



motoleggera

98

giubileo

111



111





MOTOLEGGERA "98,,

Istruzioni per l'uso e la manutenzione

MOTO GILERA S. p. A.

Stabilimento e Amministrazione: **ARCORE** (Milano)
telefoni **78.020 - 78.044 - 78.096**
78.098 (Vimercate)

Direzione Commerciale: **MILANO** - Piazza Lega Lombarda, 1
telefoni: **335.284 - 339.978**

A V V E R T E N Z E

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale consente di usare la motoleggera « 98 » nelle migliori condizioni e di evitare gli inconvenienti provocati dall'incuria o dalla cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo periodico e per le revisioni si consiglia di rivolgersi esclusivamente ai nostri concessionari o ad officine autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

Per gli eventuali ricambi chiedere ed esigere unicamente pezzi originali « Gilera ».

Gomme PIRELLI

Olio Castrol

Supercortemaggiore

INDICE

Motoleggera « 98 »

Disposizione comandi	Pag 10
Dati per l'identificazione	» 12
Caratteristiche generali	» 14
Descrizione	» 16
Norme per l'uso	» 25
Norme per la manutenzione	» 29
Inconvenienti e rimedi relativi	» 41
Garanzia	» 44
Responsabilità	» 45



Fig. 1 - MOTOLEGGERA « 98 » Extra (lato destro)

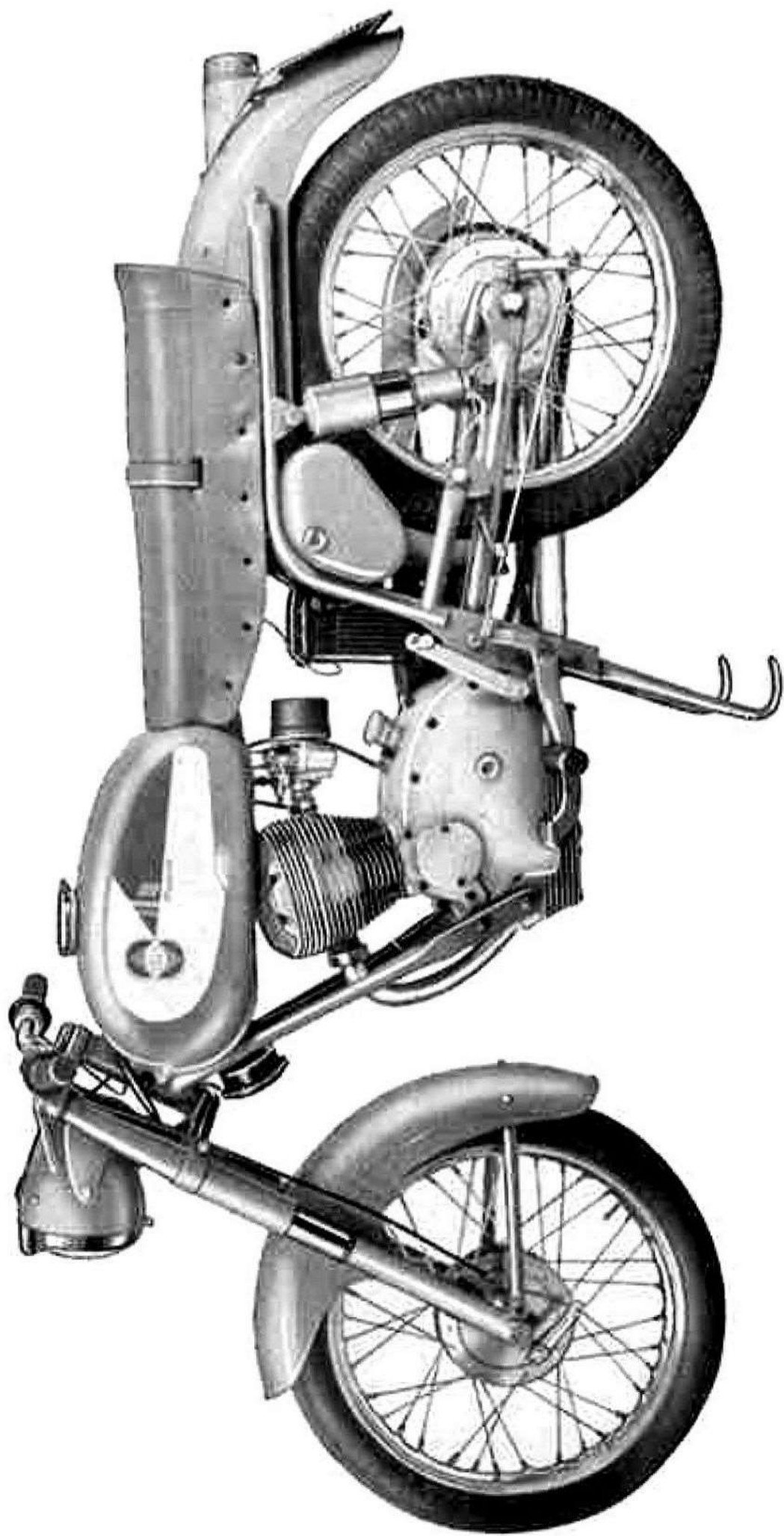


Fig. 2 - MOTOLEGGERA « 98 » Extra (lato sinistro)



Fig. 3 - MOTOLEGGERA « 98 » Normale (lato destro)

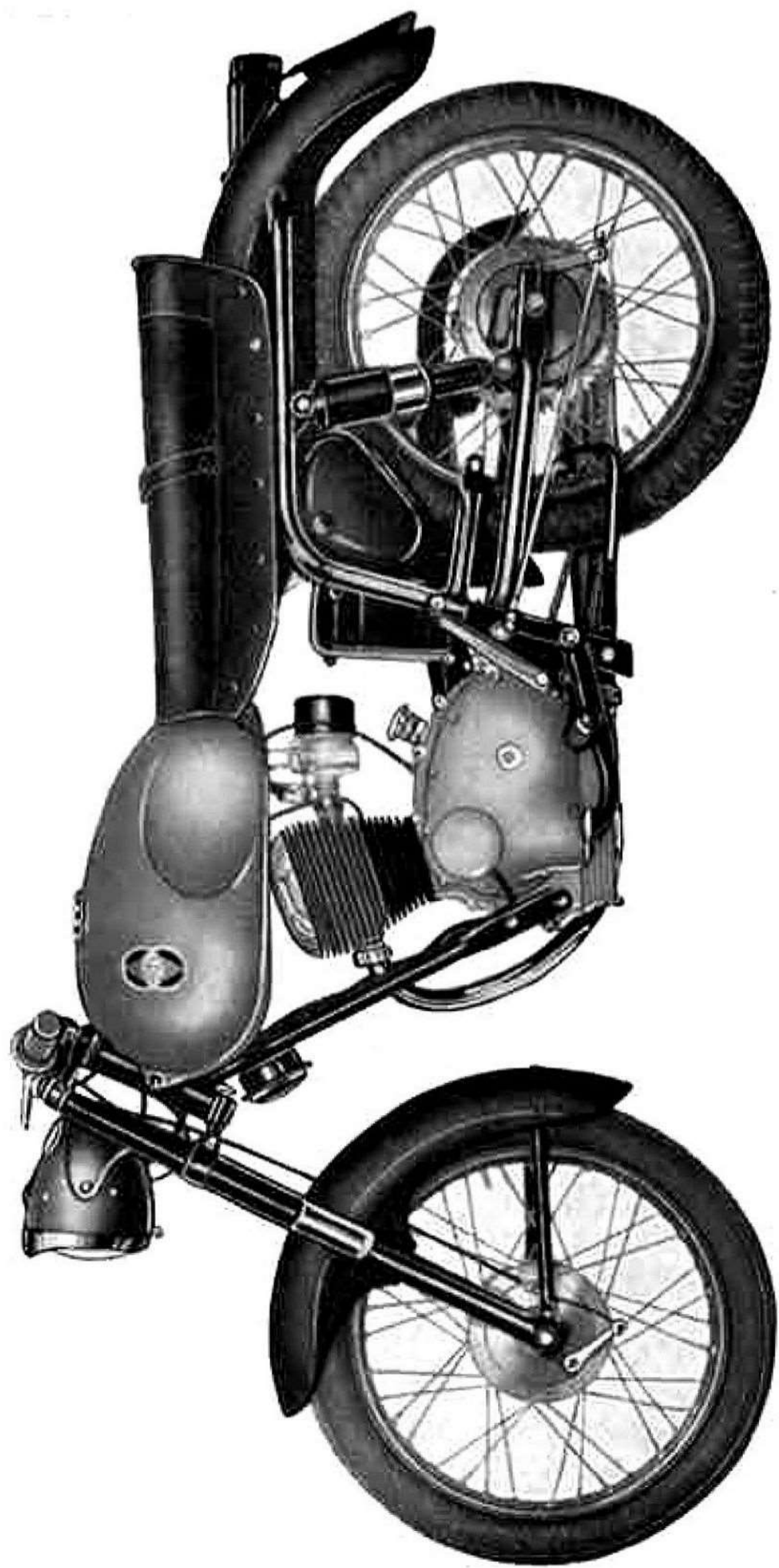


Fig. 4 - MOTOLEGGERA « 98 » Normale (lato sinistro)

DISPOSIZIONE COMANDI

(vedi fig. 5)

Gli organi di comando della motoleggera « 98 » disposti secondo le indicazioni della fig. 5 sono i seguenti:

- 1** Chiavetta interruttore circuito elettrico.
- 2** Leva comando freno anteriore.
- 3** Manopola comando gas.
- 4** Leva comando cambio.
- 5** Leva comando frizione.
- 6** Levetta comando anabbagliante.
- 7** Pulsante avvisatore elettrico.
- 8** Pedale comando freno posteriore.
- 9** Pedale messa in moto.

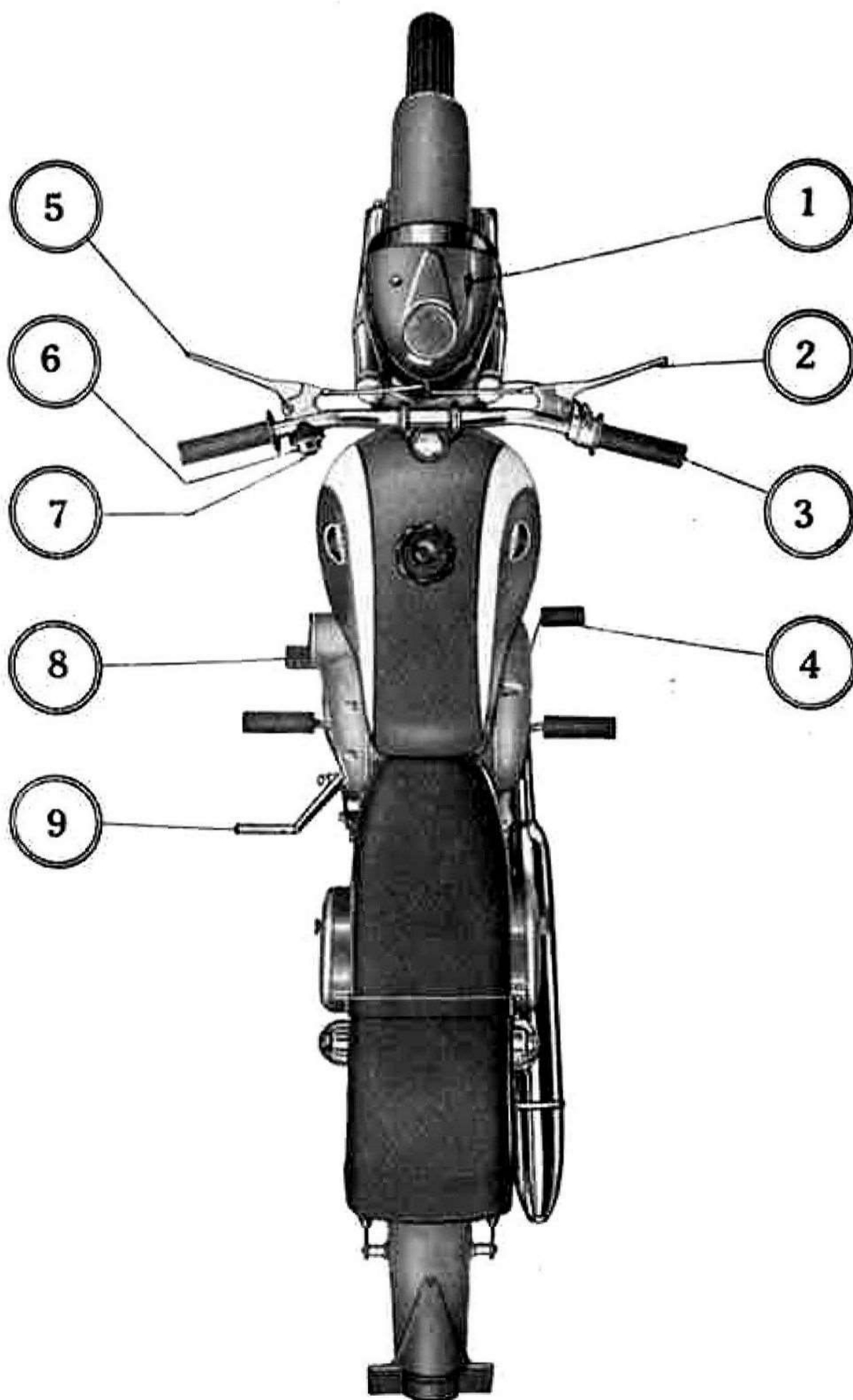


Fig. 5 - MOTOLEGGERA « 98 » (pianta)

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi fig. 6)

Ogni motoleggera è contraddistinta da un numero d'identificazione impresso, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni sottoindicate:

Per il telaio:

sulla fiancata posteriore destra sotto la sella.

Per il motore:

sul carter a destra nell'apposita basetta in prossimità della base appoggio cilindro.

Questo numero serve per l'identificazione della motoleggera agli effetti di legge ed è riportato sul certificato di origine della motoleggera.

Esso deve essere sempre indicato nelle richieste delle parti di ricambio.

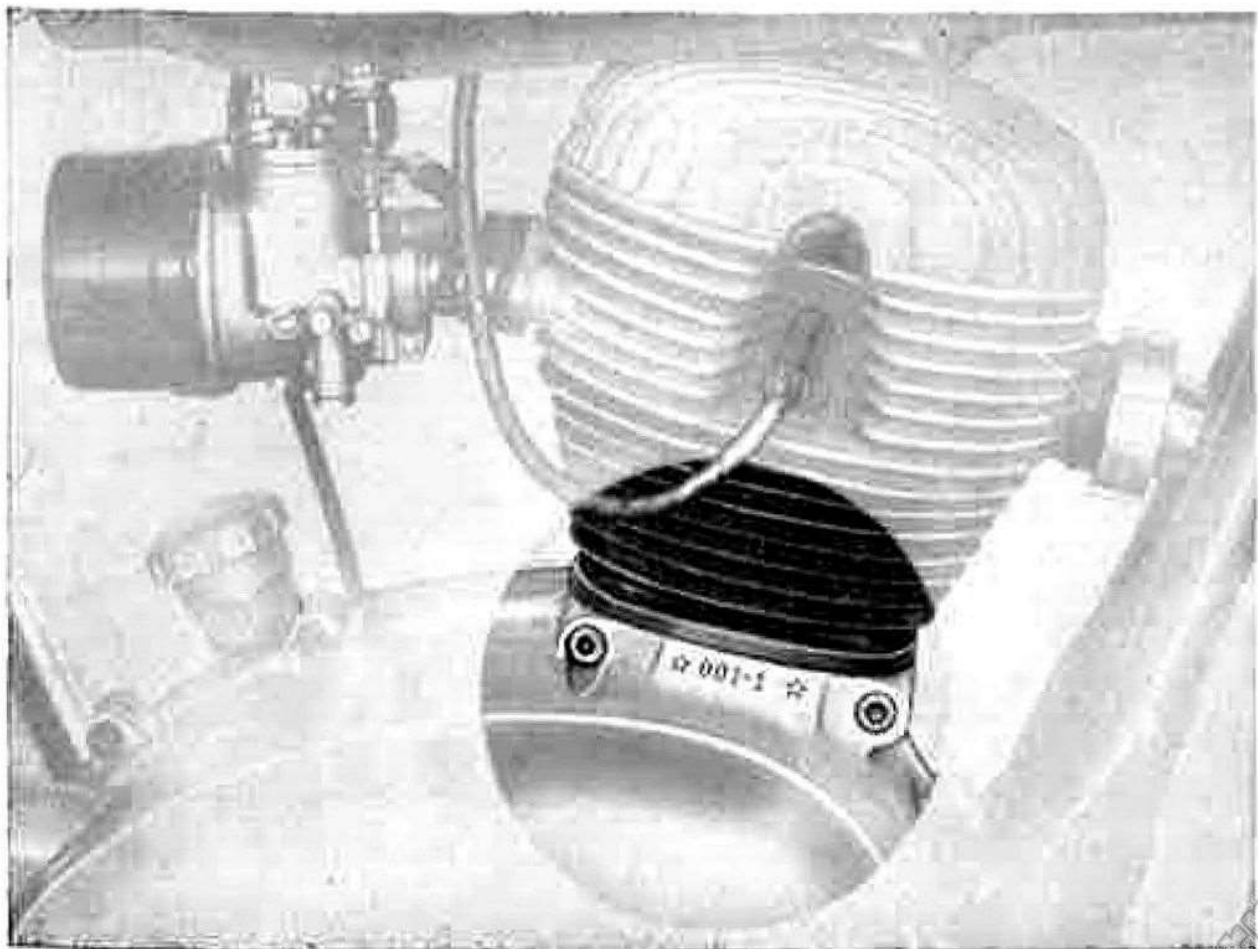


Fig. 6

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

A scoppio, a quattro tempi, monocilindrico, a valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

Accensione a batteria con spinterogeno.

Alimentazione a benzina.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

Cambio a quattro rapporti con selettore comandato a pedale.

Frizione a dischi multipli.

Trasmissione primaria ad ingranaggi a denti elicoidali.

Trasmissione secondaria a catena.

VEICOLO

Telaio in tubi d'acciaio.

Sospensione anteriore telescopica.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con ammortizzatori idraulici.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto di illuminazione e segnalazione completo di faro anteriore a tre luci, fanalino posteriore con luce targa e luce di arresto, tromba elettrica.

PRESTAZIONI

Velocità massima: Km/h circa 80.

Consumo carburante: litri 1,8 per 100 Km. (secondo norme C.U.N.A.).

Pendenza massima superabile: 35 %

Autonomia: 600 Km. circa.

Le prestazioni sopra indicate s'intendono con veicolo in assetto di marcia montato dal solo conduttore su strada in buone condizioni.

INGOMBRI E PESI

Passo	m.	1,25
Lunghezza massima	»	1,90
Larghezza massima	»	0,62
Altezza massima	»	0,91
Altezza minima motore da terra	»	0,175
Peso senza carburante	Kg.	95

RIFORNIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 11 circa.

Olio: Kg. 1,5.

DESCRIZIONE

MOTORE

Tipo « 98 », 4 tempi.

Numero dei cilindri	1
Alesaggio	mm. 50
Corsa	mm. 50
Rapporto di compressione	8
Potenza massima	HP 6 circa
Regime di potenza massima	7000 giri al 1'
Regime di coppia massima	4700 giri al 1'
Diam. utile delle valvole	{ aspirazione mm. 19 scarico mm. 17

Cilindro: in ghisa.

Testa cilindro: in lega d'alluminio con sedi valvole in ghisa riportate.

Distribuzione (vedi fig. 7)

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

L'albero della distribuzione comanda le aste tramite punterie a piattello.

Aspirazione:

inizio: 20° prima del P.M.S.

fine: 60° dopo il P.M.I.

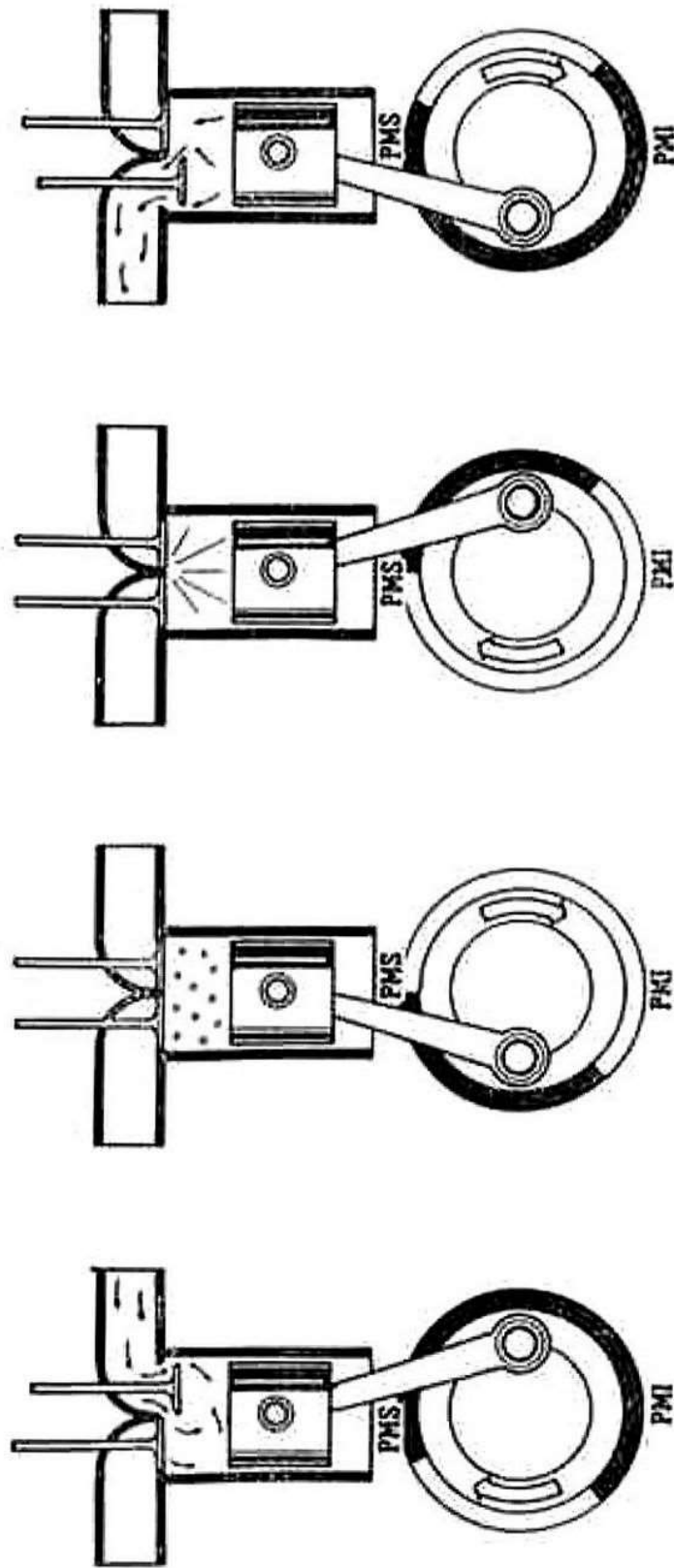


DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE

<p>Aspirazione</p> <p>apre 20° prima PMS chiude 60° dopo PMI</p>	<p>Compressione</p> <p>Le valvole sono chiuso</p>	<p>Scoppio</p> <p>Le valvole sono chiuso</p>	<p>Scarico</p> <p>apre 60° prima PMI chiude 20° dopo PMS</p>
-----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

Fig. 7

Scarico:

inizio: 60° prima del P.M.I.

fine: 20° dopo il P.M.S.

I dati sopradetti si devono controllare con un gioco di mm. 0,3 tra le valvole e i bilancieri.

Gioco normale tra bilancieri e valvole a motore freddo:

Aspirazione: mm. 0,1

Scarico: mm. 0,15

Alimentazione

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante tramite unico rubinetto e condotto.

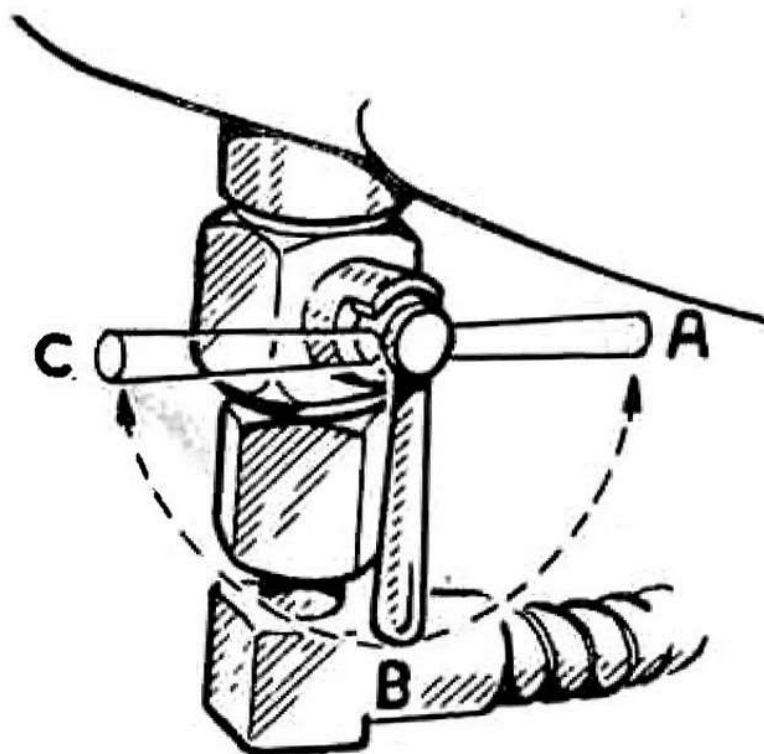


Fig. 8

Il rubinetto è a tre posizioni: (A) chiuso - (B) normale (C) riserva (vedi fig. 8).

Le posizioni di chiusura e riserva sono contrassegnate sulle corrispondenti faccie del rubinetto con le lettere C e R.

Tipo e regolazione del carburatore

Dell'Orto ME 16 BS con epuratore aria silenziatore 4078.

Diffusore \varnothing 16 mm.

Getto max. 71.

Getto minimo 35.

Aria minimo 1,5.

Valvola gas n. 50.

Spillo conico G 4 alla 3^a tacca.

Polverizzatore n. 258/A.

Vite miscela aperta $\frac{3}{4}$ di giro.

Comando aria: si chiude premendo sull'astina (A) (fig. 11),

L'apertura è automatica quando si apre la valvola del gas.

Accensione

Accensione a batteria con:

1 - Ruttore ad anticipo automatico calettato sull'albero della distribuzione. L'anticipo fisso può essere regolato grazie a due feritoie circolari ricavate sulla piastra porta-ruttore tra le quali passano le viti di fissaggio che, una volta allentate, permettono la rotazione del complesso portato dalla piastra.

Anticipo fisso: $7^{\circ} \div 10^{\circ}$.

Anticipo automatico: $38^{\circ} \div 40^{\circ}$

Anticipo totale: $45^{\circ} \div 50^{\circ}$.

2 - Bobina d'accensione collocata sotto il tubo superiore telaio entro il vano del serbatoio.

3 - Condensatore fissato con viti alla piastra ruttore.

4 - Deviatore d'emergenza per alimentazione bobina incor-

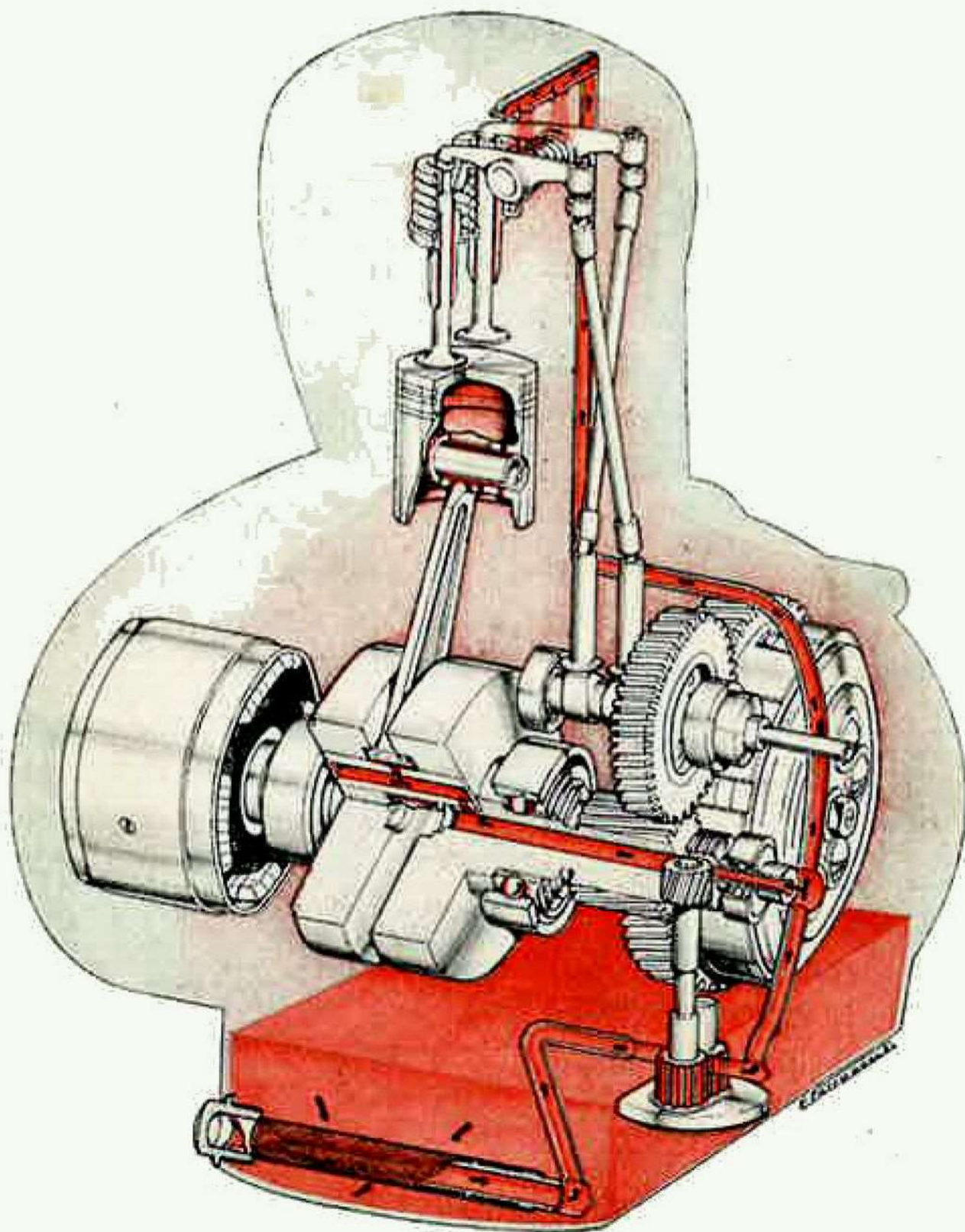


Fig. 9

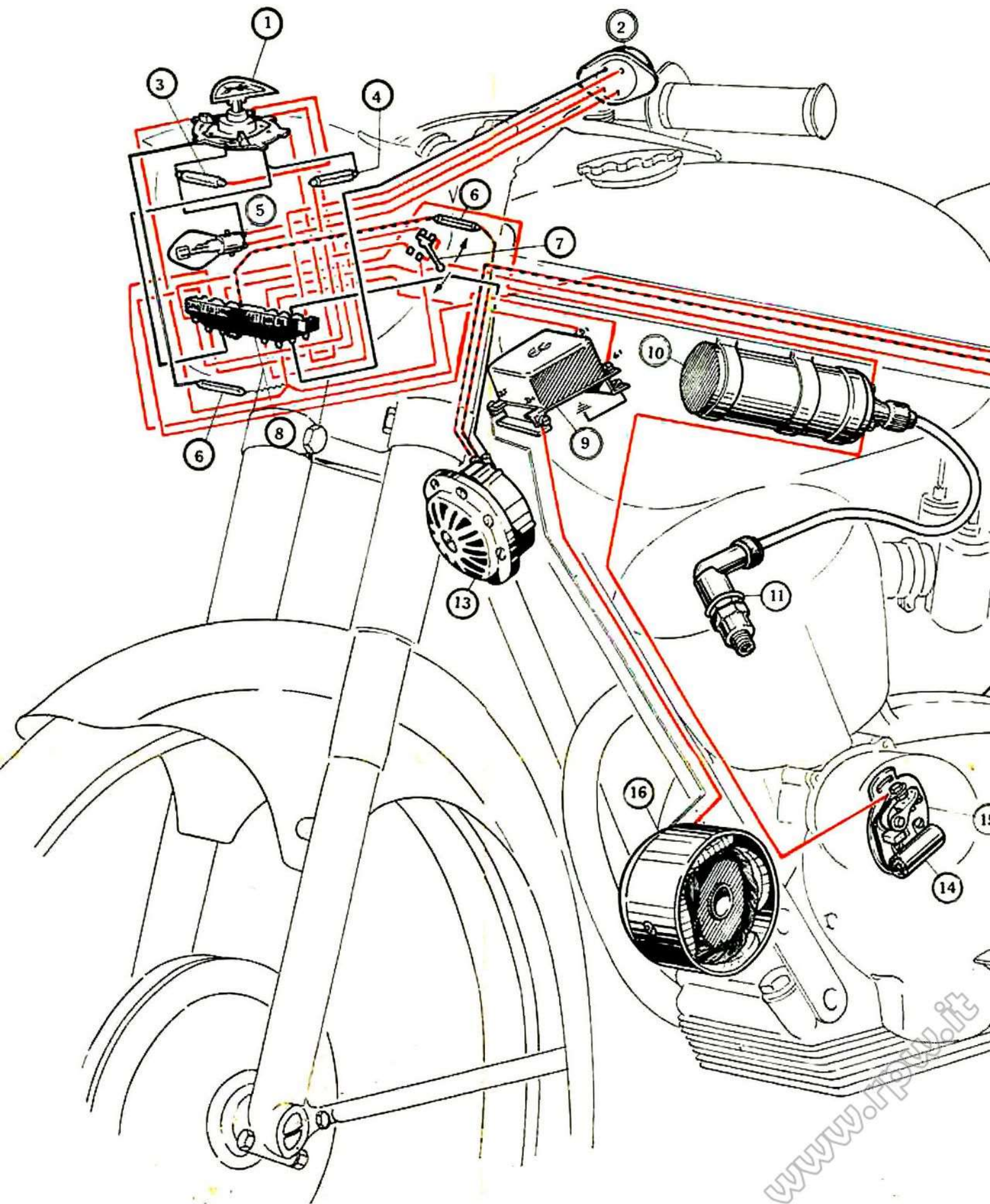
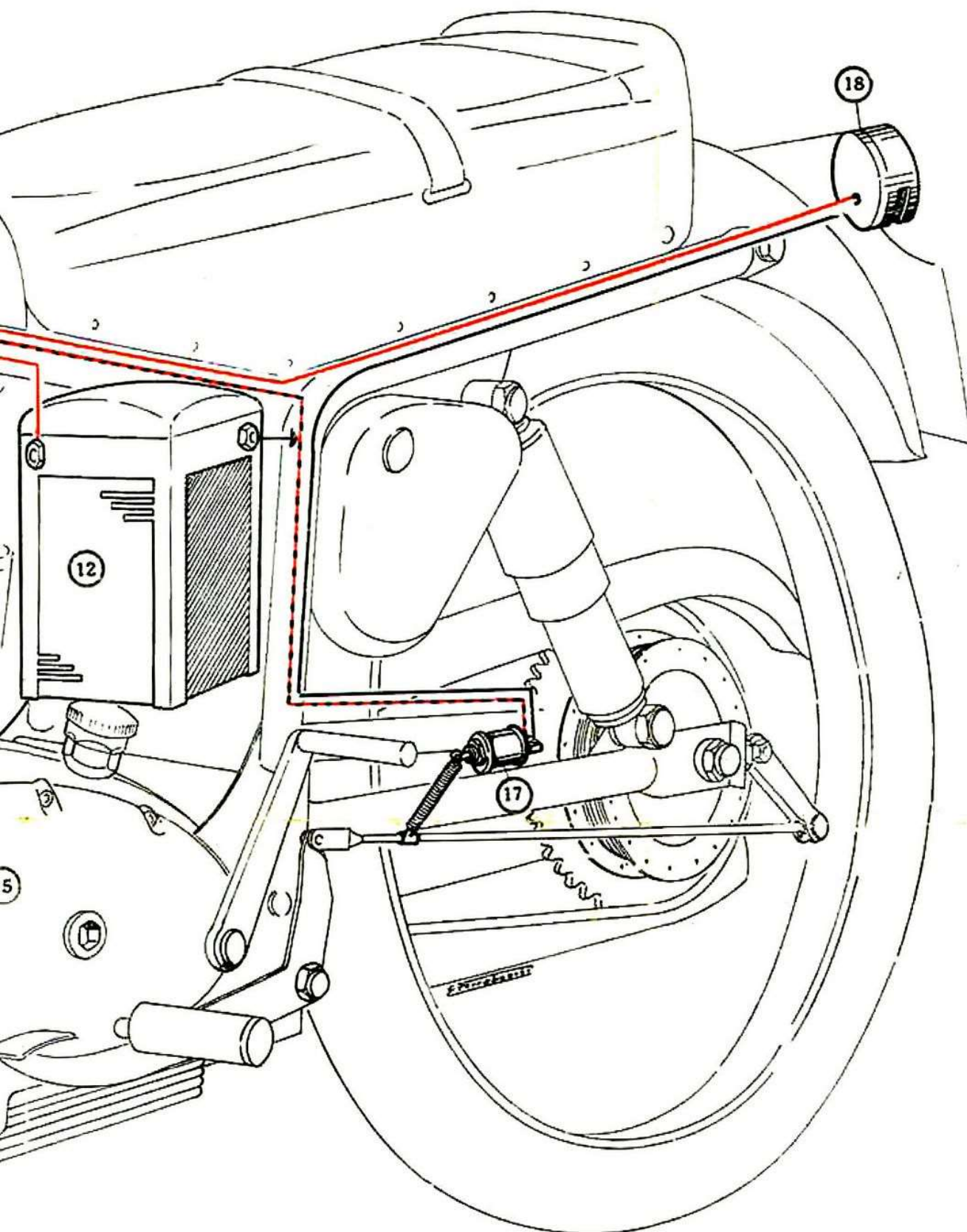


Fig 10 - SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

- 1 Chiave a losanga - 2 Deviatore luce con pulsante tromba - 3 Luce città
- 4 Luce spia - 5 Luce viaggio - 6 Fusibile - 7 Deviatore - 8 Morsettiera
- 9 Regolatore - 10 Bobina spinterogeno - 11 Candela - 12 Batteria -
13 Tromba elettrica - 14 Condensatore - 15 Ruttore - 16 Dinamo -
17 Interruttore stop - 18 Fanalino posteriore



porato nel faro. Questo dispositivo consente l'avviamento del motore anche con batteria scarica o addirittura mancante.

5 - Candela Marelli CW 275 B o similare. Diametro e passo filettatura 14 x 1,25 (filettatura lunga).

Lubrificazione (vedi fig. 9)

A circolazione forzata all'asse motore e bilancieri con pompa meccanica ad ingranaggi e filtro smontabile.

Raffreddamento

Ad aria grazie ad una adeguata alettatura sul cilindro, sulla testa e coperchio bilancieri.

Trasmissione

Primaria: ad ingranaggi a denti elicoidali;

rapporto di trasmissione: 3,894 (74/19).

Secondaria: a catena (1/2" x 5,2) con giunto elastico interposto tra tamburo freno e mozzo ruota;

rapporto trasmissione: 3,857 (54/14) o 3,928 (55/14).

Frizione

Frizione a dischi multipli.

Dischi conduttori n. 4 guarniti.

Dischi condotti n. 4 in acciaio.

Cambio di velocità

In cascata, quattro rapporti con ingranaggi sempre in presa e scorrevoli comandati da selettore con leva a pedale.

Rapporti del cambio:

1 ^a velocità	. . . . .	1,941 (33/17)
2 ^a velocità	. . . . .	1,174 (27/23)
3 ^a velocità	. . . . .	0,785 (22/28)
4 ^a velocità	. . . . .	0,613 (19/31)

Rapporti totali motore-ruota con corona Z = 54:

1 ^a velocità	. .	29,150 (3,894 x 1,941 x 3,857)
2 ^a velocità	. .	17,632 (3,894 x 1,174 x 3,857)
3 ^a velocità	. .	11,789 (3,894 x 0,785 x 3,857)
4 ^a velocità	. .	9,206 (3,894 x 0,613 x 3,857)

Rapporti totali motore-ruota con corona Z = 55:

1 ^a velocità	. .	29,688 (3,894 x 1,941 x 3,928)
2 ^a velocità	. .	17,956 (3,894 x 1,174 x 3,928)
3 ^a velocità	. .	12,007 (3,894 x 0,785 x 3,928)
4 ^a velocità	. .	9,376 (3,894 x 0,613 x 3,928)

VEICOLO

Telaio

In tubi di acciaio trafilati a freddo uniti mediante saldatura elettrica ed autogena a seconda delle esigenze.

Sospensione anteriore

A forcella telescopica con tamponamento idraulico di fine corsa.

Sospensione posteriore

Del tipo a forcella oscillante con molle ad elica cilindriche di torsione incorporate con gli ammortizzatori idraulici in astucci telescopici.

Freni

Freni sulle due ruote del tipo a ganaschia ad espansione agenti sul diametro di mm. 123.

Ruote

Del tipo a raggi tangenti.
Cerchi in acciaio 17" x 2 1/4".

Pneumatici

Anteriore: 17" x 2 1/2" rigato - Posteriore: 17" x 2,75 R scolpito.

Pressione di gonfiaggio:

con solo conduttore:	{	anteriore Kg/cm ² 1,75
		posteriore Kg/cm ² 1,50
con conduttore e passeggero:	{	anteriore Kg/cm ² 1,75
		posteriore Kg/cm ² 2.

IMPIANTO ELETTRICO

(vedi fig. 10)

E' composto dai seguenti apparati:

1 Dinamo: da 45 W - 6 V, del tipo cosiddetto « volano » essendo il rotore direttamente calettato sull'asse motore mentre lo statore, centrato da apposito alloggiamento sul carter, è fissato con due prigionieri allo stesso.

Regolatore con supporto elastico applicato su apposita bassetta saldata al telaio tra i piantoni anteriori.

2 Batteria: capacità 7 A/h - 6V.

3 Tromba elettrica: 6 V.

4 Fanaleria: faro anteriore diametro mm. 130 a tre luci con anabbagliante, completo di:

- n. 1 lampada luce campagna bilux 25/25 W - 6 V
- n. 1 lampada luce città 3 W - 6 V
- n. 1 lampada spia 3 W - 6 V
- n. 2 fusibili
- n. 1 chiavetta asportabile per interruttore circuito accensione e deviatore luce
- n. 1 deviatore accensione di emergenza

Deviatore luce anabbagliante con pulsante tromba applicato al manubrio.

Fanalino posteriore con catarifrangente completo di n: 1 lampada 3/20 W - 6 V per indicazione d'arresto.

La chiavetta di comando può assumere 3 posizioni:

- | | | |
|----------------|---------------------|-------------------------|
| una centrale | - accensione motore | } chiave
asportabile |
| una a sinistra | - luce città | |
| una a destra | - luce campagna | |

NORME PER L'USO

Accertarsi:

- 1° che nel serbatoio vi sia benzina;
- 2° che l'olio sia al giusto livello e cioè arrivi al bocchettone di riempimento;
- 3° che il rubinetto del serbatoio sia aperto (posizione verticale della levetta);
- 4° che il deviatore di emergenza sia orientato verso la scritta « batteria ». In tale posizione se la batteria è efficiente, dopo aver inserito la chiavetta deve accendersi la spia rossa di carica batteria. Detta spia deve spegnersi non appena il motore supera il regime per cui la dinamo inizia ad erogare corrente;
- 5° che il cambio sia in posizione di folle.

Messa in moto

Inserire a fondo la chiavetta sul faro e chiudere l'aria, spingendo in basso il comando A che trovasi sul carburatore (fig. 11). Ruotare la manopola del gas e fino a sentire una certa resistenza, senza provocare l'apertura automatica dell'aria. Tornare quindi indietro di un piccolo angolo e premere energicamente con il piede il pedale avviamento. L'avviamento è facilitato se, prima di premere sul pedale,

il motore è in compressione.

Se il motore non si avvia ripetere la suddetta manovra dopo aver agito sul pulsante del carburatore (cicchetto) Evitare di accelerare subito il motore, specie se questi è freddo, onde dar tempo all'olio di entrare completamente in circolazione.

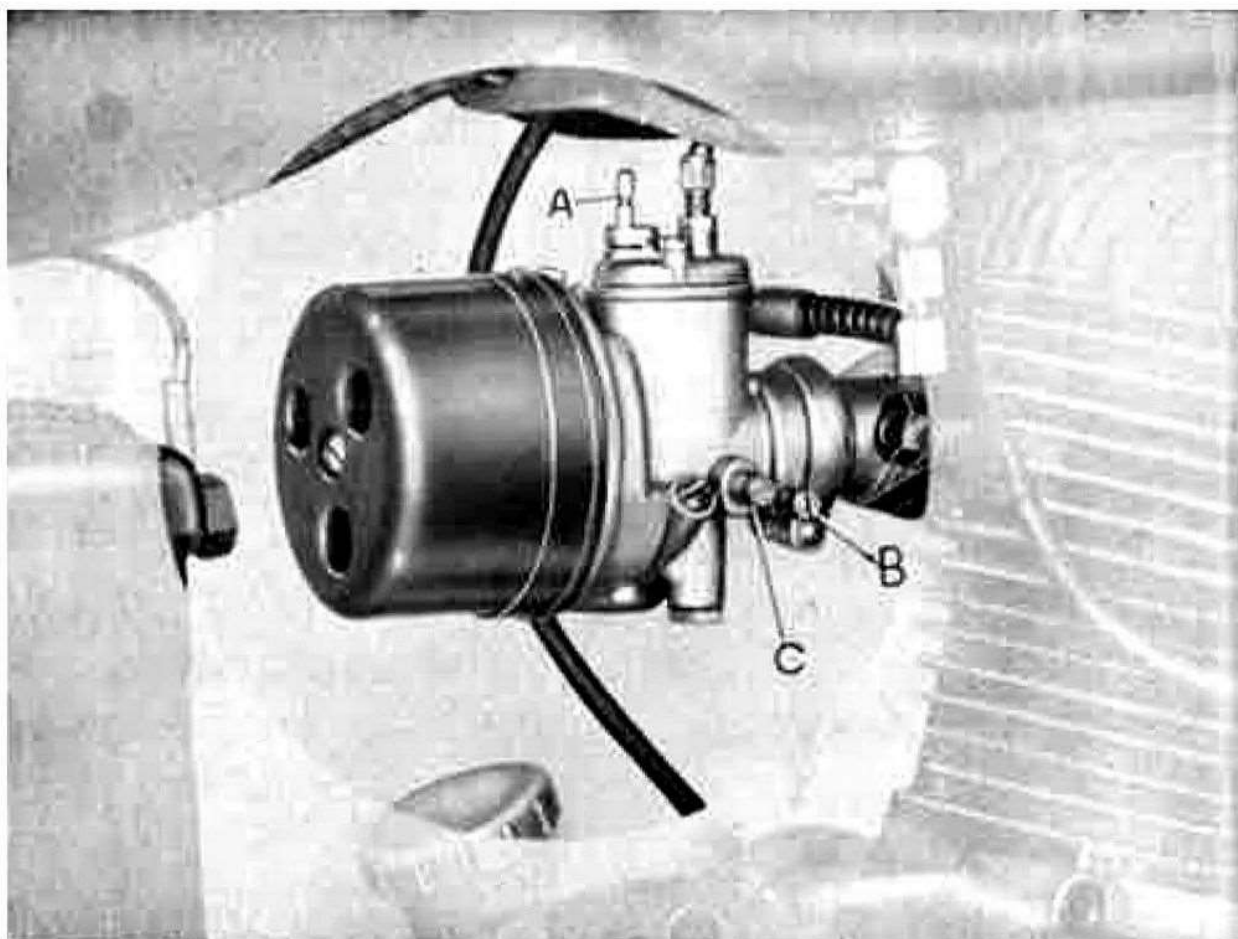


Fig. 11

Avviamento e marcia

Messo in moto il motore come sopra descritto si avvia il motociclo nel modo seguente:

Tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio onde passare dalla posizione di folle (0) a quella di 1^a velocità (vedi fig. 12), indi abbandonare

gradualmente la leva della frizione accelerando progressivamente nel contempo il motore.

Quando la macchina ha raggiunto la velocità di circa 16 Km/h, chiudere rapidamente il gas, tirare subito la leva della frizione, innestare la 2^a velocità spingendo in basso la leva del cambio, indi abbandonare la leva della frizione accelerando nel contempo il motore. Raggiunta la velocità di 30 Km/h e successivamente quella di 48 Km/h innestare rispettivamente la 3^a e la 4^a velocità ripetendo le manovre descritte per l'innesto della 2^a velocità.

Per passare da una velocità superiore ad una inferiore si procede come segue:

Chiudere il gas, tirare la leva della frizione, accelerare rapidamente per un brevissimo istante il motore in modo

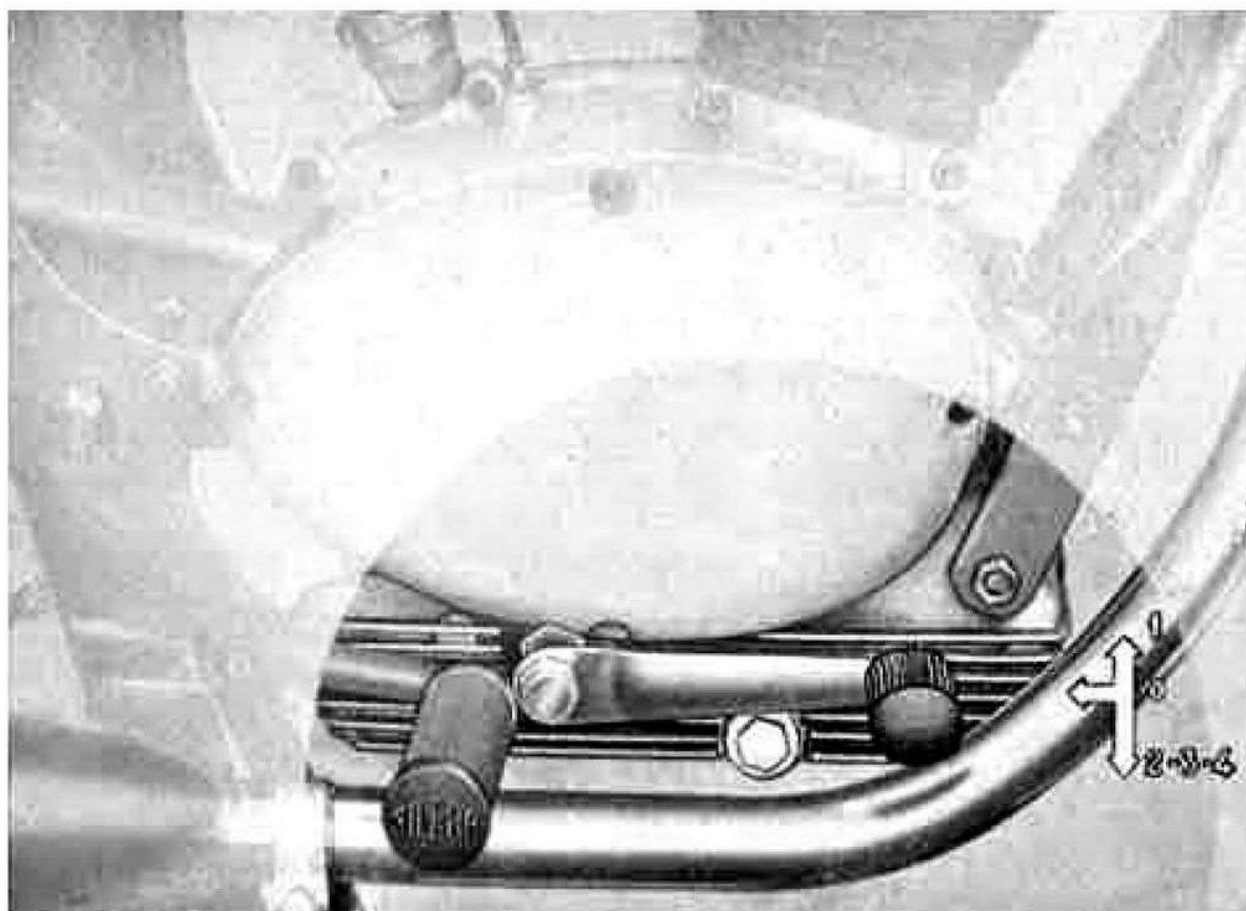


Fig. 12

da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, spingere in alto il pedale del cambio indi allentare la leva della frizione ed accelerare come già descritto.

Avvertenza importante

Quando la macchina è nuova, onde permettere un graduale assestamento degli organi si raccomanda di effettuare un periodo di rodaggio come sottoindicato:

Per i primi 1000 Km. non superare le seguenti velocità:

in 1 ^a velocità	. . . . .	16 Km/h
in 2 ^a velocità	. . . . .	30 »
in 3 ^a velocità	. . . . .	39 »
in 4 ^a velocità	. . . . .	50 »

Dai 1000 ai 3000 Km. aumentare gradualmente i limiti sopra indicati sino a raggiungere (fine rodaggio) i seguenti:

in 1 ^a velocità	. . . . .	25 Km/h
in 2 ^a velocità	. . . . .	42 »
in 3 ^a velocità	. . . . .	62 »
in 4 ^a velocità	. . . . .	80 »

NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono essenzialmente dalla cura posta nella manutenzione senza dimenticare poi che questa può tempestivamente mettere in evidenza eventuali irregolarità che potrebbero portare a spiacevoli conseguenze.

Prima di procedere alla manutenzione e registrazione delle varie parti è necessario effettuare una buona pulizia del veicolo onde togliere fango, polvere e unto.

All'uopo servirsi di petrolio e pennello ed asciugare bene con stracci puliti. Per le parti verniciate usare acqua ed asciugare con pelle di daino.

REGISTRAZIONI

Motore

1. Verificare il livello dell'olio nel carter. Esso deve risultare all'altezza della parte filettata del bocchettone di riempimento.

Se trattasi di veicolo nuovo l'olio deve essere sostituito dopo i primi 500 Km. Questa operazione deve essere eseguita come segue: togliere il tappo del filtro ed il filtro stesso, onde scaricare completamente l'olio, indi rimettere filtro e tappo ed introdurre mezzo litro di olio fresco, mettere in moto il motore lasciandolo girare al minimo regime per cinque minuti circa indi scaricare nuovamente l'olio il quale avrà così ripulito ogni possibile residuo di rodaggio.

Immettere l'olio fresco sino al riempimento completo. In seguito il cambio dell'olio dovrà essere effettuato ogni 2000 Km. Si consiglia l'uso dell'olio « Castrol » tipo XXL o GP per la stagione estiva, XL per quella invernale.

2. Registrare il gioco tra bilancieri e valvole (vedi fig. 13).

Questa operazione si effettua, dopo aver tolto il coperchio della testa, fissato con 5 bulloncini, allentando con chiave da mm. 10 il dado del registro ed avvitando e svitando con cacciavite il registro sino ad ottenere il gioco prescrit-

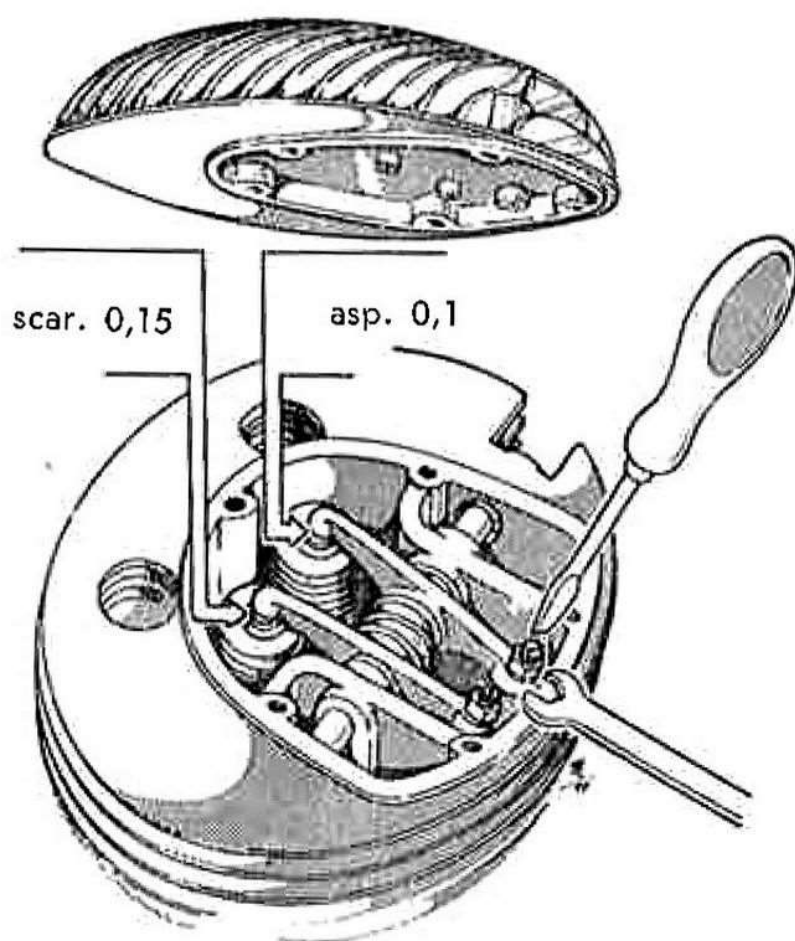


Fig. 13

to di mm. 0,1 per la valvola aspirazione e mm. 0,15 per la valvola di scarico, controllato con spessimetro, indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro. L'operazione va fatta a motore freddo.

3. Regolazione del carburatore.

Accertarsi che la valvola del gas scorra liberamente, senza eccessivo gioco, nella sua sede. Pulire con getto d'aria i vari fori, getti e portagetti onde asportare le eventuali impurità.

Il carburatore è già regolato dalla Casa per il migliore rendimento, ma cause fortuite possono alterare detta regolazione per cui si proceda a ripristinarla come segue:

Regolazione del minimo:

Si effettua a motore caldo agendo sulle viti B e C (vedi fig. 11) che regolano rispettivamente la posizione della valvola ed il passaggio aria del minimo, sino a trovare la giusta combinazione di miscela in modo da ottenere il minimo desiderato. A questo punto, aprendo lentamente il comando del gas il motore non deve mancare o spegnersi. In caso contrario stringere leggermente la vite aria del minimo sino a far scomparire detto punto debole. In genere la vite aria del minimo va aperta da un giro a un giro e mezzo rispetto alla chiusura completa.

Regolazione del massimo e del passaggio:

Se i getti, valvole, spillo conico sono del calibro prescritto e non presentano usura sensibile la regolazione dovrebbe risultare a posto; in caso contrario e ciò in conseguenza specialmente di variazioni nella densità della benzina oppure di sensibili sbalzi di temperatura ambiente, si rende necessario cambiare il getto del massimo o la posizione dello spillo conico. Si ricorda perciò che aumentando la densità della benzina o diminuendo la temperatura ambiente occorre arricchire la miscela spostando lo spillo conico

verso l'alto o aumentando il numero del getto e viceversa se la densità della benzina diminuisce e la temperatura ambiente aumenta.

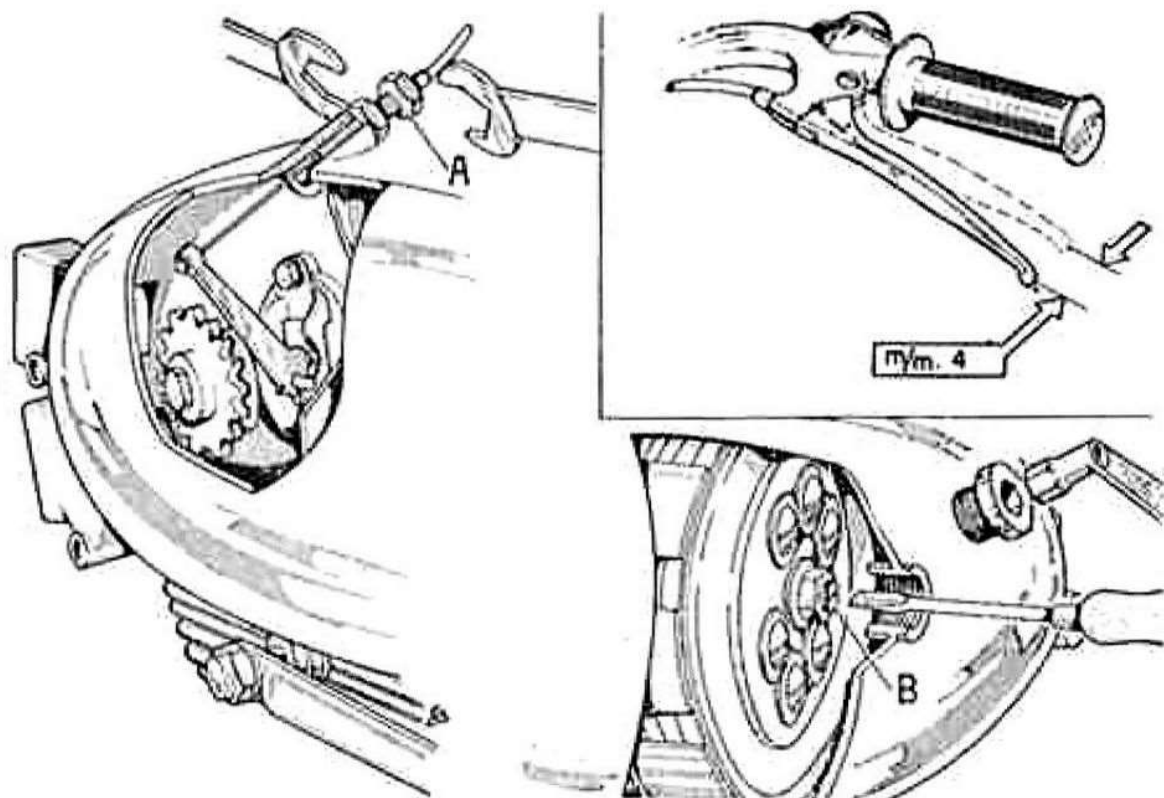


Fig. 14

4. Registrare la frizione (vedi fig. 14).

Agire sul tirafilo A. Qualora il suddetto fosse a fine corsa, riavvitarlo indi agire sul registro B regolando poi con il tirafilo A la corsa a vuoto di mm. 4 all'estremità della leva sul manubrio.

5. Registrare il ruttore (vedi fig. 15).

Verificare lo stato dei contatti; se sono sporchi pulirli con straccio imbevuto di benzina ed asciugare bene; se le superfici piane di detti contatti presentassero delle asperità eliminarle con apposita limetta indi ripulirle bene.

Se il feltro di lubrificazione della camma si presentasse asciutto umettarlo con non più di due* gocce d'olio minerale fluido. Il gruppo dell'anticipo automatico dopo lavato con benzina e asciugato con getto di aria compressa va lubrificato con qualche goccia di olio fluido nei perni delle masse, nella forcella della camma e nel perno di guida della camma.

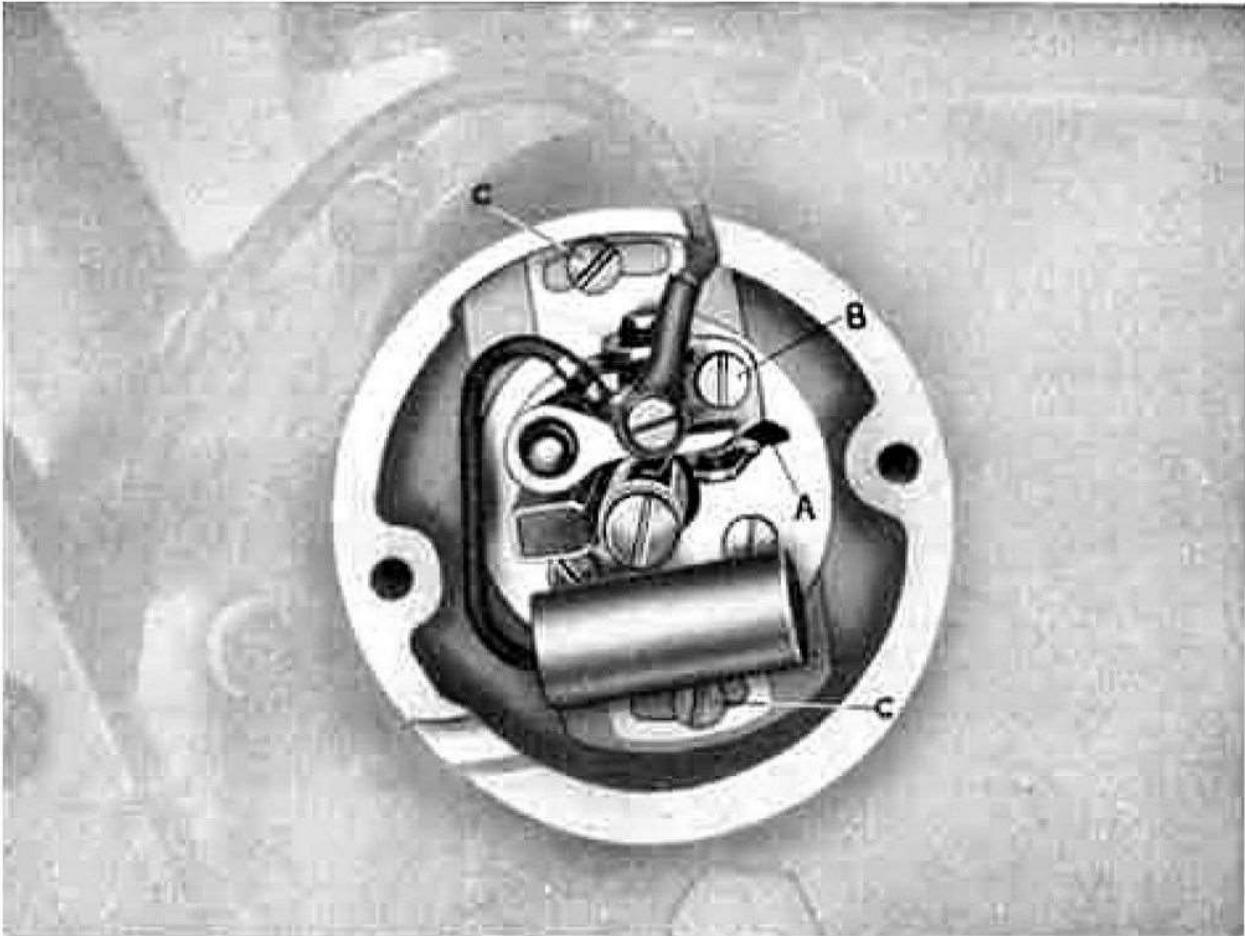


Fig. 15

I contatti vanno regolati agendo con cacciavite nel vano A previo allentamento della vite B, in modo che la loro apertura sia di mm. $0,35 \div 0,40$.

6. Verificare la candela.

Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave. Se risul-

tasse imbrattata ripulirla possibilmente con spazzolino metallico.

La distanza fra gli elettrodi deve essere di mm $0,5 \div 0,7$. Nel rimettere la candela sulla testa avere l'avvertenza di imboccarla con la dovuta inclinazione ed avvitarla a mano possibilmente sino in fondo, prima di bloccarla con la chiave.

7. Serraggio bulloneria.

Verificare se i dati dei prigionieri fissaggio motore come pure le viti dei vari coperchi e del carter sono chiusi a fondo, in caso contrario provvedere al loro serraggio.

Veicolo

1. Catena

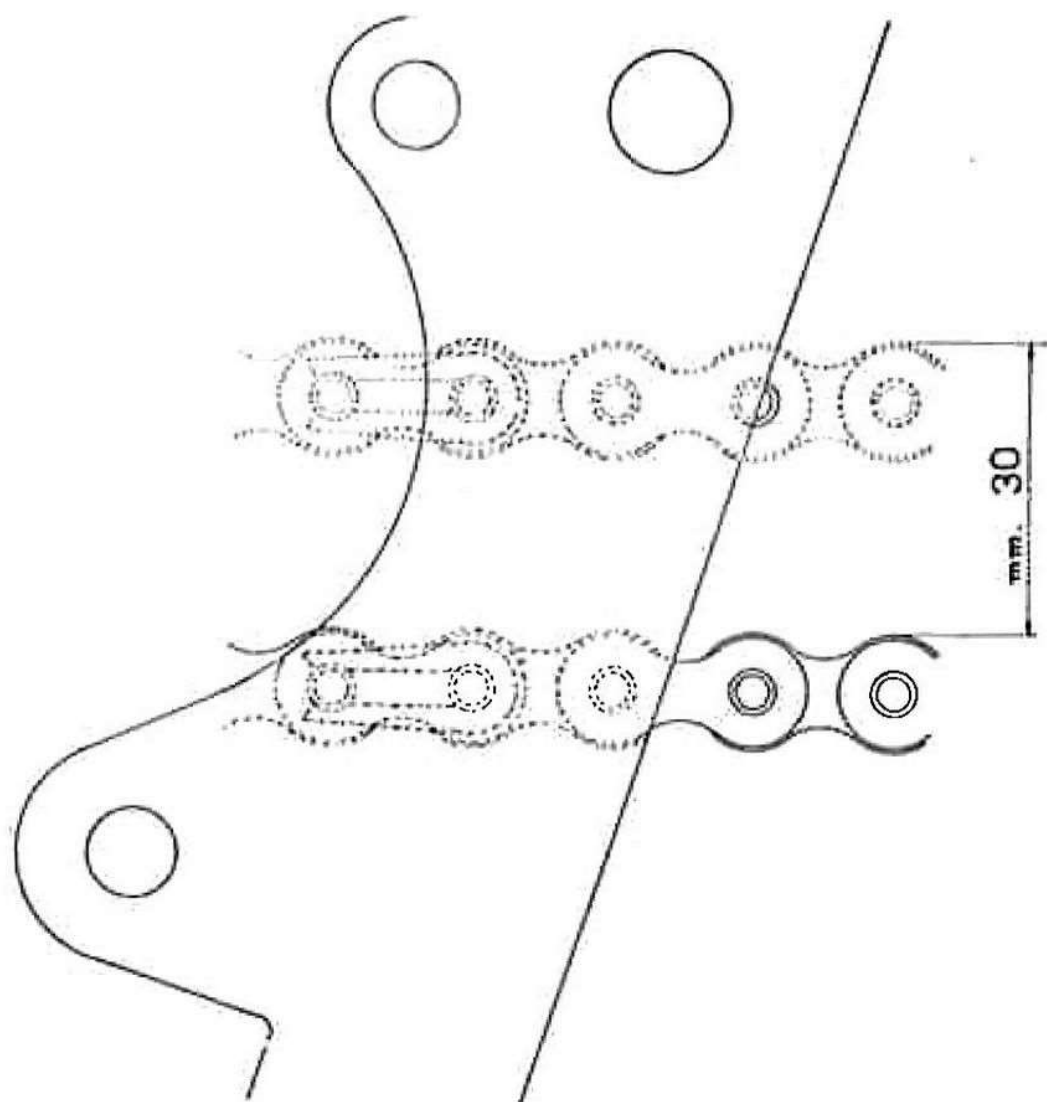


Fig. 16

La registrazione della catena si effettua agendo uniformemente sugli appositi tenditori previo allentamento dei dadi di fissaggio del perno ruota e del dado fissaggio copricatena alla forcella.

La giusta tensione della catena si controlla con macchina sul cavalletto, misurando lo spostamento lungo la costa della piastra posteriore sostegno motore, che risulta sollevando lungo detta costa il tratto inferiore della catena. Detto spostamento deve essere di mm 30 (vedi fig. 16).

2. Freni

La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situato sul tamburo freno. E' necessario lasciare 4 mm di gioco all'estremità della leva di comando sul manubrio.

Il freno posteriore si registra agendo sul bottone zigrinato avvitato sull'astina di comando. Registrare sino a lasciare una corsa a vuoto dell'estremità del pedale di mm 10-15 (vedi fig. 17).

3. Ruota anteriore

Lo smontaggio si effettua nel modo seguente:

- 1) Staccare il filo comando freno dalla leva sul manubrio e quindi dal freno.
- 2) Togliere il dado sul lato destro del perno ruota.
- 3) Allentare il bulloncino di chiusura sul gambo sinistro della forcella.
- 4) Sfilare il perno ruota dal lato sinistro battendo sulla testa dell'estremità destra filettata del perno stesso.
- 5) Estrarre la ruota verso il basso.

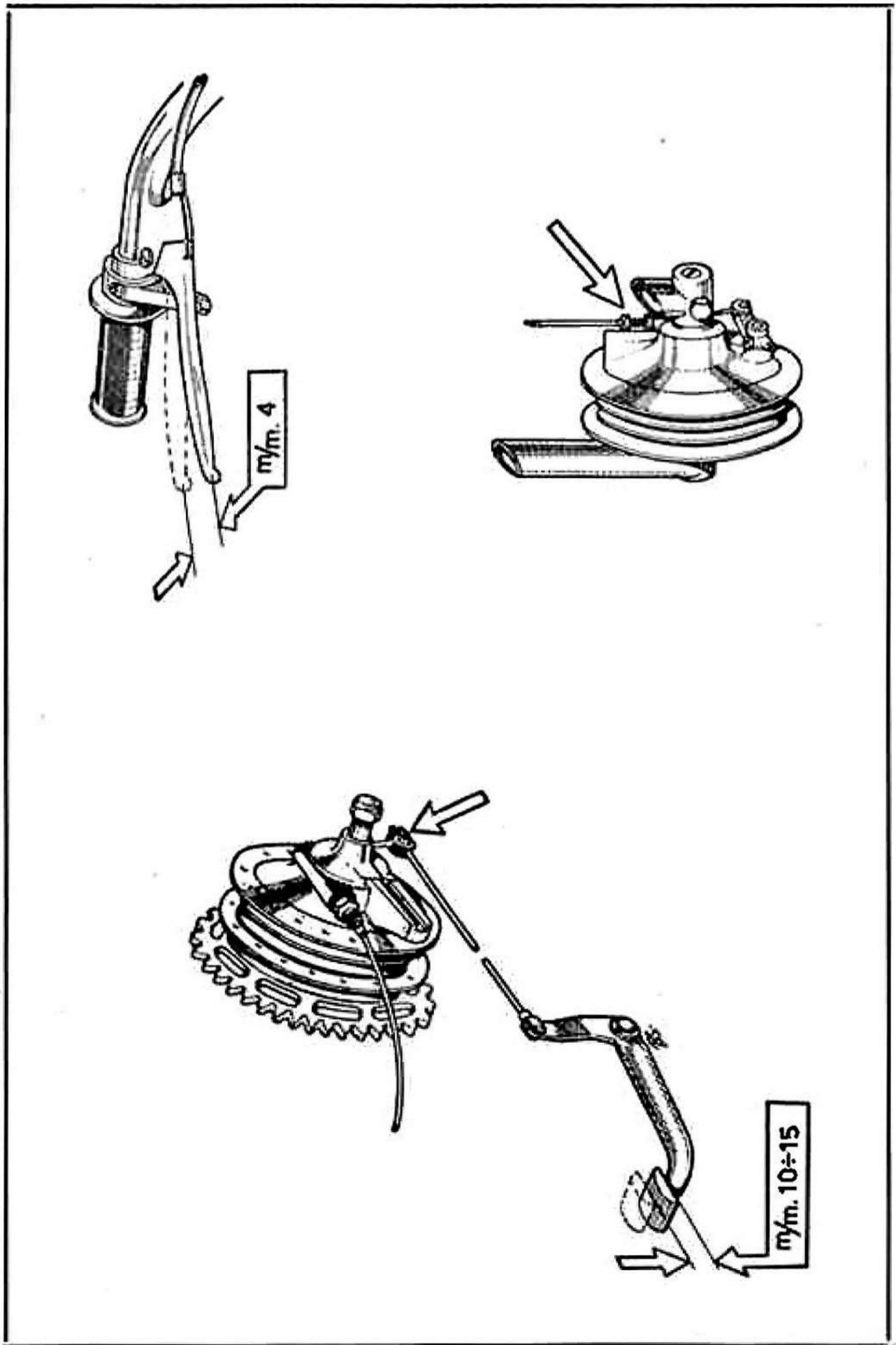


Fig. 17

Per il montaggio, introdotta la ruota munita del distanziatore laterale ed infilato il perno dei portaceppi nell'apposito alloggiamento sul gambo sinistro della forcella, introdurre il perno ruota dal lato sinistro bloccandolo al gambo destro, mediante il dado tolto in precedenza. Bloccare quindi il perno sul gambo sinistro mediante l'apposito bulloncino della estremità a morsetto.

4. Sospensione anteriore (vedi fig. 18)

La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione. Il contenuto di olio è di 90 cmc. per ogni braccio della forcella. La verifica dell'olio, che è del tipo Castrolite della CASTROL, deve avvenire prudenzialmente ogni 5000 Km. Qualora dopo tale percorso l'olio si presentasse ancora in ottime condizioni, è sufficiente apporne l'eventuale aggiunta che si rende necessaria per avere la quantità sopracitata.

Lo svuotamento dell'olio si fa togliendo il tappo inferiore (2) inclinato situato in prossimità del perno ruota. Il riempimento viene effettuato dal tappo superiore (1) posto sull'attacco manubrio.

5. Sospensione posteriore

Nessuna manutenzione è richiesta tranne una lubrificazione a lunghi periodi al perno oscillazione forcella. Qualora gli ammortizzatori idraulici, incorporati con la sospensione, risultassero inefficienti, è consigliabile inoltrarli alla Casa costruttrice o alle sue stazioni di servizio.

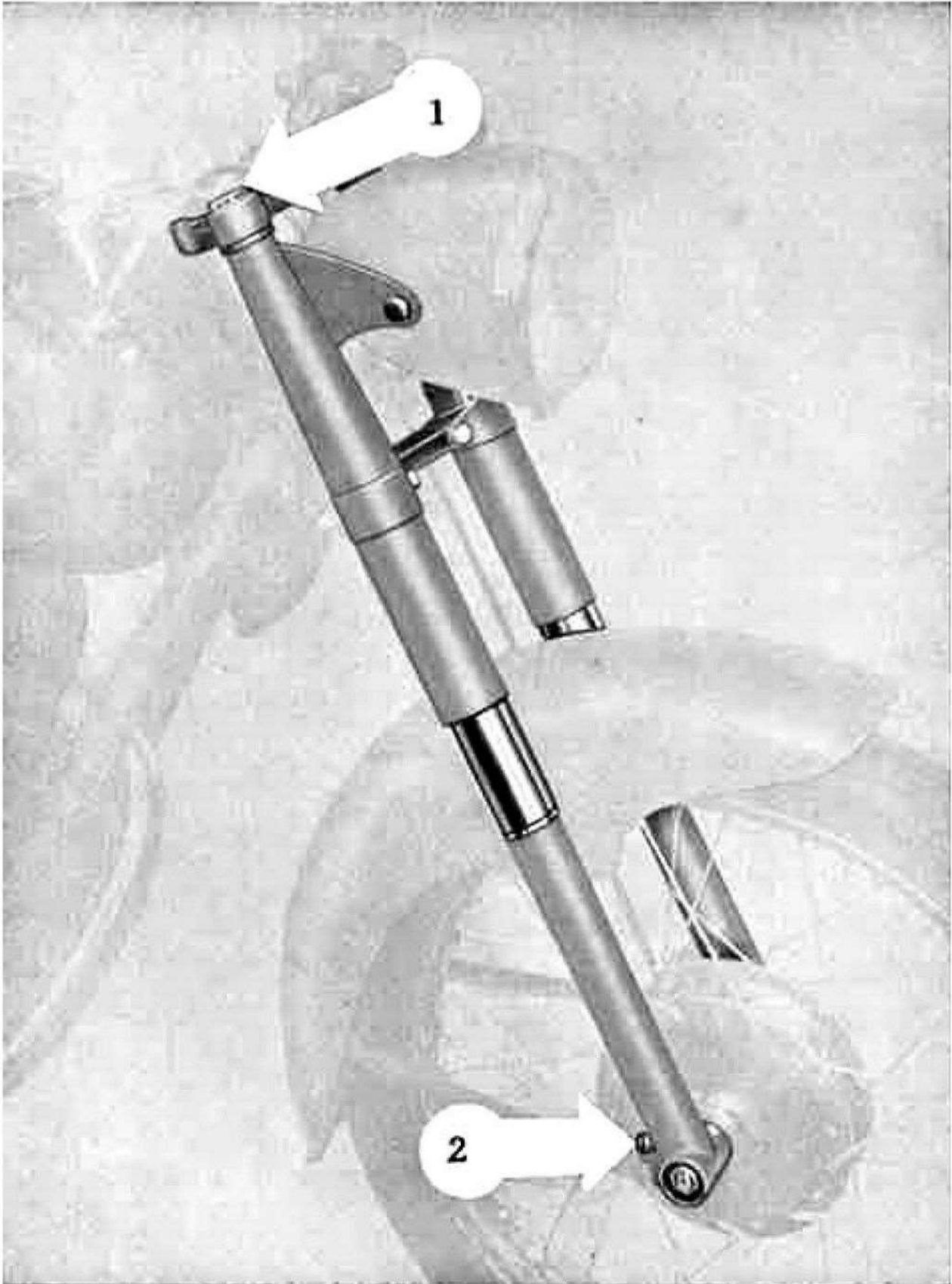


Fig. 18

Impianto elettrico

1. Dinamo

La manutenzione della dinamo deve essere limitata ad una periodica verifica delle spazzole e del collettore.

Accertarsi che le spazzole lavorino liberamente nelle loro guide e non siano eccessivamente usurate; in caso contrario bisogna provvedere alla loro sostituzione.

Togliere il deposito di olio e polvere di carbone con benzina, indi asciugare bene.

Pulire il collettore con uno straccio umido di benzina a motore fermo onde evitare innesco di incendio con le scintille delle spazzole, se presentassero rigature leggere mettere in moto il motore e passare leggermente con carta vetrata fine (mai carta spuntiglio); se, ciononostante, le rigature non venissero tolte, bisognerà smontare il rotore (indotto) e ripassare il collettore al tornio. Sostituendo le spazzole montare le originali fornite dalla Casa costruttrice dell'impianto. Non bagnare mai con benzina gli avvolgimenti dell'indotto e del campo induttore per non deteriorarli in modo irreparabile.

2. Regolatore

Nessuna manutenzione.

3. Batteria

È l'organo dell'impianto elettrico che richiede la più assidua sorveglianza e la più diligente manutenzione. Accertarsi con frequenza che il livello del liquido ricopra interamente le piastre, in caso contrario provvedere al suo ripristino con aggiunta di acqua distillata (escludendo nel modo

più assoluto l'acqua naturale anche se è potabile) e controllare al tempo stesso la densità del liquido (sarà bene per questa operazione rivolgersi ad una persona competente ed attrezzata). Qualora si debbe tenere la macchina inefficiente per un certo periodo di tempo (un mese ed oltre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria. Nel giro di tre mesi la batteria si scarica automaticamente e completamente.

Dovendo collocare la batteria sul motociclo fare attenzione a non invertire i collegamenti tenendo presente che il filo di massa va collocato al morsetto negativo mentre l'altro filo, contrassegnato in azzurro, va collegato al morsetto contraddistinto col segno +.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Le cause più probabili del cattivo funzionamento del motore si possono dividere in tre gruppi:

1. Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione.

a) *Scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico.*

L'inconveniente può essere dovuto ai condotti e getti del carburatore ostruiti oppure a presenza d'acqua nella benzina. Nel primo caso smontare i getti del carburatore e pulirli soffiandovi dentro, nel secondo cambiare totalmente il contenuto di benzina nel serbatoio.

b) *Manca di regolarità negli scoppi e riscaldamento anormale del motore.*

L'inconveniente può essere dovuto alla miscela aria-benzina troppo ricca o troppo povera. In tale caso si provi, con un cacciavite, a stringere la vite B (vedi fig. 11). Se gli scoppiettii aumentano vuol dire che la miscela è ricca: si provveda quindi a spostare in giù lo spillo conico o a diminuire il getto del massimo. Se, viceversa, gli scoppiettii diminuiscono è segno che la miscela è povera e bisogna quindi provvedere a spostare verso l'alto lo spillo conico o ad aumentare il getto del massimo.

2) Inconvenienti che dipendono da accensione irregolare.

- a) *Accensione troppo anticipata* (battito metallico dovuto alle sollecitazioni irregolari sul pistone) o *troppo ritardata* (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico).

Allentare le viti C del ruttore (vedi fig. 15) e ruotare il ruttore stesso in senso orario per ritardare o in senso antiorario per anticipare.

- b) *Autoaccensione dovuta ad eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sul cielo del pistone o nella camera di scoppio* (il motore batte in testa). Smontare e provvedere alla pulizia delle parti.

- c) *Perdita di colpi in conseguenza di scintilla mancata.*

Smontare in tal caso la candela, pulirla e controllare la distanza tra gli elettrodi (mm 0,5 ÷ 0,7). Se il fenomeno non dipende dalla candela controllare se il suo cavo non presenta rotture indi passare alla verifica dei contatti del ruttore come già descritto.

3. Inconvenienti che dipendono da cattivo funzionamento degli organi.

- a) *Il motore non dà la potenza regolare.*

Può essere causato da compressione insufficiente (eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura, tenuta delle valvole insufficiente dovuta alla usura delle sedi, valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie).

- b) *Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico.*

Possono essere causati: il primo dal gioco eccessivo

tra astina bilanciere e valvola o da molle valvola rotte o indebolite, il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causata da ostruzione ai condotti dell'olio e da cattivo funzionamento della pompa. Per detti inconvenienti sarà opportuno rivolgersi ai Concessionari o ad officine autorizzate.

GARANZIA

(dalle Condizioni generali di vendita)

Tutti i motoveicoli « Gilera » acquistati presso l'organizzazione di vendita della Moto Gilera sono garantiti per la durata di sei mesi dalla data di acquisto. La garanzia si estende ai difetti di montaggio e di materiale. I pezzi riconosciuti difettosi saranno cambiati gratuitamente. I veicoli o le parti di essi da esaminare dovranno essere spediti franco di ogni spesa alla fabbrica.

La rispedizione al Cliente sarà fatta in porto assegnato.

Le spese di mano d'opera, quelle di benzina ed olio sono, in ogni caso, a carico dell'acquirente.

Sono esclusi dalla garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, il carburatore, l'impianto d'accensione e illuminazione ed in genere tutti gli oggetti non fabbricati dalla Moto Gilera.

La garanzia non ha più valore: quando il motoveicolo sia stato riparato o modificato da altri all'infuori della fabbrica; quando siano montate parti di ricambio non originali; quando le macchine sono adibite a noleggio, a corse o comunque usate in condizione di sovraccarico; quando non vengono seguite le norme di manutenzione, ivi compreso l'uso della prescritta gradazione di olio.



