



dingo 50

 SHELL MOTOR OILS ◆ CATENE REGINA

NORME
PER USO E MANUTENZIONE

SEIMM

SOCIETA' ESERCIZIO INDUSTRIE MOTOMECCANICHE S.p.A.

Capitale L. 2.000.000.000 interamente versato

Sede legale: Milano

Direzione e Stabilimenti: 22054 Mandello del Lario (Co)

Telefoni: 71112 e 72512 (8 linee urbane)

Telegrammi: SEIMM MANDELLOLARIO

Telex: 38095 SEIMM

**MOTO GUZZI**

C.C.I.A. Milano n° 722044 - Como n° 117437 ■ C.C. Postale Como n° 18/4226 ■ Posizione: Commercio Estero M 986753

Dingo 50 cc

monomarcia

3ª edizione

**NORME PER USO
E MANUTENZIONE**

www.gpw.it

I M P O R T A N T E

Ogni ciclomotore è corredato da una copia di questo libretto che illustra e descrive le caratteristiche e le norme per l'uso e la manutenzione.

Consigliamo pertanto ad ogni acquirente, di leggere attentamente e mettere in pratica tutte le norme di uso e manutenzione contenute nel presente libretto; saranno così evitati inconvenienti dovuti a trascuratezza o a cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo e revisione raccomandiamo vivamente di rivolgersi ai nostri concessionari od alle officine autorizzate, verrà così garantito un lavoro razionale e sollecito.

INDICE

| | | | |
|---|--------|--|---------|
| RODAGGIO | pag. 4 | Regolazione normale | pag. 21 |
| Comandi ed accessori | " 7 | Regolazione del massimo e del passaggio | " 21 |
| Dotazione | " 8 | Smontaggio del carburatore | " 21 |
| Dati di identificazione | " 8 | Filtro aria e silenziatore d'aspirazione | " 22 |
| Ricambi | " 8 | Pulitura del filtro sul rubinetto e sul carburatore | " 22 |
| Garanzia | " 8 | Pulitura serbatoio miscela | " 23 |
| CARATTERISTICHE GENERALI | " 9 | ACCENSIONE | " 23 |
| IMPIANTO ELETTRICO | " 11 | Registrazione del rottore | " 23 |
| COMANDI | " 14 | Controllo mezza in fase del volano magnete | " 24 |
| USO DEL CICLOMOTORE | " 17 | Candela | " 25 |
| Miscela | " 17 | Pulitura testa motore, testa pistone e condotto scarico | " 25 |
| Operazione per l'avviamento | " 17 | Pulitura tubo di scarico e silenziatore | " 26 |
| Avviamento | " 17 | REGISTRAZIONI | " 26 |
| Partenza e marcia | " 17 | Leva comando frizione | " 26 |
| Sosta con motore in moto | " 18 | Forcellone oscillante | " 26 |
| Arresto del ciclomotore | " 18 | Tensione catena | " 26 |
| Utilizzazione del ciclomotore come bicicletta | " 18 | Sterzo | " 28 |
| Frizione | " 18 | Leva comando freno anteriore | " 28 |
| MANUTENZIONE GENERALE | " 19 | Leva comando freno posteriore | " 28 |
| Lubrificazione del gruppo motore-trasmissione | " 19 | Manutenzione in caso di lunga inattività | " 29 |
| Lubrificazioni varie | " 19 | TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE | " 29 |
| ALIMENTAZIONE | " 21 | | |
| Carburatore | " 21 | | |

RODAGGIO

Durante i primi 1000 km

- Usare miscela al 50% si raccomanda « SHELL 2 T ».
- Non insistere col pieno gas.
- Se il motore si surriscalda, fermarsi e lasciarlo raffreddare.

Dopo i primi 500 km

- Cambiare l'olio per la lubrificazione ingranaggi trasmissione.
- Controllare la chiusura di tutta la bulloneria del ciclomotore.
- Verificare i contatti del volano magnete.
- Controllare la tensione catena.

N.B. - Durante il periodo di rodaggio controllare di tanto in tanto il livello dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione.


MOTO GUZZI

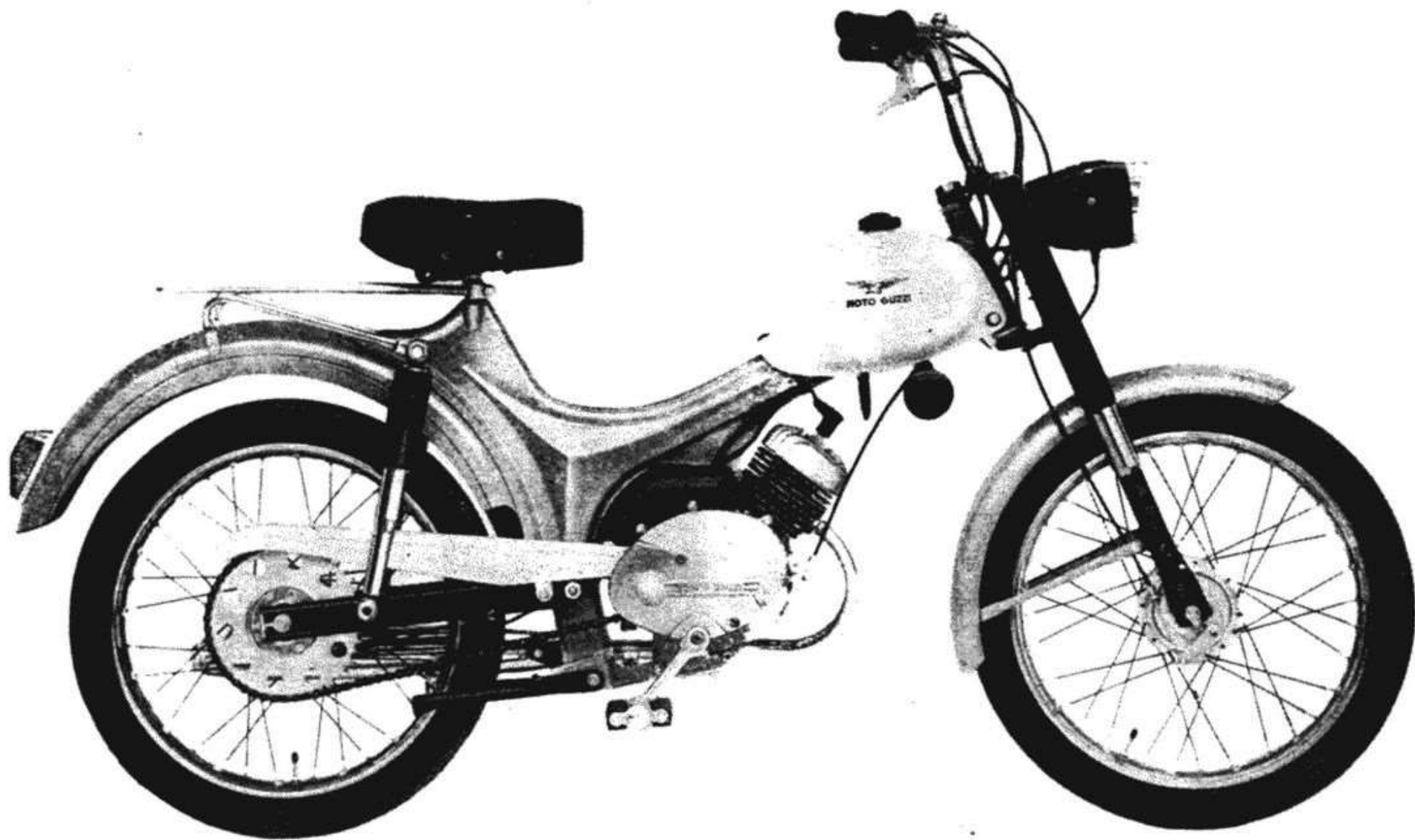


Fig. 1 - Lato destro

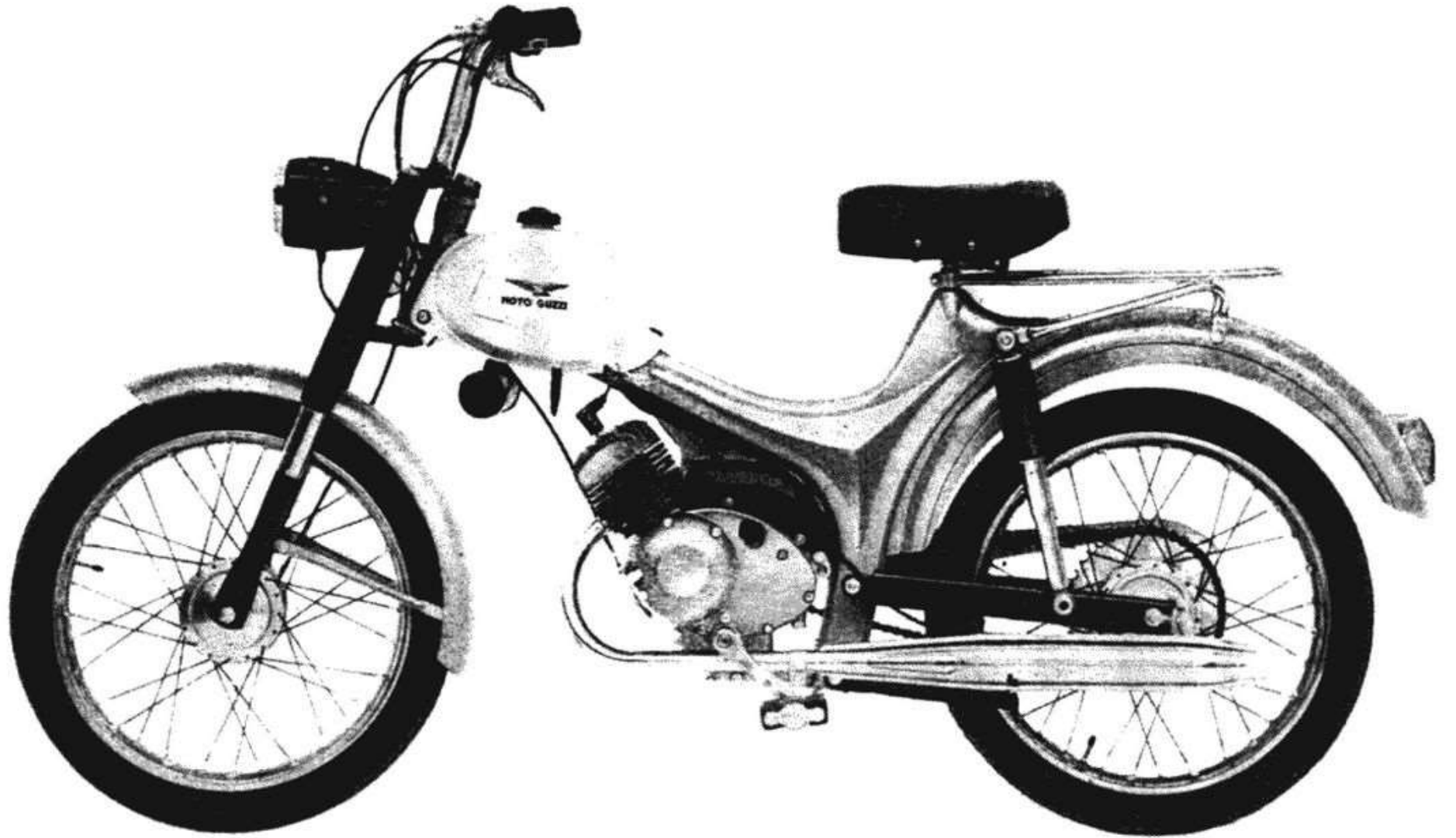
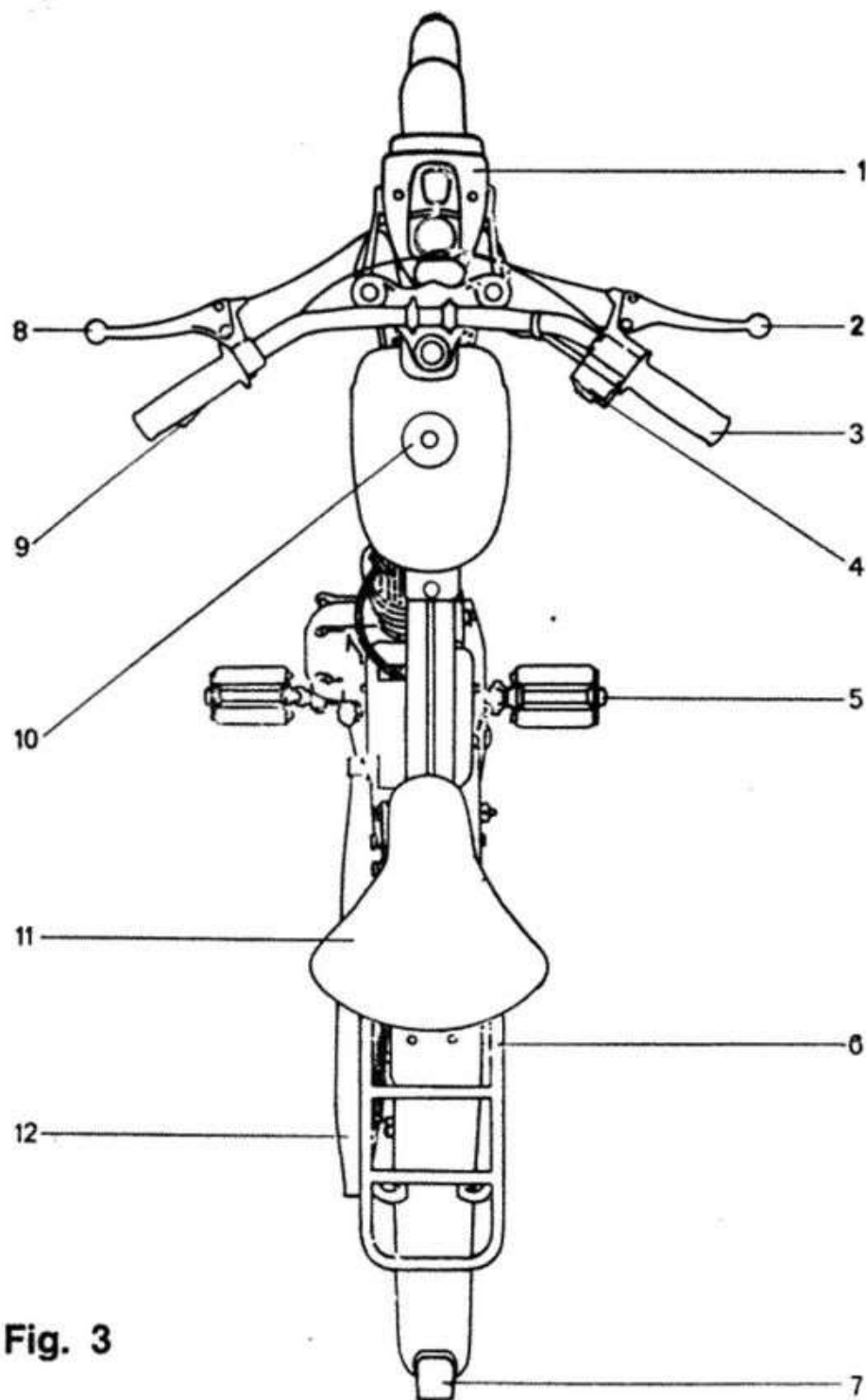


Fig. 2 - Lato sinistro

COMANDI ED ACCESSORI

(vedere fig. 3)



- 1 - Faro anteriore.
- 2 - Leva comando freno anteriore.
- 3 - Manopola comando gas.
- 4 - Pulsante per tromba elettrica, commutatore luci, pulsante di massa per fermare il motore.
- 5 - Pedivelle.
- 6 - Molleggio telescopico.
- 7 - Fanalino posteriore.
- 8 - Leva comando freno posteriore.
- 9 - Leva comando frizione.
- 10 - Tappo serbatoio miscela.
- 11 - Sella.
- 12 - Silenziatore.

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

Fig. 3

DOTAZIONE

Chiave a tubo da mm 19 - 21 - 22

Chiave a spina e cacciavite

Chiave fissa da mm 9 - 10

Libretto istruzioni

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio.

Questo numero è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del veicolo stesso.

R I C A M B I

In caso di sostituzione di particolari chiedere ed assicurarsi che siano adoperati esclusivamente « RICAMBI ORIGINALI » Moto Guzzi.

L'uso di ricambi non originali fa decadere il diritto alla garanzia.

G A R A N Z I A

Ogni ciclomotore nuovo è corredato da un foglio « SERVIZIO ASSISTENZA IN GARANZIA ». Il tagliando di revisione dovrà essere effettuato secondo le indicazioni.

La mancata effettuazione del tagliando di revisione nei termini stabiliti fa decadere il ciclomotore dalla garanzia.

La garanzia ha la validità di sei mesi oppure 5000 Km.

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

Monocilindrico a due tempi.

Alesaggio: mm 38,5.

Corsa: mm 42.

Cilindrata: cc 48,894.

Potenza: secondo Codice della Strada.

Rapporto di compressione: 8,5.

Cilindro: in lega leggera con cromatura a spessore.

Testa: in lega leggera.

Peso del motore (a secco): kg 10,700 (escluso il silenziatore e tubo di scarico).

Alimentazione

Il carburatore è alimentato (per gravità) dal serbatoio; è a doppio comando, il gas è comandato a mezzo manopola alla destra sul manubrio; l'aria, mediante levetta posta sul lato destro del carburatore. E' munito di filtro aria e silenziatore alla presa d'aria.

Tipo e regolazione del carburatore

Tipo Dell'Orto SHA 14.12.

Diffusore: \varnothing mm 12.

Getto massimo: 54.

Collare: \varnothing mm 18.

Filtro e silenziatore d'aspirazione: Dell'Orto F 27.

Accensione

Con magnete alternatore a volano (6 V - 18 W).

Anticipo fisso: 23°.

Distanza tra i contatti: mm 0,40.

Candela: grado termico 225 della scala Marelli o equivalenti.

Distanza tra gli elettrodi: mm 0,4.

Lubrificazione

Motore: miscela benzina olio 20/1 (periodo di rodaggio primi 1.000 km 50/1).

Trasmissione primaria e del cambio: a sbattimento (il basamento fa da serbatoio dell'olio).

Avviamento


Mediante pedivella.

Raffreddamento

A ventilazione naturale.

Frizione

Centrifuga automatica in bagno d'olio.



MOTO GUZZI

Cambio di velocità

Monomarcia: (z = 20/23).

Rapporto: 1 : 15.

Trasmissioni

Primaria: ad ingranaggi (z = 19/62).

Rapporto: 1 : 3,267.

Secondaria: a catena (z = 12/46).

Rapporto: 1 : 3,833.

Rapporto totale di trasmissione (motore-ruota):
1 : 14,381.

Telaio

In lamiera stampata.

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica con molle agenti in compressione.

Posteriore: forcellone oscillante e molle custodite in astucci telescopici.

Ruote

A raggi con cerchi WM 0/1,5 x 16".

Gomme

Anteriore e posteriore: 2¹/₄ x 16".

Pressione: anteriore kg/cm^q 1,5
posteriore kg/cm^q 1,75.

Freni

Ad espansione.

Anteriore. Ø 90 - larghezza mm 18 - comandato a mezzo leva sul lato destro del manubrio.

Posteriore: Ø 90 - larghezza mm 18 - comandato a mezzo leva sul lato sinistro del manubrio.

INGOMBRI E PESO

| | | |
|-------------------|----|-------|
| Passo | m | 1,090 |
| Lunghezza massima | m | 1,660 |
| Larghezza massima | m | 0,670 |
| Altezza massima | m | 0,950 |
| Peso (a vuoto) | kg | 46 |

PRESTAZIONI

Consumo miscela (secondo norme CUNA): litri 1,7 per 100 km.

Velocità secondo Codice della Strada: km/h 40.

RIFORNIMENTI

Miscela

Capacità serbatoio: litri 3,3 circa, di cui riserva litri 0,170 circa (miscela al 20% « SHELL 2 T »).

Olio

Quantità litri 0,300 circa nel basamento « SHELL Spirax 90 E.P. ».

IMPIANTO ELETTRICO

(Vedere schema fig. 4)

L'alternatore è il generatore di corrente a bassa tensione destinato ad alimentare l'impianto di illuminazione e la tromba elettrica.

La corrente ad alta tensione necessaria per l'accensione, viene ottenuta mediante una bobina di trasformazione posta nell'interno del volano alternatore.

Pulsante per tromba, commutatore luce e pulsante di massa per fermare il motore

Non richiedono alcuna registrazione essendo a contatto elettrico.

Faro

Dato che è a perfetta tenuta d'acqua non richiede alcuna ispezione interna.

Per sostituire le lampade bruciate occorre togliere il copriforo sulla semicalotta superiore del faro, levare le lampade bruciate e sostituirle con lampade di uguali dimensioni e potenza di quelle montate in origine.

Lampade

Usare sempre ed esclusivamente lampade di tipo prescritto:

- per faro anteriore: 6 V 15 W a bulbo (luce campagna); 6 V 15 W a siluro (luce città);
- per fanalino posteriore 6 V 3 W a siluro.

Ricordarsi: una lampada bruciata va immediatamente sostituita, altrimenti si bruciano anche le altre, perchè sovraccaricate. Se la sostituzione immediata non è possibile, tenere il motore a basso regime per far sì che le lampade superstiti non diano una luce più splendente del normale.

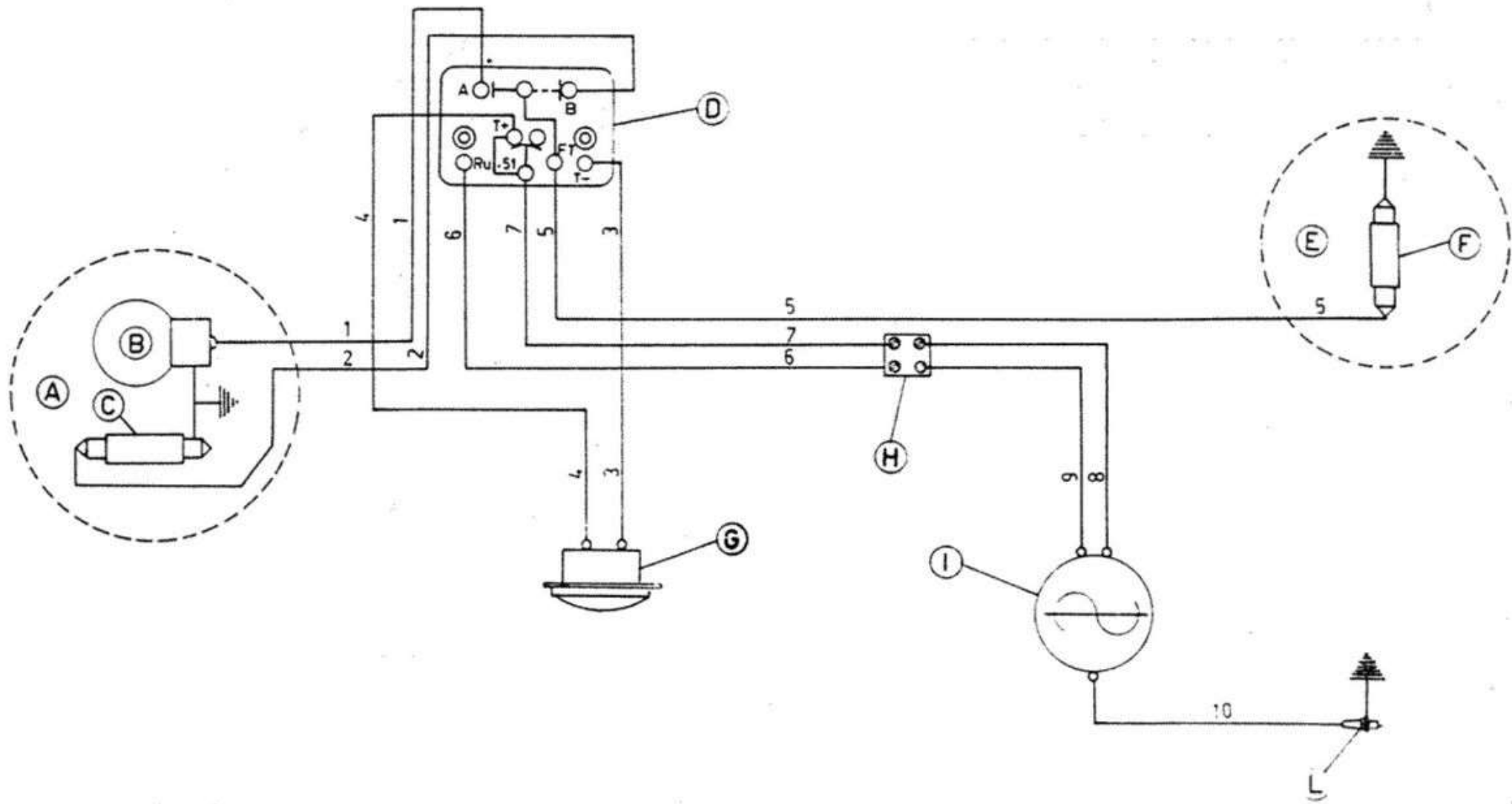


Fig. 4 - Schema impianto elettrico

C A V I

| A p p a r e c c h i | |
|---------------------|---------------------------|
| Pos. | Denominazione |
| A | Proiettore |
| B | Lampada Bulbo 6 V - 15 W |
| C | Lampada Siluro 6 V - 15 W |
| D | Dispositivo |
| E | Fanalino posteriore |
| F | Lampada Siluro 6 V - 3 W |
| G | Avvisatore acustico |
| H | Morsettiera 2 vie |
| I | Volano |
| L | Candela |

DISPOSITIVO D

| Collegamenti | |
|--------------|-----------------------|
| A | — Abbagliante |
| B | — Anabbagliante |
| T— | — Avvisatore acustico |
| T+ | — Avvisatore acustico |
| FT | — Fanale posteriore |
| RU | — Massa |
| 51 | — Generatore |

- 1 - Cavo bleu dal faro « A » (lampada a bulbo B) al dispositivo « D » (morsetto A).
- 2 - Cavo bleu dal faro « A » (lampada a siluro C) al dispositivo « D » (morsetto B).
- 3 - Cavo bianco dal dispositivo « D » (morsetto T—) all'avvisatore acustico « G ».
- 4 - Cavo rosso dal dispositivo « D » (morsetto T+) all'avvisatore acustico « G ».
- 5 - Cavo giallo dal dispositivo « D » (morsetto FT) al fanalino posteriore « E » (lampada F).
- 6 - Cavo nero dal dispositivo « D » (morsetto RU) al morsetto a due vie « H ».
- 7 - Cavo rosso dal dispositivo « D » (morsetto 51) al morsetto a due vie « H ».
- 8 - Cavo rosso dal morsetto a due vie « H » al volano « I ».
- 9 - Cavo nero dal morsetto a due vie « H » al volano « I ».
- 10 - Cavo nero dal volano « I » alla candela « L ».

N.B. - I cavi 8 e 9 vengono forniti unitamente al volano sino alla morsettiera « H » ed il cavo 10 sino alla candela « L ».

C O M A N D I

Rubinetto miscela

È montato sotto il serbatoio sul lato sinistro del ciclomotore.

Ha tre posizioni (vedere fig. 5)

A = Aperto

C = Chiuso

R = Riserva.

Periodicamente occorre portare la levetta di comando rubinetto in posizione di riserva (R), per accertarsi del buon funzionamento.

Levetta comando aria sul carburatore

È posta sul lato sinistro del carburatore (vedere (A) di fig. 10); per l'avviamento a motore freddo, occorre portare detta levetta in posizione d'avviamento (orizzontale); ritornerà automaticamente in posizione di marcia

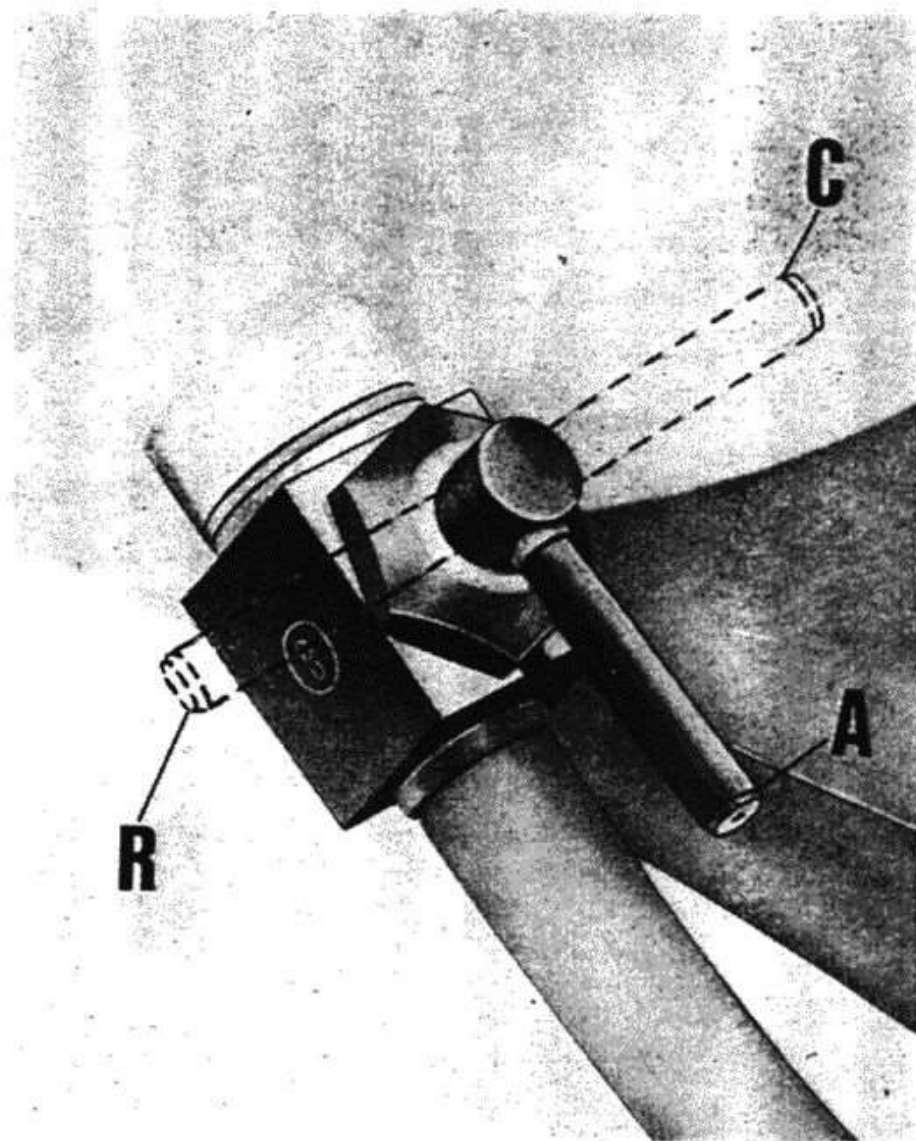


Fig. 5

(quasi verticale) allorchè si ruoterà la manopola comando gas.

Manopola girevole comando gas

(ved. fig. 6)

È sistemata a destra sul manubrio; ruotandola verso chi guida, apre il gas; ruotandola in avanti lo chiude.

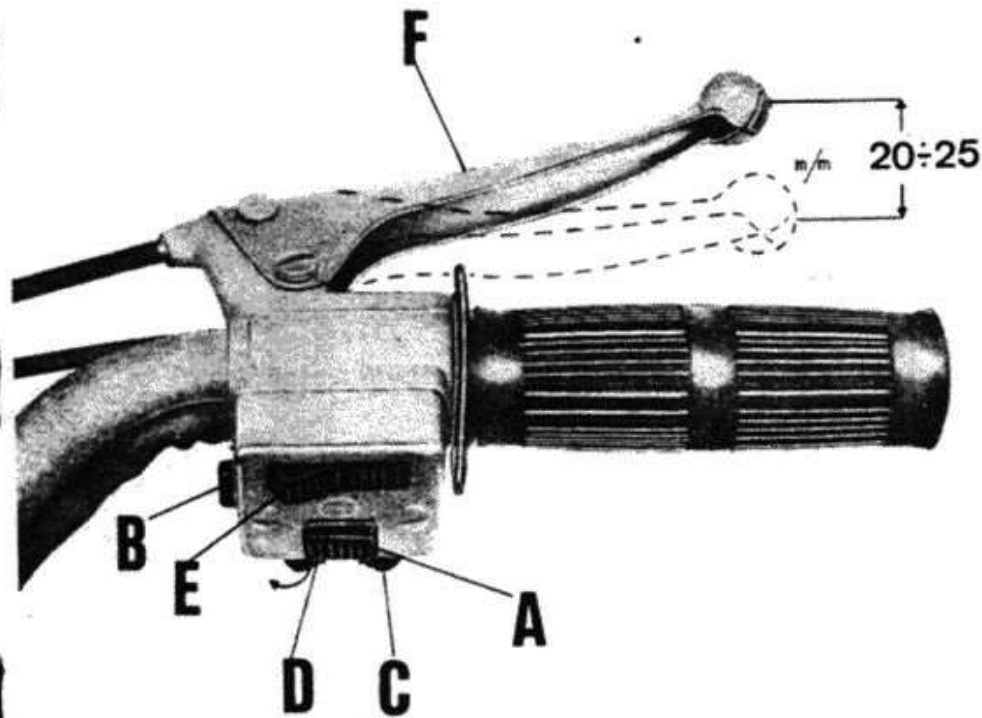


Fig. 6

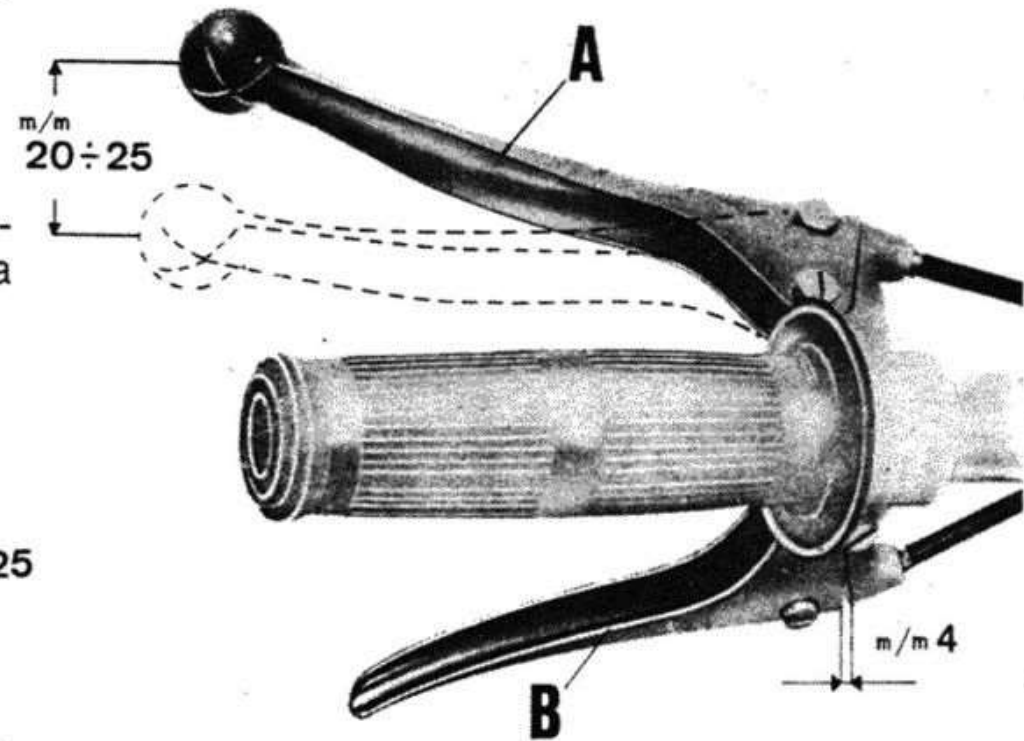


Fig. 7

Leva comando freno anteriore

(ved. F fig. 6)

È avvitata al complessivo comando gas a destra del manubrio.

Leva comando avviamento (blocco frizione)

(ved. B fig. 7)

Si trova sul lato sinistro del manubrio, va azionata solo per la partenza.

Avviamento motore

A pedale.

Leva comando freno posteriore

(ved. A di fig. 7)

Si trova sul lato sinistro del manubrio.

Pulsante tromba, commutatore luce e pulsante di massa per fermare il motore

(ved. fig. 6)

Si trovano sul lato destro del manubrio:

A - Pulsante per tromba elettrica.

B - Pulsante di massa per fermare il motore.

C - Posizione di luce spenta (marcia diurna).

D - Posizione di luce accesa.

E - Posizione di luce campagna e luce città.

USO DEL CICLOMOTORE

Miscela

Al 2^o/o di olio minerale.

Durante il periodo di rodaggio miscela al 5^o/o.

Si raccomanda « SHELL 2 T ».

Operazioni per l'avviamento del ciclomotore sul cavalletto

- Porre il ciclomotore sul cavalletto (la ruota posteriore deve essere sollevata dal suolo).
- Aprire il rubinetto della miscela in posizione (A di fig. 5).
- Tenere la manopola comando gas al minimo di apertura.
- Abbassare, a motore freddo in posizione orizzontale la leva dell'aria sul carburatore (A di fig. 10).
- Tirare la leva dell'avviamento (frizione) (B di fig. 7).

— Agire su uno dei pedali.

N.B. - A motore avviato, ruotando completamente il comando gas verso chi guida, la leva dell'aria sul carburatore (A di fig. 10) ritorna automaticamente nella posizione normale (quasi verticale).

Avviamento con pilota in sella

Eseguite le operazioni (vedere capitolo «Operazioni per l'avviamento»), il ciclomotore può essere anche avviato dal pilota già in sella (con cavalletto in posizione di marcia) pedalando per alcuni metri, tirando la leva dell'avviamento e rilasciandola immediatamente mentre si ruota contemporaneamente la manopola comando gas.

Partenza e marcia

Ruotando la manopola comando gas nei due sensi si regola la velocità del ciclomotore.

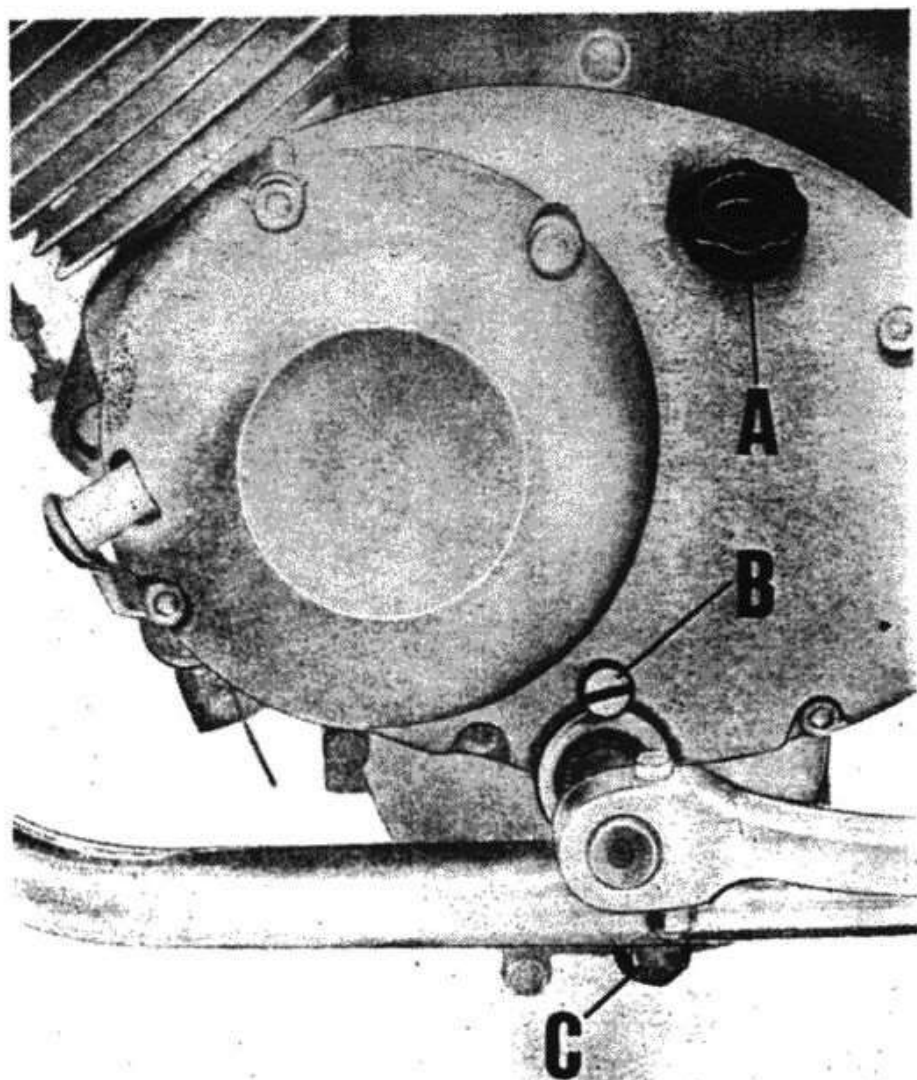


Fig. 8

Sosta con motore in moto

Tenendo la manopola comando gas al minimo di apertura il ciclomotore si ferma, mentre il motore rimane in moto.

Arresto del ciclomotore

Togliere il gas, agire sul pulsante di massa (B di fig. 6) e chiudere il rubinetto della miscela (posizione C di fig. 5).

Utilizzazione del ciclomotore come bicicletta

In caso di emergenza, il ciclomotore può essere usato come una comune bicicletta senza ulteriori manovre.

Frizione

La frizione montata su questo ciclomotore è automatica, entra in azione quando il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

Per l'avviamento del motore occorre tirare a fondo la leva che comanda il blocco della frizione che si trova sul lato sinistro del manubrio (vedere B di fig. 7).

MANUTENZIONE GENERALE

Lubrificazione del gruppo motore - trasmissione

(Vedere fig. 8)

Il motore è lubrificato automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina. Il rifornimento dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione ed il relativo controllo del livello avvengono nel seguente modo:

Togliere il tappo (A) e l'apposita vite che segna il livello dell'olio (B). Se l'olio non è a livello, versarne fin quando defluisce dal foro della vite di livello. La sostituzione dell'olio si deve effettuare (a motore caldo) dopo i primi 500 km ed in seguito ogni 10.000 km circa, operando come segue:

— levare il tappo di scarico (C) e scaricare l'olio vecchio, lavare poi con petrolio il basamento ed immettere (dopo aver rimontato il tappo di scarico) olio fresco dal foro per tappo (A) fino a quando non defluisca dal foro della vite di livello (B); quantità, circa

litri 0,300; è indispensabile usare olio per trasmissioni « SHELL Spirax 90 E.P. ».

Il controllo del livello si deve effettuare ogni 500 km circa, se mancante aggiungerne della medesima qualità e gradazione.

Lubrificazioni varie

Catena

Va lubrificata ogni qualvolta appaia secca; questa operazione va effettuata più frequentemente se il ciclomotore marcia con tempo piovoso o su strade polverose.

Ogni 5000 km circa, si consiglia di levare la catena dal ciclomotore, lavarla in un bagno di benzina pura e dopo averla accuratamente asciugata, spalmarla con « SHELL Retinax A ».

Perno per forcellone oscillante

Va lubrificato ogni 2000 km circa attraverso l'ingrassatore posto in testa al perno (vedere A di fig. 12) con « SHELL Retinax A ».

Calotte dello sterzo e delle ruote

Ogni 10.000 km circa, smontare lo sterzo e

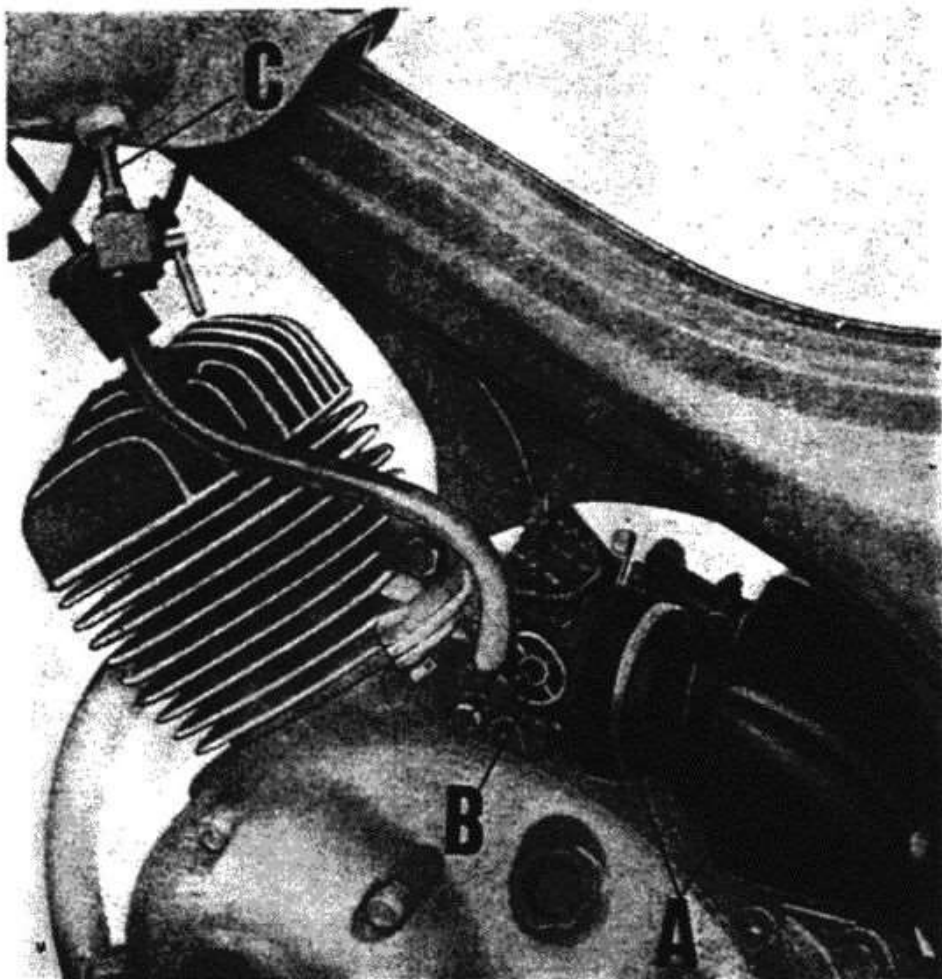


Fig. 9

le ruote. Dopo aver pulito accuratamente, controllare che le calotte e le sfere siano in ottime condizioni, riempire poi le calotte con « SHELL Retinax A » e immergervi le sfere.

Nel rimontare i gruppi compiere le relative registrazioni, tenendo presente che occorre lasciare un leggero giuoco per far sì che lo sterzo e le ruote girino liberamente.

Forcella anteriore

Lubrificare i punti di scorrimento dei bracci con « SHELL Retinax A ».

Trasmissione comando frizione, freno anteriore e posteriore

Ogni 1000 km pulire la parte terminale dei comandi ed ingrassarli. Azionare poi i suddetti comandi per far sì che un po' di lubrificante entri nell'imboccatura delle guaine. Usare « SHELL Retinax A ».

ALIMENTAZIONE

Carburatore

Il carburatore montato su questo motore è munito di filtro d'aria e silenziatore alla presa d'aria; è monocomando.

L'aria è comandata mediante levetta posta sul lato destro del carburatore (vedere A di fig. 10).

Per l'avviamento, a motore freddo, occorre portare orizzontale questa levetta che automaticamente ritornerà nella posizione di marcia (quasi verticale) ruotando completamente la manopola comando gas.

Regolazione normale

Diffusore \varnothing mm 12

Getto massimo 54

Collare \varnothing 18.

Regolazione del minimo

Il minimo va regolato a motore caldo, con il ciclomotore giù dal cavalletto (le ruote devono toccare terra).

Avvitare la vite di regolazione (F di fig. 10) fino ad ottenere il numero di giri più alto possibile, senza che il veicolo incominci a muoversi.

Regolazione del massimo e del passaggio

Viene effettuata agendo sul diametro del getto sostituendolo con uno avente numerazione superiore o inferiore al normale.

N.B. - Si fa presente, che la regolazione del carburatore richiede raramente delle modifiche, è perciò buona norma non alterarla, salvo che lo richiedano particolari condizioni di quota o di temperatura.

Smontaggio del carburatore

Dopo aver percorso circa 5000 km sarà bene smontare il carburatore per compirvi la revisione.

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

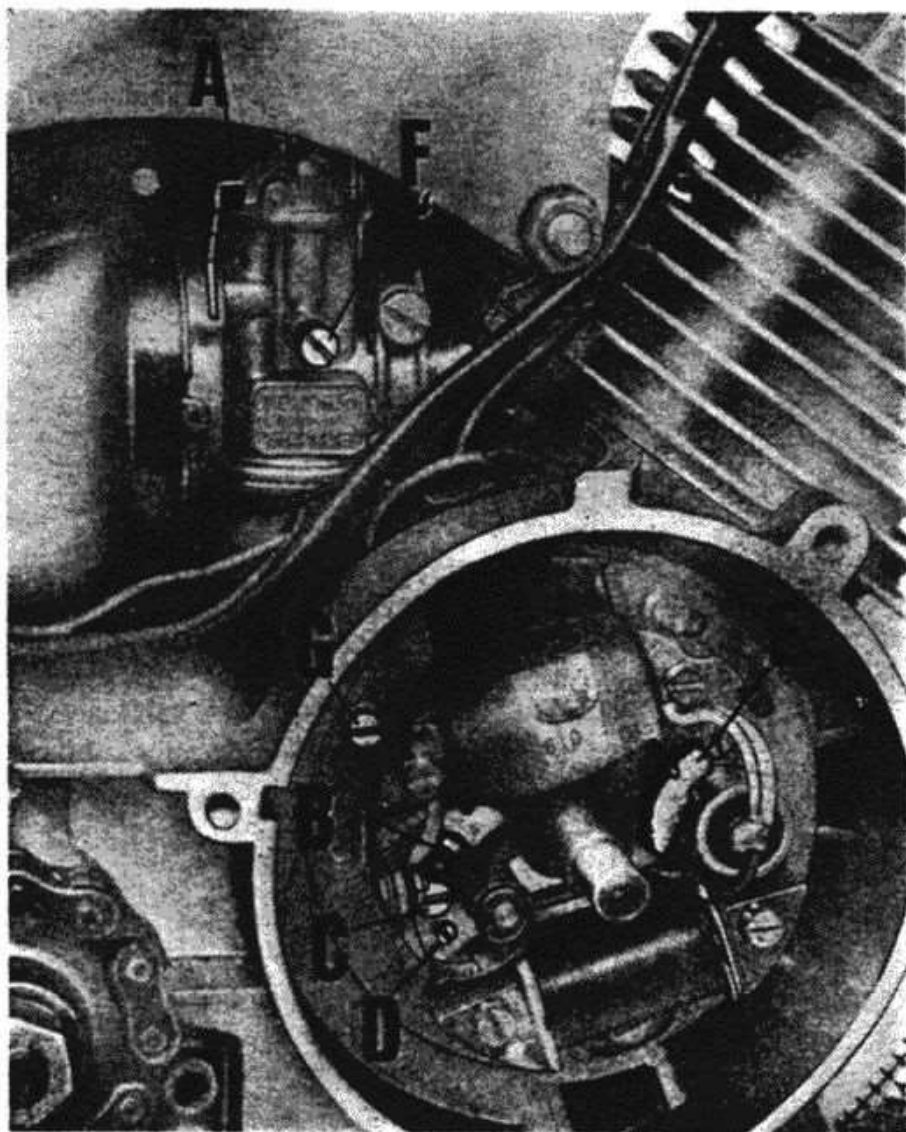


Fig. 10

Filtro aria e silenziatore d'aspirazione

Dopo 2000 km circa, smontare il filtro dal carburatore (dopo aver levato i due copri-carburatore ed allentato la vite della fascetta di tenuta) immergere i vari particolari (filtro e silenziatore) in un bagno di benzina pura e soffiarli con getto di aria compressa (vedere A di fig. 9) immergere poi il disco filtrante in un bagno di olio fluidissimo, lasciandolo scolare per bene prima di rimontarlo sul carburatore.

Pulitura del filtro sul rubinetto e sul carburatore

(Vedere fig. 9)

Ogni 2000 km circa, è opportuno procedere alla pulitura dei suddetti filtri operando come segue:

- levare il rubinetto (C) dal serbatoio;
- svitare la vite in testa al raccordo a colonnetta tenuta tubazione e togliere il filtro (B);

- immergere rubinetto e filtro sul carburatore in un bagno di benzina pura e soffiarli con aria compressa.

Rimontare dopo essersi accertati che siano integri, il rubinetto sotto il serbatoio ed il filtro sul carburatore. Quando si esegue questa pulitura sarà bene lavare e soffiare anche la tubazione che porta la miscela al carburatore e verificare che i forellini del tappo serbatoio siano liberi.

Pulitura serbatoio miscela

Ogni 5000 km circa è opportuno pulire internamente il serbatoio operando come segue:

- togliere il serbatoio miscela dal ciclomotore, levare il tappo d'immissione miscela, introdurre nel serbatoio benzina pura ed una catenella trattenendola ad una estremità, chiudere il foro del rubinetto con una mano ed agitare con forza il serbatoio; scaricare infine la benzina dal foro del tappo.

Compiendo questa operazione si riesce a staccare gli eventuali depositi formatisi sul fondo del serbatoio.

A C C E N S I O N E

Registrazione del ruttore

(Vedere fig. 10)

Ogni 5000 km circa

Lubrificare l'eccentrico del volano magnete servendosi di un oliatore, con qualche goccia d'olio; si inumidisca il cuscinetto di panno (E) che striscia sull'eccentrico stesso; onde evitare che l'eccesso d'olio vada a imbrattare i contatti del ruttore si raccomanda di non esagerare nella suddetta lubrificazione.

Controllare i contatti (B) verificando che la apertura di questi sia mm 0,4. Qualora questa apertura dovesse risultare maggiore o minore, passare alla sua registrazione operando come segue:

- allentare di mezzo giro la vite (C) che blocca la squadretta porta contatto fisso, spostare la suddetta squadretta girando leggermente l'apposita vite eccentrica (D) fino ad ottenere la prescritta apertura.

Bloccare quindi la squadretta mediante la chiusura della vite (C).



MOTO GUZZI

Questa registrazione va effettuata con la camma del ruttore in posizione di massima apertura. Se i contatti sono sporchi o unti, pulirli con un pennello imbevuto di benzina; se non sono piani o presentano delle cavità o delle sporgenze, sarà opportuno spianarli con una limetta a taglio finissimo; ad operazione effettuata dovranno essere nuovamente lavati. Non usare mai tela smeriglio in quanto lascia residui che possono compromettere il funzionamento del ruttore.

N.B. - Nella fig. 10 il volano appare smontato; lo smontaggio è stato effettuato al solo scopo di poter mostrare con maggior chiarezza quali sono le parti da lubrificare e da registrare la manutenzione di queste parti viene eseguita attraverso le finestre del volano, ruotandolo opportunamente.

Per riparazioni o per la messa in fase dell'accensione è bene rivolgersi ai nostri Concessionari od alle Officine autorizzate; verrà così garantito un lavoro razionale e sollecito.

Controllo messa in fase del volano magnete

Dopo aver tolto la leva comando cambio e

il coperchio destro del basamento motore operare come segue:

— controllare che l'apertura dei contatti sia quella prescritta (mm 0,4).

Ruotare il volano quel tanto da portare la freccia stampata sullo stesso in corrispondenza della freccia stampata sul basamento.

A questo punto i contatti devono iniziare la apertura (in questa posizione il pistone si trova in anticipo rispetto al punto morto superiore (PMS) di 23° (22 mm misurati sulla periferia del volano). Per controllare se l'apertura dei contatti avviene esattamente al punto stabilito, adoperare apposito apparecchio elettrico (quando i contatti iniziano l'apertura la lampada di detto apparecchio si accende).

Se l'apertura dei contatti avviene prima o dopo il punto stabilito, occorrerà togliere la parte rotante del volano e spostare la parte fissa (dopo aver allentato le tre viti « G » di fig. 10) di quel tanto che necessita affinché i contatti inizino l'apertura esattamente al punto stabilito.

Ad operazione ultimata bloccare la parte fissa e rimontare la parte rotante del volano.

www.gpw.it

Candela

Ogni 1000 km circa, controllare lo stato della candela: se si riscontrano crepe nell'isolante o se gli elettrodi sono corrosi occorre senz'altro sostituirla.

Verificare la distanza degli elettrodi: deve essere di mm 0,5; se risultasse maggiore o minore passare alla registrazione portando gli elettrodi alla misura prestabilita.

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

La candela va montata a mano per qualche giro, onde accertarsi che imbocchi perfettamente, indi adoperare l'apposita chiave data in dotazione, evitando di bloccarla esageratamente.

Anche se appare in ottime condizioni, la candela va sostituita ogni 10.000 km.

Pulitura testa motore, testa pistone e condotto di scarico

Ogni 5000 km circa, effettuare la pulitura della testa del cilindro, della testa del pistone

e del condotto di scarico. Per queste operazioni operare come segue:

Levare il tubo di scarico con silenziatore e la pipa di aspirazione con montato il carburatore. Svitare i quattro dadi sui tiranti di fissaggio testa e cilindro al basamento e il bullone che fissa il cilindro al telaio, sfilare testa e cilindro.

Togliere poi accuratamente tutte le incrostazioni formatesi sulla testa del cilindro, sulla testa del pistone e nel condotto di scarico sul cilindro, usando raschietto smussato e spazzola metallica.

Ricordarsi, prima di rimontare il gruppo (cilindro, pistone e testa), di lavarlo accuratamente con benzina pura, onde eliminare i residui carboniosi, e di lubrificare il pistone e l'interno del cilindro con qualche goccia di olio; questo facilita il montaggio. Infine, rimontare il bullone che fissa il cilindro al telaio e bloccare i quattro dadi sui tiranti che fissano la testa ed il cilindro al basamento, seguendo un ordine incrociato per far sì che le superfici di contatto combacino perfettamente. Rimontare poi la pipa com-

pleta di carburatore ed il tubo di scarico completo di silenziatore.

Pulitura tubo di scarico e silenziatore

Ogni 5000 km circa, staccare il tubo di scarico con silenziatore dal ciclomotore e passare alla pulitura procedendo come segue: Il tubo di scarico va pulito accuratamente, i depositi carboniosi possono essere eliminati mediante filo di ferro che viene inserito nel tubo agitandolo. Pure accuratamente va pulito il silenziatore: per far ciò, sfilare il corpo interno, dopo aver svitato la vite. Il silenziatore viene pulito mediante spazzola metallica.

Dopo questa operazione, riempire il tubo di scarico completo di silenziatore con una soluzione al 20% di soda caustica con acqua bollente; dopo un paio d'ore circa levare la soluzione e riempire di nuovo con acqua bollente agitando con forza prima di vuotarlo.

Operando in tal modo si riesce a staccare i residui carboniosi dalle pareti del tubo di scarico e del silenziatore.

REGISTRAZIONI

Leva comando frizione

Per questa operazione agire sul bullone tendifilo (B) con controdado (A) posto sulla parte anteriore del motore (vedere fig. 11). Il giuoco normale tra corpo fisso e leva frizione deve essere di 4 mm circa (vedere B di fig. 7).

Forcellone oscillante

(Vedere fig. 12)

Per questa registrazione agire sul dado (C) e sul controdado (B), quel tanto da togliere l'eccessivo giuoco.

Tensione catena

(Vedere fig. 12)

La registrazione della catena va effettuata con il ciclomotore sul cavalletto; la catena deve avere uno scuotimento nel tratto centrale (F) di circa mm 30 allo scopo di evitare eccessi di tensione durante le oscillazioni del forcellone.

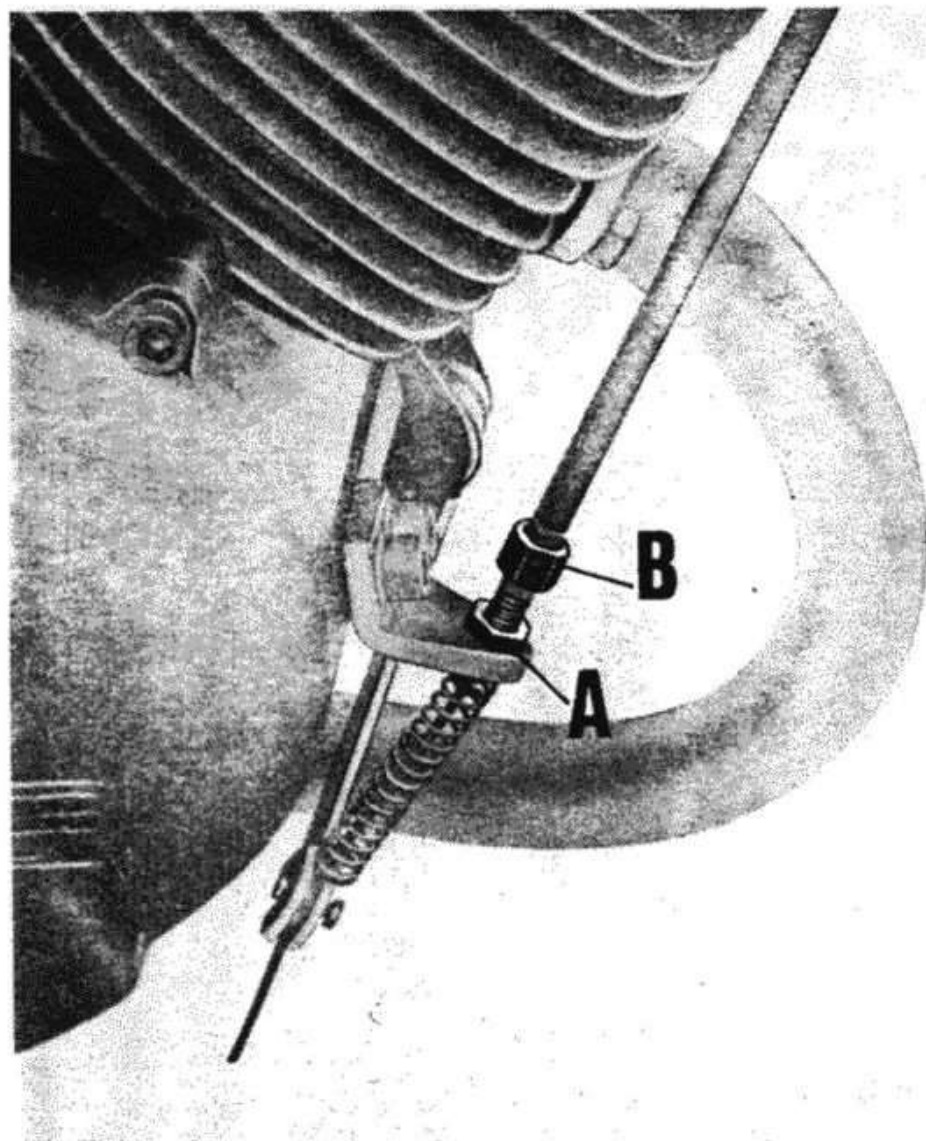


Fig. 11

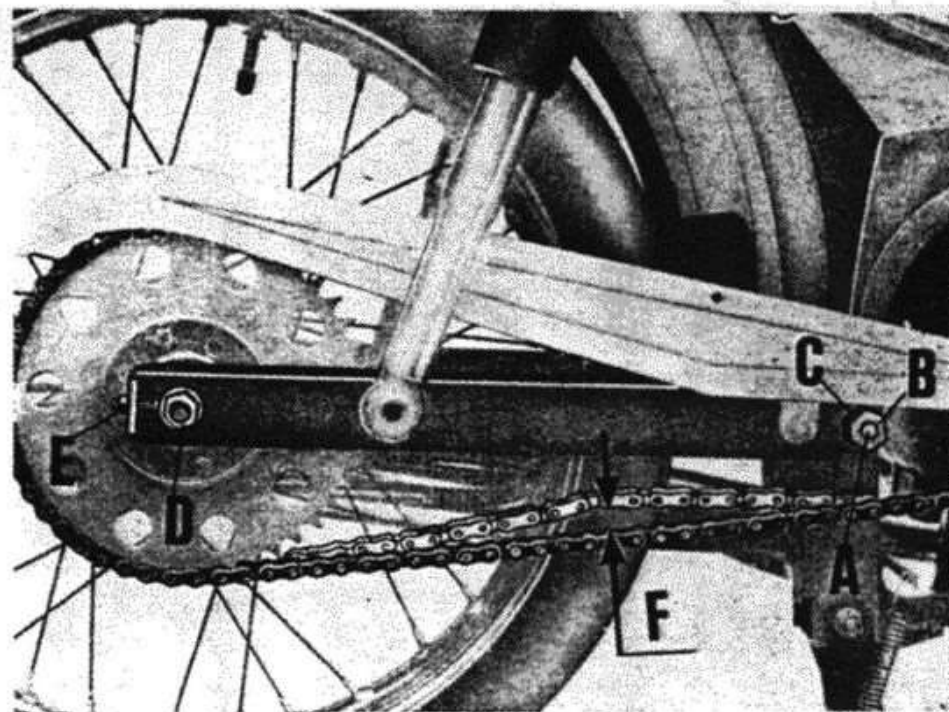


Fig. 12

Per registrare la catena occorre: allentare i due dadi sul perno ruota (D) e agire in proporzioni uguali sui due tendicatena (E). A registrazione avvenuta bloccare definitivamente i dadi (D), osservare che la ruota sia ben allineata sulla mezzaria del veicolo. A fine operazione è bene controllare la registrazione del freno posteriore.

Sterzo

(Vedere fig. 13)

Se lo sterzo ha giuoco le calotte e le sfere sono soggette a dannosi scuotimenti. Per registrarlo occorre:

— allentare il dado (A) ed avvitare la calotta (B) quel tanto da togliere l'eccessivo giuoco; ad operazione ultimata ricordarsi di bloccare il dado (A).

Leva comando freno anteriore

Per questa registrazione bisogna agire sul bullone (A) con controdado (B) di fig. 14 che si trovano sul disco porta ceppi. Per eliminare l'eccessivo giuoco si allenti detto bullone dopo aver svitato il controdado.

Per questa registrazione occorre vi sia un giuoco (misurato all'estremità della leva a mano sul manubrio) di circa mm 20 ÷ 25 prima che le suole dei ceppi vengano a contatto con il tamburo (vedere F di fig. 6).

Leva comando freno posteriore

Per questa registrazione bisogna agire sul

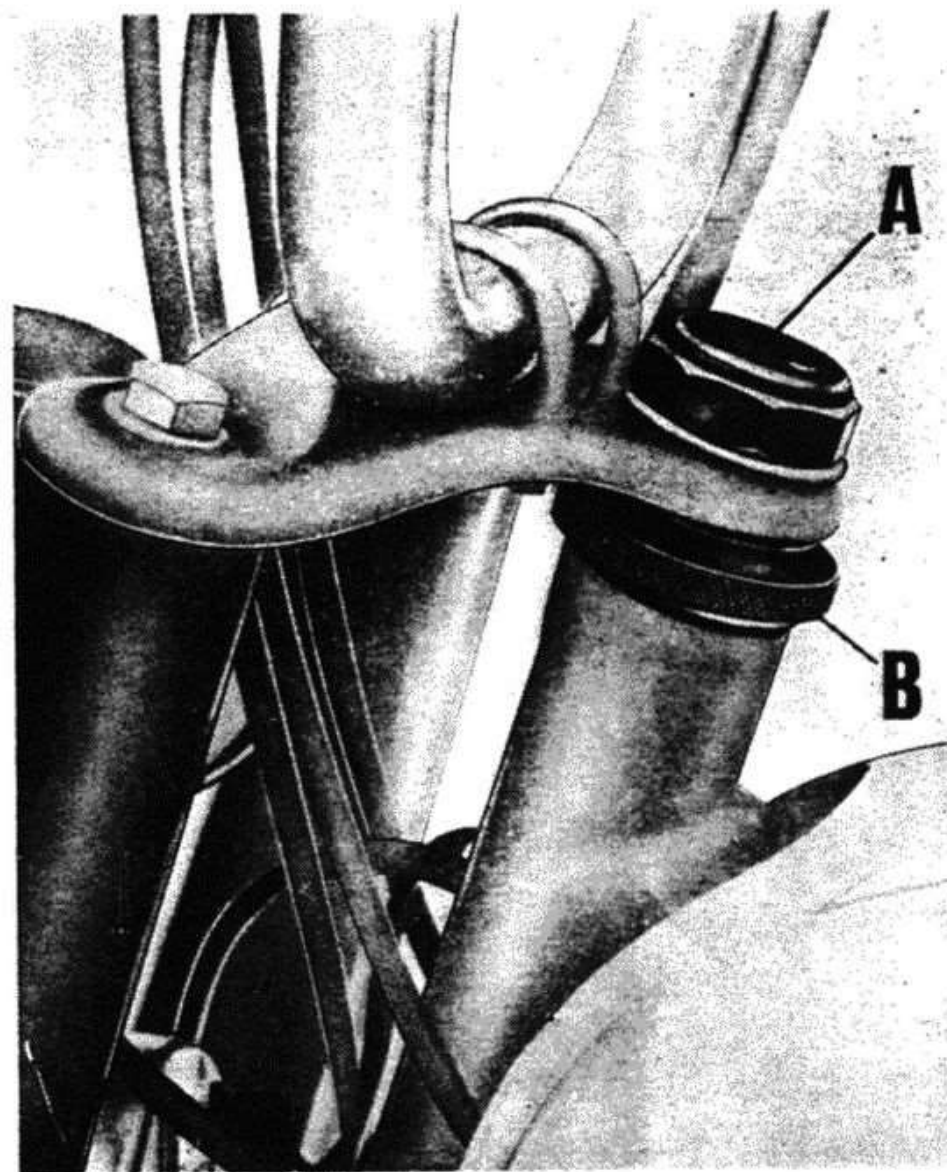


Fig. 13

bullone (A) con controdado (B) (vedere figura 15) che si trovano sul disco porta ceppi. Per eliminare l'eccessivo giuoco si allenti detto bullone dopo aver svitato il dado.

Per questa registrazione occorre vi sia un giuoco (misurato all'estremità della leva a mano sul manubrio) di circa $20 \div 25$ mm prima che le soles dei ceppi vengano a contatto con il tamburo (vedere A di fig. 7).

Manutenzione in caso di lunga inattività

Per una buona manutenzione attenersi a quanto qui sotto descritto:

- 1) Effettuare una buona pulitura generale del ciclomotore; il motore va lavato con benzina a mezzo pennello ed asciugato con getto d'aria compressa; per il telaio ed altre parti verniciate consigliamo, allo scopo di non rovinare la vernice, di inumidire bene con una spugna inzuppata d'acqua; lavare poi con un leggero getto d'acqua, accertandosi che questa non penetri nei freni e nel motore: scomparsa ogni traccia di fango asciugare con pelle scamosciata. Per ridare un bel lucido alla

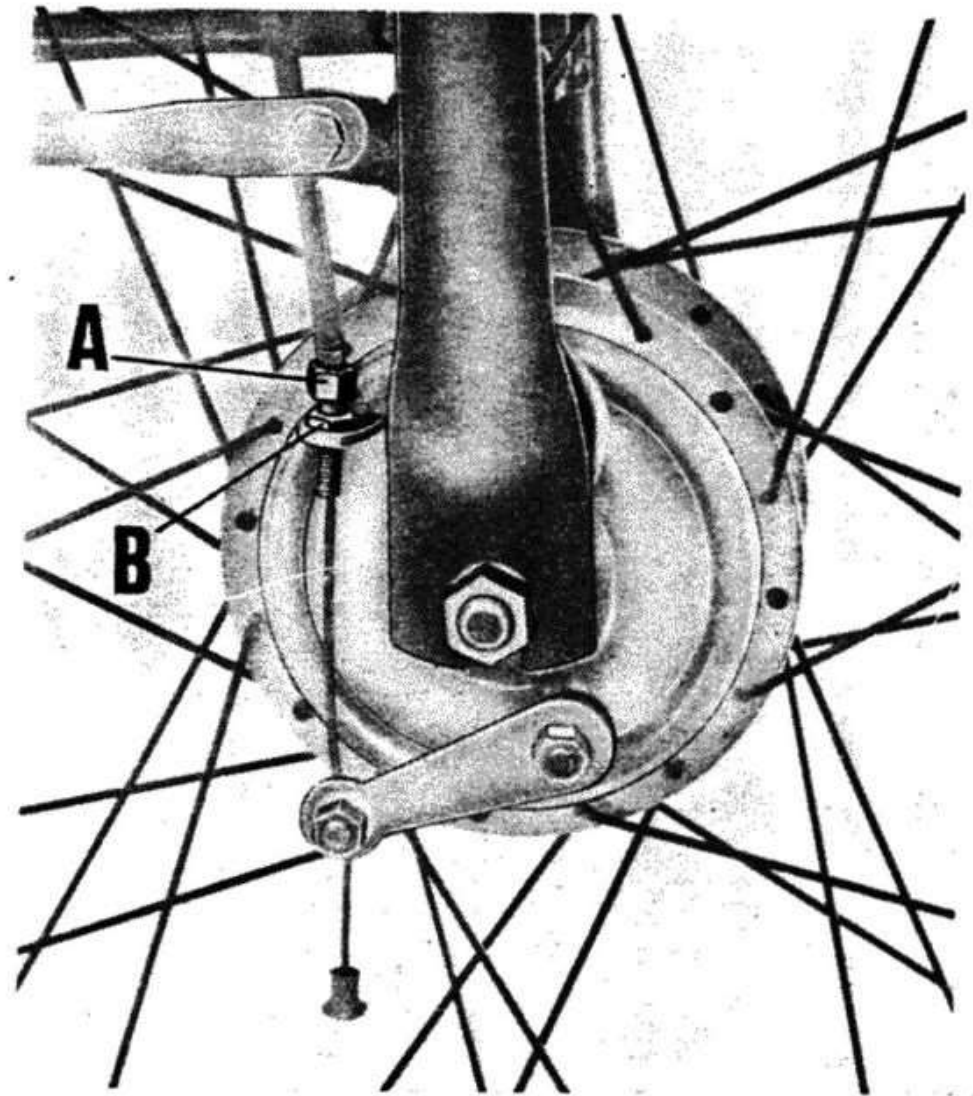


Fig. 14

vernice, ripassare le parti verniciate con ovatta di cotone imbevuta con uno dei vari preparati in commercio (Polish); le parti non verniciate vanno lubrificate con grasso antiruggine.

N.B. - Per conservare la vernice, non bisogna lasciare il veicolo esposto al sole (estate) e per intere notti all'aperto a bassa temperatura (inverno). Evitare il contatto di benzina, alcool o soluzioni di soda.

- 2) Levare la miscela dal serbatoio, pulire il serbatoio, rubinetto, filtro miscela sul rubinetto e sul carburatore e la tubazione che porta la miscela al raccordo sul carburatore.
- 3) Levare dal basamento l'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione, lavare il suddetto basamento con petrolio e lasciarlo scolare per bene prima di immettere olio fresco.
- 4) Sollevare da terra anche la ruota anteriore e tenere gonfiate le gomme a bassa pressione.
- 5) Non mettere mai il ciclomotore in locali umidi onde evitare che si arrugginisca.

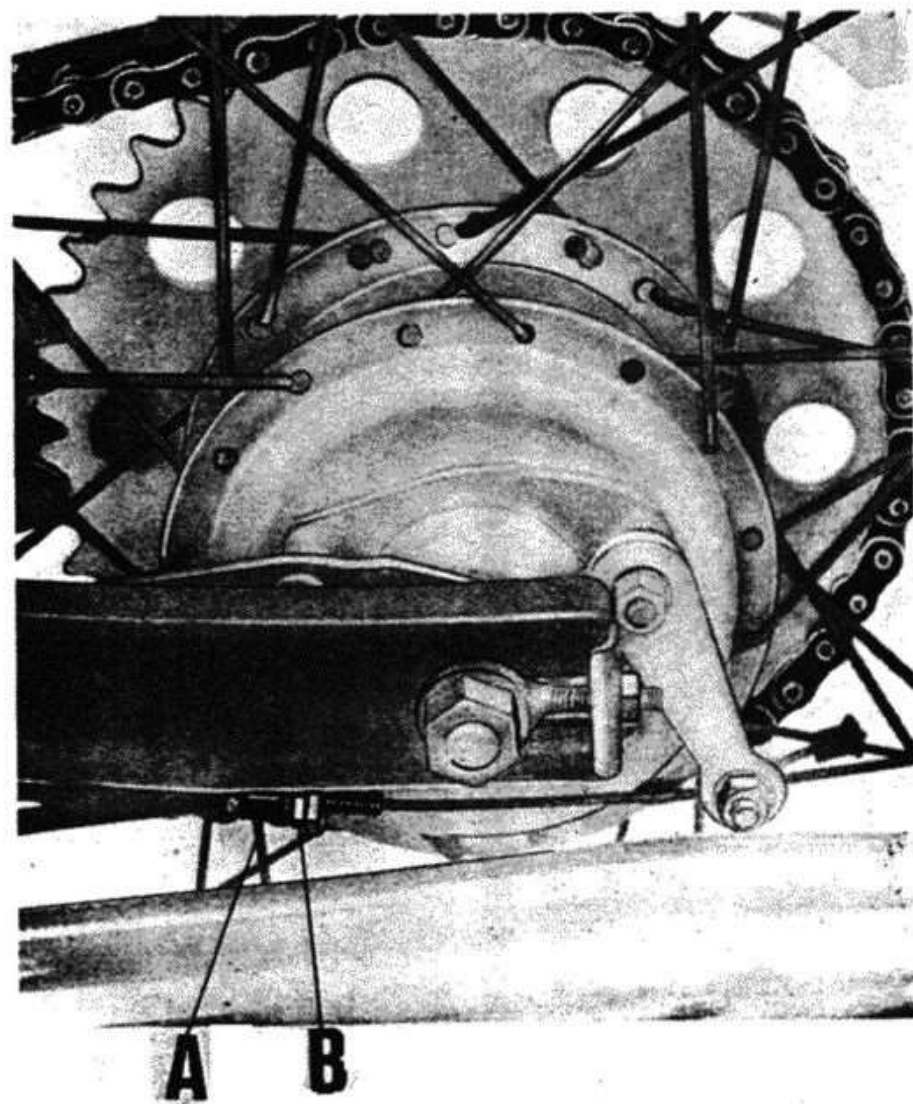


Fig. 15

TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

| ORGANI DEL DINGO | OPERAZIONI DA ESEGUIRE | PERIODO DI TEMPO | TIPI DI OLIO DA USARE |
|------------------|---|---|-----------------------|
| MOTORE | Mescolare ad ogni litro di benzina 20 cmc di olio minerale (miscela 2 %) N.B. - Nel periodo di rodaggio (primi 1000 km) 50 cmc (miscela 5 %) | Ad ogni rifornimento | SHELL 2 T |
| PNEUMATICI | Verificare la pressione mediante manometro: pneumatico anteriore kg/cmq 1,5 circa pneumatico posteriore kg/cmq 1,75 circa | Periodicamente | |
| VEICOLO | Controllare la chiusura di tutti i bulloni, viti e dadi, in particolar modo (a motore freddo) i dadi che fissano la testa del motore | Dopo i primi 500 km | |
| TRASMISSIONE | Sostituire l'olio (a motore caldo) per lubrificazione ingranaggi trasmissione | Dopo i primi 500 km e successiv. ogni 10.000 km | SHELL Spirax 90 E. P. |
| | Verificare il livello dell'olio per lubrificazione ingranaggi trasmissione, se mancante aggiungerne | Ogni 500 km | |
| CANDELA | Controllare la distanza degli elettrodi (mm 0,5) e compiere la pulitura Sostituirla anche se appare in ottime condizioni | Ogni 1.000 km | |
| | | Ogni 10.000 km | |
| FILTRO ARIA | Effettuare la pulitura, immergerlo poi in un bagno d'olio fluidissimo, lasciarlo scolare prima di rimontarlo | Ogni 2.000 km | SHELL Donax A 1 |
| FILTRI MISCELA | Effettuare la pulitura dei filtri posti: uno sopra il rubinetto miscela ed uno nel carburatore | Ogni 2.000 km | |

TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

| ORGANI DEL DINGO | OPERAZIONI DA ESEGUIRE | PERIODO DI TEMPO | TIPI DI OLIO DA USARE |
|--|---|------------------|-----------------------|
| CATENA | Levare la catena dal veicolo, lavarla in un bagno di benzina pura e dopo averla accuratamente asciugata lubrificarla | Ogni 5.000 km | SHELL Retinax A |
| VOLANO MAGNETE | Controllare lo stato e l'apertura dei contatti del ruttore (mm 0,40) e lubrificare l'eccentrico | Ogni 5.000 km | SHELL x 100 |
| TESTA, PISTONE, CONDOTTO e TUBO DI SCARICO | Compiere la pulitura della testa del motore e del pistone, del condotto e tubo di scarico e del silenziatore | Ogni 5.000 km | |
| SERBATOIO MISCELA | Effettuare la pulitura a mezzo benzina pura e catenella | Ogni 5.000 km | |
| CARBURATORE | Smontare il carburatore per la revisione e la pulitura | Ogni 5.000 km | |
| CALOTTE DELLO STERZO | Dopo smontato lo sterzo pulire accuratamente le calotte e le sfere, se rovinate sostituirle, riempire poi le calotte con grasso ed immergervi le sfere. | | |
| MOZZI RUOTE | Dopo smontato i mozzi, pulire accuratamente le calotte e le sfere, se rovinate sostituirle, riempire poi le calotte con grasso ed immergervi le sfere | Ogni 10.000 km | SHELL Retinax A |
| FORCELLA TELESCOPICA | Lubrificare i bracci nei punti di scorrimento | | |

