



MOTO GUZZI

ZIGOLO 110 cc

ISTRUZIONI PER L'USO
E LA MANUTENZIONE

SHELL  MOTOR OIL



MOTO GUZZI

SOCIETÀ PER AZIONI

STABILIMENTO E AMMINISTRAZIONE: Mandello del Lario (Como)

Via Emanuele V. Parodi, 27

Telefoni: Mandello Lario 71112 (4 linee con ricerca automatica)
Lecco 226.91

Collegamento ponte-radio con Milano e Genova

Telegrammi: Motoguzzi - Mandello Lario

SEDE LEGALE: Milano - Via Durini N. 28

Telefoni: 705.784 - 705.785 - Telegrammi: Motoguzzi - Milano

FILIALE - CENTRO RICAMBI - OFFICINA RIPARAZIONI

Milano (640) - Via G. da Procida, 14

Telefoni: 341.421/341.296/381.997/384.033

Telegr.: Filialmotoguzzi - Milano

UFFICI: Genova - C.so Aurelio Saffi, 29

Telefoni: 55.242/55.243/55.244/55.245

Telegrammi: Paromar - Genova

Roma - Via Barberini, 86 - Telefono 484.758

Telegrammi: Motoguzzi - Roma

Napoli - Piazza Municipio, 84 - Telefono 310.581

Telegrammi: Motoguzzi - Napoli

ZÍGOLO 110 cc

(III Edizione)

ISTRUZIONI PER L'USO
E LA MANUTENZIONE

DOTAZIONE

Pompa per pneumatici.

Cacciavite (spina per chiavi a tubo).

Leva coperture (N. 2 pezzi).

Chiave a tubo doppia da mm. 11-14.

Chiave a tubo da mm. 19-21-22.

Chiave piatta da mm. 9-10.

Blocchetto di serraggio tappo copripolvere volano.

Libretto istruzioni.

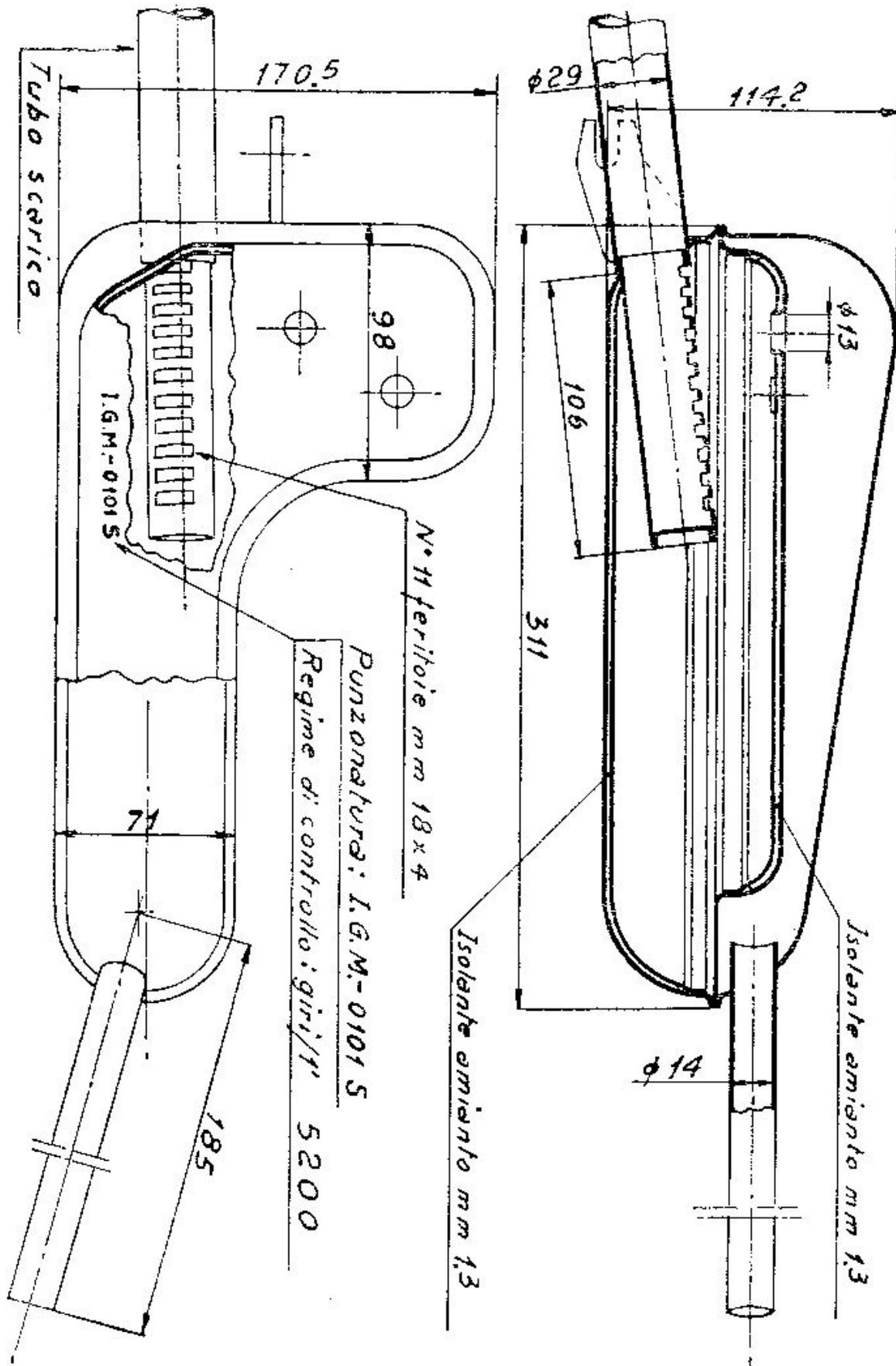
Dati di identificazione

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero di identificazione uguale tanto per il motore che per il telaio. Per il telaio tale numero si trova impresso sul lato destro della pipa dello sterzo. Per il motore il numero si trova impresso sulla parte destra del basamento ed è visibile togliendo il coperchio coprimotore destro. Questo numero è riportato sul certificato d'origine e serve agli effetti di legge alla identificazione del motociclo stesso.

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

Pezzi di ricambio

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



Silenziatore

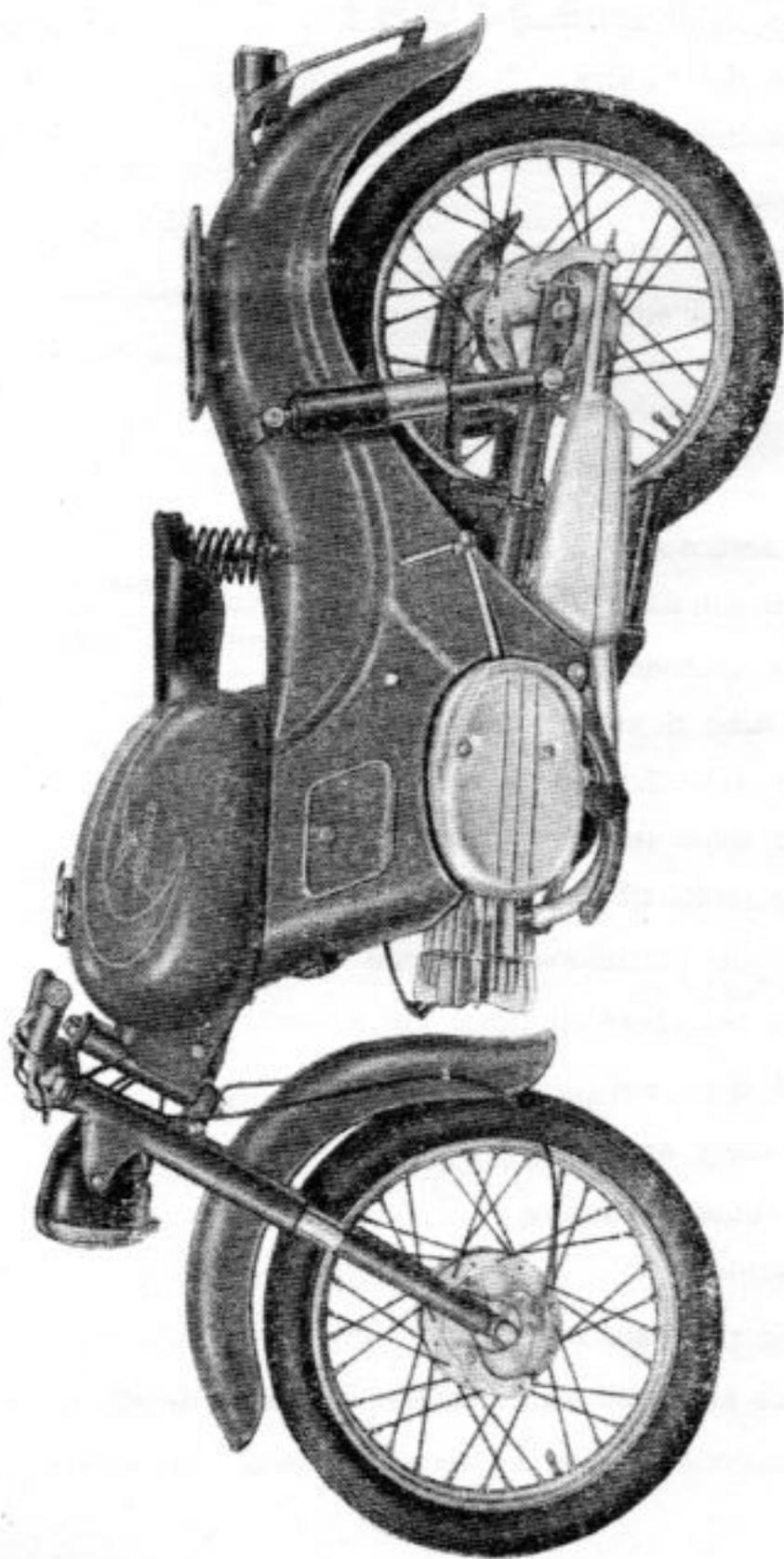


Fig. 1 - Zigolo lato sinistro

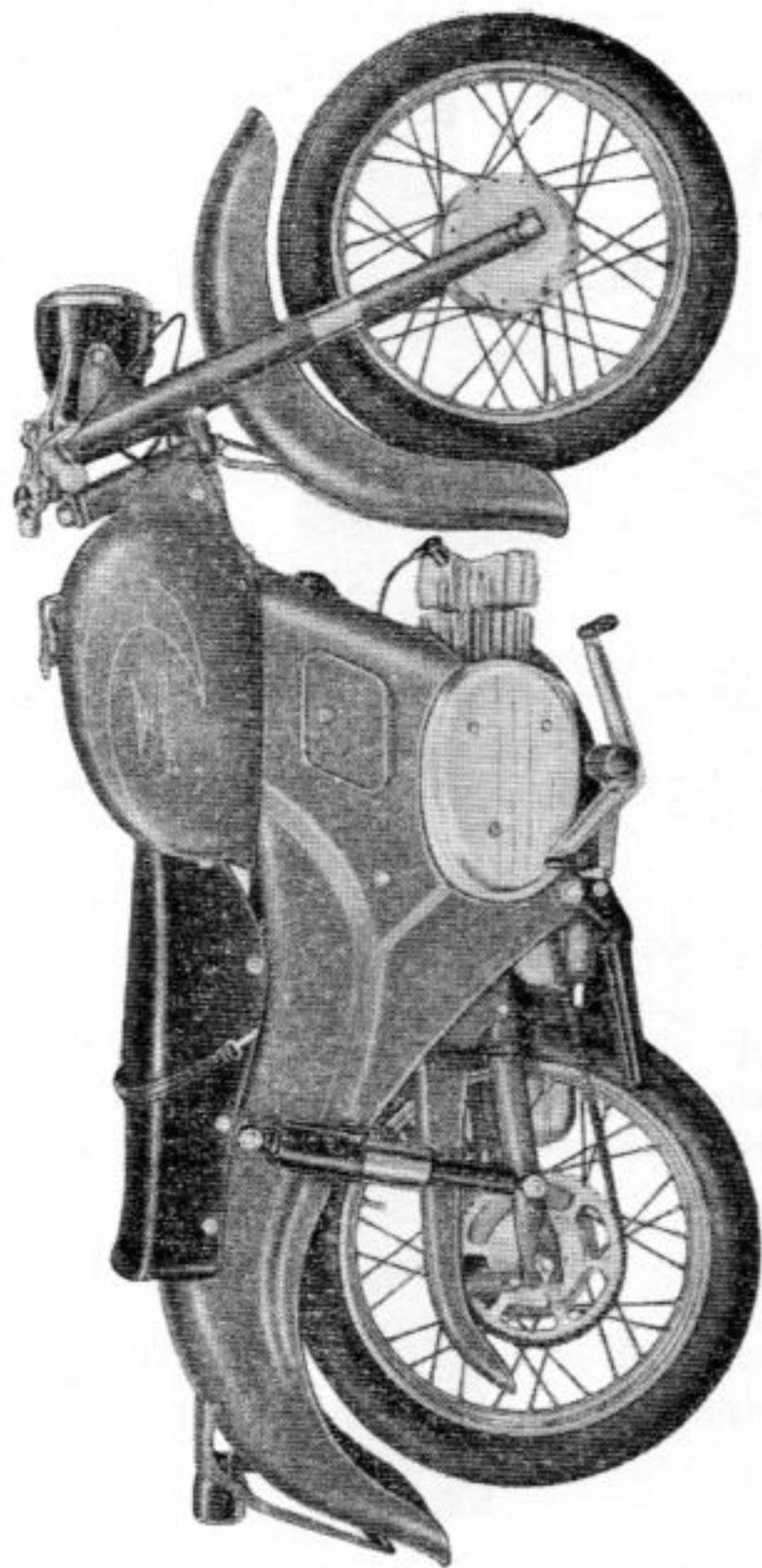


Fig. 2 - Zigolo lato destro

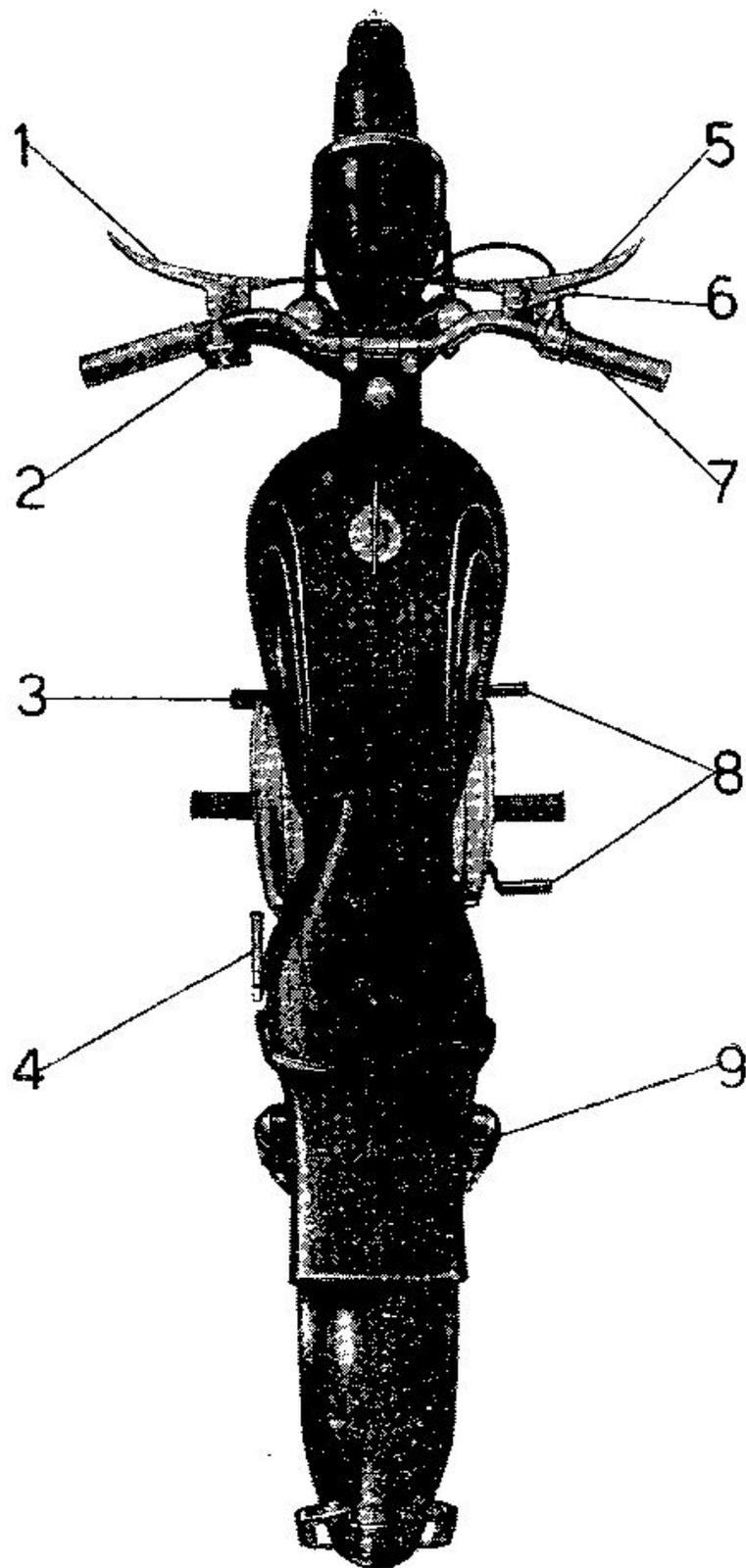


Fig. 3 - Comandi ed accessori

COMANDI ed ACCESSORI

(Vedere fig. 3)

- 1 - Leva comando frizione.
- 2 - Pulsante per tromba elettrica, commutatore per luce e comando anabbagliante.
- 3 - Pedale freno posteriore.
- 4 - Pedale messa in moto.
- 5 - Leva comando freno anteriore.
- 6 - Levetta comando aria.
- 7 - Manopola comando gas.
- 8 - Leva cambio velocità.
- 9 - Molleggio posteriore con ammortizzatori idraulici.

Il motociclo viene fornito a richiesta con le varianti: sella monoposto, porta pacchi posteriore e manubrio turismo.

N. B. - Nella descrizione dove è scritto **destra** o **sinistra**, si deve intendere alla destra o alla sinistra di chi si trova in sella.

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

Ciclo a due tempi con ammissione a valvola rotante.

Testa del cilindro: in lega leggera.

Cilindro: orizzontale, in lega leggera, con cromatura a spessore.

Corsa mm. 52

Alesaggio mm. 52

Cilindrata cc. 110

Potenza a giri 5200 al 1' CV 4,8

Potenza fiscale CV 2

Rapporto di compressione 7,5

Accensione

Con magnete alternatore volano 6 Volt - 30 W, con bobina di alta tensione esterna.

Candela

Tipo Marelli CW 225 F

Alimentazione

A caduta. Capacità serbatoio miscela: lt. 12 di cui riserva lt. 1 ca.

Carburatore con silenziatore e filtro aria. Regolazione a manopola per il gas e a manettino per l'aria.

Marca Dell'Orto MAF 18 B 1.

Lubrificazione

A miscela.

La lubrificazione del gruppo motore si effettua automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina.

Per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione cambio il basamento fa da serbatoio dell'olio.

Avviamento

A pedale.

Raffreddamento

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

Frizione

A dischi multipli in bagno d'olio.

Cambio di velocità

A tre marce con selettore a pedale.

Rapporto 1 ^a velocità	. . . . .	1 : 2,627
Rapporto 2 ^a velocità	. . . . .	1 : 1,542
Rapporto 3 ^a velocità	. . . . .	1 : 1

Trasmissione

Ad ingranaggi, con dentatura elicoidale fra motore e cambio.
A catena a rulli fra pignone cambio e corona posteriore.

Rapporto di trasmissione

Fra motore e cambio	. . . . .	2,171 : 1
Fra pignone e corona posteriore	. . . . .	3,4 : 1

Rapporti totali di trasmissione (motore-ruota):

in 1 ^a velocità	. . . . .	19,4 : 1
in 2 ^a velocità	. . . . .	11,4 : 1
in 3 ^a velocità	. . . . .	7,38 : 1

TELAIO

La struttura principale del telaio è costituita da un unico tubo centrale, integrato da un elemento in lamiera stampata avente funzione portante e di protezione.

Passo mt. 1,25 circa

Ingombro del motociclo:

longitudinale » 1,92 »

trasversale » 0,62 »

verticale » 0,91 »

Altezza minima da terra in corrispondenza
alla parte più bassa del veicolo (a vuoto) » 0,135 »

Peso del veicolo Kg 78 »

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori idraulici.

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

Ruote

A raggi con cerchi 17 x 2¼.

Pneumatici

Anteriore rigato 2½ x 17 — posteriore scolpito 2.75 — 17 R.

Freni

Tipo ad espansione in lega leggera.

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

Impianto elettrico

Con magnete alternatore volano, che alimenta, a motore funzionante, la tromba elettrica e l'impianto luce composto di:
faro anteriore a tre luci;
fanalino posteriore per luce targa e indicatore d'arresto.

Prestazioni

Il veicolo supera pendenze del 27 % circa con una persona e su strade in buone condizioni.

Consumo

Secondo norme CUNA (misurato su autostrada a $\frac{2}{3}$ della velocità massima) litri 2,2 per 100 Km.

Velocità massima nelle singole marce:

in 1 ^a velocità	. . . . .	Km/h 30 circa
in 2 ^a velocità	. . . . .	» 50 »
in 3 ^a velocità	. . . . .	oltre 80 Km/h

ISTRUZIONI PER L'USO

Miscela

Mescolare ad ogni litro di benzina 20 cmc. di olio minerale, si raccomanda: Shell - 2T.

Attenzione: Durante il periodo di rodaggio (primi 1000 Km) mescolare ad ogni litro di benzina 50 cmc. di olio (miscela 5 %).

Rubinetto miscela

Per comandarlo occorre spostare l'apposito manettino nel seguente modo:

Posizione di chiuso:

il manettino è rivolto dalla parte dove è attaccato il tubo che porta la miscela al carburatore.

Posizione di aperto:

il manettino è rivolto dalla parte opposta a quella di chiuso.

Posizione di riserva:

il manettino è rivolto verso il basso.

Periodicamente occorre aprire il rubinetto nella posizione di riserva per accertarsi del buon funzionamento; riscontrando depositi di impurità procedere alla pulitura.

Avviamento del motore

Controllare la quantità di miscela esistente nel serbatoio, aprire il rubinetto e premere l'astina che comanda il bottoncino del carburatore per riempire la vaschetta. Il rubinetto e il bottoncino per l'invasamento sono posti nell'interno del motociclo; per accedervi occorre aprire l'apposito sportello sul lato destro della carrozzeria.

Chiudere la levetta dell'aria e girare leggermente la manopola comando gas. Assicurarsi che la leva per comando cambio sia in posizione di folle. Premere con forza il pedale della messa in moto; appena avviato il motore portare la levetta dell'aria a metà apertura e regolare la manopola comando gas secondo il minimo desiderato.

N.B. - Il motore può essere avviato anche con marcia innestata, mediante pedivella messa in moto e tirando opportunamente la leva della frizione.

Accelerazione del motore

Col cambio in posizione di folle e in particolar modo nella stagione fredda si deve far girare a basso regime il motore (per scaldarlo) prima di passare a velocità normale.

Avviamento a motore caldo

Non si deve premere il bottoncino del carburatore. L'aria deve essere completamente aperta.

N.B. - Attenzione a non invasare il carburatore quando il motore è caldo. L'avviamento si renderebbe difficile; in queste condizioni conviene spingere il motociclo con la seconda velocità innestata e con i comandi dell'aria e del gas aperti.

Avviamento e marcia del motociclo

Dopo aver avviato il motore si tira a fondo la leva della frizione, si innesta quindi la prima velocità e si lascia dolcemente la leva della frizione accelerando contemporaneamente il motore. A marcia normale, il comando dell'aria deve essere completamente aperto.

E' sconsigliabile lasciare slittare la frizione per riprendere, ed è bene non percorrere discese col cambio in folle o con la frizione disinnestata. E' consigliabile utilizzare sempre l'azione frenante del motore tenendo la manopola comando gas al minimo di apertura. Se la discesa è forte conviene usare le marce inferiori: si evita in tal modo l'eccessivo consumo dei freni e l'anormale riscaldamento dei tamburi.

Su strada bagnata o gelata si deve marciare con la massima prudenza cercando di evitare frenate brusche e accelerazioni rapide. E' consigliabile diminuire la pressione normale delle gomme.

Uso normale

Si raccomanda di non sorpassare il normale regime di rotazione specie quando sono innestate le marce inferiori. Per controllare questo occorre attenersi alla velocità massima nelle singole marce (vedere capitolo « Prestazioni »).

Uso del cambio

(Vedere fig. 4)

Per passare da marce inferiori a quelle superiori occorre tirare a fondo la leva della frizione e contemporaneamente chiudere il gas, spostare la leva a pedale del cambio (evitando colpi bruschi)

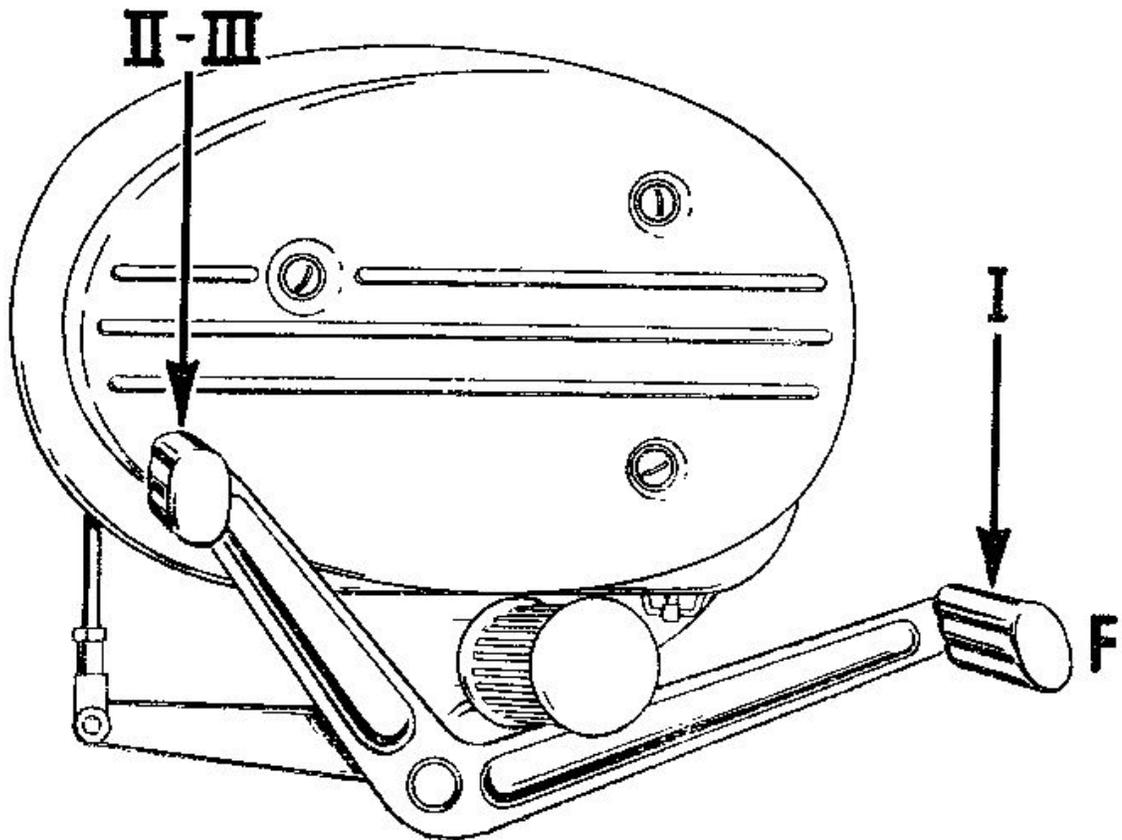


Fig. 4

in modo da innestare la marcia superiore, rilasciare dolcemente la frizione prima di abbandonare la leva del cambio e contemporaneamente accelerare.

Per passare da marce superiori a marce inferiori si esegue

la medesima manovra; non occorre chiudere completamente il gas.

E' conveniente passare alle marce superiori quando il motore tende ad assumere un elevato regime di rotazione. E' conveniente passare alle marce inferiori quando il motore, sotto sforzo, diminuisce di giri.

Arresto del motociclo

Si toglie il gas, si preme il pedale del freno posteriore e si tira la leva che comanda il freno anteriore; qualche istante prima che il motociclo si fermi disinnestare la frizione e passare alla posizione di folle del cambio di velocità. In caso di frenata brusca su rettilineo è sempre conveniente usare contemporaneamente i due freni evitando il bloccaggio delle ruote, si ha così la certezza di ottenere una buona frenata senza pericolo di sbandamento.

Ritorno in rimessa

E' consigliabile effettuare subito una sommaria ispezione esterna del motociclo appena rientrati in rimessa specie dopo un percorso compiuto con cattivo tempo o su strade difficili.

Conservazione in caso di lunga inattività

1) Effettuare la pulitura (vedere capitolo « Manutenzione generale »).

2) Con la macchina sul cavalletto tenere sollevata da terra anche la ruota anteriore per isolare la gomma, specie se il pavimento è umido o unto; è bene tenere le gomme leggermente gonfiate.

3) Ungere, mediante vaselina neutra o grasso antiruggine, tutte le parti metalliche non verniciate.

Buon uso

Si eviti la marcia a strappi con forti frenate ed accelerazioni rapide; si marci possibilmente con velocità costante.

Questo sistema di guida consente un risparmio di miscela, un ridotto consumo di gomme e un'usura normale di tutti gli organi che compongono la macchina e il motore.

Rodaggio

Si raccomanda durante i primi 1000 km. di percorso di non sottoporre il motore a sforzi eccessivi. Dal modo in cui il motore è usato durante il primo periodo di servizio dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni del motore stesso.

Avvertenza importante

E' consigliabile verificare la chiusura di tutti i dadi e viti dopo percorsi i primi 1000 km.

In particolar modo questa verifica va effettuata a motore freddo sui dadi che fissano la testa del motore.

Tali verifiche sono sempre opportune e devono essere eseguite periodicamente almeno ogni 10.000 km.

Si ricordi che l'allentamento di un solo dado può essere causa di gravi avarie meccaniche o di incidenti stradali.

Attenzione

Se azionando il pedale del freno posteriore il motore si arresta, la causa è data dalla lampadina dello stop bruciata. E' quindi necessario sostituirla.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

Periodicamente, ogni 300 Km. circa

Verifiche

- 1) **Pneumatici:** Verificare la pressione mediante manometro.

Con una persona:

Pneumatico anteriore	kg/cmq. 1,7 circa
Pneumatico posteriore	» 1,8 »

Con due persone:

Pneumatico anteriore	kg/cmq. 1,75 circa
Pneumatico posteriore	» 2,65 »

Dopo i primi 1.000 Km.

Lubrificazioni

- 2) **Motore:** Sostituire l'olio per lubrificazione ingranaggi trasmissione-cambio (questa operazione deve compiersi a motore caldo).

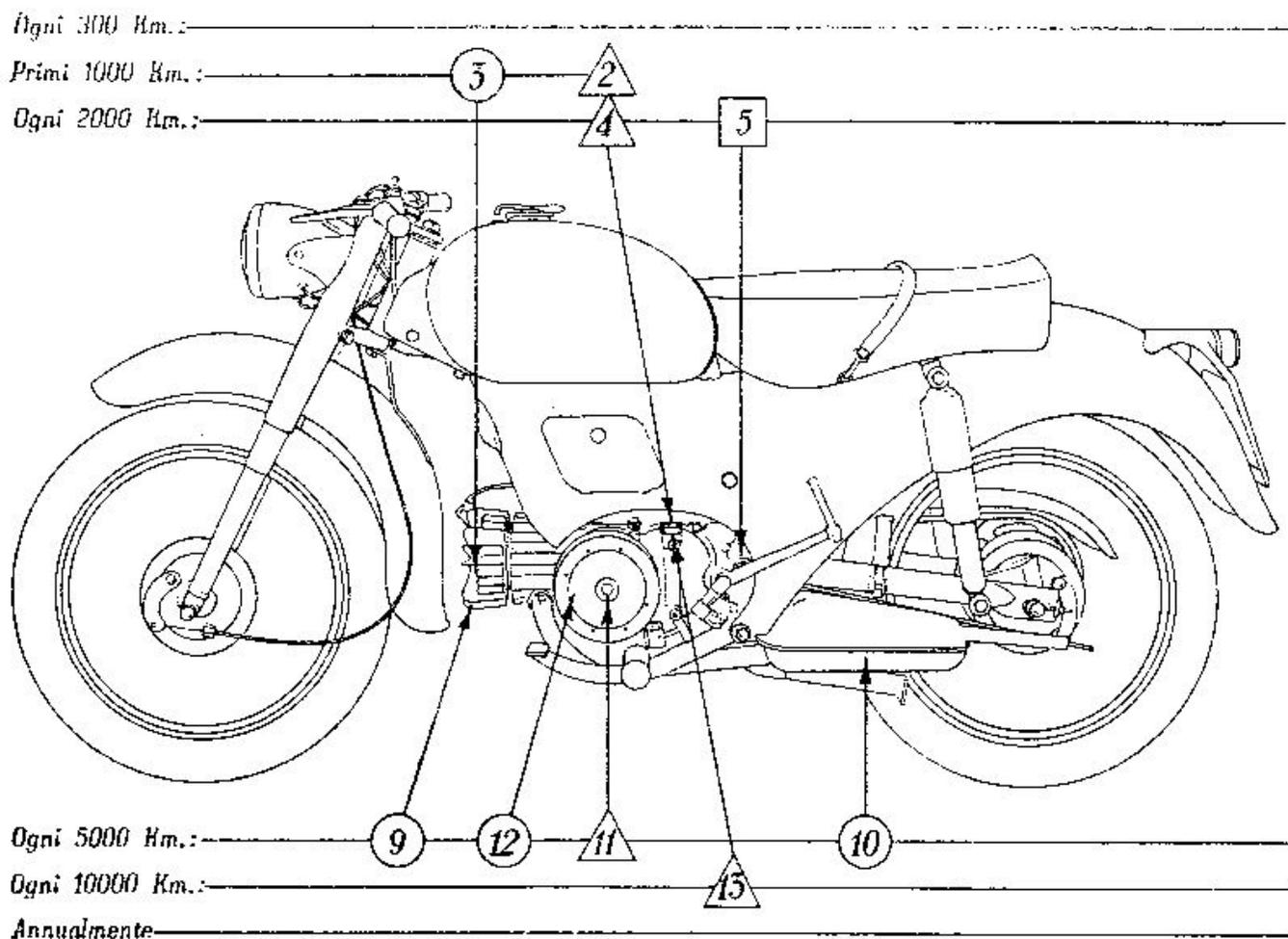
Verifiche

- 3) **Chiusura dadi e viti:** Verificare la chiusura di tutti i dadi e viti del motociclo, in particolar modo questa verifica va effettuata sui dadi che fissano la testa del motore (a motore freddo).

Ogni 2.000 Km.

Lubrificazioni

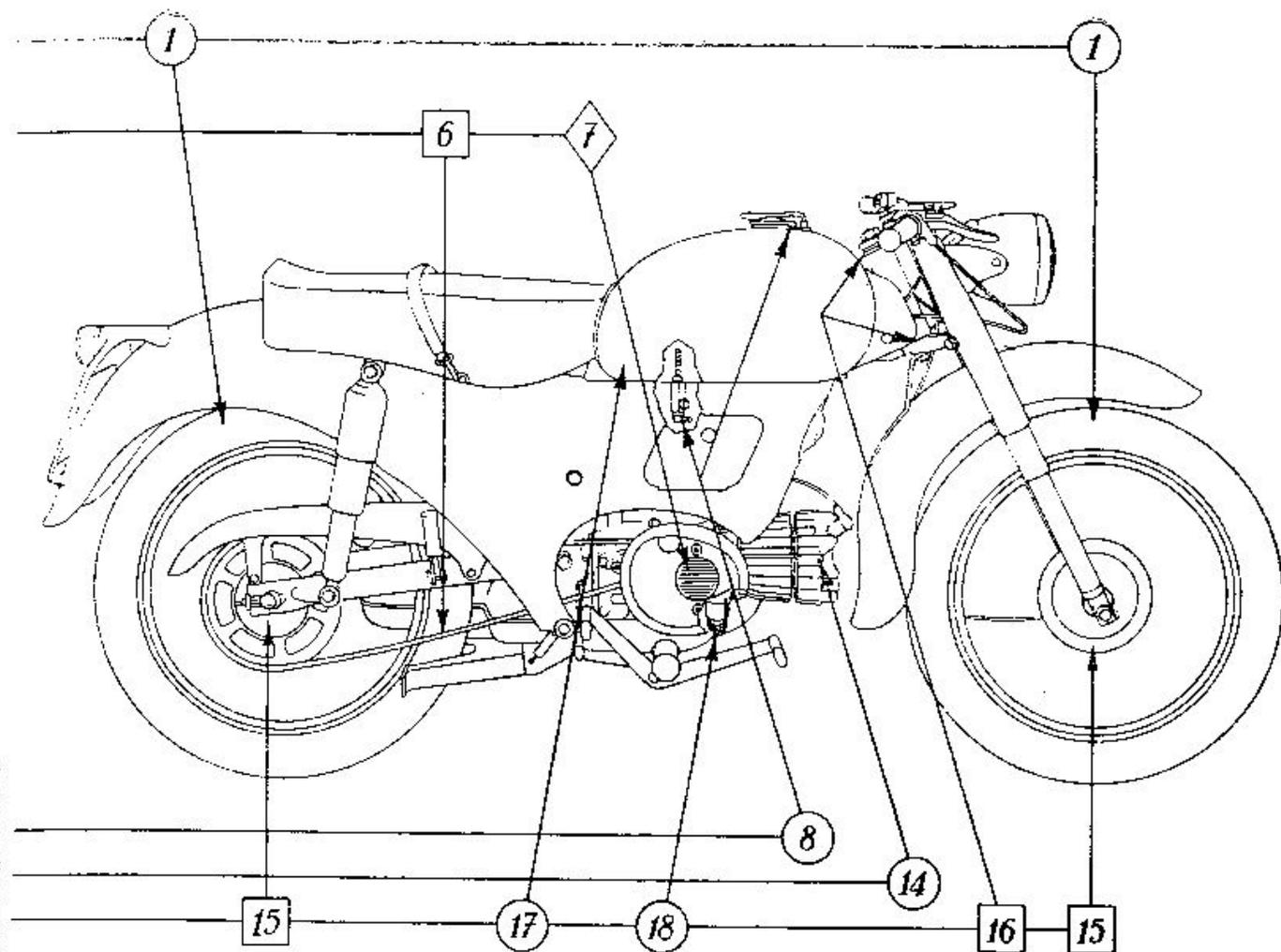
- 4) **Motore:** Verificare il livello dell'olio per lubrificazione ingranaggi trasmissione-cambio e se occorre aggiungerne.
- 5) **Perno forcellone posteriore:** Iniettare, mediante siringa, Shell Retinax A nell'ingrassatore posto in testa al perno.
- 6) **Catena di trasmissione:** Lavarla con benzina e dopo averla accuratamente asciugata spalmarla con Shell Retinax A. Controllare se ha subito eccessivo allungamento, nel caso registrare (vedere il capitolo « Registrazione della tensione catena »).



SCHEMA DELLA MANUTE

I numeri si riferiscono alle operazioni della « Tabel

- △ - Shell X 100 SAE 40
- - Shell Retinax A
- ◇ - Shell Donax A¹
- - Manutenzione



MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

« la riassuntiva della manutenzione e lubrificazione »

- 7) **Filtro d'aria:** Smontarlo e lavarlo con benzina, immergere poi la paglia metallica in un bagno di olio fluidissimo Shell Donax A1 lasciandola scolare prima di rimontare.

Ogni 5.000 Km.

Puliture

- 8) **Filtro rubinetto e tappo serbatoio:** Smontare dal serbatoio il rubinetto indi pulire il filtro e il rubinetto. Pulire pure il forellino del tappo per serbatoio.
- 9) **Camera di compressione:** Smontare la testa e il cilindro, indi togliere le incrostazioni formatesi sulla testa del cilindro e del pistone, sulle pareti della luce di scarico e nel tubo di scarico.
- 10) **Tubo di scarico con silenziatore:** Compiere la pulitura. Vedere capitolo « Pulitura del tubo di scarico con silenziatore »).

Lubrificazioni

- 11) **Eccentrico alternatore volano:** Con oliatore inumidire con qualche goccia d'olio il cuscinetto di panno.

Regolazioni

- 12) **Contatti del rottore d'accensione:** Verificare che l'apertura sia di mm. $0,35 \div 0,45$. Per la regolazione vedere il capitolo « Registrazione del rottore ». Se occorre ravvivare i contatti adoperare apposita limetta a taglio finissimo.

Ogni 10.000 Km.

Lubrificazioni

- 13) **Motore:** Sostituire l'olio per lubrificazione ingranaggi trasmissione-cambio (questa operazione deve compiersi a motore caldo).

Verifiche

- 14) **Chiusura dadi e viti:** Verificare la chiusura di tutti i dadi e viti del motociclo, in particolar modo questa verifica va effettuata sui dadi che fissano la testa del motore (a motore freddo).

Annualmente

Lubrificazioni

- 15) **Mozzi delle ruote:** Smontare, indi pulire e ingrassare.
- 16) **Calotte dello sterzo:** Smontare, indi pulire e ingrassare.

Puliture

- 17) **Serbatoio miscela:** Effettuare il lavaggio dell'interno (vedere il capitolo « Pulitura del serbatoio »).
- 18) **Carburatore:** Smontarlo per compiere la pulitura generale e la revisione dei vari pezzi. (Vedere il capitolo « Carburatore »).

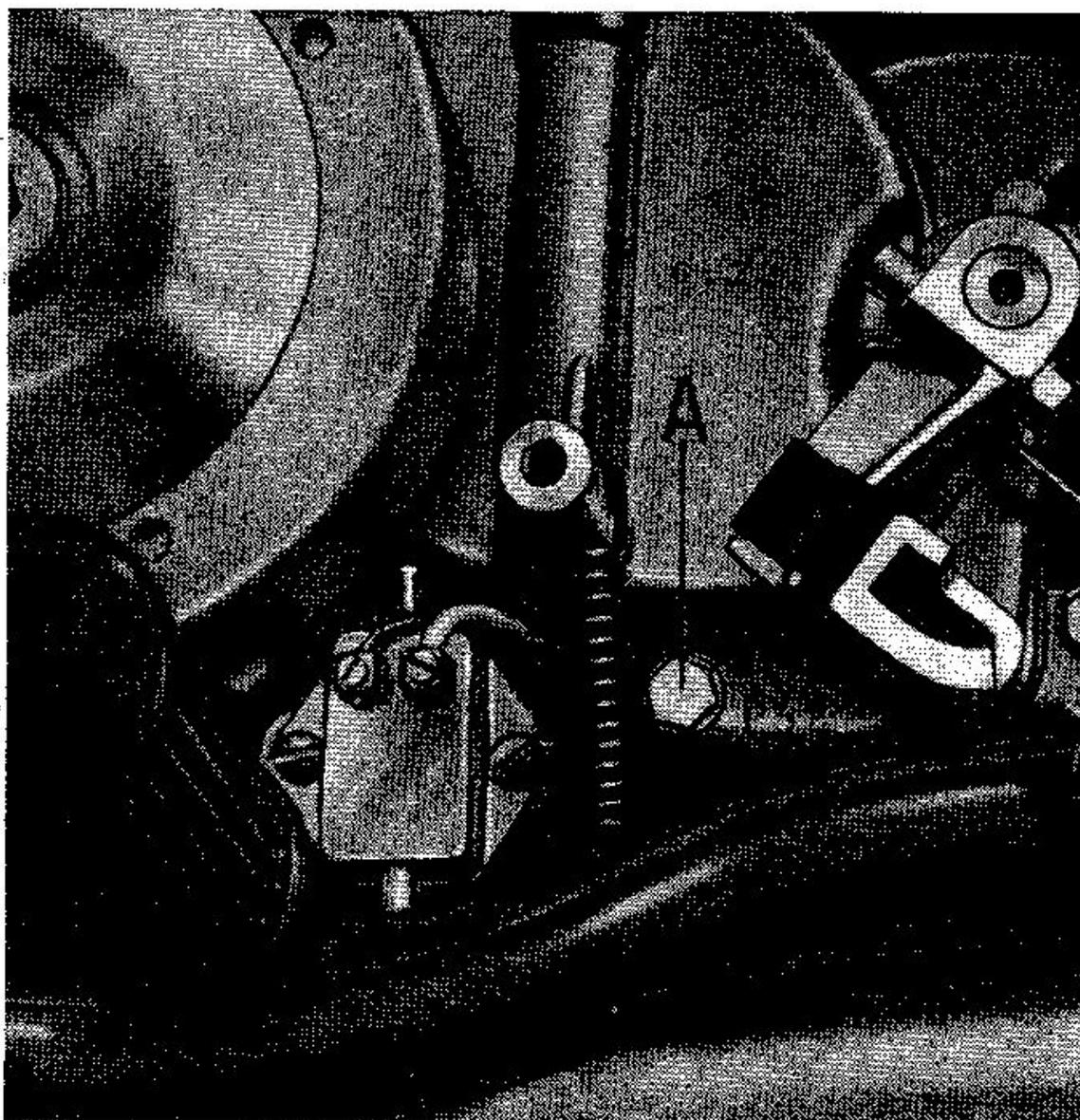


Fig. 4 bis

ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

Lubrificazione del gruppo motore-cambio

Il motore, propriamente detto, si lubrifica automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina.

Per il rifornimento dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio occorre: togliere il coperchio sinistro, indi svitare il tappo situato sul basamento (ved. fig. 5) e versare l'olio nel foro controllando per mezzo dell'astina applicata al tappo che il livello non superi l'apposito segno tracciato sulla stessa. Per controllare il livello dell'olio avvitare il tappo con astina, le due tacche sull'astina segnano il minimo e il massimo del livello.

Ogni 2000 km. circa verificare il livello dell'olio e, se occorre, aggiungerne.

La sostituzione dell'olio deve effettuarsi dopo i primi 1000 km. e in seguito ogni 10.000 km. circa o annualmente (quantità occorrente circa cmc. 350). Questa operazione deve compiersi a motore caldo e nel seguente modo:

Togliere il coperchio sinistro e uno dei bulloncini per fissaggio basamento; precisamente quello posto sulla parte inferiore e posteriore del basamento, indicato nella fig. 4 bis colla lettera A. Questo bulloncino, di tenuta basamento, funge anche da tappo per lo scarico dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio.

Lubrificazione degli altri organi

Si raccomanda di lubrificare, con Shell Retinax A, mediante l'apposita pompa a pressione per ingrassatori a sfera, ogni 2000 km. circa il perno del forcellone posteriore: l'ingrassatore è posto in testa al perno sul lato sinistro del motociclo (vedere A di fig. 5); per accedervi occorre togliere il coperchio sinistro copri-motore.

Le calotte dello sterzo è bene ogni 10.000 km. circa pulirle e lubrificarle con grasso; per compiere questa operazione è

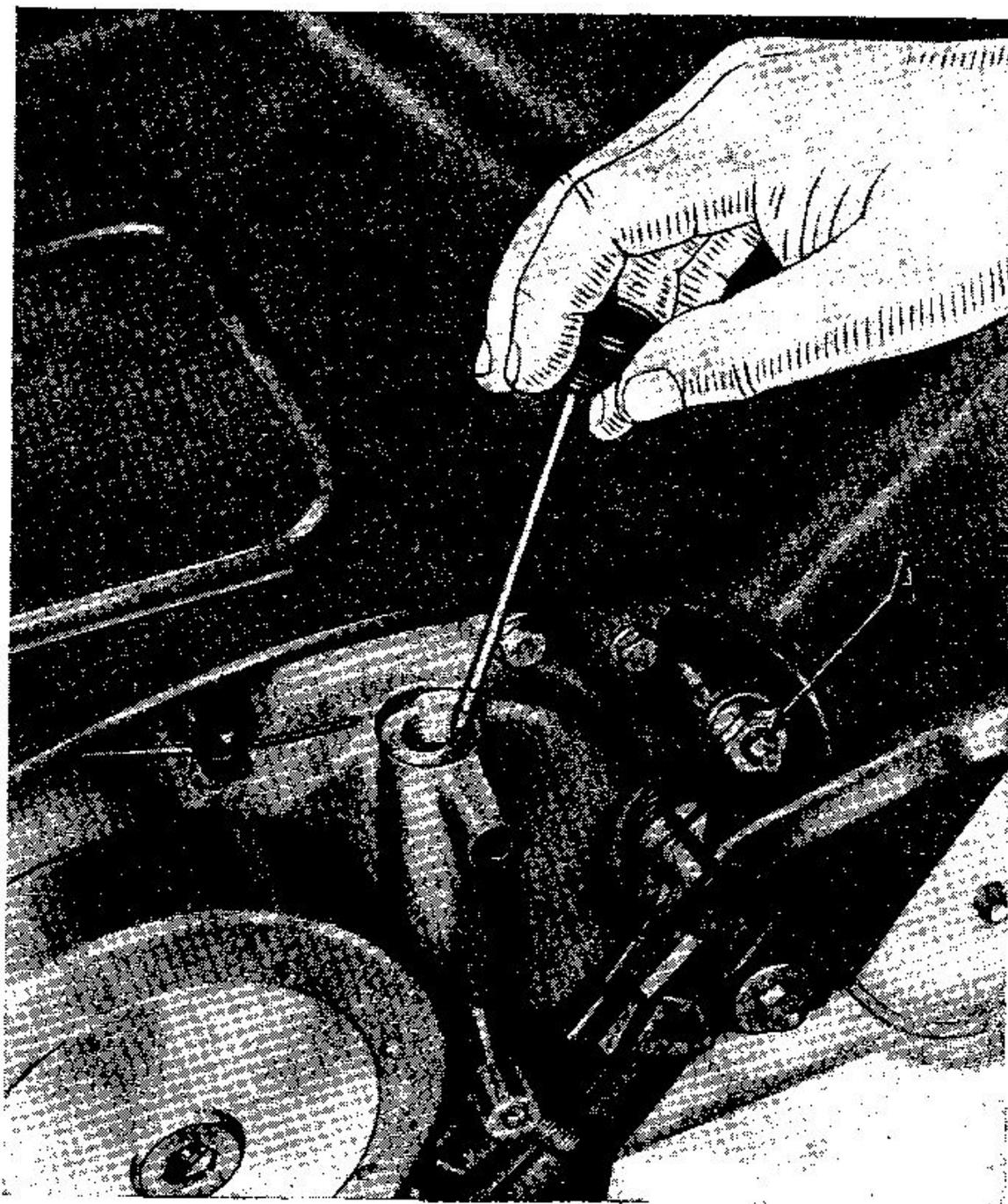


Fig. 5

necessario smontare lo sterzo. Pure ogni 10.000 km. circa è bene lubrificare i cuscinetti delle ruote nel seguente modo: togliere il

disco porta ceppi e il distanziale, dopo di questo introdurre nei cuscinetti il grasso.

Lubrificazione del rottore

Ogni 5000 km. circa è necessario lubrificare l'eccentrico dell'alternatore volano. Servendosi di un oliatore, con qualche goccia

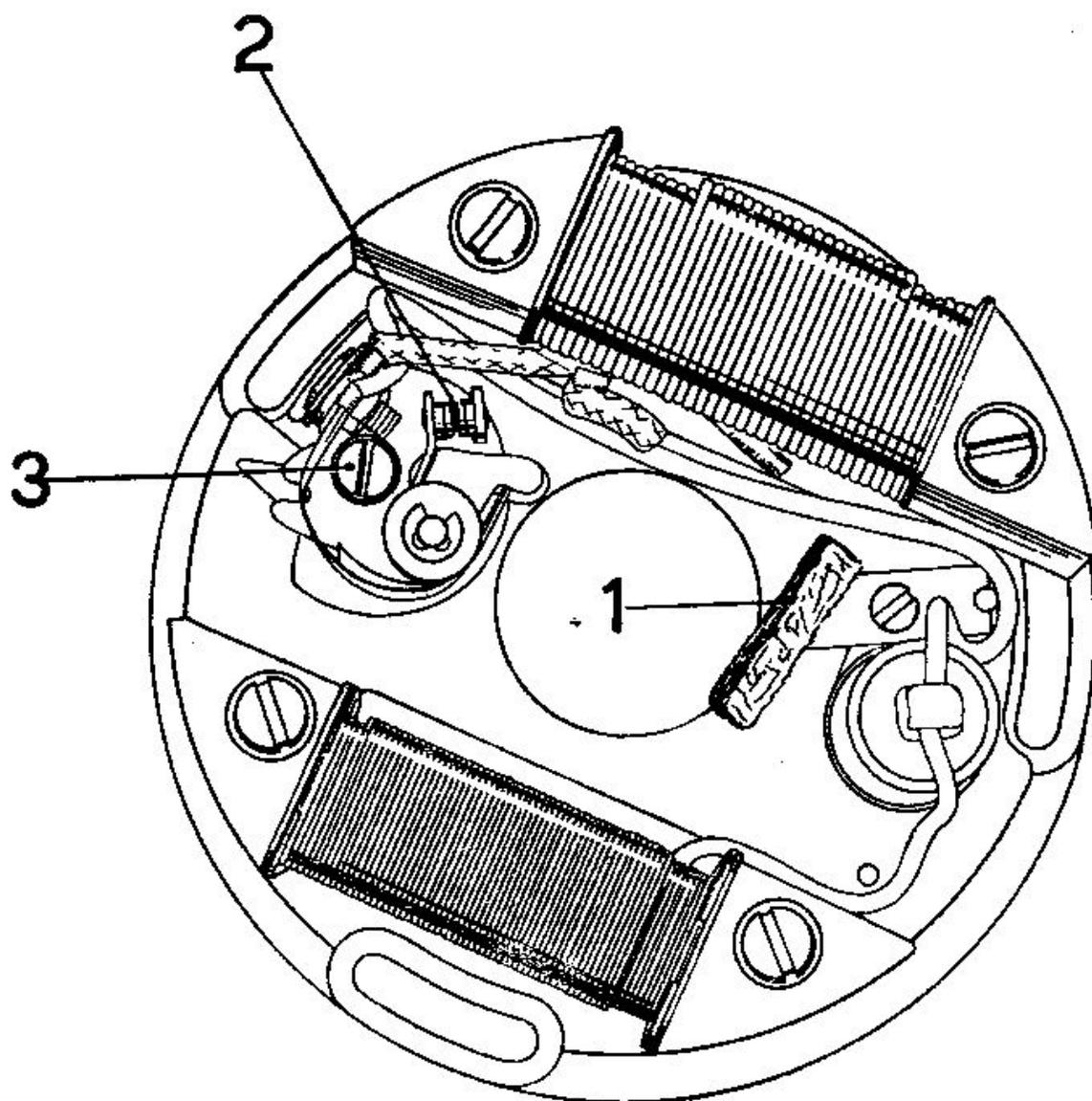


Fig. 6

di olio si inumidisce il cuscinetto di panno (ved. fig. 6 n. 1) che striscia sull'eccentrico stesso. Per evitare che l'eccesso di olio vada ad imbrattare i contatti del ruffore si raccomanda di non esagerare nella lubrificazione. Per eseguire tale operazione è necessario togliere il coperchio in lamiera sul lato sinistro, e sul volano il tappo con il coperchietto copripolvere. Non necessita togliere il volano, si consiglia di non farlo; la lubrificazione del cuscinetto di panno può essere fatta attraverso le finestre del volano stesso.

Nella fig. 6 il volano appare smontato, ciò è stato fatto al solo scopo di poter mostrare con maggior chiarezza qual'è la parte da lubrificare, parte che è anche visibile attraverso le finestre del volano quando esso è in una determinata posizione.

Lubrificazione della catena di trasmissione

Va lubrificata ogni qualvolta appare secca; questo si verifica specialmente dopo una marcia sotto la pioggia.

Ogni 2000 km. circa si consiglia di lavare la catena con benzina, ciò fatto, dopo averla accuratamente asciugata, la si spalmi con Shell Retinax A. Questo, penetrando nell'interno dei rullini, vi si mantiene a lungo eliminando per parecchio tempo la necessità di ulteriori lubrificazioni.

Forcella telescopica

(Vedere fig. 7)

La forcella telescopica normalmente non necessita di alcuna manutenzione.

Qualora si presentasse la necessità di dover aggiungere del liquido ai due ammortizzatori idraulici incorporati nella forcella è bene svolgere l'operazione nel seguente modo:

1) Porre il motociclo sul cavalletto accertandosi che la forcella sia scaricata (allungata completamente).

2) Allentare i due bulloni (A) per fissaggio manubrio, indi girare il manubrio quel tanto da poter smontare i due tappi (B) dalla forcella.

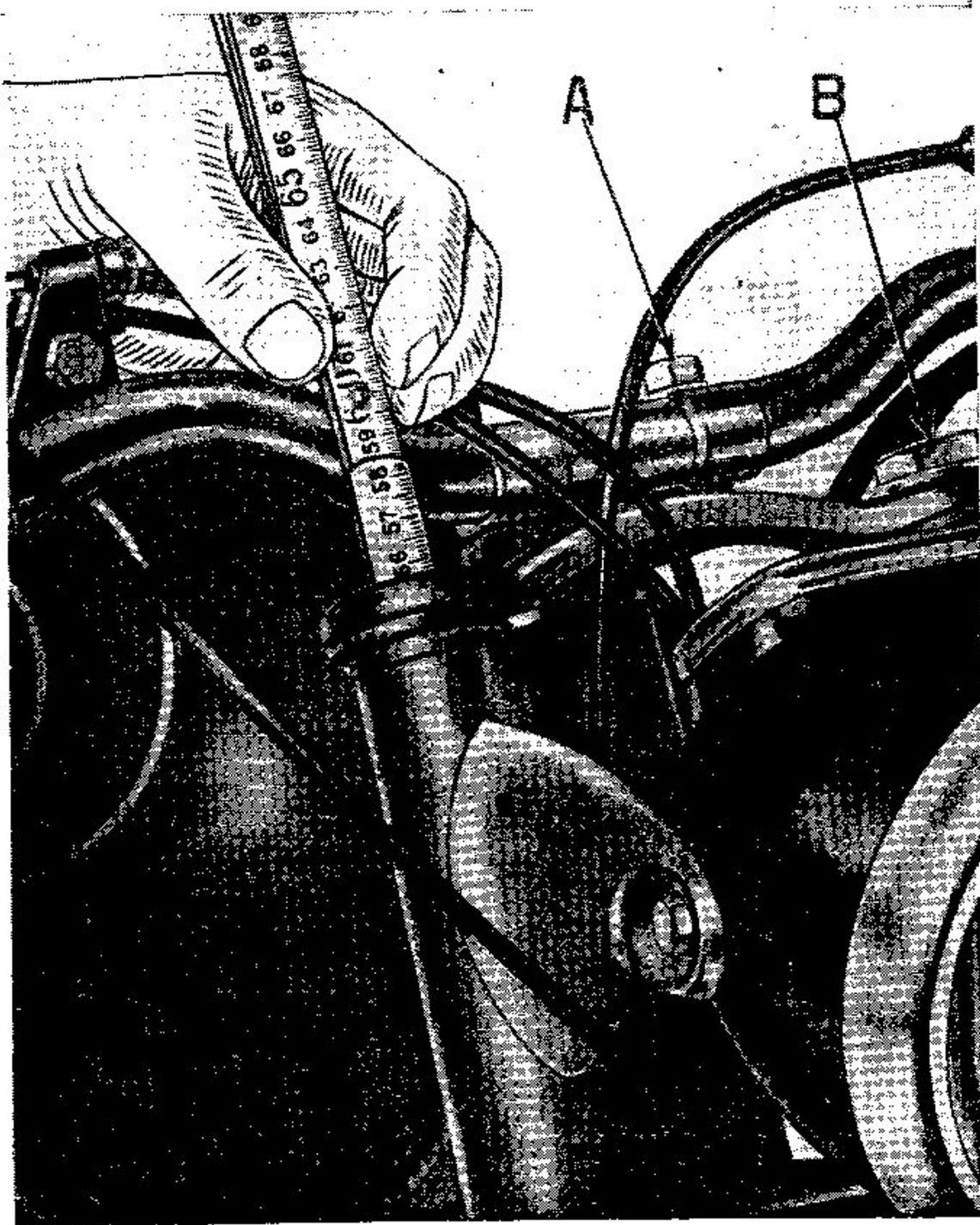


Fig. 7

3) Inserire nei due bracci della forcella un metro controllando che entri nel tubo per una lunghezza di cm. 55,5 partendo dalla parte superiore del braccio come rappresentato a fig. 7.

Ottenuto questo, sfilare dal braccio il metro verificando il quantitativo di liquido esistente. Se il livello è normale si deve riscontrare una misura di cm. 22 corrispondente al quantitativo di liquido occorrente per la carica che è di cmc. 125 per braccio.

Il liquido usato è: olio Shell X 100 SAE 20; deve essere introdotto dalla parte superiore dei bracci.

Registrazione contatti del ruttore

(Vedere fig. 6)

Ogni 5000 km. circa devono essere controllate le puntine (n. 2). Verificare che l'apertura dei contatti sia di millimetri $0,35 \div 0,45$. Qualora questa dovesse risultare maggiore o minore passare alla sua registrazione procedendo come segue:

Allentare di mezzo giro la vite (n. 3) che blocca la squadretta porta contatto fisso; indi spostare la squadretta quel tanto da ottenere la prescritta apertura dei contatti. Bloccare nuovamente la squadretta mediante la chiusura della vite (n. 3).

La registrazione va effettuata con la camma del ruttore in posizione di massima apertura.

Verificare lo stato della superficie dei contatti: deve risultare piana e pulita, non ossidata, se occorre rinvivarla adoperare apposita limetta a taglio finissimo.

Per queste operazioni basta togliere il coperchio sul lato sinistro e il tappo con il coperchietto copripolvere, indi agire attraverso le finestre del volano stesso come precedentemente è detto nel capitolo « Lubrificazione del ruttore ».

Messa in fase dell'alternatore volano

L'operazione si compie nel seguente modo:

1) Levare il coperchio sul lato sinistro e il tappo con il



Fig. 8

coperchietto copripolvere.

2) Assicurarsi che le puntine del ruttore abbiano la prescritta apertura.

3) Verificare la messa in fase controllando che le puntine incomincino ad aprirsi quando il segno tracciato sul volano contrassegnato con le lettere AR (apertura ruttore) coincida col segno tracciato sul coperchio del basamento.

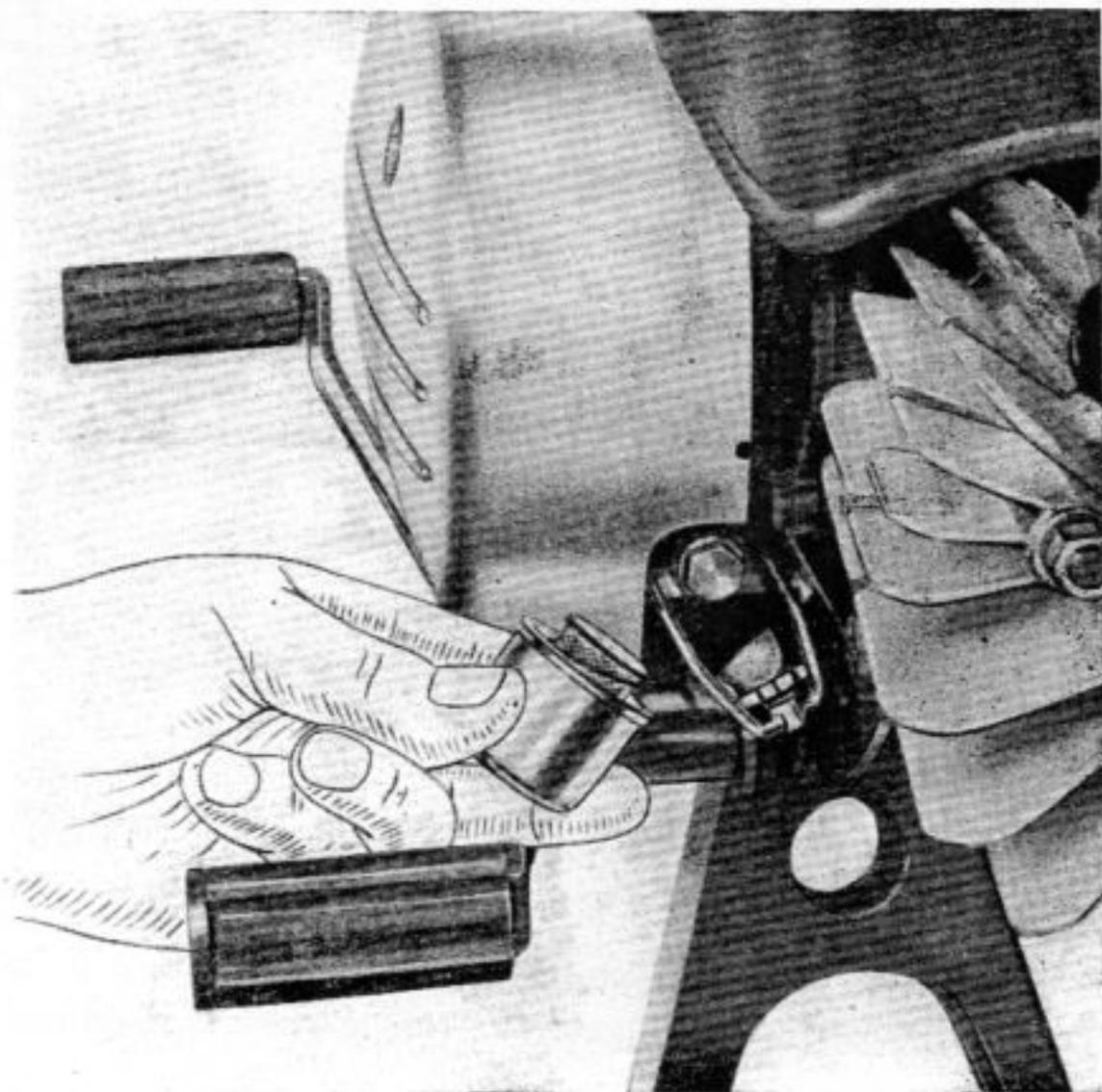


Fig. 9

In tale posizione il pistone si trova in anticipo rispetto al P.M.S. di mm. 40 misurati sulla periferia del volano stesso.

Qualora i due sopracitati segni non coincidessero all'atto dell'apertura delle puntine passare alla regolazione procedendo come segue: dopo aver tolto la parte rotante del volano allentare le tre viti che fissano la piastra del ruttore quel tanto da poterla spostare per compiere la messa in fase. Bloccare quindi la piastra e rimontare il volano controllando se si è ottenuta la fasatura.

Per poter riscontrare esattamente il punto d'apertura delle puntine è bene inserire fra queste una sottilissima striscia di carta velina. Operando una certa tensione per togliere la carta (vedere fig. 8) girare il volano in senso orario finchè la carta esca dalle puntine.

Candela

Verificare lo stato dell'isolante, se si riscontrano crepe o rotture sostituirla. La distanza fra gli elettrodi deve essere di mm. 0,6.

Per pulirla si usi benzina e spazzolino.

Montare la candela avvitandola a mano per qualche giro, accertandosi che imbocchi perfettamente; adoperare poi l'apposita chiave evitando di chiuderla esageratamente.

Controllare lo stato di conservazione del cavo.

Carburatore

Questo carburatore è munito di diaframma silenziatore e di filtro d'aria a paglia metallica, ed è stato studiato appositamente per questo motore.

La vaschetta a livello costante del carburatore è munita di un capace filtro a bicchiere, di facile accessibilità. Annualmente è opportuno procedere alla pulitura del bicchiere con filtro; per levarlo, allentare e spingere su un fianco quel tanto da liberare il bicchiere, l'apposito volantino con tacche che lo tiene bloccato (vedere fig. 9). Pulire poi bicchiere e filtro con della ben-

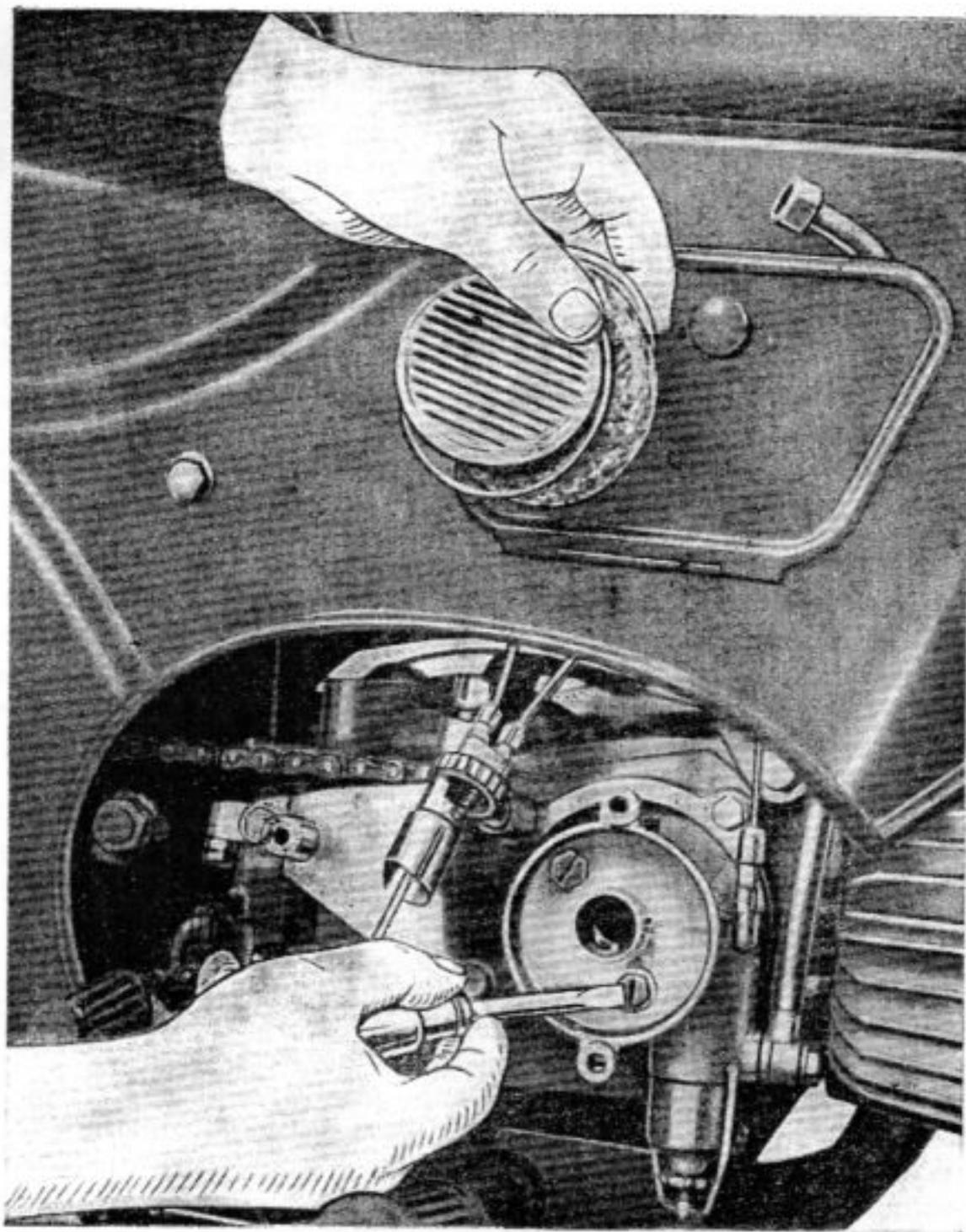


Fig. 10

zina facendo attenzione a non schiacciare o deteriorare il filtro e ad asportare tutto lo sporco accumulato sul fondo del bicchiere.

Regolazione normale

Diffusore	mm. 18
Polverizzatore	260 B
Getto massimo	68/100
Getto minimo	40/100
Valvola	N. 55
Astina D 16	Il tacca

(Per la numerazione delle tacche la partenza s'intende dall'alto dell'astina).

Regolazione del massimo e del passaggio

La regolazione del massimo si effettua agendo sul diametro del getto (sostituendo quest'ultimo con uno avente numerazione superiore o inferiore).

La regolazione del passaggio si effettua sulla posizione dell'astina (abbassandola si impoverisce e alzandola si arricchisce il passaggio).

Si ricordi che diminuendo la temperatura ambiente occorre arricchire la miscela; viceversa occorrerà impoverirla se aumenta la temperatura.

Regolazione del minimo

Va effettuata a motore caldo. Si eseguisce agendo su due viti: una orizzontale posta subito dopo il diffusore regola il titolo della miscela del minimo.

Avvitando questa vite nella sua sede la miscela si arricchisce e viceversa. L'altra vite inclinata rispetto all'asse del corpo del carburatore, regola la posizione della valvola del gas.

Regolare prima la vite inclinata in modo che col comando del gas tutto chiuso il motore possa girare ancora a basso regime.

Avvitare poi o svitare, secondo i casi, la vite orizzontale fino ad ottenere il titolo del minimo desiderato.

Infine svitare la vite inclinata quel tanto che occorre per fermare il motore.

Smontaggio del carburatore dal motore

Eeguire le seguenti operazioni:

- levare il coperchio destro;
- accertati che il rubinetto della miscela è chiuso, svitare il raccordo che attacca la tubazione al rubinetto;
- togliere il diaframma silenziatore;
- togliere il filtro d'aria mediante lo smontaggio dell'apposito anello di tenuta;
- liberare i cavi di comando coi relativi attacchi;
- svitare le due viti interne al carburatore che lo tengono fissato al motore (vedere fig. 10).

Rimontando il carburatore sul motore controllare che la guarnizione sia in perfette condizioni e che venga montata nel senso giusto, copiando il profilo della flangia d'attacco. Chiudere a fondo le due viti di tenuta, in modo da evitare eventuali infiltrazioni d'aria dannose alla carburazione.

Smontaggio del carburatore

(Vedere fig. 11)

Annualmente è bene smontare il carburatore per compiere la revisione dei vari pezzi e la pulitura generale.

Togliere:

- la tubazione della miscela col relativo bullone d'attacco (10);
- il bicchiere (1) con la molla di pressione e il filtro, e se occorre anche la guarnizione (1 bis);
- il coperchietto (2) per ispezionare la vaschetta a livello costante; per effettuare questo svitare le due viti di tenuta ed estrarre dalla vaschetta il galleggiante (3) mediante lo smontaggio dell'astina (4);

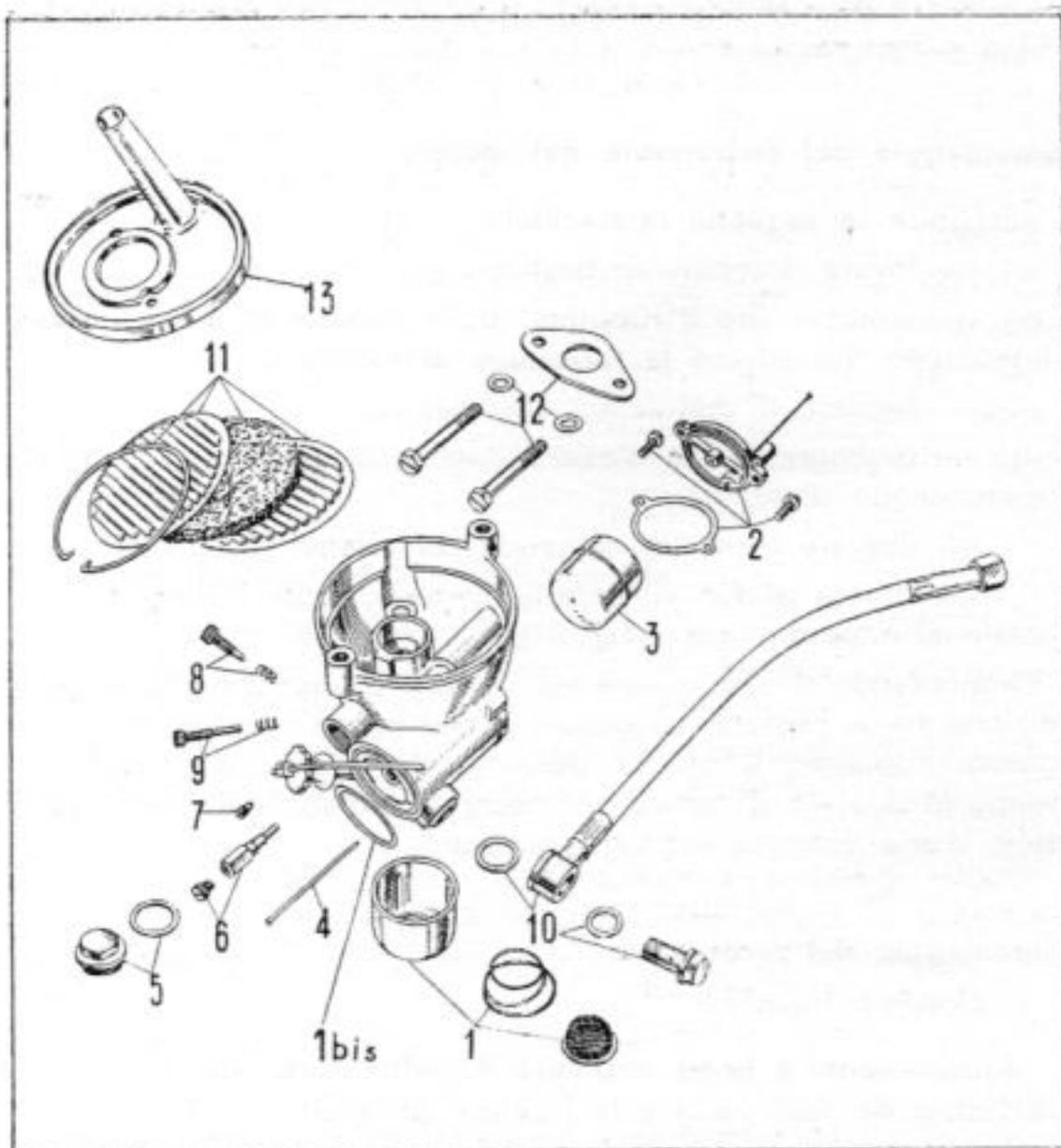


Fig. 11

- il tappo con guarnizione (5), indi svitare il polverizzatore e il getto (6);
- il getto del minimo (7);
- la vite per regolazione minimo (8);
- la vite per regolazione valvola gas (9).

Per la pulitura di tutti i fori si raccomanda di servirsi di getto d'aria e si sconsiglia di usare fili metallici, aghi, ecc. che potrebbero alterare il diametro dei fori e rendere difficile la regolazione della carburazione.

Nel montaggio si faccia attenzione a non dimenticare le guarnizioni e a rimetterle nell'identica posizione che occupavano prima dello smontaggio.

Il diaframma silenziatore (13), il filtro d'aria (11) e le viti d'attacco carburatore al motore (12) vengono tolti con lo smontaggio del carburatore dal motore.

Filtro d'aria

Deve essere pulito ogni 2000 km. circa ed anche più spesso, se si marcia in zone molto polverose. Smontarlo dal carburatore, levando la molla che tiene il disco, la paglia metallica e l'altro disco posto fra la paglia metallica e il carburatore; lavare poi tutto con benzina.

Dopo di questo immergere la paglia metallica in un bagno di olio fluidissimo (Shell Donax A¹) lasciandola poi scolare prima di rimontarla. L'efficacia del filtro diminuisce fino ad annullarsi se non se ne cura la pulizia e la manutenzione come è stato indicato sopra. Quando il filtro è molto sporco, il consumo aumenta, risultando strozzata l'alimentazione d'aria.

Fare attenzione nel rimontare a non invertire i coperchietti e a montarli nell'apposita tacca di riferimento.

Pulitura del serbatoio

Annualmente è bene provvedere alla pulitura del serbatoio: versare in questo un po' di benzina non miscelata e agitare fortemente, indi far uscire le impurità dal foro per rubinetto; per far ciò smontare il rubinetto chiudendo il foro con una mano quando si procede al lavaggio.

Pulitura filtro sul rubinetto e tappo serbatoio

Ogni 5000 km. circa è opportuno procedere alla pulitura del filtro situato sopra il rubinetto del serbatoio. Staccare la tuba-

zione e il rubinetto (vedere fig. 12); indi pulire il tutto con benzina accertandosi prima del montaggio che il filtro sia integro.

Verificare che il forellino del tappo di chiusura serbatoio sia libero, nel caso pulirlo mediante aria compressa o filo metallico.

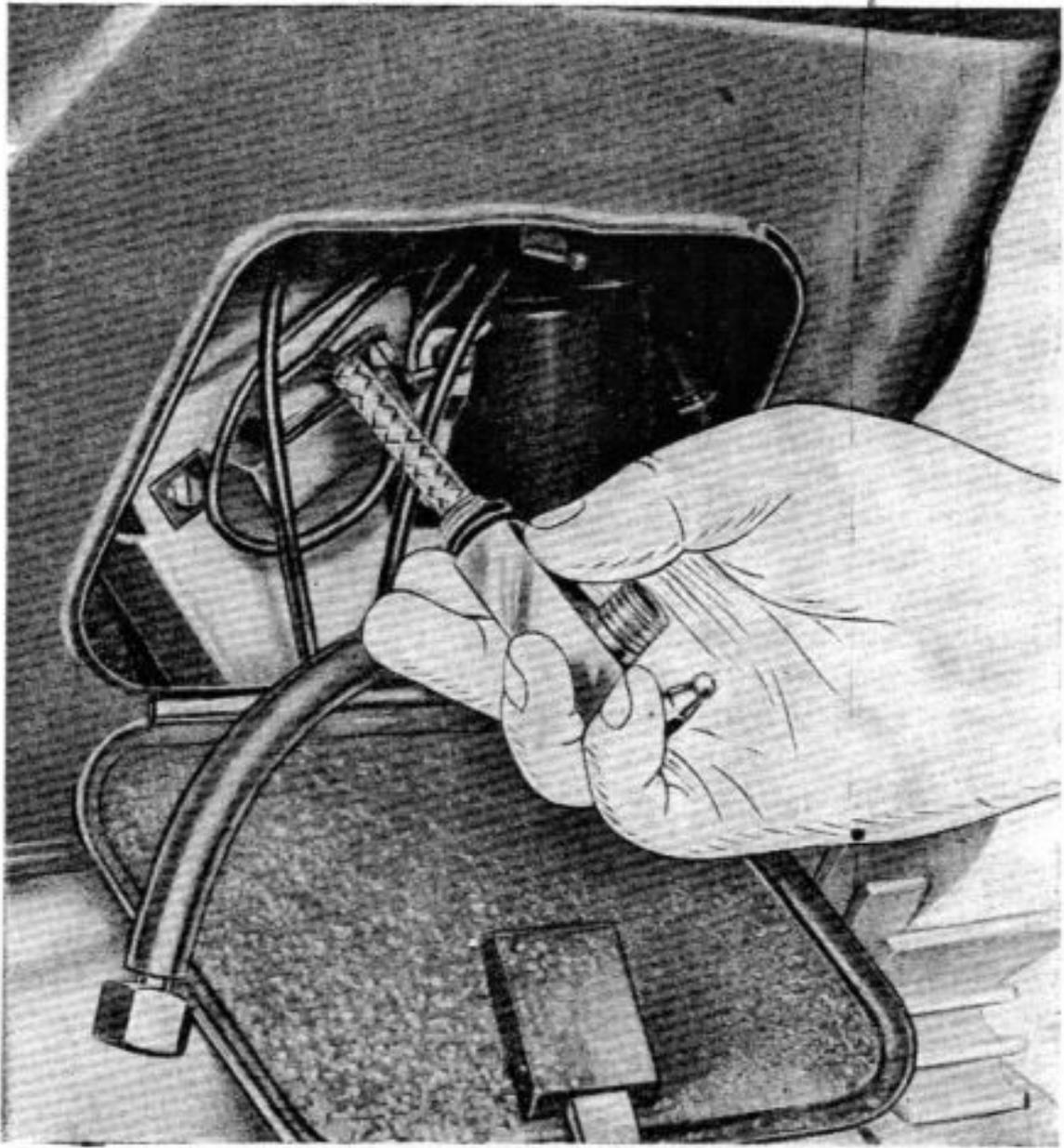


Fig. 12

Pulitura testa, pistone e scarico

Una delle cause di diminuito rendimento del motore è data dalle incrostazioni e dalle parziali otturazioni del condotto di scarico per opera dei depositi carboniosi.

Verificandosi tale caso è necessario togliere la testa e il cilindro (vedere fig. 13). Per smontare queste parti staccare dal cilindro il tubo di scarico e svitare i quattro dadi sui tiranti di fissaggio testa-cilindro.

Indi togliere accuratamente tutte le incrostazioni formatesi sulla testa del cilindro, sulla testa del pistone, sulle pareti della luce di scarico e nel tubo di scarico. Nel rimontare si abbia cura di serrare i quattro dadi sui tiranti gradualmente ed in modo alterno.

Questa operazione (se si usa benzina ed olio minerale di buona qualità) è da farsi ogni 5000 km. circa di marcia.

Pulitura del tubo di scarico con silenziatore

Il silenziatore viene tolto dal motociclo dopo averlo staccato dal cilindro ed allentato il bullone per cavalletto sostegno motociclo.

Le parti più soggette a subire delle incrostazioni sono:

il tubo di scarico e, in particolar modo, il tubetto posteriore. La pulitura viene effettuata mediante spazzola metallica o filo di ferro che viene inserito nei tubi agitandolo.

Questa operazione (se si usa benzina ed olio minerale di buona qualità) è da farsi ogni 5000 km. circa.

Registrazione della frizione

Si rende necessaria quando il movimento libero (giuoco) all'estremità della leva di comando è superiore o inferiore a 3 mm. circa.

Con mancanza di giuoco si può verificare uno slittamento dei dischi con conseguente consumo di questi e rendimento anormale del motore.

Con un giuoco superiore al suddetto si può verificare un incompleto distacco della frizione con conseguente cambio marce rumoroso.

Per la registrazione, vedere il capitolo « Registrazione dei comandi posti sul manubrio ».

Periodicamente è bene tenere lubrificata con del grasso l'astina spingidischi.

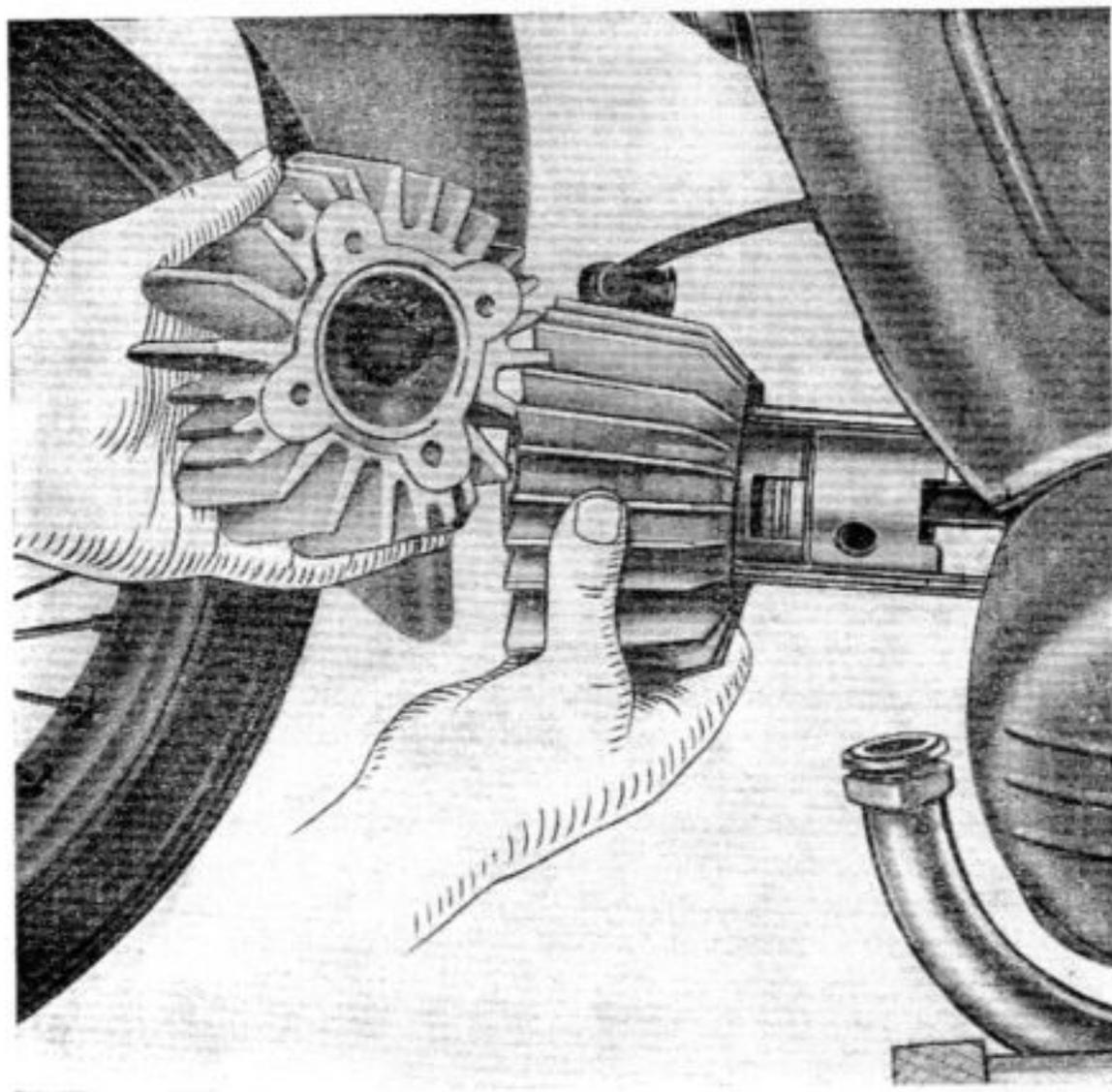


Fig. 13

Registrazione della tensione catena

Col motociclo sul cavalletto la catena non deve risultare eccessivamente tesa (verificare che abbia uno scuotimento di circa cm. 4). Ciò è necessario perchè, in caso contrario, si avrebbe una tensione eccessiva quando il forcellone oscillante è a metà corsa.

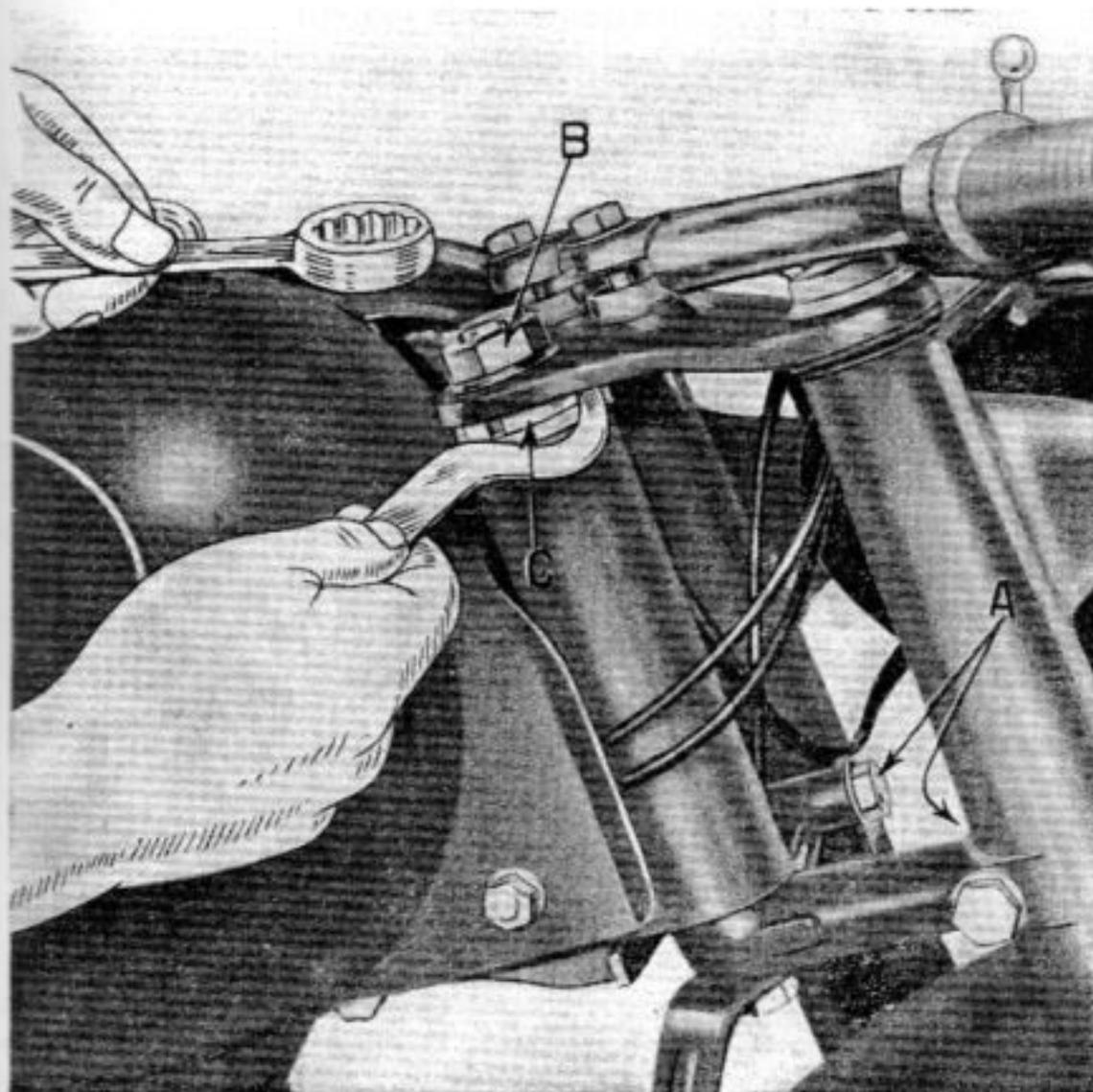


Fig. 14

Per registrare occorre: allentare i dadi del perno centrale della ruota, indi agire in proporzioni uguali sui due tendicatena posti sul perno della ruota e agenti all'estremità del forcellone oscillante. Dopo aver registrato la catena è bene controllare la registrazione del freno.

Registrazione dello sterzo

(Vedere fig. 14)

Se lo sterzo ha giuoco, i movimenti a sfere sono soggetti a dannosi scuotimenti; per registrarlo occorre compiere le seguenti operazioni:

— allentare i due dadi (A) per bulloni di bloccaggio bracci forcella alla base dello sterzo;

— allentare il dado (B) sul canotto dello sterzo;

— agire, con apposita chiave o punteruolo, sulle tacche della ghiera di regolazione (C) quel tanto che necessita per levare il giuoco, pur mantenendo libero il movimento della forcella.

A registrazione ultimata avvitare nuovamente il dado (B) tenendo la ghiera ferma in modo da non togliere quel giuoco occorrente per il buon funzionamento.

Ottenuta la registrazione avvitare i due dadi (A).

Registrazione del forcellone oscillante

Viene eseguita togliendo il coperchio coprimotore lato destro e agendo sul perno del forcellone: si allenta il controdado tenendo fermo il dado, indi si serra quest'ultimo della quantità necessaria per togliere l'eccessivo giuoco. A registrazione ottenuta si serra il controdado tenendo fermo il dado (vedere fig. 15).

Registrazione dei comandi posti sul manubrio

Per le leve comando freno anteriore e frizione la registrazione viene fatta agendo sugli appositi bulloncini e controdadi zigrinati, posti sul manubrio all'attacco dei comandi.

Per registrare occorre allentare il controdado, indi svitare o avvitare il bulloncino quel tanto che necessita per ottenere la registrazione.

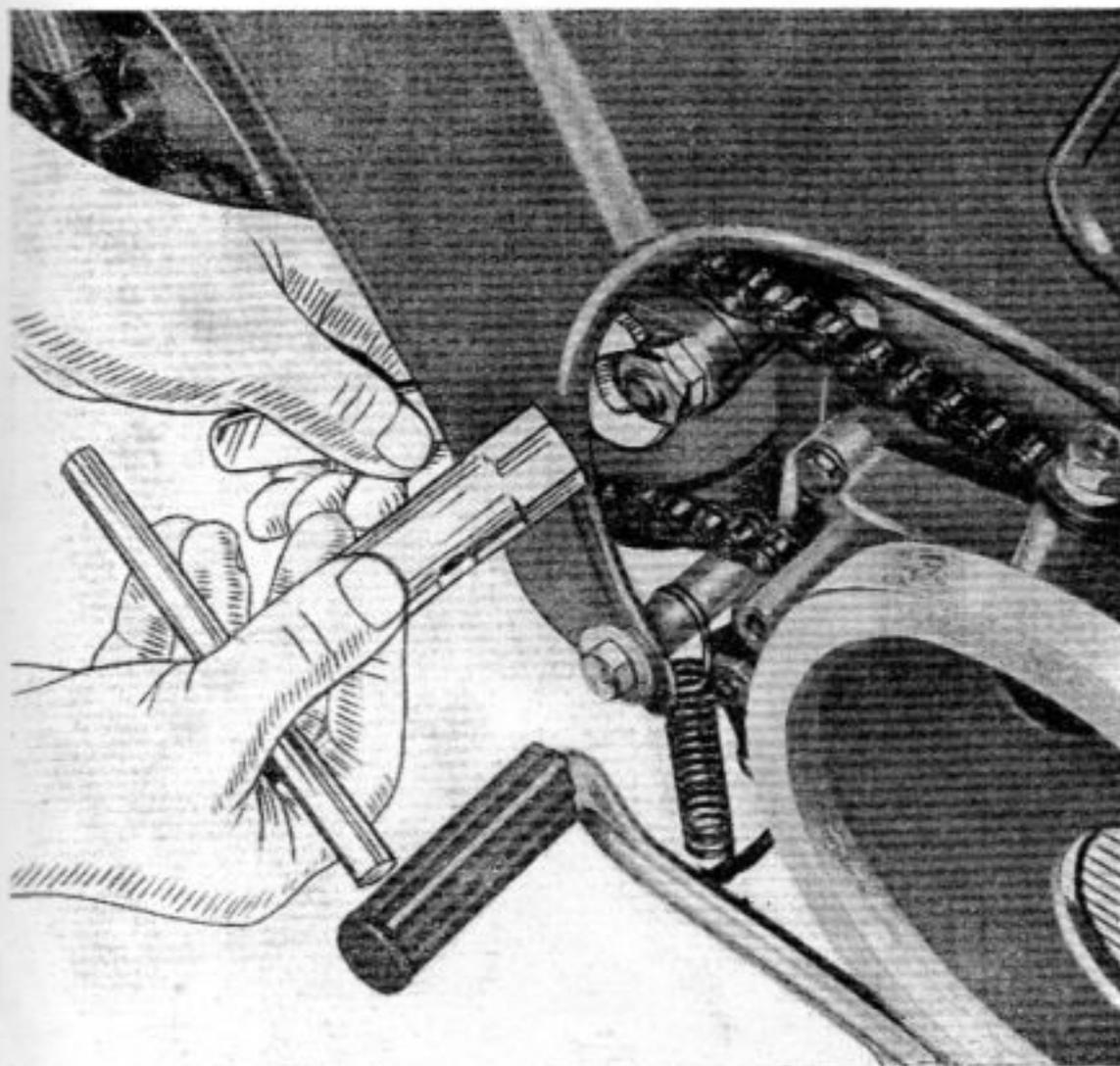


Fig. 15

Ricordarsi di bloccare nuovamente il controdado a registrazione ultimata (vedere fig. 16).

Registrazione dei freni

Per una buona registrazione occorre che vi sia un giuoco

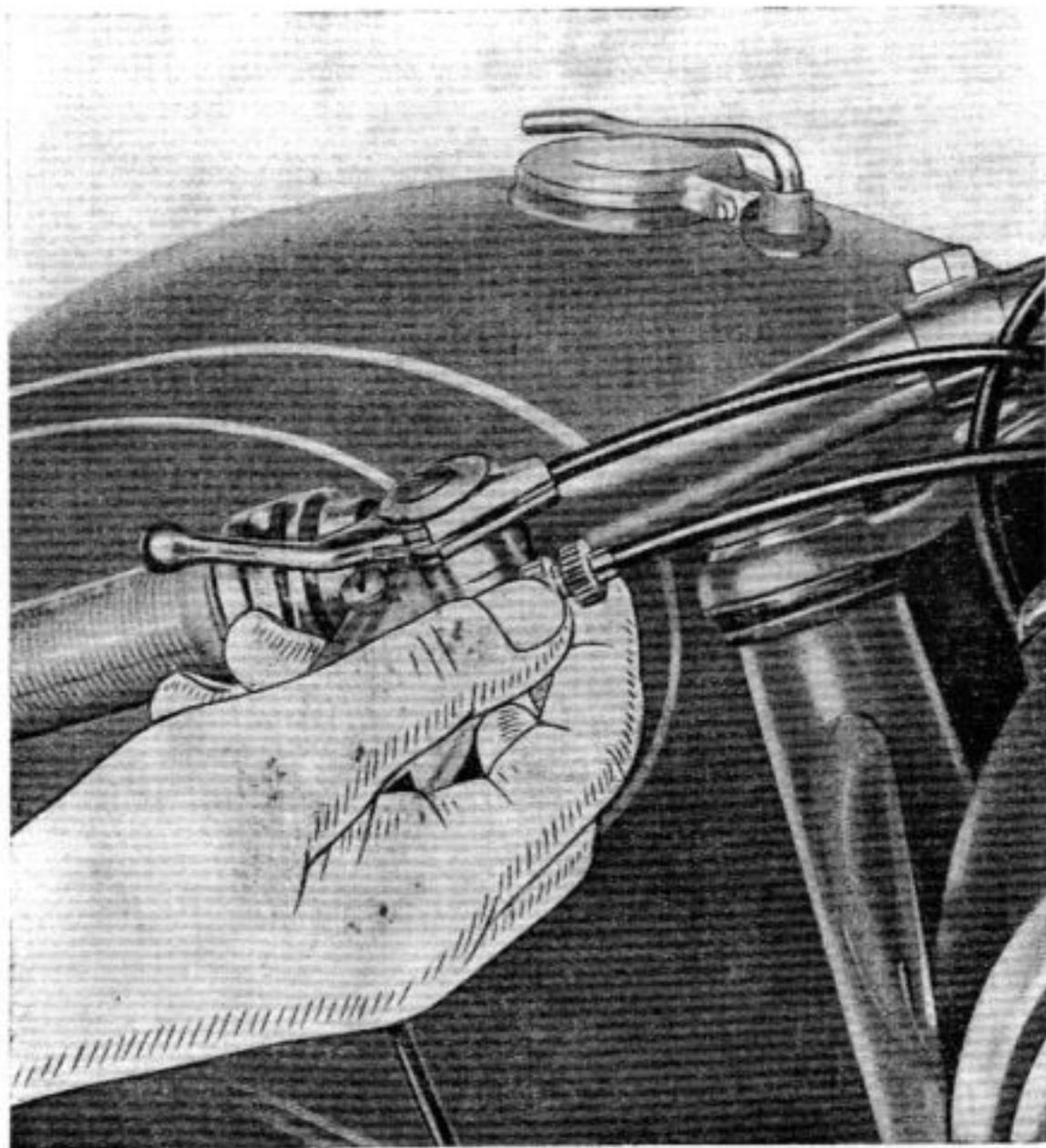


Fig. 16

(misurato all'estremità del pedale se si tratta del freno posteriore e all'estremità della leva a mano se si tratta del freno anteriore) di mm. 10-15 prima che il materiale di attrito venga a contatto con i tamburi.

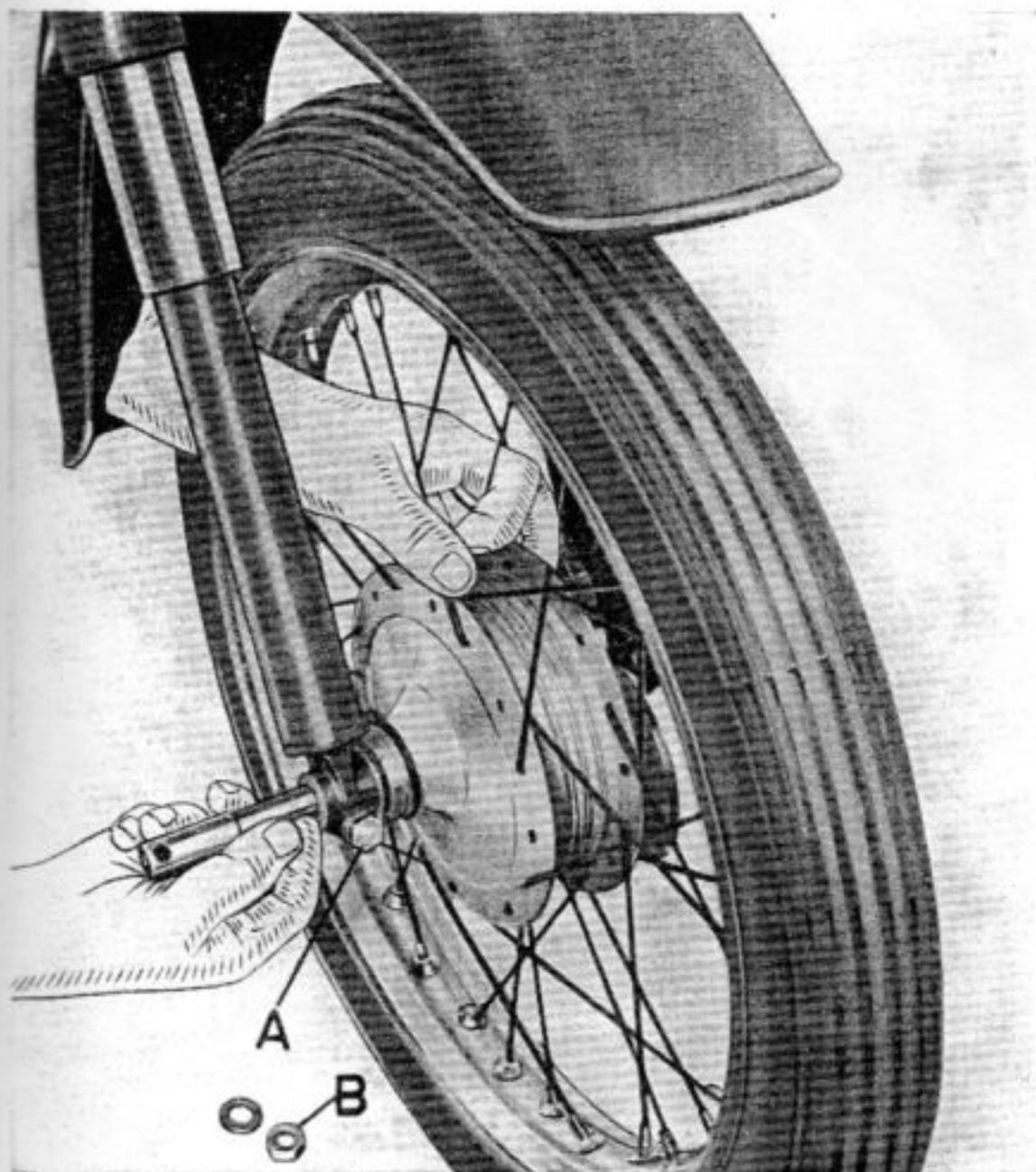


Fig. 17

Per il freno anteriore vedere « Registrazione dei comandi posti sul manubrio ».

Per il freno posteriore la registrazione viene fatta agendo sul dado avvitato al tirante e posto sulla leva del freno sul disco porta ceppi.

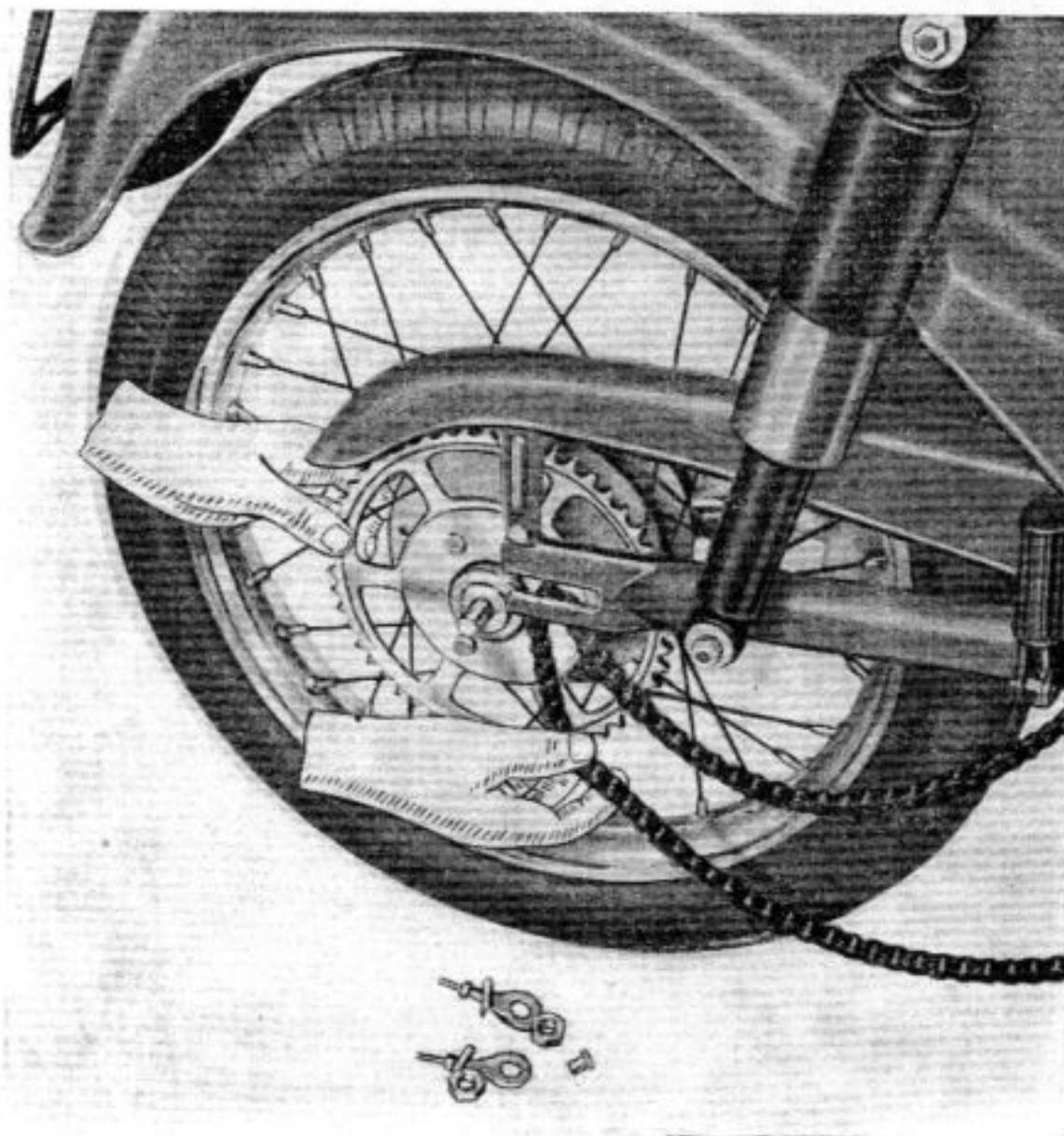


Fig. 18

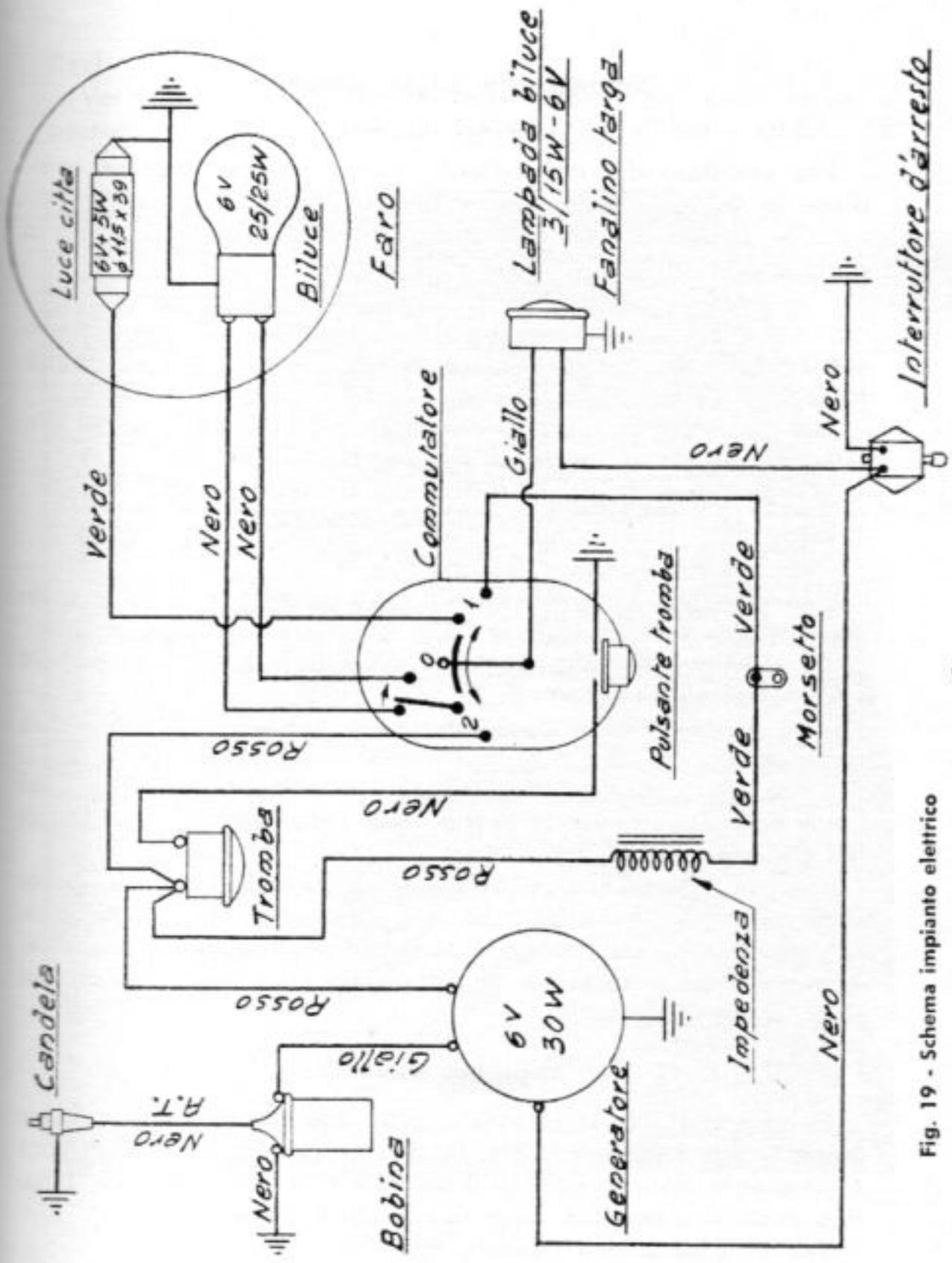


Fig. 19 - Schema impianto elettrico

Smontaggio ruota anteriore

(Vedere fig. 17)

Per smontare dal motociclo la ruota anteriore occorre compiere le seguenti operazioni:

— sganciare il filo per comando freno dalla leva sul disco portaceppi;

— svitare, sul lato sinistro, il dado (B) del perno;

— allentare il bulloncino (A) di tenuta perno mozzo, posto sul braccio destro della forcella indi sfilare il perno dalla forcella e dal mozzo togliendo la ruota.

Nel rimontare la ruota sul motociclo non si dimentichi d'infilare il disco porta ceppi nel nasello d'ancoraggio.

Smontaggio ruota posteriore

(Vedere fig. 18)

Per smontare dal motociclo la ruota posteriore occorre compiere le seguenti operazioni:

— svitare il dado che tiene unito il tirante del freno alla leva sul disco porta ceppi;

— svitare i due dadi del perno mozzo e sfilare i due tendicatena;

— spingere la ruota verso il centro del motociclo quel tanto da poter togliere la catena, indi sfilare la ruota dai bracci del forcellone.

Durante l'operazione è bene non spostare i dadi sui perni delle piastrine tendicatena. Curare, durante il montaggio, d'inserire il disco porta ceppi nel nasello d'ancoraggio, ed eseguire a operazione ultimata, la registrazione del freno agendo sul dado avvitato al tirante.

Impianto elettrico

Il magnete alternatore volano provvede con corrente a bassa tensione ad alimentare la bobina d'accensione, la tromba elettrica e l'impianto elettrico composto di: faro anteriore a tre luci; fanalino posteriore per luce targa e indicatore d'arresto.

Per lo schema dell'impianto elettrico *(vedere fig. 19)*.

Cavi

Verificare lo stato esterno specialmente nei punti dove si possono realizzare scorrimenti fra parti metalliche e isolate. Se

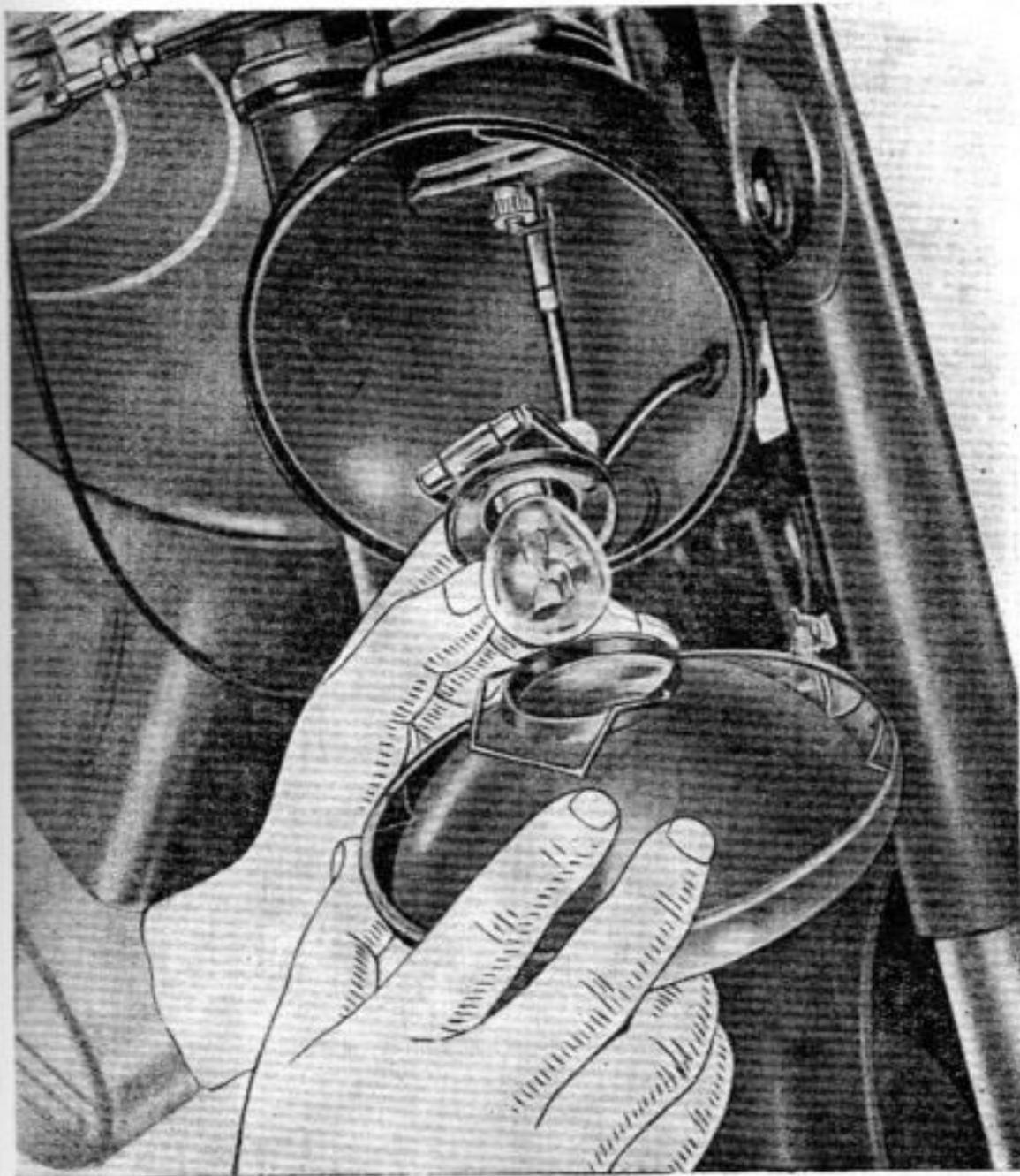


Fig. 20

si riscontrano difetti sostituire i cavi.

Faro

E' a perfetta tenuta d'acqua, ciò rende praticamente superflua l'ispezione interna. Si ricordi che la superficie speculare della parabola non va pulita perchè si riga facilmente e perde la lucentezza. Per cambiare le lampadine si toglie la cornice porta cristallo che forma un tutto con il cristallo e la parabola riflettente, svitando la vite situata in basso che tiene unita la cornice alla carcassa del faro. Si potrà allora estrarre la lampadina grande unitamente al suo supporto che chiude l'apertura posta al vertice della parabola (vedere fig. 20). La lampadina a siluro si toglie facilmente sganciandola dai morsetti a molla. Per cambiare il cristallo occorre levare le apposite mollette che tengono la parabola unita alla cornice. Qualora si voglia applicare il contachilometri, questo viene inserito nel faro togliendo la piastrina montata sulla parte superiore del faro stesso.

Lampadine

Usare lampadine di uguali dimensioni e potenza di quelle montate:

— per faro anteriore 6 V -25/25 W (luce campagna con anabbagliante) e 6 V - 5 W luce città (a siluro);

— per fanalino posteriore e indicatore d'arresto l'ampadina biluce 6 V - 3/15 W.

Pulsante per tromba elettrica e comando faro

Non richiedono alcuna registrazione essendo a contatto elettrico. In caso di cattivo funzionamento o di bruciature delle lampade è bene togliere il coperchietto e controllare i contatti dei comandi, verificare pure la chiusura delle vitine per attacco fili.

Manutenzione generale

Per una buona manutenzione occorre attenersi alle norme generali qui sotto elencate.

Pulitura

Per la pulitura del motore è consigliabile la benzina da usare con un pennello; asciugare poi con stracci puliti.

Per pulire le parti verniciate imbrattate di fango secco occorre, per non deteriorare la vernice, inumidirle bene con una spugna abbondantemente inzuppata d'acqua, lavare poi con un leggero getto d'acqua, accertandosi che questa non penetri in parti delicate (freni, motore, ecc.) e che sia scomparsa ogni traccia di fango prima di asciugare con pelle scamosciata.

Per mantenere alla vernice un bel lucido occorre saltuariamente ripassarla con ovatta di cotone imbevuta con uno dei tanti preparati esistenti in commercio (polish).

Per conservare a lungo il brillante alla vernice occorre non lasciare per lunghe ore il motociclo esposto al sole bruciante o all'aperto per intere notti con basse temperature.

E' importante, per non deteriorare la vernice, evitare il contatto di benzina, alcole o soluzioni di soda.

Ritocchi alla verniciatura

La verniciatura è fatta a smalto sintetico essiccato con raggi infrarossi. Trattandosi di pezzi di piccola dimensione, in generale, è opportuno procedere alla verniciatura dell'intero pezzo.

Decalcomanie

Le decalcomanie con aquila e dicitura « Moto Guzzi » vanno applicate sul serbatoio e sui parafanghi. L'operazione deve essere eseguita come segue:

Inumidire la decalcomania con apposita vernice; trascorsi circa 5 minuti applicarla sulla macchina; togliere poi la carta con una spugna inumidita, levando le eventuali tracce di vernice con petrolio; ripassare infine, per dare un bel lucido, attenendosi a quanto detto nel capitolo « Manutenzione generale ».

TABELLE

ricerca eventuali inconvenienti

e relativi rimedi

INCONVENIENTI	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
<p>Avviamento anormale provocato da: ALIMENTAZIONE</p>	<p>Miscela che non arriva al carburatore (Vedere A - B - C - D - E)</p> <p>A) Mancanza di miscela (serbatoio vuoto) .</p> <p>B) Rubinetto rimasto inavvertitamente chiuso</p> <p>C) Necessità d'inserire la riserva (poco miscela nel serbatoio)</p> <p>D) Rubinetto con filtro ostruito</p> <p>E) Tubazione flessibile della miscela rotta o ostruita</p> <p>Filtro e bicchiere del carburatore sporchi . .</p> <p>Astina del galleggiante bloccata nella sede</p> <p>Getto ostruito</p>	<p>Aprire lo sportello sul lato destro della carozzeria e premere l'astina del carburatore quel tanto da controllare se avviene l'invasamento.</p> <p>Rifornimento.</p> <p>Ruotare il manettino del rubinetto nella posizione d'aperto.</p> <p>Ruotare il manettino del rubinetto nella posizione di riserva.</p> <p>Smontarlo e pulirlo con benzina e aria compressa.</p> <p>Sostituirla o pulirla con aria compressa.</p> <p>Smontarli e pulirli con benzina e aria compressa.</p> <p>Rimuoverla agendo sull'astina dell'agitatore.</p> <p>Smontarlo e pulirlo introducendo nel foro una setola da spazzola indi soffiare con getto d'aria.</p>

INCONVENIENTI

PROBABILI CAUSE

PROVVEDIMENTI

Corpo del carburatore con condotti ostruiti

Miscela non buona per acqua nel carburante
o olio scadente

Invasamento eccessivo (Vedere F-G)

F) Impurità nella sede dell'astina

G) Galleggiante incrinato
Infiltrazioni d'aria all'attacco del carburatore
per inefficiente tenuta della guarnizione

Filtro d'aria sporco

Candela che non dà scintilla (Ved. H-I-L-M)

H) Sporca

I) Umida

L) Isolante screpolato

M) Elettrodi non a misure

Smontare il carburatore e compiere un'accurata pulitura con benzina e aria compressa.

Smontare il carburatore, pulirlo e sostituire la miscela.

Chiudere il rubinetto e far aspirare l'eccedenza di miscela dal motore. Se il motore non parte è possibile che la candela sia bagnata di miscela, occorre toglierla e asciugarla.

Togliere l'astina e pulire la sede con aria compressa.

Sostituirlo.

Togliere il coperchio destro e il filtro d'aria, indi controllare la chiusura delle due viti di tenuta; se occorre, sostituire la guarnizione.

Pulirlo. (Vedere in tabella paragrafo « Consumo elevato »).

Per riscontrare se la candela dà scintilla, toglierla, appoggiare al cilindro la parte non isolata della candela dopo aver riattaccato a questa il cavo che va alla bobina d'accensione, indi far compiere qualche giro al motore verificando se dà scintilla.

Pulirla con benzina pura e spazzolino.

Farla asciugare.

Cambiare la candela.

Portare la distanza a mm. 0,6.

ACCENSIONE

INCONVENIENTI	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
	Cavo della candela rotto o danneggiato nel rivestimento isolante	Sostituire.
	Prese per attacco cavo alla bobina e alla candela rotte o non bene avvitate	Sostituire o avvitare a fondo.
	Puntine del ruttore sporche o con apertura non prescritta	Pulirle con benzina: se occorre, ripristinare le superfici con apposita limetta. Controllare (vedere il capitolo « Registrazione contatti del ruttore » nel presente libretto) portando l'apertura a mm. 0,35 ÷ 0,45.
	Martelletto del ruttore: consumato dallo strisciamento sulla camma non lubrificato	Sostituire.
	Condensatore o bobina di alta tensione inefficienti	Inumidire con qualche goccia d'olio il cuscinetto di panno (vedere il capitolo « Lubrificazione del ruttore » nel presente libretto).
	Accensione troppo anticipata o ritardata	Farli controllare da agenzie autorizzate o sostituire.
Il motore si avvia solo a gas aperto	Condotti e getto sporchi	Verificare. (Vedere il capitolo « Smontaggio e messa in fase dell'alternatore volante » nel presente libretto).
Il motore si ferma quando si apre il gas	Motore ancora freddo Getto del massimo sporco	Pulirli. (Vedere in tabella paragrafo « Alimentazione »).
		Lasciarlo scaldare.
		Pulirlo. (Vedere in tabella paragrafo « Alimentazione »).

INCONVENIENTI	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
<p>Funzionamento anormale provocato da: SCARSO RENDIM.</p>	<p>Miscela del carburatore grassa</p> <p>Miscela del carburatore magra</p> <p>Tubo di scarico e silenziatore con incrostazioni</p> <p>Luce di scarico, testa del motore e del pistone con incrostazioni</p> <p>Guarnizione fra cilindro e basamento non perfettamente efficiente</p> <p>Candela non bene avvitata o senza guarnizione</p> <p>Candela sporca, non adatta, con elettrodi non a misura o consumati</p> <p>Dadi di fissaggio testa-cilindro allentati</p> <p>Fasce elastiche incollate, consumate o rotte</p> <p>Cilindro ovalizzato</p>	<p>Carburatore mal regolato, regolare (vedere il capitolo « Carburatore » nel presente libretto).</p> <p>Carburatore mal regolato, regolare. (Vedere il capitolo « Carburatore » nel presente libretto).</p> <p>Pulire (vedere il capitolo « Pulitura del tubo di scarico con silenziatore » nel presente libretto).</p> <p>Togliere accuratamente le incrostazioni formatesi. Sostituire.</p> <p>Avvitare, evitando di chiudere esageratamente. Montare l'apposita guarnizione se sprovvista.</p> <p>Pulirla, cambiare il tipo della candela, regolare la distanza fra gli elettrodi.</p> <p>A motore freddo avvitarli a fondo. Sostituire le fasce e pulire le apposite sedi sul pistone. Sostituire.</p>

INCONVENIENTI	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
SCOPPI ALLO SCARICO	<p>Candela (Vedere N-O-P):</p> <p>N) Irregolare distanza tra gli elettrodi</p> <p>O) Incrostata</p> <p>P) Pre-accensione</p> <p>Guarnizione del tubo di scarico allentata</p> <p>Condensatore: allentato</p> <p>inefficiente</p> <p>Slittamento dato da mancanza di giuoco della leva di comando sul manubrio</p>	<p>Portare la distanza a mm. 0,6.</p> <p>Pulirla con benzina pura e spazzolino.</p> <p>Sostituire la candela con altra di grado termico più elevato (Vedere quella prescritta).</p> <p>Stringere i due dadi di fissaggio.</p>
FRIZIONE NON FUNZIONANTE	<p>Condensatore: allentato</p> <p>inefficiente</p> <p>Slittamento dato da mancanza di giuoco della leva di comando sul manubrio</p>	<p>Stringere la vite di fissaggio.</p> <p>Sostituire.</p> <p>Registrare mediante apposito bulloncino e controdado portando il giuoco all'estremità della leva di comando sul manubrio a mm. 3 circa.</p>
CONSUMO ELEVATO	<p>Disinnesto incompleto dato dall'eccessivo giuoco della leva di comando sul manubrio</p> <p>Astina dell'agitatore bloccata</p> <p>Galleggiante incrinato</p> <p>Deficiente tenuta data da irregolarità dell'astina del galleggiante o impurità nell'aria sed:</p> <p>Filtro d'aria sporco</p>	<p>Registrare. (Vedere « Slittamento »).</p> <p>Sbloccare.</p> <p>Sostituire.</p> <p>Sostituire l'astina o pulire la sede con aria compressa.</p> <p>Smontarlo e lavare il tutto con benzina, indi immergere la paglia metallica in un bagno d'olio fluidissimo. Lasciar scolare prima di rimontare.</p>

INCONVENIENTI	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
<p>STERZO IRREGOLARE</p> <p>ANORMALITÀ RUOTE E MOZZI</p> <p>FRENATURA INSUFFICIENTE</p> <p>SOSPENSIONE ELASTICA INEFF.</p>	<p>Getto del massimo alterato nel diametro del foro</p>	<p>Sostituirlo. (Vedere il capitolo « Carburatore » nel presente libretto).</p>
	<p>Accensione ritardata</p>	<p>Mettere in fase. (Vedere il capitolo « Smontaggio e messa in fase dell'alternatore volante » nel presente libretto).</p>
	<p>Fasce elastiche incollate, consumate o rotte</p>	<p>Sostituire. (Vedere in tabella paragrafo « Scarso rendimento »).</p>
	<p>Gruppo dello sterzo eccessivamente indurito o con eccessivo giuoco</p>	<p>Registrare mediante l'apposita ghiera</p>
	<p>Mozzi con eccessivo giuoco</p>	<p>Verificare i cuscinetti.</p>
	<p>Ruote scentrate</p>	<p>Centrare sostituendo eventuali raggi rotti o con filetti strappati.</p>
	<p>Leva a pedale o leva di comando sul manubrio con corsa a vuoto eccessiva</p>	<p>Registrare, portando il giuoco all'estremità della leva a mano o del pedale a mm. 10-15 prima che il freno entri in azione.</p>
	<p>Suole per ceppi freno: consumate</p>	<p>Sostituire.</p>
	<p>sporche di grasso</p>	<p>Se le suole sono imbevute di grasso occorre sostituirle; se leggermente unte lavarle con benzina ripristinando la superficie frenante con una leggera passata di tela smeriglio.</p>
	<p>Molleggio forcella telescopica inefficiente . Molleggio posteriore con ammortizzatori inefficienti</p>	<p>Revisionare la forcella e controllare il livello del liquido. Sostituire.</p>

INCONVENIENTI	PROBABILI CAUSE	PROVVEDIMENTI
<p>IMP. ELETTRICO INEFFICIENTE</p>		
Cavetti interrotti o scoperti	Cavetti interrotti o scoperti	Riparare o sostituire.
Capicorda allentati all'attacco, dissaldati o rotti	Capicorda allentati all'attacco, dissaldati o rotti	Stringere a fondo le viti d'attacco, risaldare o sostituire.
Tromba elettrica:	Tromba elettrica:	
cavetti staccati dai rispettivi morsetti	cavetti staccati dai rispettivi morsetti	Riallacciare stringendo a fondo le viti.
Bobina d'accensione con il cavo di massa allentato o rotto	Bobina d'accensione con il cavo di massa allentato o rotto	Stringere a fondo la vite d'attacco o sostituire.
Bobina non funzionante	Bobina non funzionante	Sostituire.
Lampadina luce campagna con anabagliante bruciata	Lampadina luce campagna con anabagliante bruciata	Sostituirla con una di uguale tipo e voltaggio 6 V 25/25 W.
Lampadina luce città bruciata	Lampadina luce città bruciata	Sostituirla con una di uguale tipo e voltaggio 6 V 5 W (a siluro).
Opacità o ingiallimento della parabola riflettente del faro	Opacità o ingiallimento della parabola riflettente del faro	Sostituirla.
Pulsante per tromba elettrica e comando faro non funzionante	Pulsante per tromba elettrica e comando faro non funzionante	Verificare i contatti e la chiusura delle viti per attacco fili. Se rotto sostituire.
Lampadina per fanalino posteriore e indicatore d'arresto bruciata. (Con questa lampadina bruciata, azionando il pedale del freno posteriore, il motore si arresta)	Lampadina per fanalino posteriore e indicatore d'arresto bruciata. (Con questa lampadina bruciata, azionando il pedale del freno posteriore, il motore si arresta)	Sostituirla con una di uguale tipo e voltaggio: lampadina biluce 6 V - 3/15 W.
Lampadina dello stop che rimane accesa durante la marcia	Lampadina dello stop che rimane accesa durante la marcia	Verificare la corsa di ritorno del pedale del freno e i contatti dell'interruttore se chiudono bene.
Lampadina bruciata e interruttore che non fa contatto; in questo caso avviene la mancanza d'accensione al motore	Lampadina bruciata e interruttore che non fa contatto; in questo caso avviene la mancanza d'accensione al motore	Una riparazione d'emergenza può effettuarsi cortocircuitando i due attacchi dell'interruttore.

ELENCO CONCESSIONARI NAZIONALI

● Succursali

- ABBIATEGRASSO (Milano) - *Nai Franco* - v.le Mazzini, 84 - tel. 21.97.
ACQUI TERME (Alessandria) - *Corzino Pietro* - v. Alessandria, 6 - t. 2557.
ADRIA (Rovigo) - *Marotto Giovanni* - c.so Mazzini, 34 - tel. 20286.
AGRIGENTO - *Calvo Luigi* - via Garibaldi, 2 (angolo Piazzetta Sina-
tra, 36) - tel. 22689.
ALBA (Cuneo) - *Vasquez Fernando* - c.so Michele Coppino, 17 - tel. 3120.
ALBENGA (Savona) - *Rossi Armando* - via Piave « Palazzo del Sole »
tel. 50674.
ALESSANDRIA - *Ricagni Giovanni* { p.za Garibaldi, 1 (neg.) - tel. 3030
via Vochieri, 23 (off.) - tel. 5196.
ANCONA - *Volponi Adelmo* - corso C. Alberto, 90/b - tel. 24036.
AOSTA - *Mototecnica di Ozino E.* - via Hotels des Etats, 3 - tel. 3250.
AREZZO - *Mori Dante* - v.le Michelangelo, 16/20 - tel. 2722.
ARIANO IRFINO (Avellino) - *Savino Emilio* - via Nazionale, 130 -
(neg.) tel. 67 - (off.) tel. 68.
ASCOLI PICENO - *F.lli Norcini Pala* - via Palestro, 14-18 - tel. 3089.
ASTI - *Perosino Giuseppe* - c.so Dante, 8 E - tel. 3034.
● AVELLINO - *Savino Emilio* - via F.lli De Sanctis, 42 - tel. 2843.
BARI - *Feroni Costantino fu Sabino* - via Manzoni, 141-147 - tel. 12349
BARLETTA (Bari) - *Feroni Costantino fu Sabino* - via Conte Duca, 23/24
● BASSANO DEL GRAPPA (Vic.) - *Berton Rino* - Via Verci, 46 - tel. 23321
BELLUNO - *Zoppè Giuseppe* - Via Vittorio Veneto, 58 - tel. 4281.
BENEVENTO - *Messina Giulio* - c.so Garibaldi, 41.
BERGAMO - *Bonaldi Lorenzo* - Via A. Maj, 7 b - tel. 47781.
BERGAMO - *Raccagni Ugo* - via G. B. Moroni, 167 - tel. 44561.
BIELLA (Vercelli) - *Coda Paolo Armando* - Via Piave, 7 - tel. 22015.
BIELLA (Vercelli) - *Mello Giuseppe* { via Candelo, 40 - tel. 24084
via Bertodano, 5/7 (neg.) - tele-
fono 21180.
BOARIO TERME (Brescia) - *Mandolini Adelmo* - via Nazionale, 130
tel. 234.
BOLOGNA - *Cesari Leopoldo di C. A. Cesari e E. Cesari in Roversi* -
via Altabella, 7 (neg.) - tel. 228733.
via Massarenti, 75 A (off.) - tel. 42862.
via A. Saffi, angolo via Podgora (Filiale) - tel. 417904.
BOLZANO - *Casa del Pneumatico di F. Bassetti* - p.za Verdi, 16 (neg.)
tel. 26321 - v. Renon, 21 (off.) - tel. 27142.
● BORGOMANERO (Novara) - *Mototecnica Porino* - p.za Garibaldi 1 -
tel. 81978.

- BORGIO S. DALMAZZO (Cuneo) - Varrone F.lli - via Bergia, 8 - tel. 76052.
- BORGOSIESA (Vercelli) - Mello Albino - c.so Vercelli, 60 C.P. 5. - tel. 2164.
- BRESCIA - F.lli M. R. Lombardi - via Patrioti, 5/B { (neg.) - tel. 48402
(off.) - tel. 38061
- BRESCIA - Mandolini Adelmo - c.so Cavour, 31 - tel. 47232.
- BRINDISI - Antelmi Andrea { via C. Colombo, 18 A (neg.) - tel. 21830
via Carpentieri, 28-28 A (off.)
- BUSTO ARSIZIO (Varese) - Binda & Castellanza - via General Fanti, 12 tel. 35081.
- CAGLIARI - Off. Cossu Celestino - via P. Paoli, 28-30 - tel. 3683.
- CALDARO (Bolzano) - Casa del Pneumatico di F. Bassetti - via Roma, 33 - tel. 53110.
- CAMPOBASSO - Vitale Pasquale { p.za d'Ovidio, 8 (neg.) - tel. 5141
via Roma, 116 (off.) - tel. 5192
- CARATE BRIANZA (Milano) - Manzoni Vito - via Rezzonico, 2 - tel. 9268.
- CASALE MONFERRATO (Aless.) - Romano Bruno - via Manacorda, 71 - tel. 3967.
- CASALPUSTERLENGO - Perondi Silvio - piazzetta Cavour, 29 - tel. 3326.
- CASERTA - Fazil Civ e C. - corso Trieste, 64 - tel. 21572.
- CASTELLUCCHIO (Mantova) - Leoni Guido di Leoni V. - via Roma, 56 - tel. 8.
- CATANIA - Branciforti Giuseppe S.r.l. - via Conte di Torino, 3 - tel. 13983.
- CATANZARO - Filastò Domenico - c.so Mazzini, 85 - tel. 1813.
- CATTOLICA (Forlì) - Molari Silvio - via Garibaldi, 12 - tel. 61011.
- CECINA (Livorno) - Galoppini Armando fu Cesare - via Aurelia, 155.
- CENTO (Ferrara) - Casanova Bonando - via Donati, 3 - tel. 2477.
- CERIGNOLA (Foggia) - Testa Francesco - via Morosini, 29.
- CESENA (Forlì) - Battistini Cesare - c.so Cavour, 25 - tel. 21156.
- CHIAVARI (Genova) - Mazzoncini Mario - via Magenta, 11 r.
- CHIAVENNA (Sondrio) - Negri Francesco - viale M. Del Grosso.
- CHIUSI SCALO (Siena) - Rosati Roberto - via Cassia Aurelia, 17 - tel. 2031.
- CITTA' DI CASTELLO (Perugia) - Pierotti Giovanni - via XX Settembre, 16.
- CIVITAVECCHIA (Roma) - Casesse e D'Angelantonio - via Buonarroti, 95 - telefono 3551.
- CODOGNO (Milano) - Perondi Silvio - via Alberici, 20-22 - tel. 2408.
- COMO - Cappelletti Amerigo - via Cadorna, 36 - tel. 28723.
- CONEGLIANO V. (Treviso) - Zoppè Giuseppe - v.le Spellanzon, 36 - tel. 22624.

- COSENZA - *Altomare Mario* { viale Alimena, 19 A - tel. 1843.
via Pasubio, 9-11-13 - tel. 2455.
- CREMA (Cremona) - *G. B. Cremascoli* - via L. Cadorna, 6 - tel. 3395.
- CREMONA - *Mandolini Giuseppe* - via Trento e Trieste, 69 - tel. 2654.
- CUNEO - *Varrone F.lli* - c.so Gesso, 10 - tel. 2764.
- DESIO (Milano) - *Galli Riccardo* - via Garibaldi, 110 - tel. 66303.
- DOMODOSSOLA (Novara) - *F.lli Casarotti* - via Sempione, 132 - tel. 2540
- ENNA - *G. e S. Grillo* - via S. Agata, 39 - tel. 1314.
- ERBA (Como) - *Beretta Vittorio* - via Lecco, 4 - tel. 61114.
- FABRIANO (Ancona) - *Neri Elio* - v.le A. Zonghi, 15 - tel. 2550.
- FAENZA (Ravenna) - *Casadei Edel* - c.so Mazzini, 88 ang. via Cà Pirota, 4 - tel. 22467.
- FERRARA - *Sambri Romeo di Maini Matilde* - via Borgoleoni, 24-26 - tel. 35493 e 6950.
- FIDENZA - *F.lli Sacchetti* - via Cavour, 72.
- FIRENZE - *Mariani Alfredo* - via Bracciolini, 14 r - tel. 682261.
- FIRENZE - *Norchi Luigi di Giuseppe* { v. Pietrapiana 16R,,tel. 276815
v. di Mezzo, 7
p.za S. Ambrogio, 5r - tel. 675082
- FOGGIA - *Testa Francesco* - c.so Roma, 2 - tel. 1187.
- FORLÌ - *Casadei Telemaco* - c.so della Repubblica, 39 ang. via Fortis, 1 - tel. 23062.
- FORMIA (Latina) - *Annibale Mesoletta* - via Vitruvio, 225 - tel. 21625.
- FROSINONE - *Soc. Celletti Sisto & Figlio* - via Marittima, 94-98 - tel. 3284.
- GALLARATE - *Magnoli Francesco* - via G. Mazzini, 2/c - tel. 24427.
- GENOVA - *Morelli Luigi* - p.za Rossetti, 38-39 r - tel. 55063.
- GENOVA - *Risso Paolo* { via E. De Amicis, 24-26 r (neg.) - tel. 590.634
via Varese, 21 r (off.).
- GENOVA PONTEDECIMO - *Eredi Marconi Arnolfo* - via Gallino, 3-5 R - tel. 499507.
- GENOVA SAMPIERDARENA - *Boggia Arturo* - via S. Dondero, 8-10 R - tel. 457393.
- GORIZIA - *Cusulin Antonio* - v.le XXIV Maggio, 4 - tel. 2642.
- GROSSETO *Mancini Andrea & Figlio* { P.za della Palma, 3 (neg.) - tel. 22592
v. Palestro, 3 (off.)
- JESI (Ancona) - *F.lli Pieralisi* - viale della Vittoria, 60 - tel. 2915.
- IMOLA (Bologna) - *Suzzi Dante* - p.za Codronchi, 11-12 - tel. 2239.
- IMPERIA - *Ferrari Ferruccio fu Pietro* - via Repubblica, 3 - tel. 8150.
- IMPERIA - *Rossi Armando* - viale Matteotti, 40.
- ISERNIA (Campobasso) - *Cimino Carmine* - c.so Garibaldi, 176 - tel. 2113.

- IVREA (Torino) *Mototecnica di Ozino E.* - { c.so Nigra, 55 (neg.)
v. Dora Baltea, 10 (neg.)
v. Dora Baltea, 6 (off.) -
[tel. 3371.
- L'AQUILA - *Rossi Ermanno* - c.so Federico II, 58-60 - tel. 3252.
LA SPEZIA - *Mazzoncini Gino* - v.le S. Bartolomeo, 9-11 R - tel. 21802.
LATINA - *Tarri Francesco* - via G. Matteotti, 70 - tel. 43733.
- LAVENO MOMBELLO (Varese) - *Cortellezzi Paolo* - via Labiena, 51.
 - LECCE - *Tommasi Giovanni* - { v. Leuca, 42 A-B-C (neg.) - tel. 2396
v. C. Casetti (off.).
 - LECCO (Como) - *Meregalli Alessandro* - lungo Lario Isonzo, 10 -
tel. 22359.
 - LECCO (Como) - *Pirovano Giuseppe* - via L. da Vinci, 10 - tel. 22519.
 - LENDINARA (Rovigo) - *Sala Tenna Giuseppe* - via Cavour, 33 -
tel. 147.
 - LIDO DI CAMAIORE (Lucca) - *Ferrando Antonio* - via del Fortino -
tel. 64560.
 - LIVORNO - *F.lli Scardigli* - v.le Carducci, 76 - tel. 21038/21243.
 - LODI (Milano) - *Cremascoli Giambattista* - c.so Adda, 109 - tel. 2100.
 - LUCCA - *Ferrando Antonio* - via Catalani, 4 - tel. 6103.
 - LUCERA (Foggia) - *Testa Francesco* - p.za del Popolo.
 - MACERATA - *Moretti Primo* - c.so Cavour, 15 - tel. 2962.
 - MAGENTA (Milano) - *Riccardi Giancarlo* - Via Mazzini, 57 - tel. 2226.
 - MANTOVA - *Bollini Alessandro* - via Scarsellini, 9 - tel. 1858.
 - MASSA CARRARA - *Serafini Enrico & Figlio* - via della Democrazia, -
tel. 7496.
 - MATERA - *Colucci Dino* - via Annunzaitella, 73 - tel. 21827.
 - MERANO (Bolzano) - *Casa del Pneumatico di F. Bassetti* - via Mai-
nardo, 70 a - tel. 3477.
 - MERATE (Como) - *Casati Benvenuto* - via Statale, 44 - tel. 23.64.
 - MESSINA - *Arnò Paolina di Pietro* - via Ugo Bassi, 36-38 - tel. 10169.
 - MESTRE (Venezia) - *Tenni Omobono di Bruna & Giuseppe Tenni* - via
Cappuccina, 47 F - tel. 52779.
 - MILANO - *Co. R.E.M. di N. Mocarelli* - c.so Concordia, 12 - tel. 799994.
 - MILANO - *Fiorini Primo* - via Lepontina, 12 ang. via Farini - tel. 690385.
 - MILANO - *Francone & C.* { via A. Doria, 33 (neg.) - tel. 203156
via Pier della Francesca, 2 (off.) - tel. 341494
 - MILANO - *Micheli Pino* - v.le Col di Lana, 18 - tel. 830075.
 - MILANO - *Negrini Giuseppe* - via Parmigianino, 11 - tel. 430873.
 - MODENA - *Canepari Armando di Renato Franchi* - c.so Adriano, 6
- tel. 23854.
 - MONDOVI' (Cuneo) - *Candela Michele* - c.so Statuto, 49 - tel. 2365.

- MONTECATINI T. (Pistoia) - Arrigoni & Lorenzi - c.so Roma, 60 - tel. 2543.
- MONZA (Milano) - Fiorenzo Magni & C. - via F. Cavallotti, 1 B - tel. 4625.
- MORBEGNO (Sondrio) - Autorimessa Stella G. - via Nazionale, 7 - tel. 61231.
- MORI (Trento) - Nocchi Biagio - via G. Marconi, 2 - tel. 8155.
 - MORTARA (Pavia) - Guazzora Pierino - c.so Torino, 28 bis - tel. 333.
 - NAPOLI - De Luca Vittorio - Riviera di Chiaia, 266-269 - tel. 392933.
 - NAPOLI - Faraglia Fausto - via Arcoleo, 23-27 - 392457.
 - NAPOLI - Kutufà Piero - c.so Umberto I, 221 - tel. 325634.
 - NOCERA INFER. (Salerno) - Tortora Erminio { p.za Municipio, 1-3 - tel. 1534
via Matteotti, 26.
 - NOVARA - Mototecnica Porino - Baluardo Q. Sella, 34 - tel. 22075.
 - NOVI LIGURE (Alessandria) - Zacco F.lli - c.so M. Marengo, 19/A - Tel. 2146.
 - NUORO - Chironi Pietro - via Lamarmora, 83.
 - ORISTANO (Cagliari) - Dore Francesco - via Tirso, 74 - tel. 329.
 - ORVIETO SCALO (Terni) - Rosati Roberto - via 7 Martiri.
 - OSIMO (Ancona) - Mazzieri Lino - via Matteotti, 79 - tel. 72283.
 - PADOVA - Francar - Riviera dei Mugnai, 1 - tel. 25569.
 - PADOVA - Giuriatti Giampaolo - via S. Fermo, 15 - tel. 39425.
 - PALERMO - Ribolla Francesco - via R. Pilo, 6-10 - tel. 17654.
 - PARMA - Motoforniture Sacchetti F.lli - v. XXII Luglio, 14 (neg.) tel. 3433 - Borgo della Posta, 9 (off.) - tel. 8793.
 - PAVIA - Fumagalli Carlo - via Parco Vecchio, 1 ang. strada Vigentina) - tel. 22369.
 - PERUGIA - Lucarelli Carlo & C. - via G. Marconi, 61-63 - tel. 42178.
 - PESARO - Brusi Riccardo - p.za Lazzarini, 7 ang. via Borgomozzo, 2-4 - tel. 4403.
 - PESCARA - Motogarage Marabelli di Marabelli G v. C.te di Ruvo, 44 (neg.) - tel. 3585 - v. Maruccini, 32 (off.).
 - PIACENZA - Cavanna Luigi { Barr. Torino, 261 (neg.) - tel. 24606
via Emilia Pavese, 12 (off.) - tel. 22023.
 - PIEVE DI CADORE (BI) - Zoppe Giuseppe - via Roma, 3 - tel. 2295.
 - PINEROLO (Torino) - Botto Ernesto - p.za Roma, 7 - tel. 2096.
 - PIOMBINO (Livorno) - Bilenchi Eredi - v. Fucini, 11 - tel. 2252.
 - PISA - Cav. Palla Torello fu Primo - p.za Toniolo, 4 - tel. 27019.
 - PISTOIA - Arrigoni & Lorenzi - c.so Gramsci, 16 - tel. 2697.
 - PONTESERCHIO (Pi) - Cav. Palla Torello fu Primo
 - PORDENONE - Nadali M. di Mario & Ettore Nadali - c.so G. Garibaldi, 59 - tel. 2691.

- PORTOFERRAIO (Livorno) - Brandi Renato - via Marconi, 1-2 - tel. 143.
 POTENZA - Pisati Luigi e figlio - c.so Umberto I, 27-29 - tel. 1597.
 PRATO (Firenze) - Forconi Giovanni - via Roma, 95.
 RAGUSA - Boncoraglio F.lli - via Dante, 94 - tel. 2920.
 RAVENNA - Bandini Terzo - via Maggiore, 1 - tel. 22685.
 REGGIO CALABRIA - Marciànò Carmelo - c.so G. Garibaldi, 469-471
 tel. 2665.
 REGGIO EMILIA - Valli Umberto di Russo e Cocconcelli - via Emilia
 S. Pietro, 63 - tel. 3243.
 REGGIO EMILIA - Bertacchini Bruno - via L. Ariosto, 3 - tel. 4430.
 RHO (Milano) - S.r.l. Casa dell'Auto - via dei Martiri, 23 - tel. 2433
 RIETI - Blasi Lionello - via G. Garibaldi, 300 - tel. 2274.
 RIMINI (Forlì) - Molari Silvio - c.so Umberto, 65 ang. via R. Tosi
 tel. 26706.
- RIVAROLO CANAVESE (Torino) - Mototecnica di Ozino E. - Strada Prov
 Torino, 4 - tel. 2297.
- ROMA - Faraglia e Pivetta { via Velletri, 29/31 (neg.) - tel. 863284
 { via della Seggiola, 9 - tel. 564.845
- ROMA - Elvezia S.r.l. { via Bissolati, 70/72 - tel. 487160
 { via S. Nicolò da T., 22 - tel. 474400/42178.
- ROVERETO (Trento) - Royal Garage - c.so Bettini, 33 - tel. 3192.
 ROVIGO - Brajato Guido - via F. Cavallotti, 8 - tel. 5804.
 SALA CONSILINA (Salerno) - Alfisi Antonio & Rocco - via Naziona-
 le, 166-169 - tel. 46.
 SALERNO - Tortora Augusto - v. G. Vicinanza, 22-24 - tel. 2581.
 SALUZZO (Cuneo) - Gamba e Dolza - piazza Cavour, 12.
 S. GIOV. VALDARNO (Arezzo) - Ermini L. & Ermini E. - c.so Italia, 225
 - tel. 80165.
 SANREMO (Imperia) - Giordano Stefano - c.so G. Garibaldi, 37 -
 tel. 6891.
 SAN SEVERO (Foggia) - Maggio Francesco - via Soccorso ang. via Cro-
 gan, ang. via Australe - tel. 22158.
 SARONNO (Varese) - Amodeo Giovanni - via A. Diaz, 3 - tel. 2171.
- SARZANA (La Spezia) - Mazzoncini Gino - via Sobborgo Emiliano, 7.
- SASSARI - Rag. Sechi Nino - via Roma, 134-138 - tel. 2636.
 SAVONA - F.lli Piuma & Vantaggioli L. - via Torino, 41 R - tel. 25595.
 ● SCHIO (Vicenza) - Berton Rino - via S. Giovanni Bosco - tel. 21158.
 SENIGALLIA (Ancona) - Pupazzoni Lamberto - v. Fagnani, 2-1 (neg.)
 tel. 2659 - p.za Simoncelli, 1 (off.) - tel. 2454.
 SESTO S. GIOVANNI (Milano) - Besana Giuseppe - via L. da Vinci, 1
 tel. 2472461
 SESTO S. GIOV. (Milano) - Marcolini E. - v.le Gramsci, 81 - tel. 2476652
- SIENA - Giuseppe Giannettoni { v.le Curtatone, 4 (sede)
 { Rione Provenzano, 17 (off.) - tel. 22016

- SIRACUSA - *Scalora Orazio* - c.so Umberto, 120 - tel. 2522.
- SOMMA LOMBARDO (Varese) - *Magnoli Francesco* - v. G. Mazzini, 71
tel 23437.
- SONDRIO - *Sciaresa Silvio* - v. C. Battisti, 1 - tel. 2808.
- SPOLETO (Perugia) - *F.lli Tattini* - via Campo Boario, 4 - tel. 2232.
- STRADELLA (Pavia) - *Carena Pasquale* - via C. Battisti, 2 - tel. 229.
- TARANTO - *Feroni Costantino* - via Dante Alighieri, 26-28-30 ang. via
Duca di Genova - tel. 4564.
- TERAMO - *Ciarelli Mario* - v.le Bovio, 4 - tel. 22139.
- TERNI - So. CO. MO. - via 1° Maggio, 55 ang. via Faustini - tel. 23.287.
- THIENE (Vicenza) - *Berton Rino* - v. Trieste, 32 - tel. 31065 - 31197.
- TIRANO (Sondrio) - *Softoggio Marco* - p.za Marinoni, 2 - tel. 71144.
- TIVOLI (Roma) - *Rita De Santis* - v.le Trieste, 123 - tel. 47752.
- TORINO - *Botto Ernesto* - c.so Mediterraneo, 66 - tel. 595233.
- TORINO - *Incisa Paolo* - via Stradella, 20 - tel. 252976.
- TORINO - *Gamba & Dolza* { via Palestrina, 2 - tel. 22750
via Mazzini, 34 - tel. 86041.
- TORTONA (Alessandria) - *Fossati Andrea* - c.so Alessandria, 58-60 -
tel. 82009.
- TRAPANI - *Rag. Torrente Pietro* - via Vespri ang. via Matera - tel. 1695.
- TRENTO - *Nocchi Biagio* - via Manzoni, 21 - tel. 23102.
- TRENTO - *Petrich Emilio* - p.za Venezia, 1 - tel. 21759.
- TREVIGLIO (Bergamo) - *Bonaldi Lorenzo* - p.za Cameroni, 3 - tel. 2814.
- TREVISO - *O. Tenni di Bruna & Giuseppe Tenni* - v. S. Margherita, 5
tel. 22667 - v. Castel Menardo - tel. 5521.
- TRIESTE - *Mototecnica Cremascoli* - via Fabio Severo, 18 - tel. 38903.
- UDINE - *Nadali M. di Mario & Ettore Nadali* - p.za 1° Maggio, 4 e 40 a
tel. 55341.
- VADO LIGURE (Savona) - *Rossi Armando* - via Aurelia (Pal. Ambra) -
tel. 85325.
- VARESE - *Cortelezzi Paolo* - via Bernascone, 16 - tel. 21161.
- VELLETRI (Roma) - *Tetti Irene* - via Lata, 53 - tel. 960826.
- VERBANIA-INTRA (Novara) - *F.lli E. e V. Massera* - corso Mameli, 53 -
tel. 41193.
- VERCELLI - *Botto Steglia Dino* - corso Prestinari, 23 - tel. 61747.
- VERONA - *Ruffo Bruno* - via Ghiaia, 2 - tel. 22271.
- VERONA - *Ruffo Bruno* - piazza Cittadella (Pal. I.N.A.) - tel. 22271.
- VICENZA - *Berton Rino* - c.so S. Felice, 149 - tel. 22825.
- VIGEVANO (Pavia) - *Guazzora Pierino* - via Madonna degli Angeli, 3.
- VITERBO - V.A.G.O. { p.za della Rocca, 6-12 - tel. 2220
via G. Matteotti, 77-79 - tel. 3854
- VITTORIO VENETO (Treviso) - *Zoppè Giuseppe* - v.le della Vittoria, 9
tel. 2200.
- VOGHERA (Pavia) - *Molinari & Versiglia* - via Emilia, 1 - tel. 3246.

ELENCO CONCESSIONARI ESTERI

- ALGERIA - *Ets. Pierre Eté* - 138 Boulevard du Telemy - Algeri - teleg. Télété - Alger. - tel. 323-58.
- ARGENTINA - *Vianini Argentina S.A.I.C.* - Cangallo 564 - Piso 2 - Buenos Aires - teleg. Vianisa - Baires - tel. 30-4453 - 6342.
- AUSTRALIA - *Tom Byrne PTY. LTD.* - 34 Wentworth Avenue - Sydney N.S.W. - tel. MA 1157, MA 2037 - teleg. Wentrade - Sydney.
- BELGIO - *Ets. L. Vanderhulst* - 54, Rue d'Artois - Bruxelles - tel. 12.36.23 - 13.09.66.
- BRASILE - *Luiz Latorre* - Rua Gen. Osorio, 723 - Sao Paulo - tel. 35-5627 - teleg. Motoguzzi - Sao Paulo.
- BIRMANIA - *Bama Pyi Limited* - 25th Street - Rangoon 59 (A) - tel. Myoma 544 - teleg. Mohmohwin - Rangoon.
- CEYLON - *Foreign Trades e Agencies Ltd.* - 119 Union Place - Colombo, 2 - tel. 7716 - teleg. Forentraco - Colombo.
- CILE - *Nieto Autos y Cia. Ltda* - Alameda Bdo. O' Higgins 2102 - Santiago - tel. 63080 - 81970 - teleg. Nietoautos - Santiago.
- CONGO BELGA - *Elve Congo* { 33 Avenue Gén. Tombeur de Tabora
Leopoldville (Résidence Baudovin)
Teleg. Elve Congo - Leopoldville.
B.P. 136 - Elisabethville (Filiale).
- CUBA - *Ladra & Hijos* - Animas, 325 - Habana - tel. M 7573 - teleg. Aldra - Habana.
- DANIMARCA - *Axel W. Hansen* - Nordre Fasanvej. 133 - Copenhagen - tel. Gothab 2922 - 2009.
- ETIOPIA - *Aurelio Meucci* - Eden Street, 25 - Cas. Post. 655 - Addis Abeba - tel. 1892 - teleg. Meucci - Addis Abeba.
- FINLANDIA - *Konetuote Oy* - P. Esplana di Katu, 31 - Helsinki - tel. 10391 - teleg. Konetuote - Helsinki.
- FRANCIA - *Anc. Ets. Paul Maury* - 47, Rue de Monceau - Paris (8°) - tel. Trinité 56-77 / 56-78 - teleg. Coq Meury - Paris.
- GIAPPONE - *Mikuni-Shoko Company, Ltd.* - 4, Kanda-Gokencho, Chiyoda-Ku - Tokyo - tel. 83.0517/0518/6650 - teleg. Xymas - Tokyo.
- GRECIA - *B. Aglamisis* - Hermou Str., 113 - Atene - tel. 27.989 - teleg. indirizzo completo.
- INGHILTERRA - *Motor Imports Co. Ltd.* - 158 Stockwell Road - London S.W.9 - tel. Brixton 7807 - 7893 - teleg. Motim - London S.W.9.

- IRAN - *Plan Co. Ltd.* - P.O. Box 1674 - Teheran - tel. 38313 - 37738 -
teleg. Plan-Teheran.
- IRLANDA - *Stanley Woods & Burney, Ltd.* - 67 Pearse Street - Dublino -
tel. 71749/40.
- KUWAIT - *Abdulaziz Abdulmohsin Alrashed* - P. O. Box 241 - Kuwait -
tel. 3635 - Abdulaziz - Kuwait.
- LIBIA - *I.A.I.* - P.O. Box 201 - Tripoli - tel. 1931.
- MALTA - *Coleiro's General Auto Service* - St. Albert Street - Gzira -
tel. Sliema 1610.
- MAROCCO - *Andrea Montrucchio* - 43 Rue Emile Gros - Casablanca -
tel. 672.86.
- OLANDA - *G.R.E.M.I.* - Oude Ebbingestraat, 32 - Groningen - tel. K 5700
- 27745 - teleg. Gremi - Groningen.
- PERU' - *CO NA.RES* - Jiron Arequipa, 120 - Lima - tel. 30953 - 30954 -
30955 - teleg. Conares Lima.
- SIRIA - *M. H. Keynett* - P. O. Box 909 - Aleppo - tel. 13577.
- SOMALIA - *Carlo Maranzana* - P.O. Box 198 - Mogadiscio - tel. 119.
- SPAGNA - *Motorhispania S. A.* - Av. Gen.mo Franco, 449 - Barcelona -
tel. 397510 - teleg. Mothispania - Barcelona.
- SUD AFRICA - *K.M.N. Distributors PTY, LTD.* - P.O. Box 8214 - Johan-
sburg - tel. 23-2731/23-8336 - teleg. Harkay-Johannesburg.
- SUDAN - *Franco Pinto Ltd.* - P. O. Box 305 - Khartoum - tel. 2832 -
teleg. Francopint - Khartoum.
- SVIZZERA - *Vicari Carlo* (Canton Ticino) - v. del Tiglio - Lugano-Cas-
saratè 21026. — *Christen Werner* (per i Cantoni di lingua francese) -
- rue Caroline, 46-48 - Ginevra - tel. 252371. — *H. Schor* (per i
Cantoni di lingua tedesca) - Falkenplatz, 5 - Berna - tel. 20616.
- TURCHIA - *J. Scotto* - 4 Cü Vakif Han Asmakat, 19 - Istambul - tel.
222357 - teleg. Astolico - Istambul.
- U.S.A. - *B. M. Industries, Inc.* - 124, Covert Avenue - New Hyde Park
(N. Y.) - tel. 4-4444 - 4-1787 - teleg. Berticorp New Hyde Park, N. Y.
- VIET-NAM - *Thanh Phu* - 168 Nguyễn - Công - Tru - Saigon - tel. 22351 -
teleg. « Macode Saigon ».

TIPOGRAFIA BERETTA - LECCO

COPIE N. 10.000 - MAGGIO 1960

ATTENZIONE: Se azionando il pedale del freno posteriore il motore si arresta, la causa è data dalla lampadina dello stop bruciata. È quindi necessario sostituirla.

RODAGGIO: Si raccomanda durante i primi 1000 km. di percorso di non sottoporre il motore a sforzi eccessivi. Dal modo in cui il motore è usato durante il primo periodo di servizio dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni del motore stesso.

Durante questo periodo usare miscela 5 %.

MISCELA: Mescolata ad ogni litro di benzina 20 cmc. di olio minerale di buona qualità Shell - 2T.

CONTROLLO: Ogni 2000 km. controllare il livello dell'olio nella scatola del cambio e se occorre aggiungerne.

PULITURE: Ogni 5000 km. circa pulire accuratamente la testa del cilindro, la testa del pistone, le pareti della luce di scarico e l'imbocco del tubo di scarico.