfilarle dal portalampana.



Nel rimontare i catadiottri sui fanalini occorre avvitare le viti uniformemente e moderatamente onde evitare la rottura dei suddetti catadiottri.

Cruscotto, tachimetro e contagiri

Sfilare i portalampe dal cruscotto, dal tachimetro e dal contagiri, indi sostituire le lampade.

Lampade

Faro anteriore:

- abbagliante e anabbagliante 45/40 W
- luce città o parcheggio 3 W

Fanalino posteriore:

- luce targa, posizione e stop 5/21 W

Indicatori di direzione 21 W

Spie luci sul cruscotto 1,2 W

Spie luci tachimetro e contagiri 3 W

Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 31)

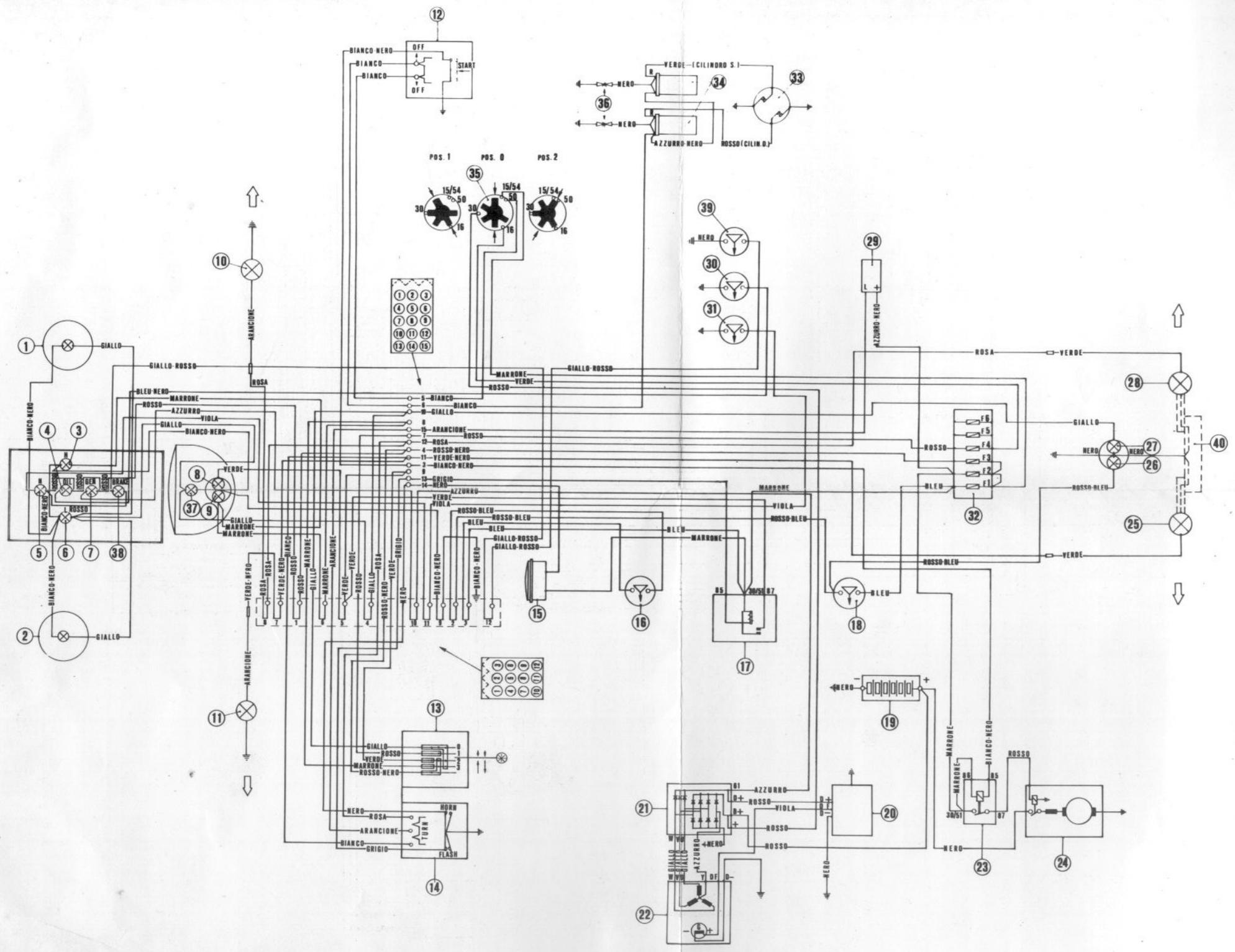
Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza, per la sicurezza di guida e

per non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti. Per l'orientamento laterale occorre agire sulla vite «A» mentre per quello verticale bisogna allentare le due viti «C» che fissano il proiettore e spostarlo manualmente verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza prescritta.

Alla distanza di m 3 il centro del fascio abbagliante non deve superare l'altezza di m 0,86 con il motociclo giù dal cavalletto ed il pilota in sella.

LEGENDA «SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO»

- | | |
|---|---|
| 1 - Tachimetro (Lampada 3 W) | 21 - Raddrizzatore |
| 2 - Contagiri (Lampada 3 W) | 22 - Alternatore (14 V - 20 A) |
| 3 - Luce spia abbagliante (Lampada 1,2 W) | 23 - Teleruttore avviamento |
| 4 - Luce spia pressione olio (Lampada 1,2 W) | 24 - Motorino avviamento (12 V - 0,6 HP) |
| 5 - Luce spia folle (Lampada 1,2 W) | 25 - Lampeggiatore posteriore sinistro (Lampada 21 W) |
| 6 - Luce spia posizione (Lampada 1,2 W) | 26 - Luce stop posteriore |
| 7 - Luce spia generatore (Lampada 1,2 W) | 27 - Luce targa e posizione |
| 8 - Luce anabbagliante | 28 - Lampeggiatore posteriore destro (Lamp. 21 W) |
| 9 - Luce abbagliante | 29 - Intermittenza lampeggiatori |
| 10 - Lampeggiatore anteriore destro (Lampada 21 W) | 30 - Interruttore pressione olio |
| 11 - Lampeggiatore anteriore sinistro (Lampada 21 W) | 31 - Interruttore folle |
| 12 - Dispositivo comando avviamento e arresto motore | 32 - Morsettiera porta fusibili (Fusibili da 16 A) |
| 13 - Dispositivo commutatore luci | 33 - Ruttore |
| 14 - Dispositivo comando lampeggiatori, Avviamento, Acustici, Flash | 34 - Bobine |
| 15 - Avvisatore acustico (Assorbimento 3,5 A) | 35 - Commutatore di accensione (3 posizioni) |
| 16 - Interruttore freno anteriore | 36 - Candele |
| 17 - Teleruttore sprazzo luci (Flash) | 37 - Luce posizione anteriore (Lampada 3 W) |
| 18 - Interruttore freno posteriore | 38 - Luce spia livello olio freni (Brake) (Lampada 1,2 W) |
| 19 - Batteria (12 V - 20 Ah) | 39 - Segnalatore livello olio freni anteriore sinistro e posteriore |
| 20 - Regolatore | |



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

11

[Faint, illegible text in the left margin]

[Faint, illegible text in the main body of the page]



Dati indicativi soggetti a modifica senza impegno di preavviso.

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

Reg. Imprese N. 222U Lecco

