

V **1000**
F-CONVERT

Struzioni der Pur

Egregio Cliente

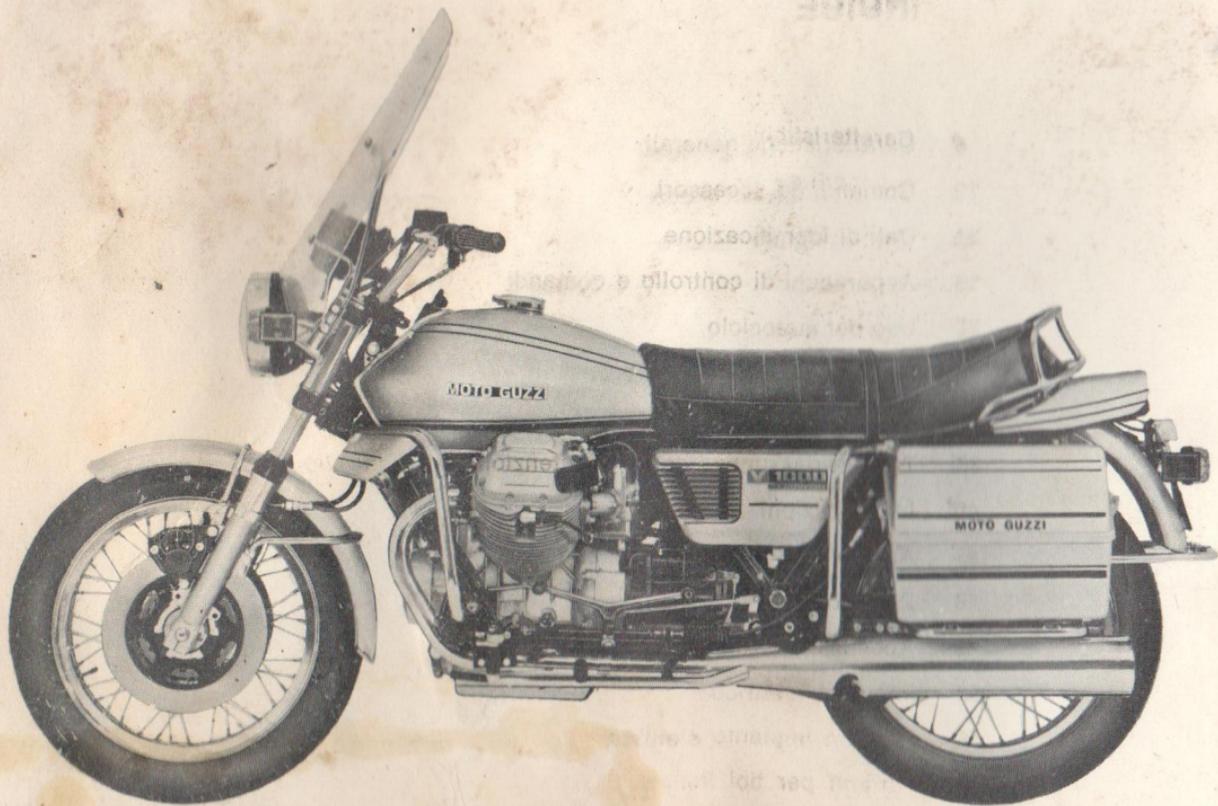
Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

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
- 12 Comandi ed accessori
- 14 Dati di identificazione
- 15 Apparecchi di controllo e comandi
- 23 Uso del motociclo
- 27 Manutenzioni e regolazioni
- 34 Smontaggio ruote dal veicolo
- 38 Tabella riassuntiva della manutenzione e lubrificazione
- 40 Lubrificazioni
- 45 Alimentazione
- 48 Distribuzione
- 49 Accensione
- 52 Impianto elettrico
- 56 Schema impianto elettrico
- 57 Varianti per tipi Polizia
- 60 Schema impianto elettrico per tipi Polizia

4 CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Bicilindrico a 4 tempi	
Disposizione cilindri	a V di 90°
Alesaggio	mm 88
Corsa	mm 78
Cilindrata totale	cc 948,8
Rapporto di compressione	9,2
Potenza massima	CV 71 SAE al regime di 6500 giri/1'
Potenza fiscale	CV 9

Distribuzione

A valvole in testa con aste e bilancieri.

Alimentazione

N. 2 carburatori Dell'Orto VHB 30 CD (destra)
VHB 30 CS (sinistra).

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi.
Filtri a rete ed a cartuccia montati nella coppa del basamento.
Pressione normale di lubrificazione kg/cmq 3,8 ÷ ÷ 4,2 (regolata da apposita valvola montata nella coppa del basamento).

Generatore alternatore

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

5

Accensione

A spinterogeno con doppio ruttore ed anticipo automatico a masse centrifughe.

Dati di accensione:

- anticipo iniziale (fisso) 2°
- anticipo automatico 31°
- anticipo totale (fisso + automatico) 33°

Candele di accensione: Marelli CW 7 L
e CW 7 LP
Bosch W 225 T 2
Champion N 9 Y

Distanza tra gli elettrodi
delle candele:

mm 0,6

Bobine di accensione:

N. 2 montate sul telaio sopra il gruppo motore.

Avviamento

Elettrico mediante motorino avviamento (12 V - 0,7 HP) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore. Comando a pulsante (START) posto sul lato destro del manubrio.

Trasmissioni

- Convertitore di coppia idraulico «SACHS»: permette l'avviamento graduale del motociclo senza dover ricorrere all'uso della frizione. Valore massimo di moltiplicazione della coppia motrice: 1,60 : 1.
- Frizione: tipo a secco a dischi multipli comandata a mano con leva posta sul lato sinistro del manubrio.
- Trasmissione primaria ad ingranaggi: rapporto 1 : 1,157 ($Z = 19/22$)
- Cambio: a due marce con comando a pedale posto sul lato sinistro del motociclo.
Rapporti cambio:
 - 1^a ($Z = 18/24$) = 1 : 1,333
 - 2^a ($Z = 22/22$) = 1 : 1
- Trasmissione secondaria: ad albero, con giunto cardanico ed ingranaggi. Rapporto ($Z = 9/34$) = 1 : 3,788.
Rapporti totali (motore-ruota):
 - 1^a Ridotta (Low) 1 : 6,12
 - 2^a Veloce (Drive) 1 : 4,58.

Telaio

A doppia culla con struttura tubolare.

Ruote

Anteriore e posteriore:
a raggi con cerchi WM 3/2,15 18"

Pneumatici

Anteriore e posteriore:
4,10 H 18" oppure 110/90 H 18.
Pressione pneumatici:

Anteriore:	con 1 persona	} kg/cmq 2,1
	con 2 persone	
Posteriore:	con 1 persona	kg/cmq 2,4
	con 2 persone	kg/cmq 2,6

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 indicati.

Freni

Ruota anteriore: N. 2 dischi, 2 comandi indipendenti, trasmissioni idrauliche e pinze a doppio cilindro.

Comandi:

Freno anteriore destro: comandato dalla leva che

fa corpo con il gruppo serbatoio pompa sul lato destro del manubrio.

Freno anteriore sinistro: comandato dal pedale contemporaneamente al freno posteriore.

Diametro dischi: mm 300.

Diametro cilindretti: mm 38.

Diametro cilindro pompa per freno destro con comando a mano: mm 12,7.

Ruota posteriore: a disco, comando con leva a pedale posta sul lato destro del motociclo, trasmissione idraulica e pinza a doppio cilindro.

Il freno posteriore è collegato al freno anteriore sinistro mediante circuito idraulico.

Diametro disco: mm 242.

Diametro cilindretti: mm 38.

Diametro cilindro-pompa: mm 15,875.

Freno di stazionamento: meccanico, agente sul disco freno ruota posteriore.

Il carico gravante sul puntone laterale di sostegno in fase di parcheggio è trasmesso, tramite un sistema di leve e di trasmissioni, alla pinza meccanica determinando il bloccaggio del disco.

Ingombri e pesi

Passo m 1,470

Lunghezza massima m 2,200

Larghezza massima m 0,850

Altezza massima m 1,100

Altezza minima da terra m 0,150

Peso del veicolo in ordine di marcia senza accessori kg 261 circa.

Velocità massima con il solo pilota nelle singole marce:

Marcia ridotta km/h 130.

Marcia veloce km/h 174.

Consumo carburante per 100 km: litri 6 circa.

Prestazioni

Rifornimenti

Parti da rifornire	Litri	Tipo di carburante e olii vari
Serbatolo carburante	24	Benzina Super 98/100 NO-RM
Riserva — segnalata da apposita spia — lt. 4	«	
Coppa motore	3	Olio Agip SINT 2000 SAE 10 W/50
Scatola cambio	0,600	Olio Agip F. 1 Rotra MP SAE 90
Circuito del convertitore	1,5 ÷ 1,7 *	Liquido «Agip F. 1 ATF Dexron»
Scatola trasmissione	0,250	
	di cui:	
	0,230	Olio «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	Olio «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gambale)	0,070	Liquido «Agip F. 1 ATF Dexron»
Impianti frenanti		Fluido «Agip F. 1 Brake Fluid SAE J 1703»

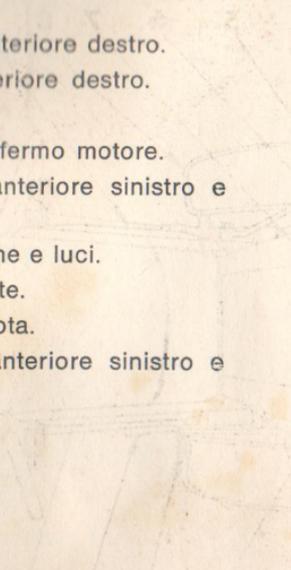
* Quantità necessaria per il riempimento dopo eventuale revisione del gruppo.

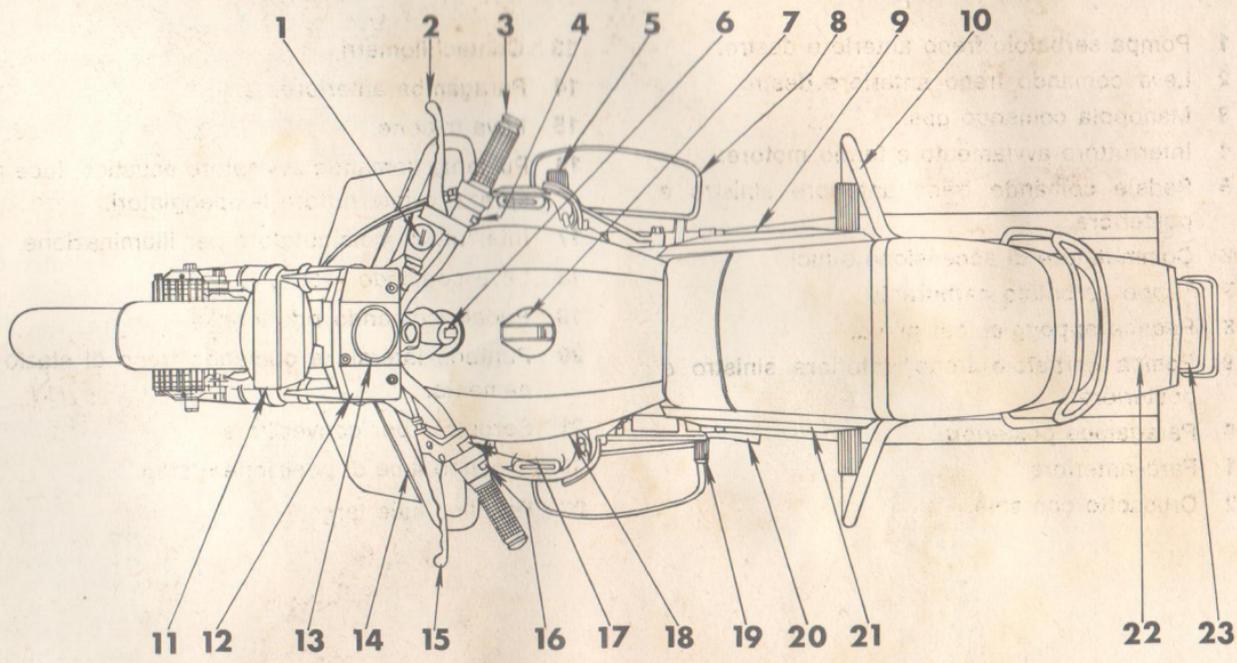
Prove di accelerazione

Per ottenere buoni risultati si deve mettere il motore in regime con acceleratore quasi tutto aperto e freni bloccati; rilasciare poi rapidamente le leve dei freni. **Non usare assolutamente la frizione.**

COMANDI ED ACCESSORI

(fig. 2)

- 
- 1 Pompa serbatoio freno anteriore destro.
 - 2 Leva comando freno anteriore destro.
 - 3 Manopola comando gas.
 - 4 Interruttore avviamento e fermo motore.
 - 5 Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore.
 - 6 Commutatore di accensione e luci.
 - 7 Tappo serbatoio carburante.
 - 8 Pedana appoggipiedi pilota.
 - 9 Pompa serbatoio freno anteriore sinistro e posteriore.
 - 10 Paragambe posteriore.
 - 11 Faro anteriore.
 - 12 Cruscotto con spie.
 - 13 Contachilometri
 - 14 Paragambe anteriore.
 - 15 Leva frizione.
 - 16 Pulsante comando avvisatore acustico, luce a sprazzi e interruttore lampeggiatori.
 - 17 Interruttore commutatore per illuminazione.
 - 18 Leva comando «starter».
 - 19 Pedale comando riduttore.
 - 20 Puntone laterale e comando freno di stazionamento.
 - 21 Serbatoio per convertitore.
 - 22 Fanalino luce di posizione e stop.
 - 23 Fanalino luce targa.

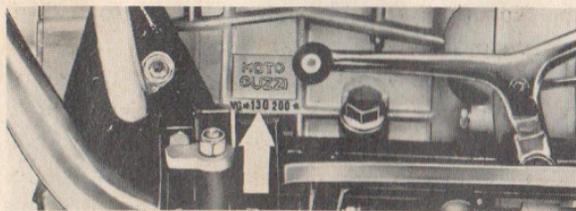
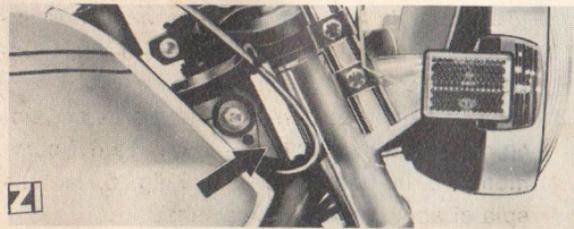


DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

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

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



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.

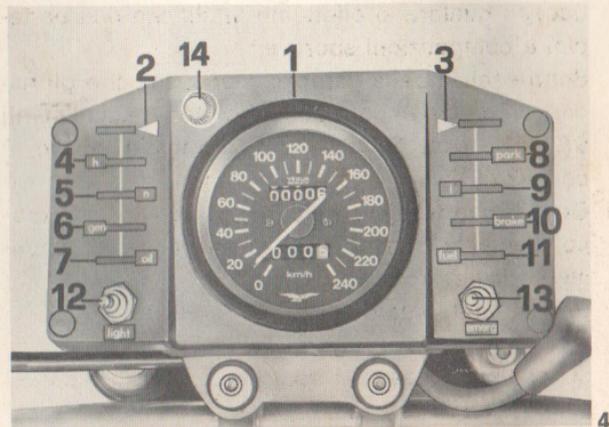
Sono esclusi dalla garanzia i pneumatici e gli accessori o parti non costruite negli stabilimenti **SEIMM - Moto Guzzi**. Ogni motociclo nuovo è corredato da un «libretto tagliandi».

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)

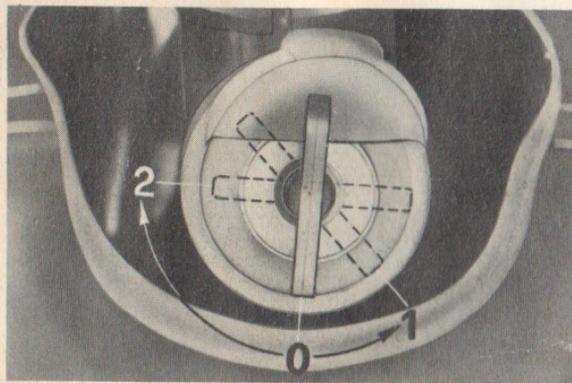
- 1 Tachimetro contachilometri.
- 2 Spia (luce verde) per lampeggiatore sinistro.
- 3 Spia (luce verde) per lampeggiatore destro.
- 4 Spia (luce azzurra) per luce abbagliante.
- 5 Spia (luce arancione) per disinnesto tra-



- missioni e alimentazione teleruttore avviamento.
- 6 Spia (luce rossa) erogazione corrente dal generatore. Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.
- 7 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 si deve arrestare immediatamente il motore ed effettuare le opportune verifiche.
- 8 Spia (luce verde) puntone laterale in posizione di «Parking». Ruotando la chiave del commutatore in posizione «2» di fig. 5, la luce spia si accende ad intermittenza. Non riportando il puntone in posizione di riposo, il motore non si avvia.
- 9 Spia (luce verde) accensione luci posizione.
- 10 Spia (luce rossa) segnala insufficiente livello liquido nel serbatoio - pompa comando freno anteriore sinistro e posteriore. Quando si accende detta spia occorre riportare il livello

del liquido al massimo, verificando contemporaneamente che non vi siano perdite nel circuito.

- 11 Spia (luce rossa) di riserva carburante. Per utilizzare il carburante di riserva occorre portare la levetta del rubinetto sulla parte destra del serbatoio in posizione di riserva («R» di fig. 10).
- 12 Interruttore luci di cortesia (disponibile).
- 13 Commutatore per inserimento lampeggianti di emergenza.
- 14 Azzeratore per contachilometri.



Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori (fig. 5)

- «0» Verticale: macchina ferma-chiave non 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: tutti gli utilizzatori sono inseriti; se il puntone laterale di sostegno è in posizione di riposo (spia PARK spenta) e la trasmissione è disinnestata (spia N illuminata), premendo il pulsante di avviamento «START» di fig. 7 si ha l'avviamento del motore.
Chiave non estraibile.

Interruttore per illuminazione (LIGHTS) (fig. 6)

È situato sul lato sinistro del manubrio ed ha quattro posizioni:

- | | |
|----------|-----------------------------|
| 1 «OFF» | luci spente |
| 2 «PARK» | luce parcheggio o posizione |
| 3 «L» | luce anabbagliante |
| 4 «H» | luce abbagliante |

La selezione si ottiene ruotando il commutatore «A» (LIGHTS) in corrispondenza delle suddette posizioni.

Per passare dalla posizione «2» (PARK) alla posizione «1» (OFF) è necessario spostare a sinistra il pulsante di sicurezza 5.

Comando tromba, flash e lampeggiatori (fig. 6)

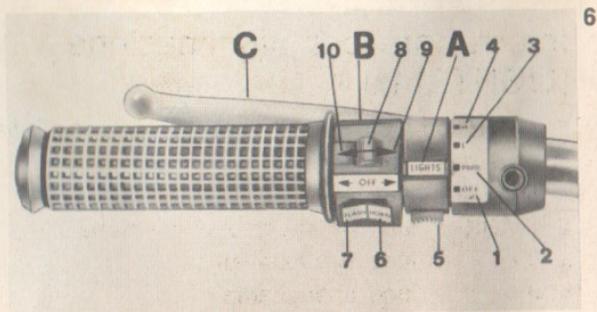
I comandi sono incorporati nel blocchetto «B»: 6 «HORN» pulsante comando avvisori acustici.

7 «FLASH» pulsante comando luce a sprazzo del faro anteriore.

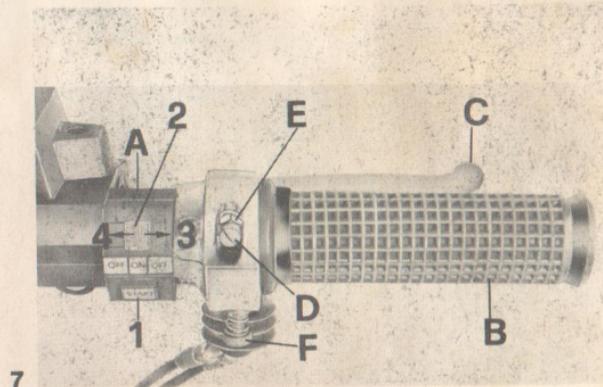
8 Pulsante comando indicatori di direzione. Spostato a destra (posizione 9) aziona i fanalini indicatori di destra. Spostato a sinistra (posizione 10) aziona i fanalini indicatori di sinistra.

Pulsante avviamento e fermo motore (fig. 7)

Sul lato destro del manubrio.



6



7

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

Per avviare il motore premere il pulsante «1» (START).

Per fermare il motore, in caso di emergenza, spostare la leva «2» in posizione «3» o «4».

Fermato il motore riportare la chiave comando commutatore di fig. 5 in posizione «0».

N.B. - Per avviare il motore occorre tirare a fondo la leva della frizione.

Leva comando «Starter» (fig. 29)

La leva comando dispositivo di avviamento a **motore freddo** è situata in prossimità del coperchio della testa cilindro sinistro.

«B» posizione di avviamento.

«C» posizione di marcia.

Manopola comando gas

(«B» di fig. 7)

Sul lato destro del manubrio: ruotandola verso il pilota apre le valvole gas sui carburatori, ruotandola in senso opposto le chiude.

Leva comando frizione («C» di fig. 6)

Sul lato sinistro del manubrio: va azionata solo

all'avviamento del motore e durante il passaggio dalla marcia «ridotta» alla «veloce» e viceversa.

N.B. La presenza del convertitore nel sistema di trasmissione non esclude assolutamente l'uso della frizione durante il cambio marcia; per l'uso appropriato della stessa vedere anche paragrafo «In marcia» a pag. 24.

Leva comando freno anteriore destro («C» di fig. 7)

Sul lato destro del manubrio collegata al gruppo pompa-serbatoio; agisce su disco freno anteriore destro.

Comando freno anteriore sinistro e posteriore (fig. 16)

La leva di comando, situata sul lato destro del veicolo, è collegata a mezzo tirante al gruppo «pompa-serbatoio»; comanda contemporaneamente il freno posteriore e l'anteriore sinistro.

Leva comando riduttore (fig. 8)

La leva di comando è situata sul lato sinistro del veicolo.

Posizione leva.

«1» marcia ridotta; leva anteriore verso terra.

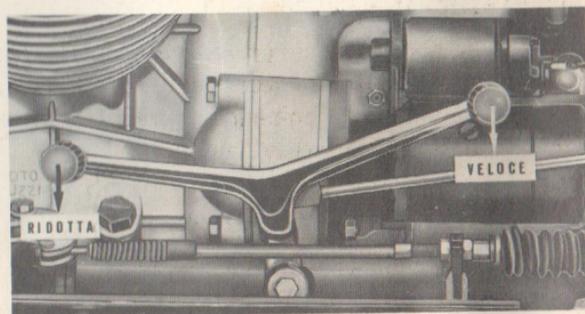
«2» marcia veloce; leva posteriore verso terra.

Prima di azionare la leva comando riduttore occorre tirare a fondo la leva della frizione.

Tappo serbatoio carburante

(fig. 9)

Per aprire il tappo, occorre premere il pulsante «A».



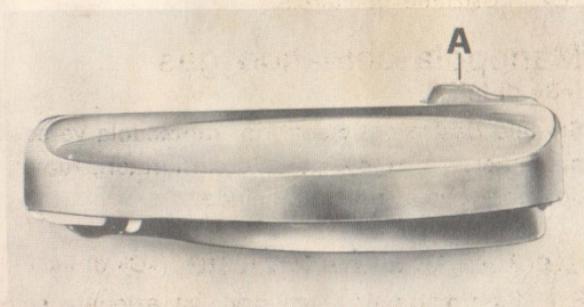
Rubinetto carburante (fig. 10)

19

Quando nel serbatoio è rimasta solo una certa quantità di carburante (circa 4 lt.), il segnalatore B fa illuminare la spia «Fuel» situata sul cruscotto. Per utilizzare il carburante di riserva (od anche in caso di guasto dell'elettrovalvola automatica di alimentazione), agire sul rubinetto situato sul lato destro del serbatoio.

Il rubinetto ha 3 posizioni:

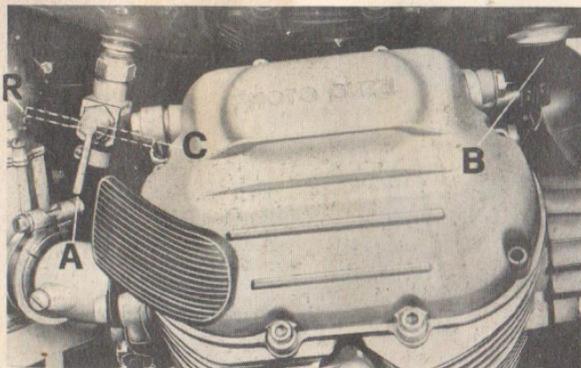
«A» Aperto (verticale).



- «R» Riserva (orizzontale - vedere «R» sul rubinetto).
 «C» Chiuso (orizzontale - vedere «C» sul rubinetto).

Elettrovalvola (fig. 29)

L'elettrovalvola «A» è montata sul lato sinistro sotto il serbatoio carburante e serve ad alimentare i carburatori. Entra in azione quando la chiave sul commutatore di fig. 5 è in posizione «2».



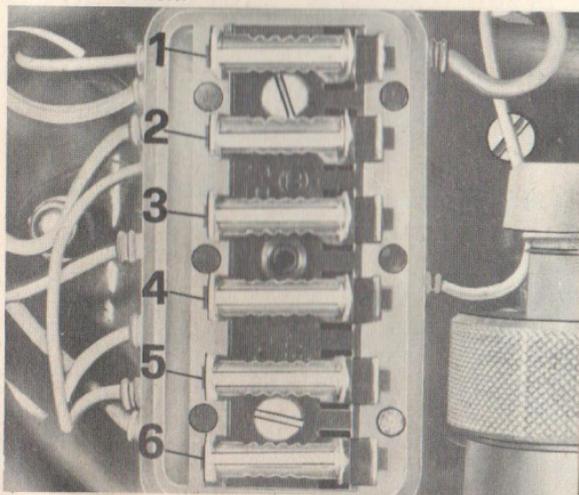
10

Morsettieria porta fusibili (fig. 11)

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

Sotto chiave

- «1» Luce «stop» posteriore - Avvisatori acustici - Flash.



11

- «2» Teleruttore avviamento - Luce spia «n» - Elettrovalvola.
- «3» Luci spia: Oil - Gen - Brake - Fuel - Faro: abbagliante e anabbagliante e la sua spia.
- «4» Luci posizione - Luce strumentazione - Luce spia «L».

Fuori chiave

- «5» Luce supplementare di servizio.
- «6» Lampeggiatori e spie lampeggiatori.

Dispositivo bloccaggio sterzo

(«A» di fig. 12)

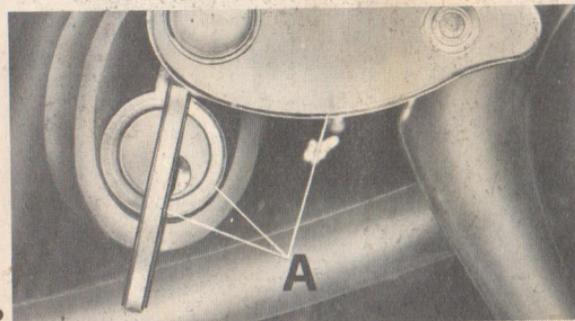
Per bloccare o sbloccare lo sterzo, operare come segue:

Bloccaggio

- Ruotare il manubrio tutto a destra.
- Infilare la chiave nella serratura del 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.



22 Puntone laterale sostegno motociclo e freno di stazionamento (fig. 18)

Il motociclo è equipaggiato da un puntone «A» che ha la funzione di sostegno laterale di parcheggio e di comando freno di stazionamento.

Quando il puntone è in posizione di parcheggio (tutto fuori) un particolare dispositivo interrompe l'erogazione di corrente alle bobine di accensione. La spia «Park» situata sul cruscotto ricorda, con lampeggio intermittente, che per avviare il motore occorre riportare il puntone laterale di stazionamento alla posizione di riposo.

USO DEL MOTOCICLO

Controllo prima della messa in moto

Controllare che:

- la chiave del commutatore di accensione sia in posizione «2» (vedere fig. 5);
- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante (vedere che la spia sul cruscotto «FUEL» non sia illuminata);
- la spia sul cruscotto «BRAKE» (livello olio nel serbatoio della pompa comando freno posteriore e anteriore sinistro) non sia illuminata;
- l'olio nella coppa del basamento motore sia a giusto livello;
- le seguenti spie siano illuminate: **rosse** «OIL» insufficiente pressione olio, «GEN» insufficiente erogazione generatore, **verde** «I» per la marcia notturna;
- la levetta comando «Starter» a motore freddo sia in posizione di avviamento («B» di fig. 29).

Avviamento a motore freddo

Dopo i suddetti controlli, girare (verso il pilota) la manopola comando gas a circa $\frac{1}{4}$ di apertura, tirare a fondo la leva della frizione (azionando tale leva la spia sul cruscotto «n» **arancione** si illumina segnalando il disinnesto della trasmissione) indi premere il pulsante avviamento (START) («1» di fig. 7).

Nella stagione calda, tenendo tirata la leva comando frizione, lasciar girare il motore a basso regime per qualche secondo; nella stagione fredda è opportuno lasciar girare il motore a basso regime per qualche minuto con motociclo parcheggiato sul cavalletto centrale. Riportare quindi la levetta comando starter in posizione di marcia («C» di fig. 29).

Se durante la marcia, la levetta comando «starter» dovesse rimanere in posizione di avviamento 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

L'impiego della frizione deve essere limitato alle seguenti situazioni:

- avviamento del motore (non disinnestando la frizione non è possibile avviare il motore);
- cambio marcia (per il passaggio della marcia «Ridotta» alla «Veloce» e viceversa).

Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, salvo che non occorre portare la levetta comando «Starter» in posizione di avviamento («B» di fig. 29), poiché la carburazione diventerebbe troppo grassa.

Avviamento del motore in caso di emergenza

L'avviamento del motore in caso di avaria all'impianto di avviamento elettrico è possibile solo nelle seguenti condizioni e modalità:

- innestare la marcia ridotta e tirare a fondo la leva comando frizione;
- utilizzando una discesa o facendosi trainare far raggiungere al motociclo una velocità di circa 60 km/h;

— in tale situazione, rilasciando rapidamente la leva comando frizione, si ha l'avviamento del motore.

In marcia (fig. 8)

La velocità è regolata dalla manopola comando valvole gas sui carburatori: ruotando la manopola verso il pilota si aumenta gradualmente la velocità (per la marcia «Ridotta» da «0» sino ad un massimo di 130 km/h, per la marcia «Veloce» da «0» sino ad un massimo di 174 km/h); ruotandola in senso inverso si diminuisce progressivamente la velocità.

Per passare dalla marcia «Ridotta» alla «Veloce», **tirare a fondo la leva della frizione, dare una accelerata** e premere verso terra il pedalino posteriore «V» della leva comando riduttore in modo che l'innesto avvenga istantaneamente e **senza alcuno sforzo**; indi rilasciare la leva della frizione. Per passare dalla marcia «Veloce» alla «Ridotta» ridurre il gas in modo che la velocità vada al di sotto dei 130 km/h, **tirare a fondo la leva della frizione** e, **dopo aver data una accelerata**, premere verso terra il pedalino anteriore «R» della leva comando riduttore in modo che l'innesto avvenga

istantaneamente e **senza alcuno sforzo**; indi rilasciare la leva della frizione.

N.B. Trattandosi di un motociclo fornito di convertitore di coppia, non è assolutamente necessario usare frequentemente il riduttore, né tantomeno usarlo per cambiate rapide (in cui si corre oltretutto il rischio di non disinnestare completamente la frizione). La scelta delle due velocità è stata determinata prevalentemente dalla duplice possibilità di impiego del motoveicolo: marcia «Ridotta» per percorsi urbani o di montagna (per offrire maggior possibilità di accelerazione e di freno motore), marcia «Veloce» per percorsi extraurbani od autostradali; **quando si possa fare a meno di sfruttare in pieno le doti di accelerazione, è possibile partire e marciare ottimamente anche con la marcia «veloce».**

Arresto del veicolo

Chiudere il gas ed agire contemporaneamente sulle leve comando freni.

Su strade bagnate o sdruciolevoli usare i freni con cautela; particolare attenzione è richiesta quando si usa il freno anteriore (comandato a mano). Per fermare il motore portare la chiave

del commutatore in posizione «0» (vedere fig. 5). A motore fermo (**se si è aperto il rubinetto della riserva**) ricordarsi di portare la leva comando rubinetto in posizione di chiusura «C» di fig. 10.

Parcheggio

Per le soste in strade non sufficientemente illuminate, è necessario lasciare accese le luci di parcheggio, girando la chiave del commutatore in posizione «1» di fig. 5 e l'interruttore luci «A» (LIGHTS) in posizione «2» (PARK) di fig. 6.

Indi bloccare lo sterzo (vedere «Dispositivo bloccaggio sterzo» e fig. 12).

Rodaggio

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 alle velocità prescritte in funzione dei km percorsi, è ottima norma non

marciare a regime costante e 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 nei libretti tagliandi.

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

Fino a circa 1600 km

Ridotta km/h 90.

Veloce km/h 120.

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km

- Controllare il serraggio di tutta la bulloneria del veicolo;
- controllare la tensione dei raggi delle ruote;
- ripristinare il giuoco alle punterie;
- verificare l'apertura dei contatti del ruttore;
- sostituire l'olio per la lubrificazione del motore.

Ogni 500 km

Controllare il livello dell'olio nel basamento motore (tale livello deve sfiorare la tacca del massimo segnata sull'astina saldata al tappo «A» di fig. 23; il tappo, per il controllo, dovrà essere avvitato a fondo.

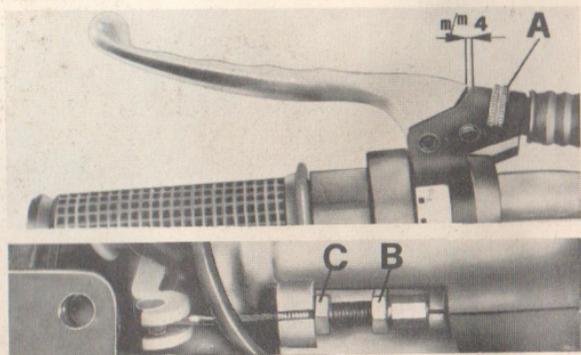
Prima del suddetto controllo occorre far girare per qualche minuto il motore a basso regime.

N.B. - Per il rabbocco usare tassativamente olio «AGIP SINT 2000 SAE 10 W/50».

Controllare il livello del liquido del convertitore nel serbatoio sul lato sinistro del veicolo. Tale livello (a freddo) non dovrà mai superare la tacca del massimo «Max» segnata sull'astina del tappo «A» di fig. 26.

Registrazione frizione (fig. 13)

Controllare periodicamente il giuoco tra leva e supporto sul manubrio; se superiore o inferiore a mm 4 agire sulla ghiera «A» fino a che il suddetto giuoco sia a giusta misura. La registrazione può essere effettuata anche agendo sul tendifilo «B» dopo aver allentato il controdado «C» situati sul lato destro della scatola del riduttore.



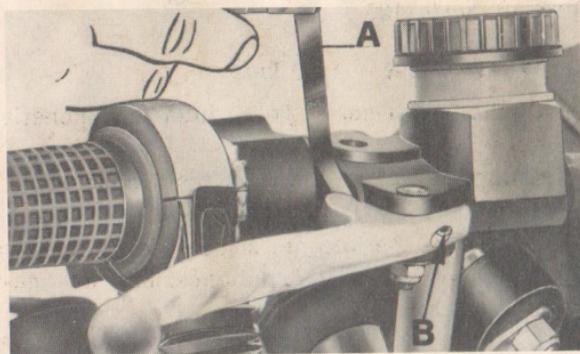
13

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.



14

28 Controllo usura delle pastiglie

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

- a pastiglia nuova mm 9;
- a pastiglia al limite di usura circa mm 6.

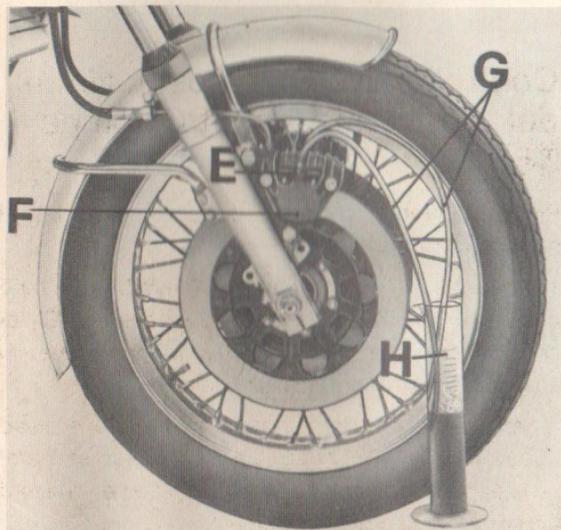
Se lo spessore è inferiore al limite di usura, è necessario cambiare le pastiglie. Dopo la suddetta sostituzione non occorre eseguire lo spurgo dell'impianto frenante, ma è sufficiente azionare la leva «B» di fig. 15 ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

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

Controllo dischi freni

(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 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 viene segnalato da una apposita spia «B» 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.

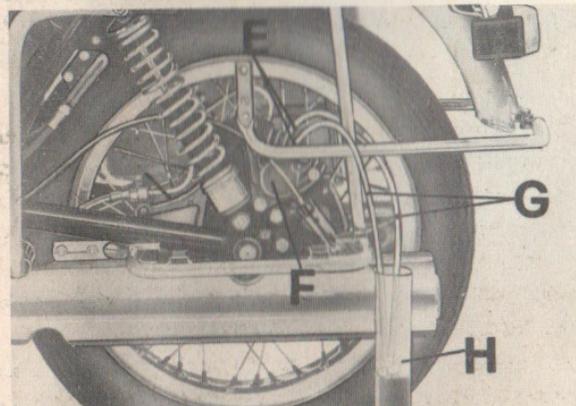
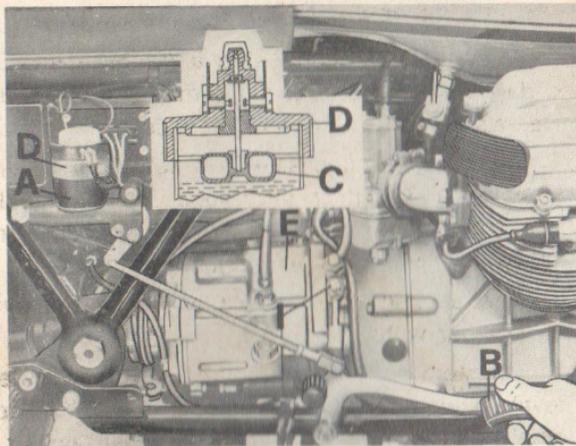
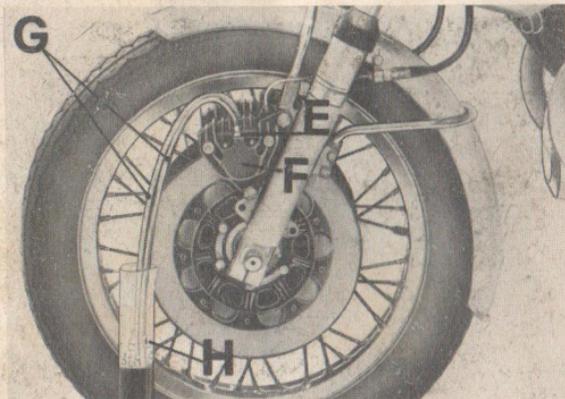
È vietato assolutamente l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per le parti metalliche si consiglia l'uso di «Trielina».

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

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 la operazione di spurgo, il fluido non scenda al di sotto della parte trasparente).

▪ Effettuare lo spurgo agendo su una semipinza «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 le-

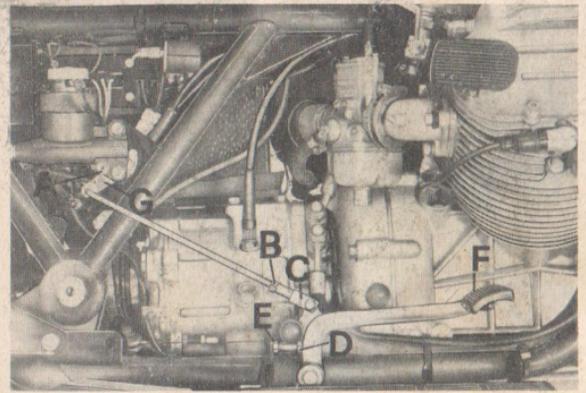
vare la tubazione in plastica «G» e rimontare il coperchietto in gomma sul tappo di spurgo.

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».



1 È segnalato da apposita spia «10» di fig. 4 posta sul cruscotto. Quando la spia si illumina occorre eseguire il rabbocco.

Spurgo

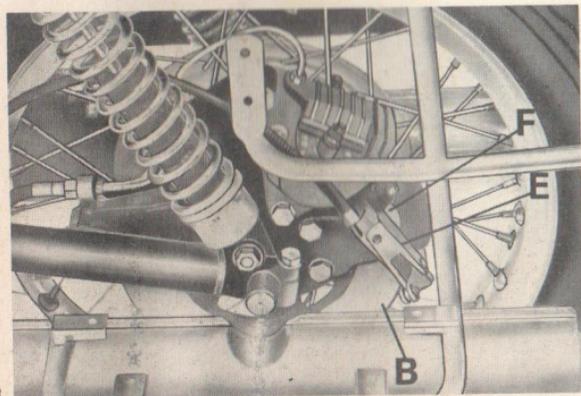
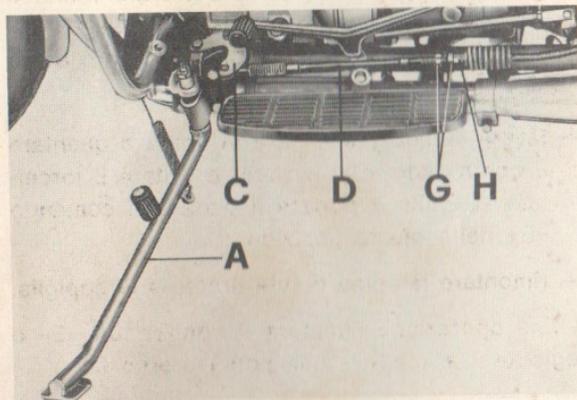
3 Azionare a fondo il pedale di comando «B» ecc.

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

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

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

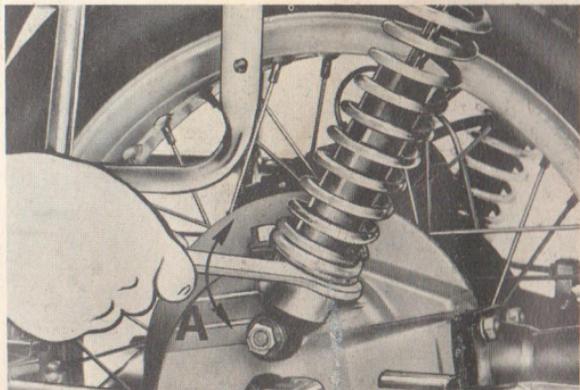
- porre tra il flottante della pompa-serbatoio e l'appendice della leva «G» uno spessimetro, indi agire sulla vite eccentrica «A». Giuoco prescritto mm 0,05 ÷ 0,15.



Nel caso che la suddetta regolazione faccia variare la posizione del pedale comando freno, o quando si voglia variare la posizione dello stesso in base ad esigenze personali, operare come segue:

- levare la copiglia, sfilare la spina e allentare il controdado «B»; avvitare o svitare il forcelino «C» fino a portare il pedale di comando «E» nella giusta posizione;
- rimontare la spina tenuta tirante e la copiglia.

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

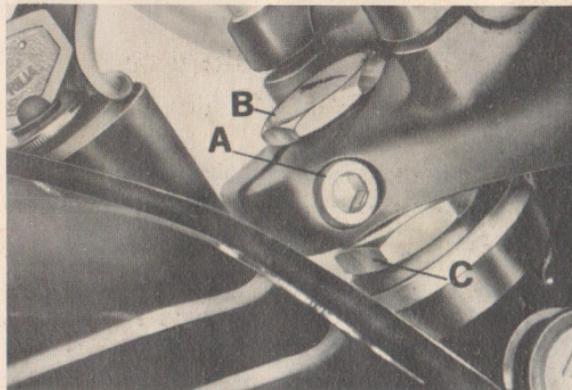


19

Registrazione puntone comando freno di stazionamento (fig. 18)

Il freno di stazionamento è comandato meccanicamente dal puntone laterale «A».

Il carico gravante sul puntone in fase di parcheggio è trasmesso, tramite un sistema di leve «C» e di trasmissioni «D», alle pastiglie «F» della pinza «E». Si ottiene così il bloccaggio del disco freno «B». Riconstrandolo una insufficiente azione frenante del dispositivo agire sulla vite tendifilo «H» dopo aver allentato i controdadi «G».



20

34 Registrazione sospensione posteriore (fig. 19)

Le molle della sospensione posteriore possono essere regolate in 3 diverse posizioni a mezzo di apposita chiave «A».

Riscontrando irregolarità nell'azione frenante degli ammortizzatori è necessario rivolgersi presso le sedi dei ns. Concessionari.

Attenzione: per la buona stabilità del motociclo è necessario che entrambe le molle siano regolate nella medesima posizione.

Registrazione dello sterzo (fig. 20)

Per la sicurezza di guida, l'articolazione della forcella anteriore deve poter ruotare liberamente senza avere giuoco.

Per regolare lo sterzo operare come segue:

- 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 lo sterzo possa ruotare liberamente ma senza giuoco.

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

Per la suddetta operazione è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari.

SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

35

Ruota anteriore (fig. 21)

Per smontare la ruota dal veicolo operare come segue:

- svitare le viti «F» e «G» che fissano la pinza «A» al gambale sinistro della forcella e, sollevando leggermente la pinza stessa, sfilarla dal disco freno;
- svitare il dado di tenuta del perno «B» sul lato destro;
- allentare le viti «C» che fissano i gambali sul perno;
- sfilare il perno «D»;
- sollevare la parte anteriore del veicolo quel tanto da poter sfilare il disco freno dalla pinza ancora montata sul gambale destro.

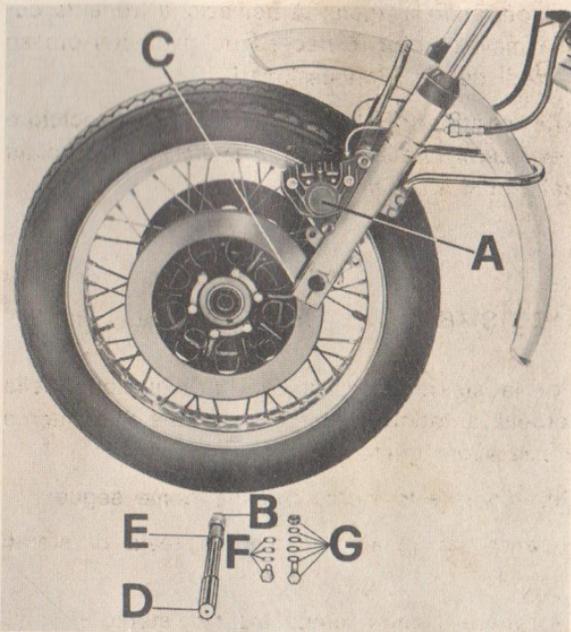
Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio facendo attenzione alla posizione del distanziale «E» (sul lato destro).

Ruota posteriore (fig. 22)

Per smontare la ruota posteriore dal braccio for-

cellone e dalla scatola trasmissione, operare come segue:

- svitare la vite che fissa il silenziatore sinistro al telaio e, dopo aver allentata la vite serrag-



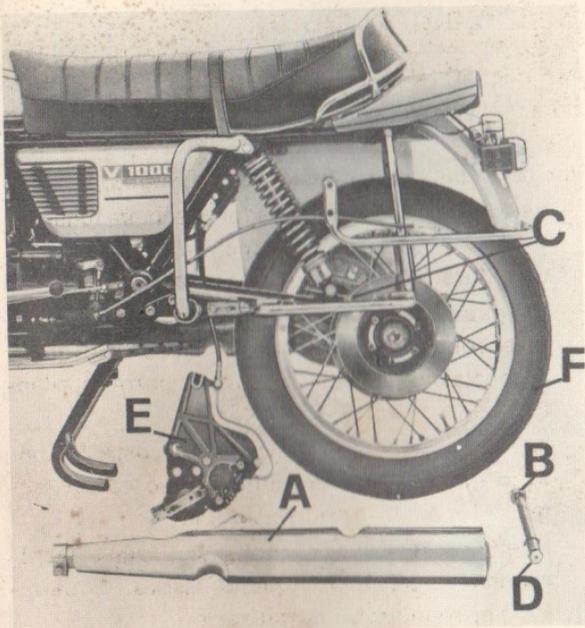
gio fascetta, sfilare il silenziatore dal tubo di scarico;

- 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 completo di pinza idraulica e meccanica dopo aver staccato il cavo della trasmissione di comando freno di stazionamento, senza staccare la tubazione idraulica;
- inclinare il veicolo sul lato destro quel tanto da poter sfilare la ruota «F» dal braccio del forcellone e dalla scatola trasmissione.

Nel rimontare la ruota, invertire l'ordine di smontaggio, tenendo presente di **infilare la piastra completa di pinze sul fermo del forcellone oscillante** e di agganciare il cavo comando freno di stazionamento all'apposita leva.

Registrazione raggi ruote

Controllare che tutti i raggi siano in tensione e che la ruota non sia scenterata; per il suddetto controllo operare come segue:



- fare girare la ruota controllando con un risoncontro se è scenterata; se necessario agire sui raggi destri e sinistri fino a che la ruota giri senza sbandamenti. Il controllo deve essere compiuto dopo i primi 500 km e in seguito ogni 1500 km.

Bilanciatura ruote

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

Per la bilanciatura operare come segue:

- assicurarsi che tutti i raggi siano in tensione e che la ruota non sia scentrata;
 - smontare la ruota e 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 contrappeso ad un raggio all'opposto di questo punto;
 - ripetere l'operazione finché la ruota sia correttamente bilanciata, quindi fissare i contrappesi ai raggi con una pinza.
- I contrappesi sono disponibili presso i nostri Concessionari.

Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare; da essi infatti dipende 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.

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 2,1;
- ruota posteriore: con una persona kg/cmq 2,4; con due persone kg/cmq 2,6.

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.

Montaggio pneumatici sulle ruote

Se i pneumatici hanno una freccia di direzione stampigliata sul fianco, nel montaggio occorre osservare che detta freccia sulla ruota posteriore giri in senso orario, mentre sulla ruota anteriore giri in senso antiorario.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

Mensilmente

(oppure ogni 3000 km circa)

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

Periodicamente

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

Ogni 500 km

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

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km

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

- Controllare il serraggio di tutta la bulloneria del veicolo.
- Controllare che i raggi delle ruote siano tutti in tensione e che le ruote siano centrate (vedere **Smontaggio ruote dal veicolo** «Registrazione raggi ruote»).
- Controllare il giuoco punterie (vedere **Distribuzione** «Giuoco punterie»).

Ogni 1500 km

- Controllare che i raggi delle ruote siano tutti in tensione e che le ruote siano centrate (vedere **Smontaggio ruote dal veicolo** «Registrazione raggi ruote»).

Ogni 3000 km

- Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).
- Controllare il giuoco punterie (vedere **Distribuzione** «Giuoco punterie»).
- Verificare il livello dell'olio nella scatola del

riduttore (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola riduttore»).

- Verificare il livello dell'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere **Lubrificazione** «Lubrificazione scatola trasmissione»).

Ogni 5000 ÷ 6000 km

- Controllare il livello del fluido nel serbatoio-pompa per freno idraulico anteriore destro. La insufficienza di fluido nel serbatoio-pompa per freno anteriore sinistro e posteriore verrà segnalata da una apposita spia (rossa) sul cruscotto (vedere **Manutenzioni e regolazioni** «Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi»).

Ogni 10.000 km

- Pulire il serbatoio carburante, i filtri e le tubazioni (vedere **Alimentazione** «Puliture serbatoio, rubinetti, filtri e tubazioni carburante»).
- Sostituire l'olio nella scatola del riduttore (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola del riduttore»).
- Sostituire l'olio nella scatola trasmissione (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).

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

- Sostituire il filtro aria (vedere **Alimentazione** «Filtro aria»).

Ogni 15.000 km

- Sostituire il fluido dagli impianti frenanti (vedere **Manutenzioni e regolazioni** «Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi»).
- Sostituire la cartuccia filtrante (vedere **Lubrificazioni** «Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina»).

Dopo i primi 20.000 km

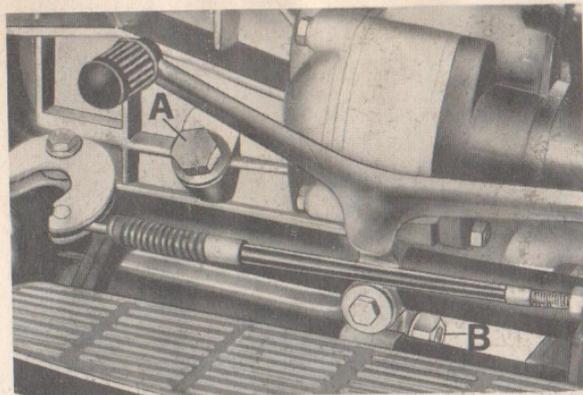
Le operazioni sotto elencate devono essere effettuate presso le sedi dei nostri Concessionari:

- Verificare lo stato dei cuscinetti delle ruote.
- Verificare che ai cuscinetti dello sterzo non manchi grasso «AGIP F. 1 Grease 30».
- Sostituire il liquido lubrificazione bracci forcella (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione della forcella»).
- Pulire accuratamente 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 segnato sull'astina saldata al tappo «A». Se l'olio è sotto il livello prestabilito aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.



23

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**.

Prima di immettere olio fresco lasciare scolare bene la coppa.

«A» Tappo immissione olio con astina di controllo livello.

«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. 24)

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

— svitare il tappo «B» e lasciare scolare bene l'olio dalla coppa;

- svitare le viti e staccare la coppa: il filtro a cartuccia «A», il filtro a retina «D» sono montati all'interno della stessa;
- svitare la cartuccia «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 dopo aver soffiato con aria compressa i canali della coppa.

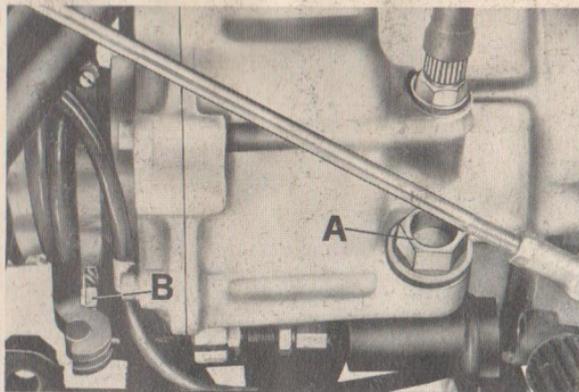
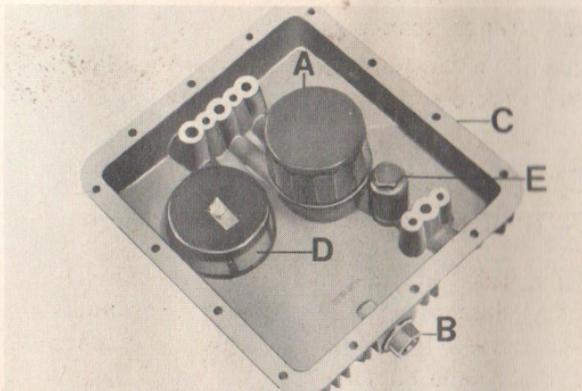
Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione.

Per le suddette operazioni è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari.

Lubrificazione scatola riduttore (fig. 25)

Controllo livello olio

Ogni 3000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo immissione «A». Se l'olio è sotto il



42 livello aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa sostituire l'olio della scatola riduttore. La sostituzione deve essere effettuata con gruppo caldo poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

«A» Tappo immissione e controllo livello olio.

«B» Tappo scarico olio.

Quantità occorrente: litri 0,600 di olio «AGIP F. 1 Rotra MP SAE 90».

Lubrificazione convertitore (fig. 26)

Controllo livello olio

Ogni 500 km, controllare il livello dell'olio nel serbatoio. Tale livello non deve mai superare la tacca del massimo (MAX) e non deve mai scendere sotto la tacca del minimo (MIN) segnata sull'astina di controllo del tappo «A».

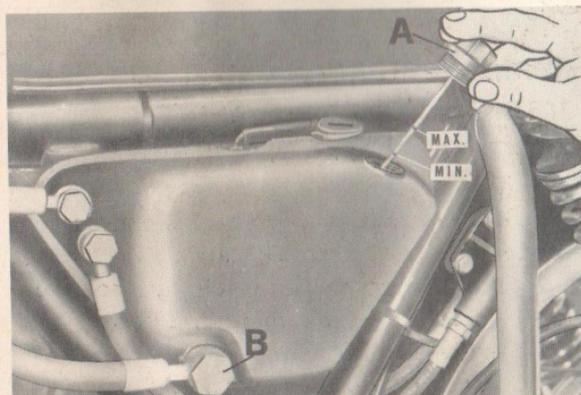
Per i rabbocchi usare esclusivamente il tipo di lubrificante prescritto, tenendo presente che la quantità necessaria per portare il livello dal minimo al massimo è di circa lt 0,250.

Nel controllo del livello il tappo con astina dovrà essere avvitato a fondo.

Lubrificante da impiegare: Agip F. 1 ATF Dexron.

Sostituzione dell'olio dell'impianto idraulico del convertitore (fig. 26)

Ogni 30.000 km circa occorre sostituire l'olio dell'impianto operando come segue:



- svitare il tappo di immissione «A» sul serbatoio;
- svitare il filtro scarico «B» dal serbatoio;
- svitare il raccordo «I» di fig. 15 sulla scatola riduttore.

Dopo aver scaricato il liquido dal serbatoio e dal radiatore, lavare il filtro «B» con benzina e soffiare con getto di aria compressa; rimontare il tutto invertendo l'ordine di smontaggio. Tenere presente, ad ogni modo, che il liquido del convertitore non potrà mai essere completamente scaricato.

Immettere olio nel serbatoio ed eseguire le operazioni previste al paragrafo seguente.

Riempimento dell'impianto idraulico del convertitore (dopo eventuale revisione)

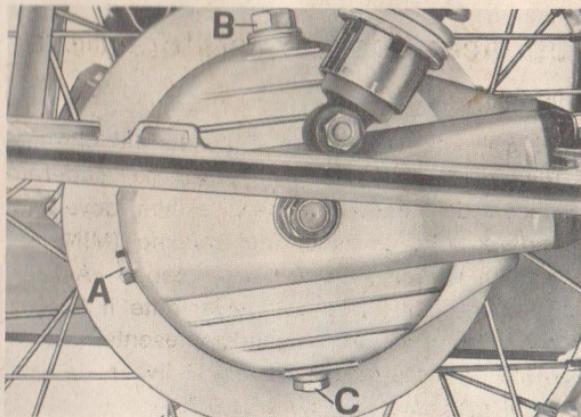
In caso di revisione, quando cioè il convertitore, le tubazioni e il serbatoio liquido siano stati svuotati completamente, il riempimento ed il controllo del livello nel serbatoio dovrà essere effettuato come segue:

- dopo aver messo il motociclo sul cavalletto,

in piano, riempire il serbatoio sino al livello massimo;

- avviare il motore e lasciarlo girare alcuni minuti al minimo assicurandosi che rimanga sempre olio nel serbatoio, aggiungendone se necessario;
- fermare il motore e controllare il livello come indicato al paragrafo **Lubrificazione convertitore** «Controllo livello olio».

Per le suddette operazioni è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari.



44 Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (fig. 27)

Controllo livello olio

Ogni 3.000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «A»; se l'olio è sotto il livello, aggiungerne del tipo prescritto (vedi paragrafo seguente).

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa, sostituire l'olio dalla scatola trasmissione. La sostituzione deve essere effettuata con gruppo caldo poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare. Prima di immettere olio fresco 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. 28)

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.

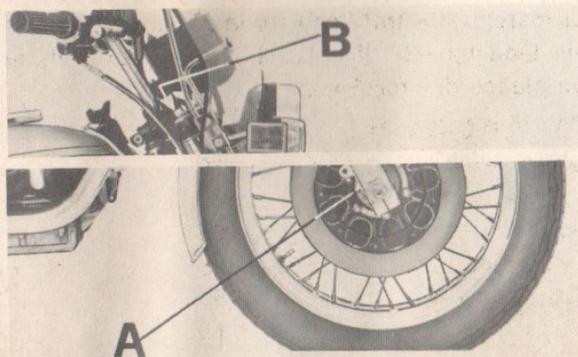
«A» Vite scarico liquido;

«B» Vite per carico liquido.

Quantità occorrente: litri 0,070 (mezzo bicchiere circa) per ogni gambale di «Agip F. 1 ATF Dexron».

Lubrificazione cuscinetti sterzo e forcellone oscillante

Per le suddette operazioni è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari.



ALIMENTAZIONE

Carburatori (fig. 29)

N. 2 tipo Dell'Orto VHB 30 CD (destra) VHB 30 CS (sinistra).

Comandi carburatori:

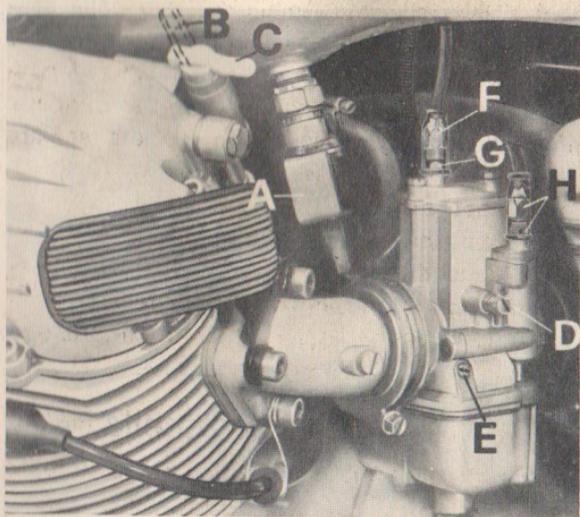
- manopola gas («B» di fig. 7) sul lato destro del manubrio;
- levetta comando dispositivi di avviamento a **motore freddo** «starter» montata sul coperchio testa del cilindro sinistro:
 - «B» Posizione di avviamento a **motore freddo**;
 - «C» Posizione di marcia.

N.B. - Controllare che con la levetta in posizione di marcia «C» tra i capicorda delle guaine e le viti tendifilo «H» di entrambi i carburatori vi sia un giuoco di circa 3 mm.

Dati di regolazione

Diffusore	∅ mm	30
Valvola gas		40
Polverizzatore		265
Getto massimo		125
Getto minimo		50
Getto avviamento		80

Spillo conico V 9 (2^a tacca)
Galleggiante gr 10
Vite regolazione miscela minimo: apertura 1 giro e 1/2.



Regolazione carburazione e regime minimo (non disponendo di apposito «vuotometro») (fig. 29)

Per effettuare le suddette operazioni, operare come segue:

- 1 portare il motore alla temperatura di esercizio;
- 2 serrare a fondo le viti «E» di regolazione miscela minimo e svitarle successivamente di 1 giro e $\frac{1}{2}$;
- 3 controllare con entrambe le mani contemporaneamente che la pressione 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 900-1000 g/m, per cui può darsi che si renda necessario avvitarla 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 «E» 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 5-6 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 $900 \div 1000$ g/m avvitando o svitando **della 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 «F» di entrambi i carburatori vi sia un gioco di mm $1 \div 1,5$;

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 pressio-

ne di un cilindro è anticipato (rispetto all'altro), agire sul carburatore relativo al cilindro stesso, dopo aver allentato il controdado «G», avvitando progressivamente il tendifilo «F» sino ad ottenere una perfetta sincronizzazione delle pressioni di entrambi i tubi di scarico.

Regolazione della carburazione a mezzo di «vuotometro»

Per avere una esatta regolazione della carburazione è necessario rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari dove tale operazione verrà effettuata a mezzo di «VUOTOMETRO».

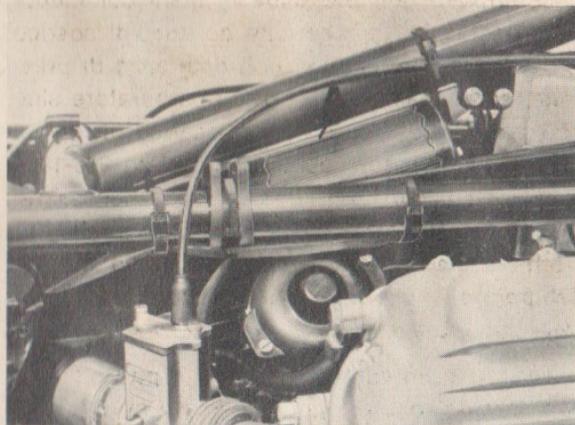
Filtro aria a cartuccia (fig. 30)

Ogni 10.000 km circa sostituire il filtro aria a cartuccia «A». Tale filtro è montato in apposito contenitore, unitamente al gruppo sfiatoio olio, sotto il serbatoio carburante.

Per la sostituzione del filtro aria a cartuccia, è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri Concessionari.

Pulitura serbatoio carburante, rubinetto, 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, del rubinetto, dei filtri sul rubinetto e sull'elettrovalvola, dei filtri sui carburatori e delle tubazioni. I filtri suddetti dovranno essere puliti con benzina ed aria compressa.



Gioco punterie (fig. 31)

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

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

Dopo aver levato il coperchio delle teste operare come segue:

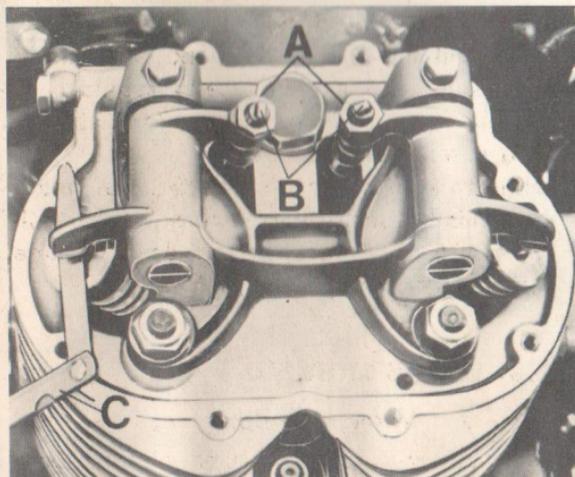
- 1) svitare il dado «A»;
- 2) avvitare o svitare la vite di registro «B» fino ad ottenere i seguenti giuochi:
 - valvola aspirazione e scarico: mm 0,22.

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C».

Si tenga presente che se il gioco 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.



ACCENSIONE

Manutenzione, controllo e regolazione del doppio rottore (fig. 32)

Manutenzione

Ogni 3000 km:

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

Controllo:

- levare il coperchio del doppio rottore dopo aver svitato le viti di tenuta;
- se i contatti «A» e «B» sono sporchi ed 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 fra mm $0,37 \div 0,43$.

Regolazione contatti

Contatto «A» - cilindro destro:

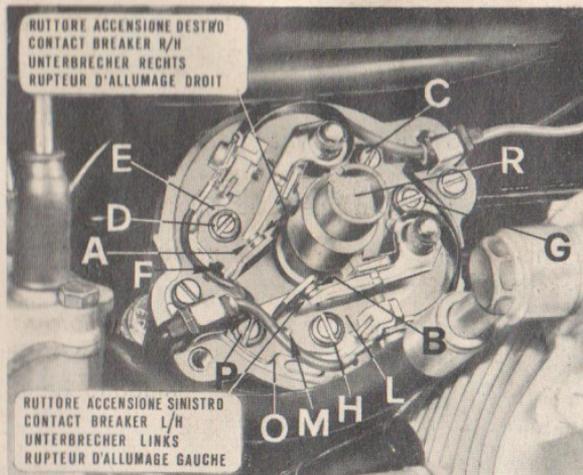
Portare la camma alla massima alzata, allen-

tare le viti «C» e «D» e spostare la piastra «E» agendo sulla tacca «F».

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

Contatto «B» - cilindro sinistro:

Portare la camma alla massima alzata, allen-



tare 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 paragrafo seguente).

Controllo e regolazione messa in fase dell'accensione «anticipo fisso» (fig. 33)

Controllo:

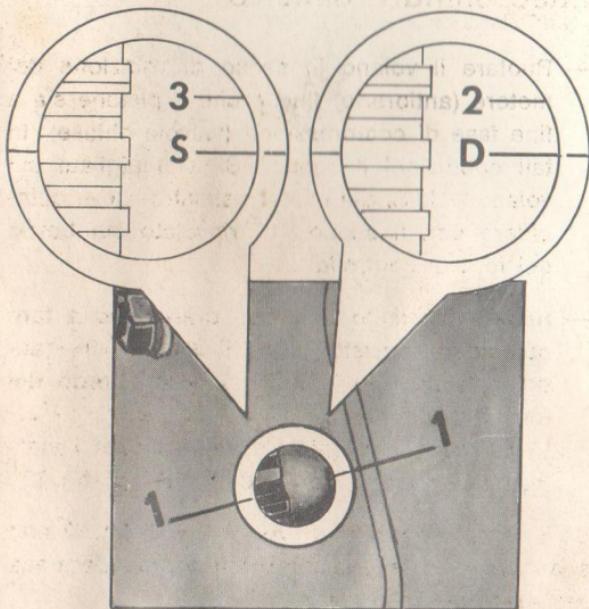
- levare il tappo in gomma chiusura foro di controllo posto sul lato destro della scatola riduttore in corrispondenza del volano motore;
- per il controllo dell'inizio apertura contatti ruttori («A» e «B» di fig. 32) è consigliabile l'impiego di apposita apparecchiatura ad identificazione luminosa da inserirsi tra il morsetto di alimentazione del ruttore in esame e la massa.

Fase cilindro destro

- 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 ruttore («A» di fig. 32).

Fase cilindro sinistro

— 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 (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 fino a fare 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. 32).

Se i contatti dei ruttori «A» e «B» di fig. 32 non si aprono ai segni indicati bisogna procedere alla registrazione della fase.

Valori anticipo:

— anticipo iniziale (fisso)	2°
— anticipo automatico	31°
— anticipo totale (fisso + automatico)	33°
— distanza tra i contatti dei ruttori mm	0,37 ÷ ÷ 0,42.

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

Candele

Il tipo di candele da impiegare è indicato a pagina 5.

Distanza tra gli elettrodi: mm 0,6.

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 avvino facilmente nelle loro sedi; se imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste: consigliamo perciò di avvitarle a mano 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.

IMPIANTO ELETTRICO

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
- fanalini: posizione, stop, targa;
- fanalini per indicatori di direzione;
- commutatore di accensione;
- commutatore luci;
- dispositivo comando indicatori di direzione, avvisatori acustici e lampeggio;
- interruttore di avviamento e arresto motore;
- trombe elettriche abbinata.

Batteria

La batteria ha una tensione di 12 V e una capacità di 32 Ah; alla sua carica provvede il generatore.

Per accedere alla batteria occorre:

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

Attivazione della batteria (batteria nuova)

1 Dopo aver svitato i tappi riempire ogni elemento con acido solforico per accumulatori chimicamente puro di peso specifico 1,28 kg/lt (1,23 nelle regioni tropicali) a + 20°C fino a ricoprire la linea del livello minimo segnata sulla batteria. La temperatura dell'acido al momento del riempimento non deve essere inferiore a + 10°C. Non utilizzare imbuto metallici.

2 Lasciare la batteria a riposo un'ora circa,

ripristinare il livello aggiungendo acido e sottoporre la batteria a 15 ore di carica a corrente continua per una intensità di Amp. 1,1.

N.B. - Iniziare la carica solo quando la temperatura sia inferiore a $+ 40^{\circ}\text{C}$ ($+ 50^{\circ}\text{C}$ nelle regioni tropicali).

Per caricare la batteria collegare il polo (+) della batteria con il polo (+) dell'alimentatore, ugualmente per i poli (-) tra loro. Durante la carica, la temperatura dell'acido non deve superare $+ 45^{\circ}\text{C}$ ($+ 55^{\circ}\text{C}$ nelle regioni tropicali) in caso contrario interrompere la carica o ridurre la corrente.

La carica iniziale sarà completa qualora i valori di densità dell'acido e di tensione saranno rimasti costanti per almeno 2 ore consecutive di carica.

A questo punto la densità dell'acido dovrà essere di $1,28 \pm 0,01$ ($1,23 \pm 0,01$ nelle regioni tropicali) a $+ 20^{\circ}\text{C}$.

Occorre tener presente che la densità dell'acido varia in ragione di 0,01 per ogni variazione di temperatura di 14°C .

Vale a dire per un acido a $+ 34^{\circ}\text{C}$ la densità misurata dovrà essere aumentata di 0,01 onde ottenere la densità a $+ 20^{\circ}\text{C}$.

A due ore dal termine della carica verificare il livello dell'acido e, se necessario, ristabilirlo aggiungendo acqua distillata; avvitare i tappi di riempimento. La batteria è così pronta per entrare in servizio.

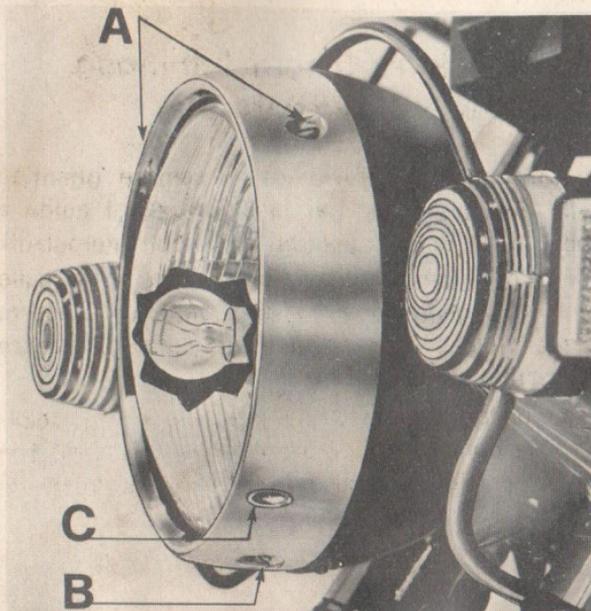
Manutenzione batteria

Controllare periodicamente che l'elettrolito sia al giusto livello; aggiungere esclusivamente acqua distillata ogni qualvolta se ne riscontri la necessità. Verificare che i terminali siano puliti e ben bloccati e ungerli con vaselina neutra.

54 Sostituzione delle lampade

Faro anteriore (fig. 34)

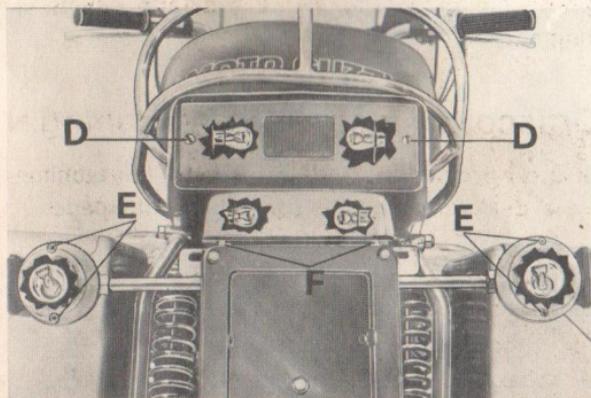
Allentare la vite «B» posta in basso al gruppo ottico; sganciare il gruppo ottico, sfilare i due portalampade indi sostituire le lampade.



34

Fanalino posteriore (fig. 35)

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



35

Indicatori di direzione (fig. 35)

Svitare le viti «E» che fissano i catadiottri ai fanalini; premere le lampade verso l'interno, girarle contemporaneamente, e sfilarle dal portalampane.

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

Fanalino targa (fig. 35)

Svitare le viti «F» che fissano il trasparente al fanalino; premere le lampade verso l'interno, girarle contemporaneamente e sfilarle dal portalampane.

Cruscotto, tachimetro e contagiri

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

Lampade

Faro anteriore.

— abbagliante ed anabbagliante 45/40 W

— luce città o parcheggio 3 W

Fanalini posteriori:

— luce posizione e stop 5/21 W

— luce targa 5 W

Indicatori di direzione: 21 W

Spie cruscotto: 1,2 W

Spia luce tachimetro conta km. 3 W

Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 34)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza, per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrociati. Per l'orientamento laterale occorre agire sulle viti «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 0,86 con il motociclo giù dal cavalletto ed il pilota in sella.

LEGENDA IMPIANTO ELETTRICO (schema fig. 36)

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 1 | Tachimetro (lampada 3 W) | 29 | Lampeggiatore posteriore destro (lampada 21 W) |
| 2 | Luce supplementare di servizio (lampada 5 W - montata solo a richiesta) | 30 | Intermittenza lampeggiatori |
| 3 | Luce spia abbagliante (lampada 1,2 W) «H» | 31 | Interruttore pressione olio (sul basamento motore) |
| 4 | Luce spia pressione olio (lampada 1,2 W) «OIL» | 32 | Luce posizione anteriore (lampada 3 W) |
| 5 | Luce spia folle (lampada 1,2 W) «N» | 33 | Morsetteria porta fusibili (fusibili 16 A) |
| 6 | Luce spia posizione (lampada 1,2 W) «I» | 34 | Connettore a 3 vie |
| 7 | Luce spia generatore (lampada 1,2 W) «GEN» | 35 | Connettore a 4 vie - Maschio (AMP) |
| 8 | Luce anabbagliante | 36 | Ruttore |
| 9 | Luce abbagliante | 37 | Bobine |
| | } lampada 40/45 W | 38 | Commutatore d'accensione (3 posizioni) |
| 10 | Lampeggiatore anteriore destro (lampada 21 W) | 39 | Commutatore inserimento simultaneo lampeggiatori posteriori |
| 11 | Lampeggiatore anteriore sinistro (lampada 21 W) | 40 | Connettore a 2 vie |
| 12 | Dispositivo comando avviamento ed arresto motore | 41 | Candele |
| 13 | Interruttore luce supplementare di servizio | 42 | Commutatore luci |
| 14 | Dispositivo comando lampeggiatori; Avvisatori acustici; Flash | 43 | Luce spia lampeggiatore destro (lampada 1,2 W) |
| 15 | Avvisatori acustici (assorbimento 7 A) | 44 | Luce spia lampeggiatore sinistro (lampada 1,2 W) |
| 16 | Interruttore freno anteriore | 45 | Luce spia puntone laterale in posizione «Park» (lampada 1,2 W) |
| 17 | Teleruttore sprazzo luci (Flash) | 46 | Luce spia livello olio freni «Brake» (lampada 1,2 W) |
| 18 | Interruttore freno posteriore | 47 | Luce spia livello benzina «Fuel» (lampada 1,2 W) |
| 19 | Batteria | 48 | Connettore a 4 vie - Femmina (AMP) |
| 20 | Regolatore | 49 | Connessione a banana |
| 21 | Raddrizzatore | 50 | Segnalatore livello olio freni |
| 22 | Alternatore | 51 | Segnalatore livello benzina |
| 23 | Teleruttore avviamento | 52 | Elettrovalvola (2,5 W) |
| 24 | Motori di avviamento | 53 | Dispositivo inserimento bobine |
| 25 | Interruttore sul filo trasmissione comando frizione | 54 | Intermittenza per luce spia puntone laterale in posizione «Park» |
| 26 | Lampeggiatore posteriore sinistro (lampade 21 W) | 55 | Luce posizione posteriore (lampade 5/21 W) |
| 27 | Luce posizione e stop posteriore (lampade 5/21 W) | | |
| 28 | Luce targa (lampade 5 W) | | |

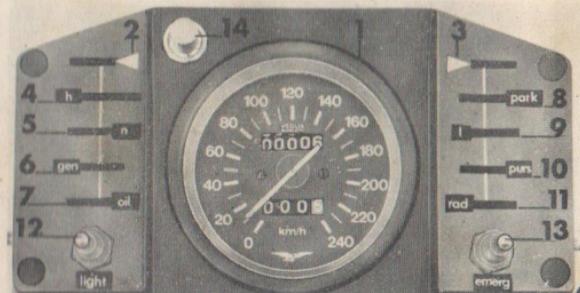
Quadro di controllo (fig. 37)

- 1 Tachimetro contachilometri
- 2 Spia luce **verde** per lampeggiatore sinistro
- 3 Spia luce **verde** per lampeggiatore destro
- 4 «h» Spia luce **bleu** abbagliante
- 5 «n» Spia luce **arancione** disinnesto trasmissione
- 6 «Gen» Spia luce **rossa** insufficiente tensione generatore per carica batteria
- 7 «Oil» Spia luce **rossa** controllo pressione olio
- 8 «Park» Spia luce **verde** posizione appoggio braccio laterale di stazionamento
- 9 «l» Spia luce **verde** posizione e parcheggio
- 10 «Purs» Spia luce **rossa** inserimento fari supplementari
- 11 «Rad» Spia luce **rossa** inserimento radio
- 12 «light» Interruttore luci supplementari di servizio
- 13 «Emerg» Commutatore inserimento simultaneo lampeggiatori posteriori (inserito il commutatore le spie «2» e «3» si illuminano ad intermittenza)
- 14 Azzeratore contachilometri

Pulsanti di comando radio e sirena, interruttori luci supplementari e sirena (fig. 38)

Il gruppo è montato sul lato destro del manubrio:

- «1» Pulsante radio (bianco).
- «2» Pulsante sirena (bleu).
- «3» Tasto comando fari supplementari (rosso).
- «4» Tasto comando sirena (bleu).



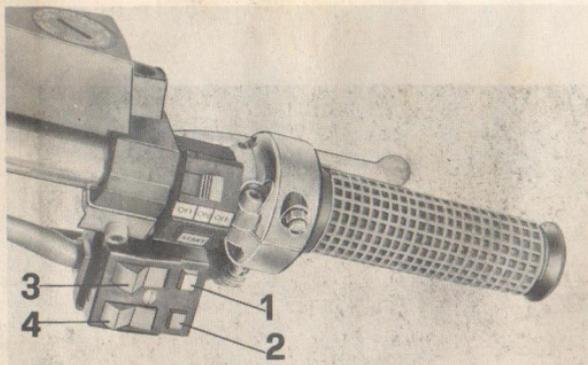
37

58 Rubinetti carburante (fig. 10)

Il veicolo è fornito di due rubinetti carburante montati sotto il serbatoio nella parte posteriore.

Posizione rubinetti:

- «A» Aperto (verticali).
- «R» Riserva (orizzontali - vedi «R» sui rubinetti).
- «C» Chiuso (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 della morsettiera. Sulla morsettiera sono montati n. 6 fusibili da «16 A».

Sotto chiave

- «1» Luce stop posteriore; Avvisatori acustici; Flash.
- «2» Teleruttore avviamento; Luce spia «N».
- «3» Luci spia: «oil - Gen»; Faro: abbagliante e anabbagliante e sua spia;
- «4» Luci posizione posteriore; Luce strumentazione; Luce spia «I»; eventuali luci azzurre posteriori.

Fuori chiave

- «5» Eventuali: luci rosse e spia «Purs»; luce supplementare di servizio.
- «6» Lampeggiatori e spie lampeggiatori.

MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

Controllo livello nel serbatoio pompa comando freno posteriore e anteriore sinistro (fig. 39)

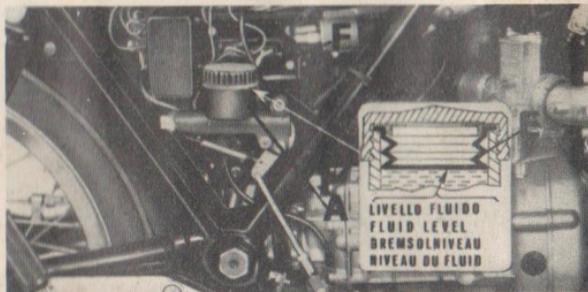
Per una buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

- Verificare frequentemente il livello del fluido che deve sfiorare la membrana a soffiato «E»

posta sul serbatoio-pompa «A». Tale livello non deve mai scendere più di 8 mm sotto il livello massimo.

- Effettuare periodicamente o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio «A» dopo aver svitato il tappo «F» e levato la membrana «E».

Per le operazioni e regolazioni non previste nel presente paragrafo vedere a pagina 29.



60 LEGENDA IMPIANTO ELETTRICO (schema fig. 40)

- 1 Tachimetro contachilometri (lampada 3 W)
- 2 Luce supplementare di servizio (lampada 5 W)
- 3 «h» Luce spia abbagliante (lampada 1,2 W)
- 4 «oil» Luce spia pressione olio (lampada 1,2 W)
- 5 «n» Luce spia distacco trasmissione dal motore da 1,2 W)
- 6 «l» Luce spia anabbagliante e parcheggio (lampada 1,2 W)
- 7 «Gen» Luce spia generatore
- 8 Luce anabbagliante
- 9 Luce abbagliante } lampada 40/45 W
- 10 Lampeggiatore anteriore destro (lampada 21 W)
- 11 Lampeggiatore anteriore sinistro (lampada 21 W)
- 12 Dispositivo avviamento e arresto motore
- 13 Interruttore luce supplementare di servizio
- 14 Dispositivo lampeggiatori; Avvisatori acustici; Flash
- 15 Avvisatori acustici (assorbimento 7 A)
- 16 Interruttore freno anteriore
- 17 Teleruttore sprazzo luci (Flash)
- 18 Interruttore freno posteriore
- 19 Batteria
- 20 Regolatore
- 21 Raddrizzatore
- 22 Alternatore
- 23 Teleruttore avviamento
- 24 Motorino avviamento
- 25 Interruttore sulla trasmissione frizione
- 26 Lampeggiatore posteriore sinistro (lampada 21 W)
- 27 Luce stop posteriore (lampada 21 W)
- 28 Luce targa e posizione posteriore (lampade 5 W)
- 29 Lampeggiatore posteriore destro (lampada 21 W)
- 30 Intermittenza lampeggiatori
- 31 Interruttore pressione olio
- 33 Morsettiera porta fusibili (fusibili 16 A)
- 34 Connettore a 3 vie
- 35 Connettore a 4 vie - Maschio (AMP)
- 36 Ruttore
- 37 Bobine
- 38 Commutatore di accensione (3 posizioni)
- 39 Commutatore inserimento simultaneo lampeggiatori posizione
- 40 Connettore a 2 vie
- 41 Candele
- 42 Commutatore luci
- 43 Luce spia lampeggiatore destro (lampada 1,2 W)
- 44 Luce spia lampeggiatore sinistro (lampada 1,2 W)
- 45 «Park» Luce spia posizione appoggio laterale (lampada 1,2 W)
- 46 «Purs» Luce spia luci rosse inseguimento (lampada 1,2 W)
- 47 «Rad» Luce spia per radio (lampada 1,2 W)
- 48 Connettore a 4 vie - Femmina (AMP)
- 49 Connessione a banana
- 50 Luci rosse per inseguimento (anteriore) (lampade 35 W)
- 51 Dispositivo luci rosse - Radio - Sirena
- 52 Teleruttore sirena
- 54 Dispositivo inserimento bobina
- 54 Intermittenza per luce spia posizione appoggio laterale
- 55 Sirene (90 W)
- 56 Luci azzurre posteriori (lampade 5 W)
- 57 Fusibile volante (eventuale)

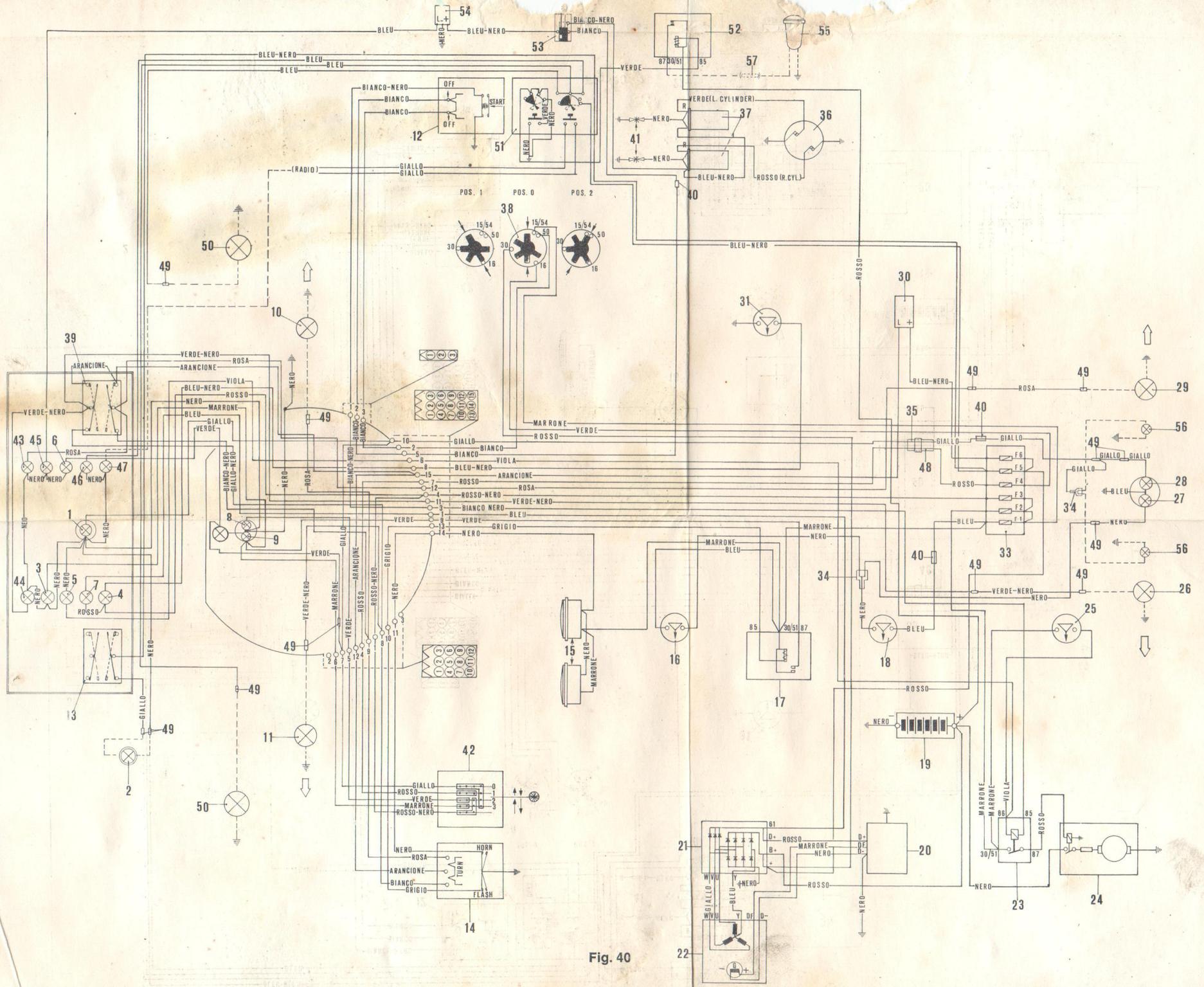


Fig. 40

SEIN

LUZZI S.p.A. Mandello del Lario

Reg. tra So. 112

2220



Agip