



ciclomotore

gilly

USO E MANUTENZIONE

**MOTO GILERA S. p. A. - ARCORE (Milano)
Telefoni: 64 020 - 64 096 - 64 098**

CICLOMOTORE « GILLY 1 »

**ISTRUZIONI PER L'USO
E LA MANUTENZIONE**

INDICE

Ciclomotore « Gilly 1 » monomarcia

Disposizione comandi	pag. 3
Dati per l'identificazione	» 4
Dati tecnici e caratteristiche	» 5
Norme per l'uso	» 8
Norme per la manutenzione	pag. 10

Ciclomotore « Gilly » 3 marcie

Disposizione comandi	» 16
Dati tecnici e caratteristiche	» 17
Norme per l'uso	» 18
Norme per la manutenzione	» 19



Fig. 1 - Ciclomotore « Gilly 1 » (lato destro)

DISPOSIZIONE COMANDI.

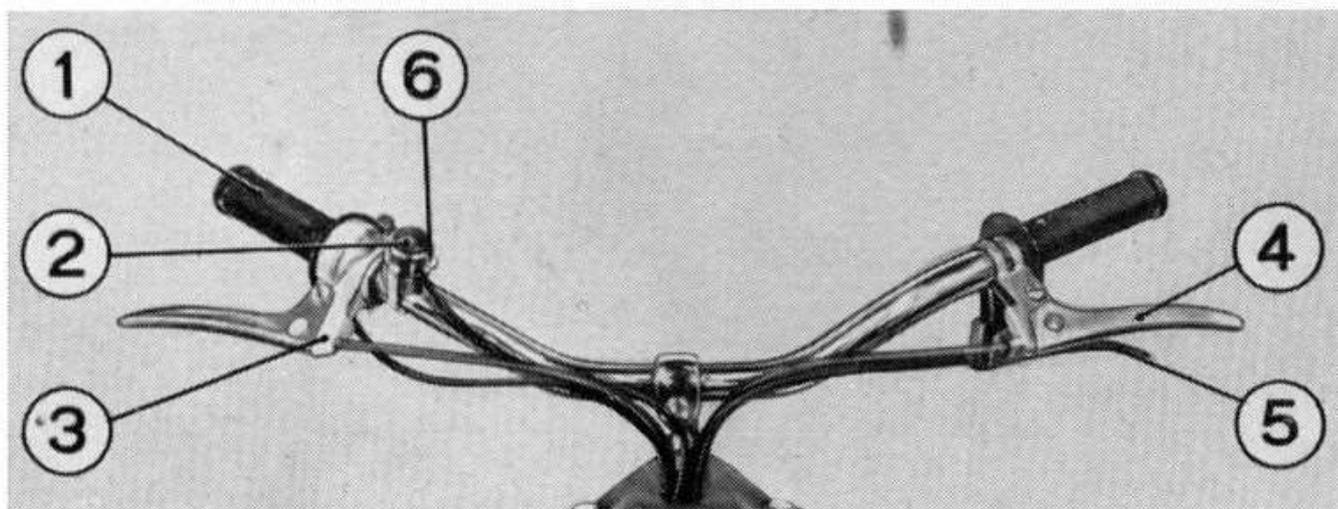


Fig. 2 - Manubrio con disposizione comandi

- 1 - Manopola comando gas.
- 2 - Deviatore luce con pulsante tromba.
- 3 - Leva comando freno anteriore.
- 4 - Leva comando freno posteriore.
- 5 - Leva avviamento.
- 6 - Bottone di massa.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni ciclomotore è contraddistinto da numeri di identificazione sia sul motore che sul telaio.

Per il motore: sulla parte superiore del semicaratter destro.

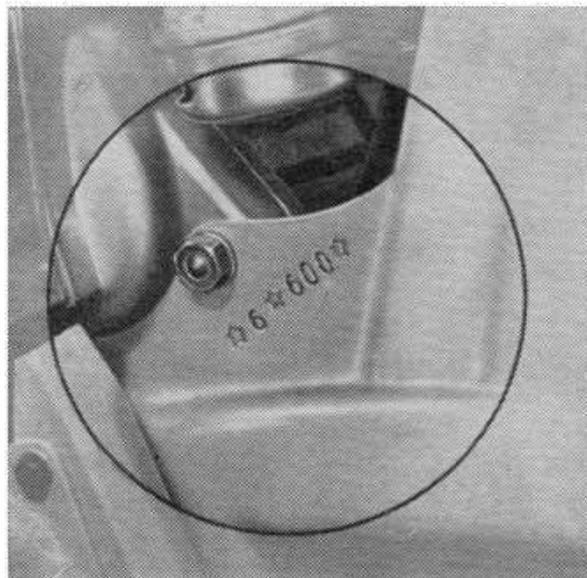


Fig. 3

Per il telaio: a sinistra sulla piastra posteriore sostegno motore. Questo numero serve per l'identificazione del ciclomotore agli effetti di legge ed è riportato sulla carta di circolazione del ciclomotore stesso.

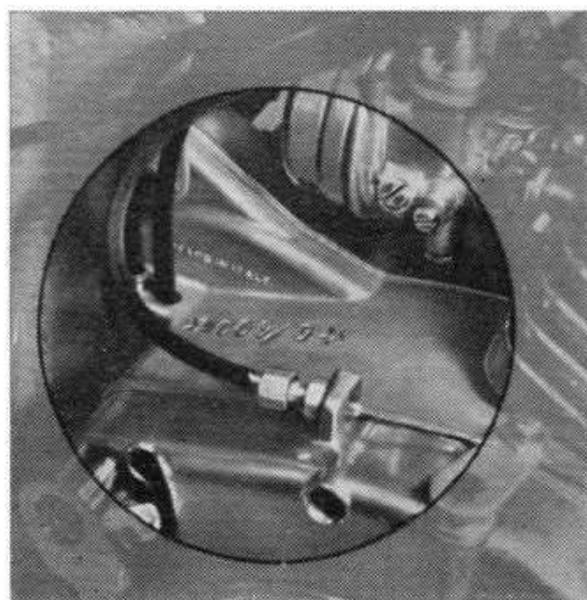


Fig. 4

TALI NUMERI DEVONO ESSERE SEMPRE INDICATI SULLE RICHIESTE DI PARTI DI RICAMBIO.

DATI TECNICI E CARATTERISTICHE MOTORE

A ciclo otto a due tempi monocilindrico.

Alesaggio	mm.	38
Corsa	mm.	42
Cilindrata effettiva	cmc.	47,6
Rapporto di compressione		7 : 1
Potenza max.	CV	1,05

Accensione: a magnete alternatore volano, situato sul lato sinistro del motore.

Candela: CW 225 N. - Distanza elettrodi: 0,6 ÷ 0,7.

Anticipo accensione:

L'apertura dei contatti deve iniziare quando il pistone si trova a 28° prima del P.M.S.

La distanza dei contatti in posizione di massima apertura deve essere di mm. 0,35 ÷ 0,45.

Carburatore: Dell'Orto T 4 12 S 1 con silenziatore d'aspirazione.

Regolazione:

Diffusore: Ø 12.

Getto: 60.

Polverizzatore: 1-210.

Spillo conico: A3 alla 2^a tacca.

Il carburatore può essere eventualmente sostituito dal tipo Dell'Orto SH A 14-12 con silenziatore d'aspirazione.

Frizione: automatica centrifuga in bagno d'olio situata a destra del carter motore.

Cambio: tipo monomarcia.

Trasmissione:

Rapporto motore-cambio	(51/14) =	3,642
Rapporto del cambio	(30/15) =	2,000
Rapporto corona-pignone	(26/12) =	2,166
Rapporto totale motore-ruota		15,777

TELAIO

In lamiera d'acciaio stampata a struttura portante.

Sospensione anteriore: telescopica.

Sospensione posteriore: a forcella oscillante con molle incorporate in astucci telescopici.

Ruote: in cerchi di acciaio da 1,20 x 19".

Pneumatici: da 2 x 19" ciclomotore.

Pressioni di gonfiaggio:

Anter.	. . . . .	Km/cm ²	1,50
Poster.	. . . . .	»	2,25

Impianto elettrico: tensione 6 V 18 W.

Prestazioni:

Velocità max.	. . . . .	Km/h 40 (Codice della strada)
Pendenza max. superabile	. . . . .	10 %
Consumo carburante	. . . . .t.	1,4 per 100 Km. (secondo norme C.U.N.A.)
Autonomia	. . . . .	Km. 260 circa

Rifornimenti:

Miscela: capacità serbatoio lt. 4 circa.

Olio: capacità coppa olio cm³ 250.

NORME PER L'USO

Ogni qual volta si deve usare il ciclomotore « Gilly », è buona norma accertarsi che:

- nel serbatoio vi sia miscela;
- l'olio sia al giusto livello.

N.B. - Per il buon rendimento e la durata del motore si consiglia l'uso della miscela AGIP F. 12 T e l'olio AGIP F. 1 HD SAE 40.

MESSA IN MOTO

La messa in moto del motore può essere effettuata da fermo o spingendo il ciclomotore agendo sui pedali.

Messa in moto da fermo:

- mettere il ciclomotore sul cavalletto permettendo così alla ruota posteriore di girare;
- aprire il rubinetto del serbatoio carburante;
- ruotare di circa $\frac{1}{3}$ la manopola del gas (A);
- agire alcune volte sul pulsante del carburatore (cicchetto);
- tirare la leva d'avviamento (B), (fig. 6), e premere energicamente sul pedale sino ad avviamento avvenuto;
- a motore avviato lasciare la leva (B), rialzare il cavalletto di sostegno, salire in sella e accelerare agendo sulla manopola (A) (vedi fig. 7).

Messa in moto pedalando:

- aprire il rubinetto del serbatoio carburante;
- agire alcune volte sul pulsante del carburatore (cicchetto);
- salire in sella, pedalare finché il ciclomotore non abbia acquistato velocità, tirare quindi la leva d'avviamento (B) ruotando contemporaneamente la manopola del gas di circa $\frac{1}{3}$ della sua corsa;
- a motore avviato rilasciare la leva (B) (fig. 6), e regolare la velocità agendo unicamente sulla manopola del gas (A) (vedi fig. 7).

Nel caso di eventuali soste o rallentamenti, togliere il gas e frenare; il motore funzionando a regime ridotto disinnescare la frizione ed il ciclomotore rimane fermo. (Ricordarsi sempre di chiudere il rubinetto della miscela).

Per ripartire è sufficiente accelerare.

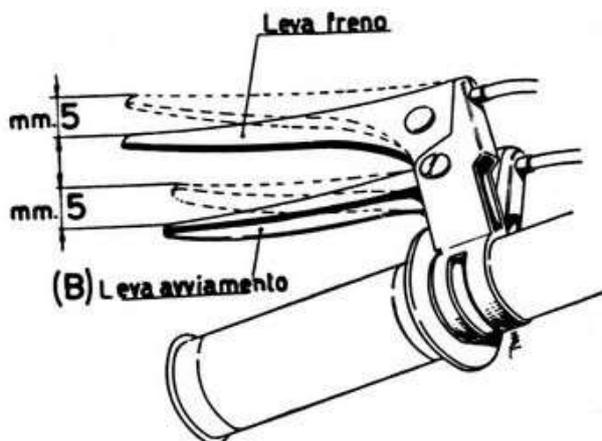


Fig. 6

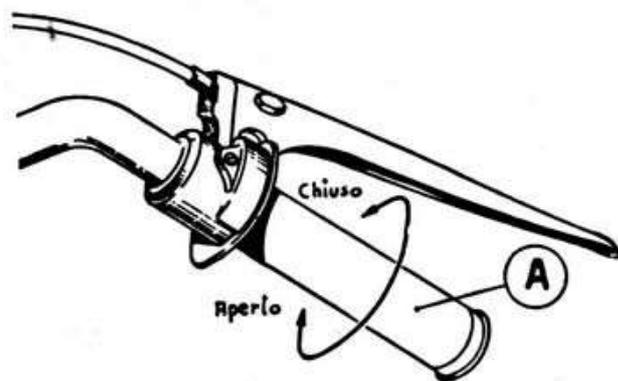


Fig. 7

NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo, dipendono per buona parte alla cura posta nella manutenzione.

Prima però di procedere alla manutenzione e alla registrazione delle varie parti, occorre effettuare una pulizia generale del ciclomotore servendosi di petrolio e pennello per le parti meccaniche, mentre per le parti verniciate usare acqua e asciugare con pelle di daino.

Rodaggio:

Per i primi 1000 Km.:

- non superare i 30 Km/h;
- non mantenere a lungo la massima velocità;
- usare miscela AGIP F.1 2T al 7^o‰.

Dopo i 1000 Km.:

- usare miscela AGIP F.1 2T al 5^o‰.

MANUTENZIONE

Dopo i primi 500 Km.:

- controllare il serraggio delle viti e dei dadi.
- controllare e registrare il comando messa in moto (fig. 6);
- controllare e registrare i freni (fig. 6);
- sostituire l'olio nel carter (è consigliabile l'uso dell'olio AGIP F.1 HD SAE 40);

- registrare il minimo del motore agendo sulla vite (A) (fig. 8);
- controllare la candela e se necessario registrare la distanza tra gli elettrodi (0,5 ÷ 0,7).

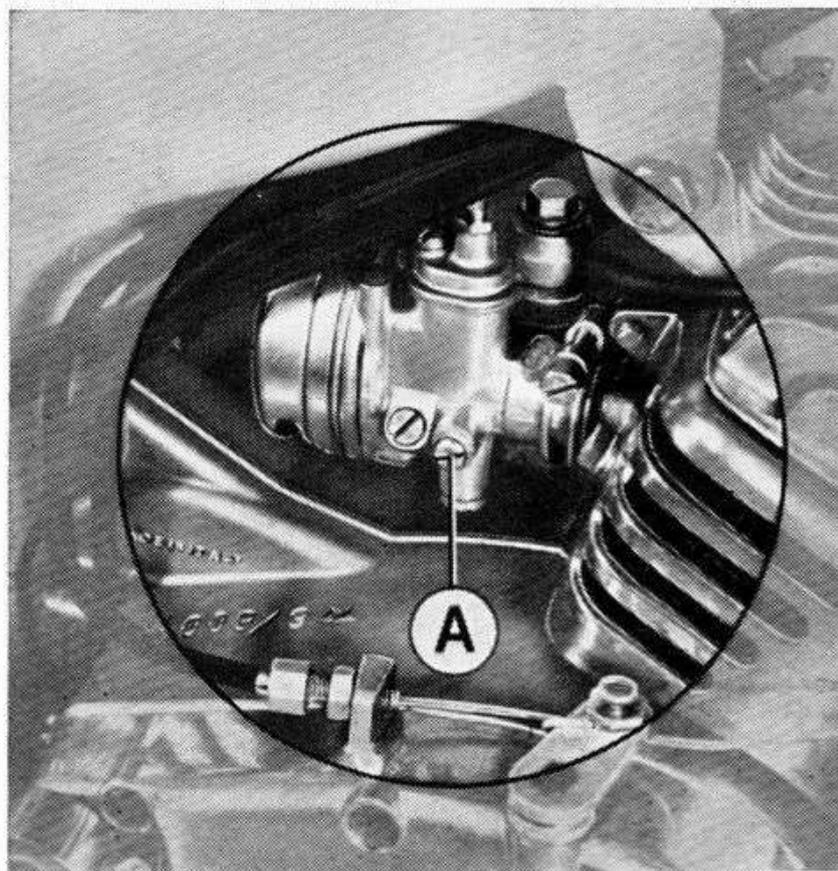


Fig. 8

Ogni 2000 Km.:

- ripetere le operazioni sopra indicate;
- verificare ed eventualmente registrare l'apertura dei contatti del ruttore d'accensione (0,35 ÷ 0,45) nonchè la fasatura d'accensione, che deve essere di 28° prima del P.M.S.

Ogni 4.000 Km.:

- smontare la testa cilindro, il tubo scarico ed il relativo silenziatore;
- pulire la sommità del pistone mediante raschietto, avendo cura di non rigare la superficie;
- disincrostare la luce di scarico del cilindro, dopo aver portato il pistone al punto morto inferiore (P.M.I.);
- smontare e pulire il carburatore ed il relativo filtro aria;
- pulire il tubo di scarico ed il silenziatore. (Qualora a causa di un eccessivo intasamento del silenziatore, e la normale

pulizia dello stesso (vedi fig. 9) non si dimostrasse sufficiente per migliorare il rendimento del motore, si consiglia la sostituzione del silenziatore vecchio con altro nuovo di Fabbrica).

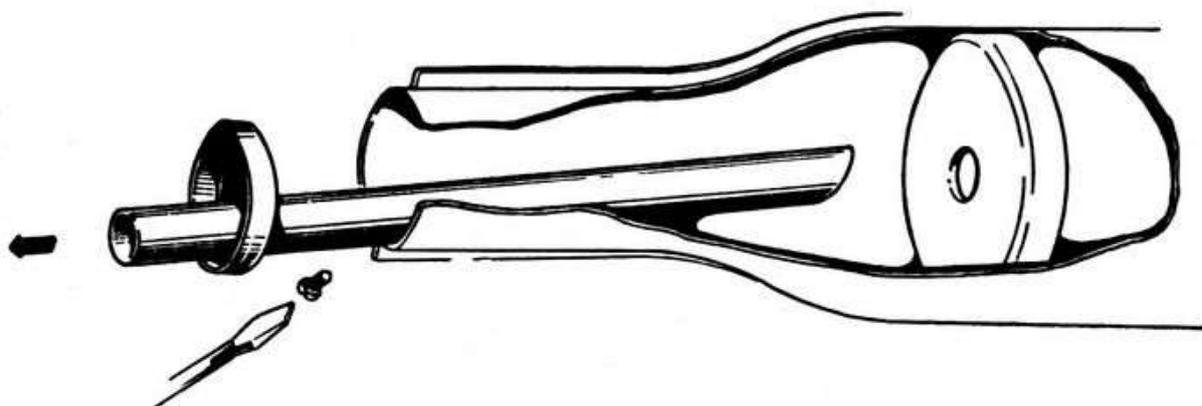


Fig. 9

IRREGOLARITA' DI FUNZIONAMENTO

A) Il motore non parte o si ferma

- 1) Il rubinetto della miscela è chiuso oppure il serbatoio del carburante è vuoto.
- 2) Il motore è ingolfato.

Aprire il rubinetto o rifornire il serbatoio.

Chiudere il rubinetto sul serbatoio, ruotare tutta la manopola del gas e premere sul pedale fino ad avviamento avvenuto. Non verificandosi l'avviamento del motore, procedere alla manovra a spinta o diversamente smontare la candela, pulirla o sostituirla. Il montaggio della candela si effettua avendo cura di imboccarla correttamente dopo aver fatto girare il motore per espellere l'eccesso di carburante.

3) Il condotto del carburatore è otturato o il filtro è sporco.

Smontare e pulire.

4) La candela è sporca.

Smontare e pulire.

B) Il motore non rende

1) Affievolimento al rumore di scarico. Tende a funzionare a « 4 tempi ».

Eccesso di incrostazioni carboniose sulle luci passaggio gas del cilindro. Silenziatore intasato. Procedere alla pulizia (vedi « Manutenzione » punto « ogni 4000 Km. »).

2) Tendenza del motore a fermarsi alla massima apertura del gas.

Getto sporco; smontarlo e pulirlo. Carburazione povera: sostituire il getto del carburatore con uno maggiorato dopo aver verificato che:

- il getto non sia sporco od ossidato;
- la candela non sia sporca o difettosa;
- il carburatore sia pulito (vedere galleggiante);
- la miscela affluisca regolarmente;
- le guarnizioni non siano difettose, in particolare quelle della testa.

3) Perdita di colpi, funzionamento irregolare del motore.

Candela difettosa o insufficiente apertura delle puntine.

Sostituire o far registrare. Verificare l'anticipo accensione (28° P.M.S.).

4) Scarico motore irregolare scoppiettii in ripresa o in salita.

Miscela troppo ricca, sostituire il getto con un altro di numero inferiore.

Carburatore ingolfato per impurità nel carburante. Smontare il coperchio vaschetta e pulire la sede.

« GILLY 3 »

VARIANTI RISPETTO AL « GILLY 1 »



Fig. 10 - Ciclomotore « Gilly 3 (lato destro)

DISPOSIZIONE COMANDI

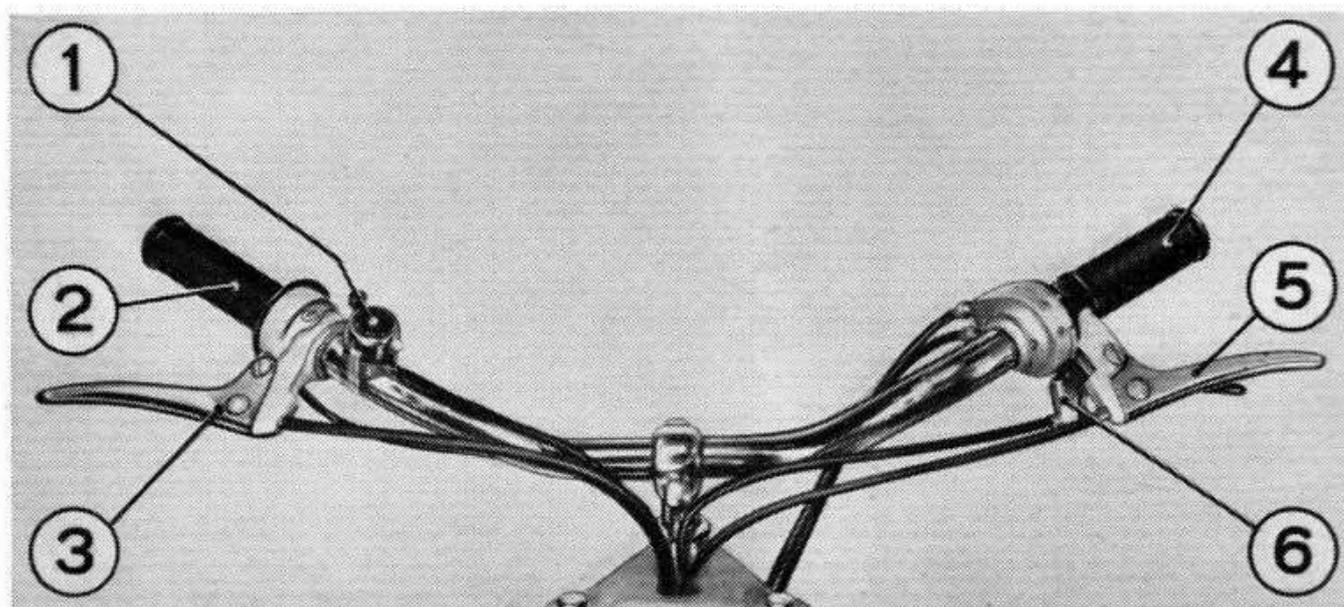


Fig. 11 - Manubrio con disposizione comandi

- 1 - Deviatore luce con pulsante tromba e bottone di massa
- 2 - Manopola comando gas.
- 3 - Leva comando freno anteriore.
- 4 - Manopola comando cambio.
- 5 - Leva comando frizione.
- 6 - Leva comando freno posteriore.

DATI TECNICI E CARATTERISTICHE

Varianti rispetto al « Gilly 1 »

Accensione:

(Vedi « Gilly 1 »).

Carburatore:

(Vedi « Gilly 1 »).

Frizione:

A dischi multipli in bagno d'olio situata a destra del carter motore.

Cambio:

A tre rapporti.

Rapporto motore cambio (vedi « Gilly 1 ») $51/14 = 3,642$

Rapporti del cambio:

1^a $34/11 = 3,091$

2^a $30/5 = 2,000$

3^a $27/18 = 1,5$

Rapporti pignone corona $32/12 = 2,666$

Rapporti totali motore ruota:

1^a 30,012

2^a 19,410

3^a 14,564

NORME PER L'USO

Varianti rispetto al « Gilly 1 »

Messa in moto da fermo:

- mettere il ciclomotore sul cavalletto permettendo così alla ruota di girare;
- aprire il rubinetto del serbatoio carburante;
- girare di circa $\frac{1}{3}$ la manopola del gas (A);
- agire alcune volte sul pulsante del carburatore (cicchetto);
- accertarsi che la tacca sulla manopola del cambio (B) sia in corrispondenza dello 0 (folle);
- premere energicamente sul pedale sino ad avviamento avvenuto;
- a motore avviato, alzare il cavalletto, salire in sella, tirare la leva della frizione (C), ruotare la manopola del cambio sul punto 1 (1^a vel.), lasciare adagio la leva della frizione (C) e accelerare nel contempo il motore (vedi fig. 12).

Messa in moto pedalando:

- aprire il rubinetto del serbatoio carburante;
- agire alcune volte sul pulsante del carburatore (cicchetto);
- salire in sella, tirare la leva della frizione (C) e ruotare la manopola del cambio (B) spostando la tacca dal punto 0 (folle) e quello 1 (1^a vel.) (vedi fig. 12);
- premere sui pedali e acquistata una certa velocità, lasciare rapidamente la leva della frizione, ruotare contemporaneamente la manopola del gas, permettendo così al motore di avviarsi.

Per cambiare velocità:

- togliere il gas, tirare la leva della frizione e ruotare contemporaneamente la manopola del cambio sul 2 (2^a vel.), e sul 3 (3^a vel.), lasciare la leva della frizione e riaccelerare;
- per scalare le marcie agire in senso contrario.

Per fermarsi:

- togliere il gas, ruotare la manopola del cambio spostando la tacca sullo 0 (folle), frenare e fermare il motore premendo il bottone di massa posto nel deviatore sul manubrio.
Ricordarsi sempre di chiudere il rubinetto della mascela sul serbatoio.

NORME PER LA MANUTENZIONE

Varianti rispetto al « Gilly 1 »

Manutenzione

Dopo i primi 500 Km:

- controllare e registrare il comando frizione (fig. 12);
- controllare e registrare il comando freno (fig. 12).

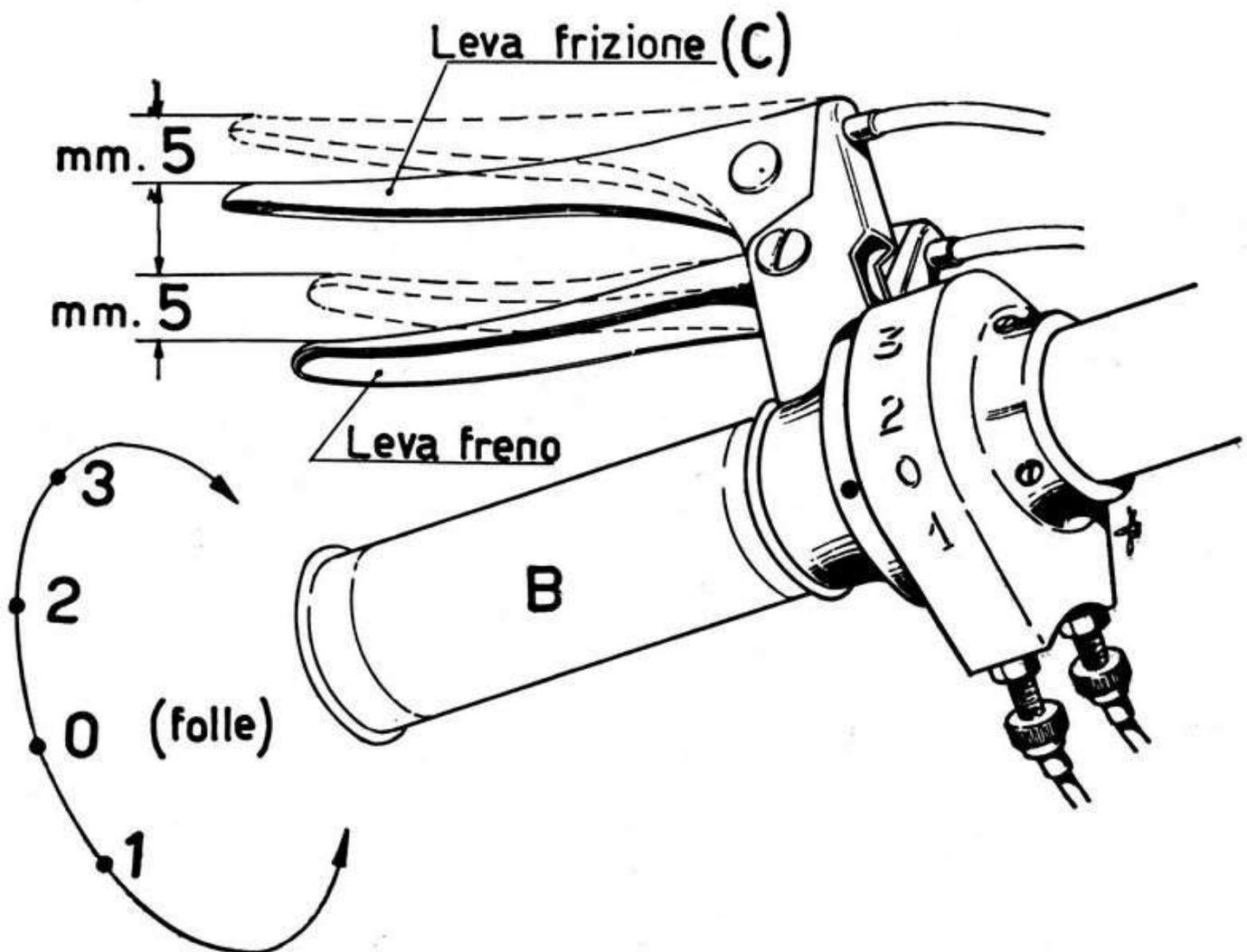


Fig. 12

S I S A R

Milano - via Marco Agrade, 35

www.rpw.it

