



MOTOCICLO SATURNO

500 c.c.

Sport e Turismo

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione



MOTO GILERA S. p. A.

Stabilimento e Amministrazione: ARCORE (Milano)
tel. 78-20 / 78-44 (Vimercate)

Direzione Commerciale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3
tel. interc. 95-284

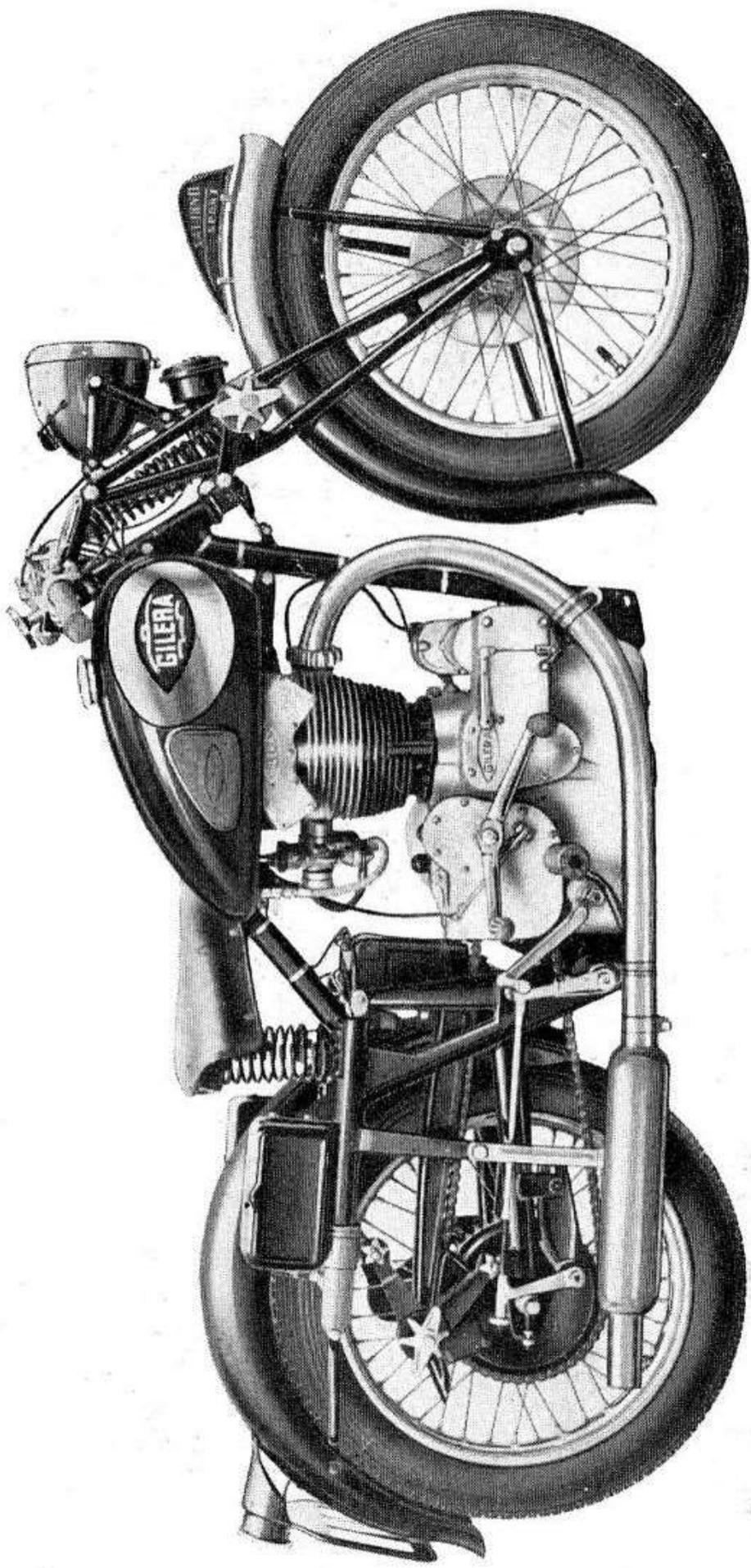
MOTOCICLO SATURNO

500 c.c.

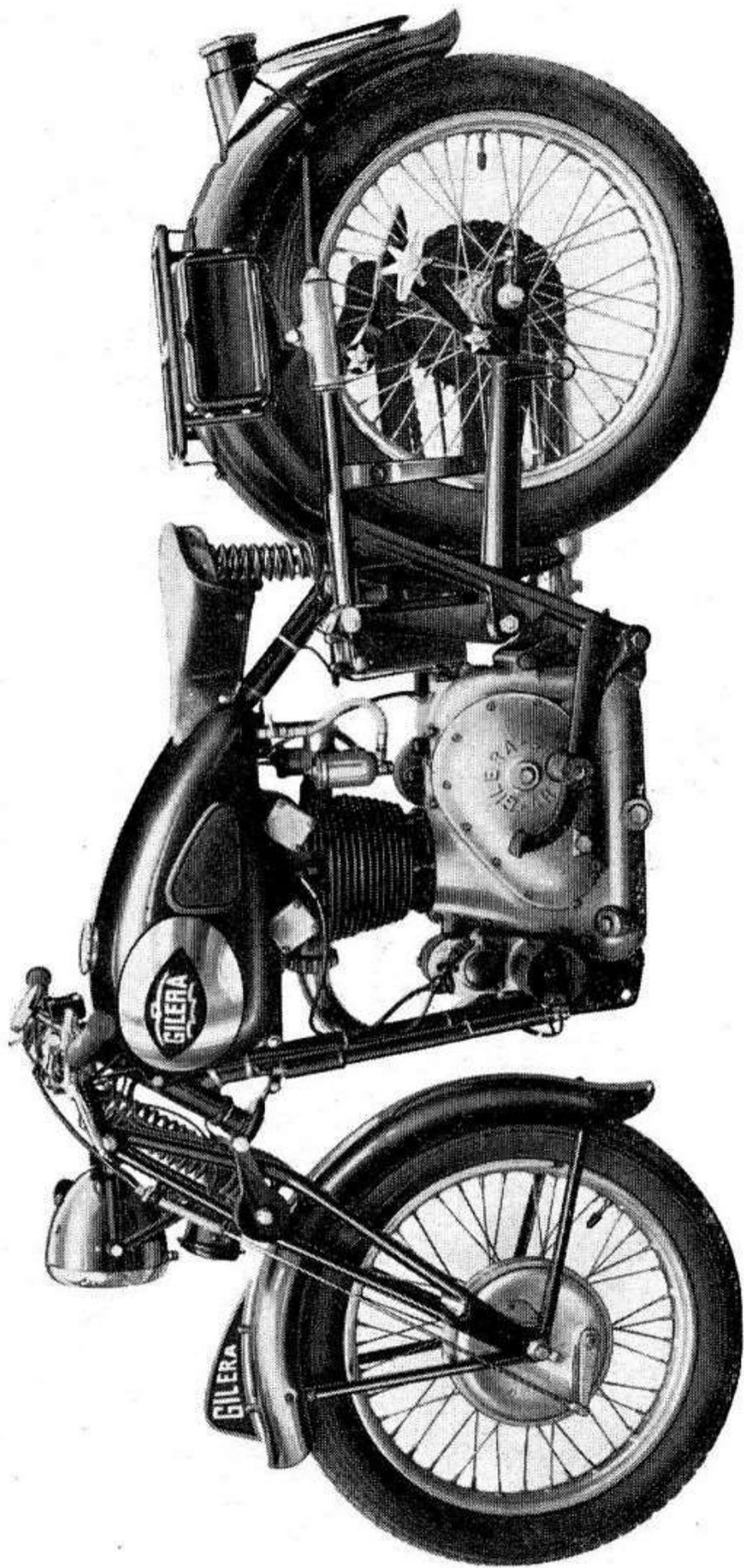
Sport e Turismo

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione



SATURNO 500 C.C. SPORT (lato distribuzione)



SATURNO 500 C.C. TURISMO (*lato trasmissione*)

INDICE

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE	<i>Pag.</i>	6
COMANDI	»	8
CARATTERISTICHE E DATI PRINCIPALI DEL MOTOCICLO	»	10
Distribuzione	»	11
Alimentazione	»	13
Lubrificazione	»	14
Trasmissione	»	14
Telaio	»	16
Impianto elettrico illuminazione ..	»	18
Rifornimenti	»	19
Prestazioni	»	19
NORME PER L'USO DEL MOTO- CICLO	»	21
<i>Organizzazione Commerciale della Moto Gilera in Italia</i>	»	45

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi figura n. 1)

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni sotto-indicate :

Per il telaio :

Sul tubo superiore a destra sotto la sella.

Per il motore :

Sul carter a sinistra in prossimità della base appoggio cilindro.

Questo numero serve all'identificazione del motociclo agli effetti di legge ed è riportato sul certificato d'origine del motociclo stesso.

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

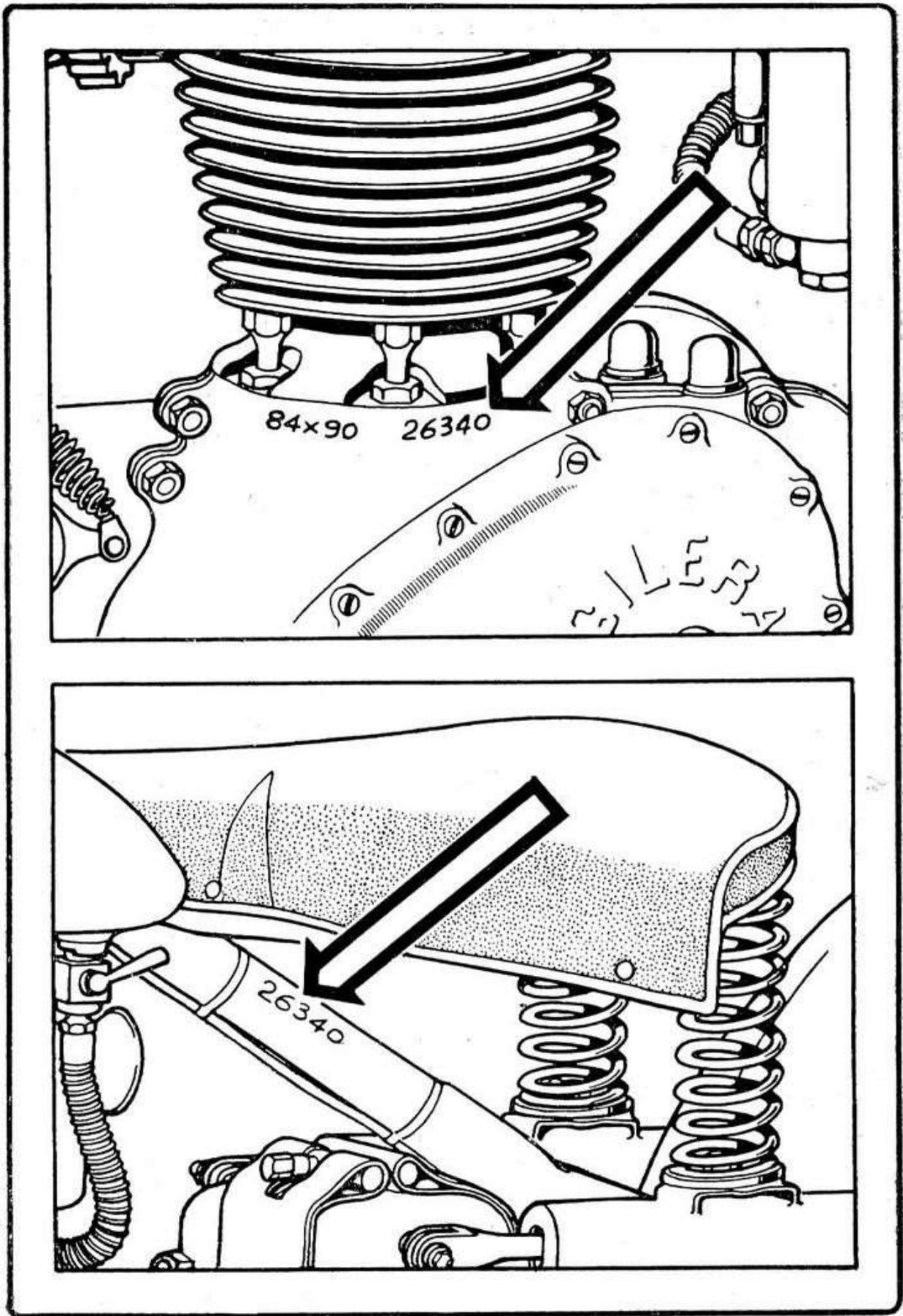


FIG. 1

COMANDI

(vedi figura n. 2)

Disposizione dei comandi:

Gli organi di comando del motociclo, disposti secondo le indicazioni della fig. 2, sono i seguenti:

- 1) Pomolo comando frenasterzo
- 2) Leva comando frizione
- 3) Levetta comando anticipo
- 4) Leva comando alzavalvola
- 5) Pulsante avvisatore elettrico
- 6) Levetta comando antiabbagliante
- 7) Pedale comando freno posteriore
- 8) Chiavetta faro
- 9) Interruttore luce
- 10) Leva comando freno anteriore
- 11) Levetta comando aria
- 12) Manopola comando gas
- 13) Leva comando cambio
- 14) Pedale messa in moto.

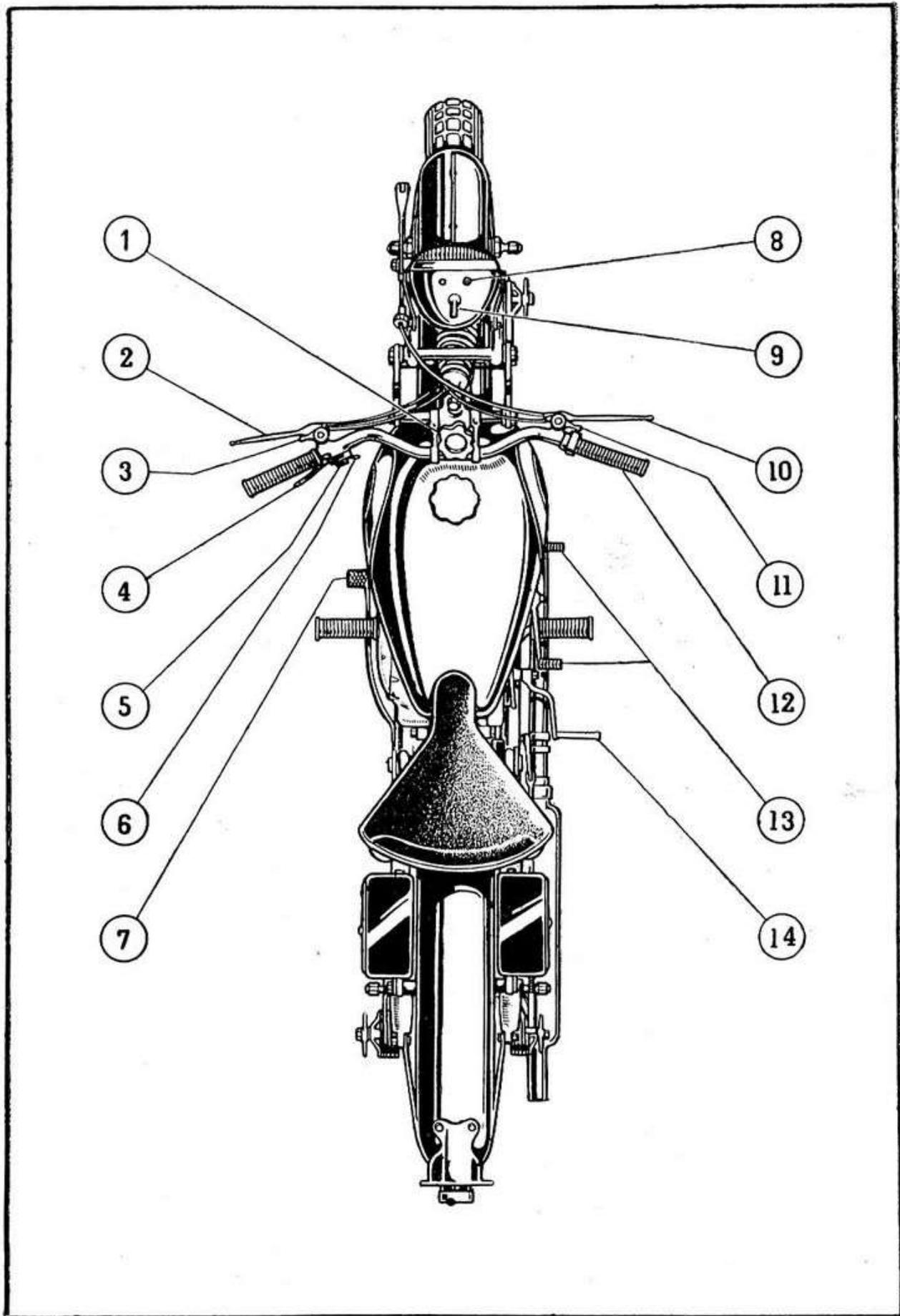


FIG. 2

5 CARATTERISTICHE E DATI PRINCIPALI DEL MOTOCICLO

Motore.

Tipo Saturno 500 c.c. - 4 tempi.

Numero dei cilindri

Alesaggio

Corsa

Cilindrata

Rapporto di compressione

Regime di potenza massima

Potenza massima

Regime di coppia massima

Coppia massima

Potenza a regime di coppia massima

Diametro utile delle valvole

Cilindro: in ghisa

Testa cilindro: in lega alluminio con sedi valvole riportate, in bronzo per il tipo Sport; in ghisa per il tipo Turismo.

	<i>Sport</i>	<i>Turismo</i>
1	1	1
m/m 84	m/m 84	m/m 84
m/m 90	m/m 90	m/m 90
cmc. 498,7	cmc. 498,7	cmc. 498,7
6 : 1	5,5 : 1	5,5 : 1
giri al l' 5000	giri al l' 5000	giri al l' 4500
HP 22	HP 22	HP 18
giri al l' 3900	giri al l' 3900	giri al l' 3700
Kg/m 3,61	Kg/m 3,61	Kg/m 3,15
HP 19,5	HP 19,5	HP 16,5
m/m 38	m/m 38	m/m 38

Distribuzione

(vedi figura n. 3)

A valvole in testa inclinate comandate da aste e bilancieri.

L'ingranaggio a cammes, azionato da un pignone calettato sull'asse motore, comanda le aste tramite apposite levette oscillanti.

La distribuzione ha i seguenti dati :

Aspirazione :

inizio 40° prima del P. M. S. (m/m 12,8 dal P. M. S.)

fine 60° dopo il P. M. I. (m/m 71,7 dal P. M. S.).

Scarico :

inizio 70° prima del P. M. I. (m/m 65,7 dal P. M. S.)

fine 40° dopo il P. M. S. (m/m 12,8 dal P. M. S.).

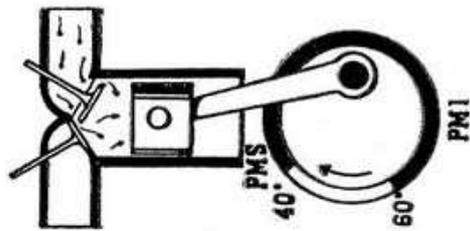
I dati sopraddetti devono essere controllati con i seguenti giochi :

Aspirazione : m/m 0,3 - Scarico : m/m 0,4.

Gioco normale tra bilancieri e valvole a motore freddo :

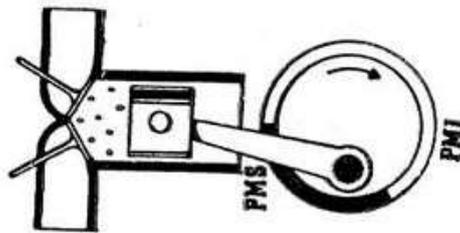
Turismo : Aspiraz. m/m 0,1 - Scarico m/m 0,15

Sport : Aspiraz. m/m 0,05 - Scarico m/m 0,1.



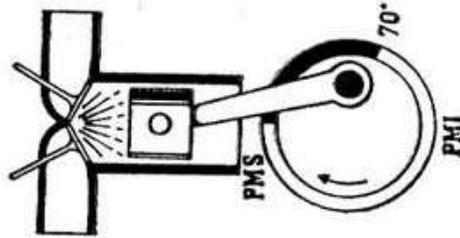
ASPIRAZIONE

La valvola apre 40° prima P. M. S. chiude 60° dopo P. M. I.



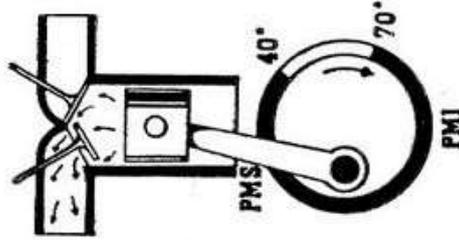
COMPRESSIONE

Le valvole sono chiuse Anticipo accensione massimo 40° - minimo 0° dal P. M. S.



SCOPPIO

Le valvole sono chiuse



SCARICO

La valvola apre 70° prima P. M. I. chiude 40° dopo P. M. S.

FIG. 3

Alimentazione

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante tramite due rubinetti avvitati nella parte posteriore del serbatoio stesso e collegati con tubi flessibili al raccordo a due vie del carburatore.

Carburatore :

Dell'Orto tipo RDF 28

Diffusore \varnothing 28

Getto massimo 120 - 125

Getto minimo 50

Pistone 70

Spillo tacca 2 - 3 (posizione normale)

Polverizzatore 2/270.

Accensione :

A magnete ad alta tensione Marelli tipo MLA 24, rotazione destra con anticipo comandato a mano mediante apposito manettino (tirato in senso contrario al movimento delle sfere dell'orologio ritarda).

Valori dell'anticipo :

Massimo 40° (m/m 12,8 dal P. M. S.)

Minimo 0°

Candela Marelli tipo C W 240 A

Diametro e passo : 14 × 1,25.

Lubrificazione

(vedi figura n. 4)

A circolazione forzata all'asse del motore, all'ingranaggio a cammes ed ai bilanceri mediante pompa meccanica ad ingranaggi e filtro smontabili.

Raffreddamento :

Ad aria grazie ad una adeguata alettatura del cilindro e della testa.

Trasmissione

Frizione :

A dischi con tasselli di tessuto tipo « Ferrodo » situata nell'apposita scatola ricavata nel carter.

Dischi condotti n. 4 (guarniti)

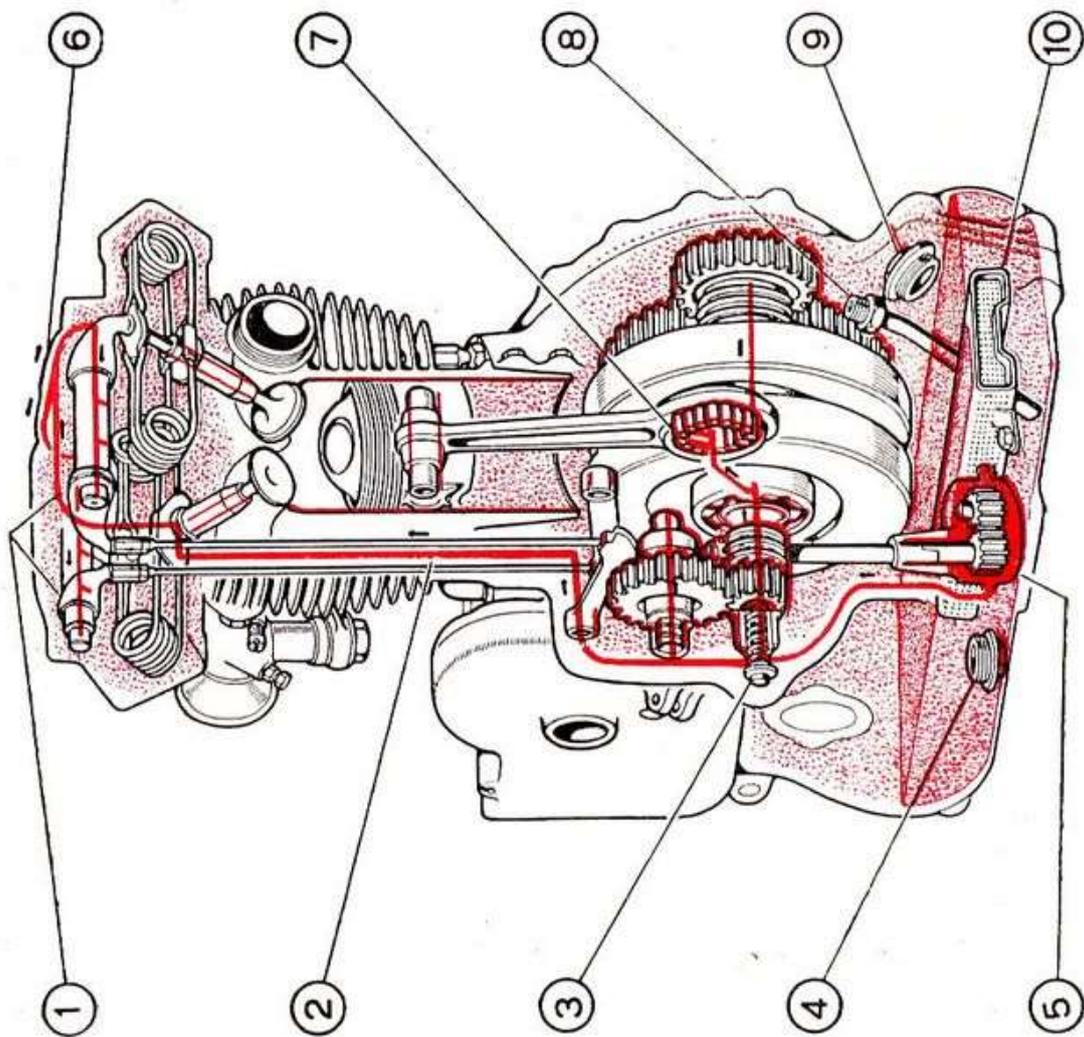
Dischi conduttori n. 5.

Cambio di velocità :

A 4 rapporti, del tipo ad ingranaggi sempre in presa con albero secondario ed ingranaggi scorrevoli comandati da selettore con leva a pedale.

Rapporti del cambio :

1 ^a velocità	2,817/1 (35/16)
2 ^a velocità	1,318/1 (29/22)
3 ^a velocità	1,04 /1 (26/25)
4 ^a velocità	0,888/1 (24/27)



- 1 - Assi bilancieri
- 2 - Tubetto porta olio alla testa
- 3 - Valvola regolazione olio
- 4 - Tappo vuotamento olio
- 5 - Pompa olio
- 6 - Raccordo a tre vie
- 7 - Foro asse accoppiamento
- 8 - Sfiatoio
- 9 - Tappo introduzione olio
- 10 - Filtro dell'olio

FIG. 4

Rapporti di trasmissione :

Tra motore e cambio ad ingranaggi	1,872/1 (88/47)
Tra cambio e ruota a catena	2,705/1 (46/17)
Tra motore e ruota :	
1 ^a velocità	11,07/1
2 ^a velocità	6,67/1
3 ^a velocità	5,26/1
4 ^a velocità	4,49/1

Telaio

In tubi di acciaio trafilati a freddo, uniti tra loro con saldatura autogena ed elettrica.

Ingombri del motociclo :

Longitudinale	m. 2,10
Trasversale	m. 0,69
Verticale	m. 0,985
Passo	m. 1,47 circa.

Altezza minima da terra in corrispondenza del carter :

senza carico	m/m 105
con carico Kg. 70	m/m 80.

Peso del motociclo :

completamente rifornito, con dotazione senza guidatore: *Sport* Kg. 185 - *Turismo* Kg. 195

completamente rifornito, con dotazione e guidatore (Kg. 70): *Sport* Kg. 255 - *Turismo* Kg. 265.

Sospensione anteriore :

Del tipo a parallelogramma deformabile, con forcella in tubi d'acciaio e molla ad elica di torsione doppio conica.

Sospensione posteriore :

Del tipo a forcella oscillante brevetto Gilera, con molle e contromolle orizzontali collegate ai bracci verticali del forcellone tramite tiranti.

Ammortizzatori :

Anteriormente : uno a frizione regolabile a mano.

Posteriormente : due a frizione regolabili a mano ed ancorati al forcellone ed ai cappellotti di ritegno molle ammortizzatrici.

Freni :

I freni sulle ruote sono del tipo a ganasce ad espansione agenti su diametro di m/m 185.

Ruote :

Ruote intercambiabili del tipo a raggi tangenti.

Cerchioni : 19" \times 2 1/2.

Pneumatici :

Sport :

Anteriore 19 \times 3 rigato - pressione di gonfiaggio 1,5 Kg/cm²

Posteriore $19 \times 3,25$ scolpito - pressione di gonfiaggio $1,75 \text{ Kg/cm}^2$.

Turismo :

Anteriore $19 \times 3,25$ scolpito - pressione di gonfiaggio $1,5 \text{ Kg/cm}^2$

Posteriore $19 \times 3,25$ scolpito - pressione di gonfiaggio $1,75 \text{ Kg/cm}^2$.

Impianto elettrico illuminazione

E' composto dei seguenti apparati :

Dinamo :

Marelli tipo DN 19 E - 30/6 - 2000 D, con regolatore di tensione - 6 volta ; 30 Watt.

Rotazione destra.

Rapporto trasmissione tra motore e dinamo 1,07.

Batteria :

Capacità 12 amp/h - 6 volta.

Tromba elettrica :

Marelli, con pulsante sul manubrio incorporato nel comando anabbagliante.

Fanaleria :

Faro anteriore Carello F.M. $\varnothing 150$ a 3 luci con anabbagliante completo di :

n. 1 lampada Bilux 25 e 25 W - 6 v

n. 1 lampada luce città 5 W - 6 v

n. 1 lampada per spia 3 W - 6 v

n. 1 chiave interruttore.

Fanalino posteriore catarifrangente completo di :

n. 1 lampada 3 W - 6 v.

Rifornimenti

Benzina : capacità serbatoio litri 14 circa.

Olio : Kg. 2 circa.

Prestazioni

Le prestazioni qui sotto riportate si riferiscono al motociclo completamente rifornito, con dotazione, e montato dal solo conduttore.

Velocità massima realizzabile, relativa alle varie marce ed a regime di potenza massima del motore (circonferenza di rotolamento ruote m. 2) :

	<i>Sport</i>	<i>Turismo</i>
In 1 ^a velocità	Km/h 54	49
In 2 ^a velocità	» 90	80
In 3 ^a velocità	» 114	102
In 4 ^a velocità	» 134	120

Pendenze massime superabili :

Sport

In 1^a velocità : 38 % - vel. 40 Km/h

In 2^a velocità : 18 % » 65 »

In 3^a velocità: 12 % - vel. 70 Km/h
In 4^a velocità: 6 % » 85 »

Turismo

In 1^a velocità: 30 % - vel. 40 Km/h
In 2^a velocità: 14 % » 60 »
In 3^a velocità: 8 % » 68 »
In 4^a velocità: 4 % » 80 »

Consumo medio di carburante per 100 Km.
litri 3,5 ÷ 3,7.

Il consumo sopraindicato si intende realizzato alla velocità media di 65 ÷ 70 Km/h su strada pianeggiante in buone condizioni.

NORME PER L'USO DEL MOTOCICLO

Quando la macchina è nuova, allo scopo di permettere il graduale adattamento degli organi, si raccomanda di non oltrepassare per i primi 500 Km. le seguenti velocità :

In 1 ^a velocità	Km/h	20
In 2 ^a velocità	»	35
In 3 ^a velocità	»	45
In 4 ^a velocità	»	60.

Dopo i primi 500 Km., trattandosi sempre di macchina nuova, è necessario sostituire completamente l'olio nel carter con altro olio fresco. Eseguire nel contempo la pulizia del filtro.

In seguito rinnovare completamente l'olio ogni 2000 Km.

Si consiglia di usare sempre olio **Castrol**.

Estate : Tipo « XXL » o « G. P. ».

Inverno : « Tipo « XL ».

Avviamento del motore

1) Assicurarsi che nel serbatoio vi sia benzina sufficiente e che uno dei rubinetti sia aperto (l'altro sarà bene tenerlo chiuso onde poter usufruire opportunamente della riserva creatasi nel corrispondente lato del serbatoio). Verificare il livello dell'olio nel motore il quale deve raggiungere l'altezza dell'estremità inferiore della filettatura del bocchettone di introduzione situato sul lato sinistro del carter. Questo controllo va effettuato con macchina avente le ruote a terra su piano orizzontale.

2) Verificare che il cambio sia in posizione di « folle ».

3) Aprire leggermente il comando del gas, facendo ruotare la manopola di $1/8$ circa della sua corsa.

4) Porre nella posizione di chiuso il manettino comando aria posto sul lato destro del manubrio e nella posizione di tutto ritardo il manettino comando anticipo posto sul lato sinistro del manubrio.

5) Tirare a fondo la leva comando alzavalvola e premere nel contempo energicamente col piede sulla pedivella messa in moto abbandonando bruscamente la leva alzavalvola dopo aver percorso circa la metà della corsa della

pedivella. Se il motore non si avvia, ripetere la manovra aprendo più o meno la manopola del gas ed anticipando in maggior o minor misura l'accensione. La messa in moto del motore si può effettuare anche senza l'ausilio della leva alzavalvola. Naturalmente la manovra in questo modo riesce bene dopo che l'operatore ha acquistato una certa pratica. Si ricorda che l'alzavalvola serve anche per l'arresto del motore.

6) Evitare di far girare subito troppo forte il motore, specie se questi è freddo, onde permettere all'olio di entrare completamente in circolazione.

Avviamento difficile o mancato

Se il funzionamento del motore è normale l'avviamento del motore deve avvenire senza difficoltà anche in condizioni di temperatura sfavorevoli. Se dopo ripetuti tentativi il motore non si avvia questo può essere dovuto alle cause seguenti :

a) *La benzina non arriva al carburatore :*

1° Il serbatoio è vuoto

2° Il rubinetto di erogazione è chiuso

3° Il condotto della benzina è otturato

4° Il foro di comunicazione con l'aria sul tappo serbatoio è otturato

5° Il carburatore è sporco.

b) *Acqua nel carburatore :*

Ripulire carburatore e condotti.

c) *Invasamento del carburatore :*

Chiudere il rubinetto di erogazione e far aspirare l'eccesso di benzina.

d) *Manca l'accensione :*

1° Si controlli se la candela, levata dalla sua sede e appoggiata con la parte metallica al cilindro, dà scintilla.

2° Verificare se la candela è pulita ; in caso contrario ripulirla, possibilmente con spazzolino metallico ;

se l'isolante è intatto senza incrinature : in caso contrario sostituire la candela ;

se le puntine sono troppo avvicinate o troppo allontanate : la distanza deve essere di mm. 0,7.

3° Verificare il cavo della candela : se è rotto o male isolato sostituirlo.

4° Puntine del ruttore magnete ossidate : pulire con limetta.

5° Carboncino del collettore rotto o relativa molletta indebolita : sostituire.

- 6° Collettore sporco : ripulire con straccio imbevuto di benzina ed asciugare bene.
- 7° Calamita del magnete indebolita : in questo caso sarà bene rivolgersi a persona competente.

Avviamento e marcia

Per avviare la macchina, posto che il motore sia in moto, occorre tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio di velocità dalla posizione di folle (0) (vedi figura n. 5) alla prima velocità, abbandonare progressivamente la leva della frizione ed accelerare, nel contempo, gradatamente il motore. Raggiunta la velocità di 30 Km/h circa, si passa in 2^a velocità e poi in 3^a e 4^a velocità ripetendo successivamente le manovre anzi descritte.

Per passare dalle velocità superiori alle inferiori si procede nel modo seguente : chiu-

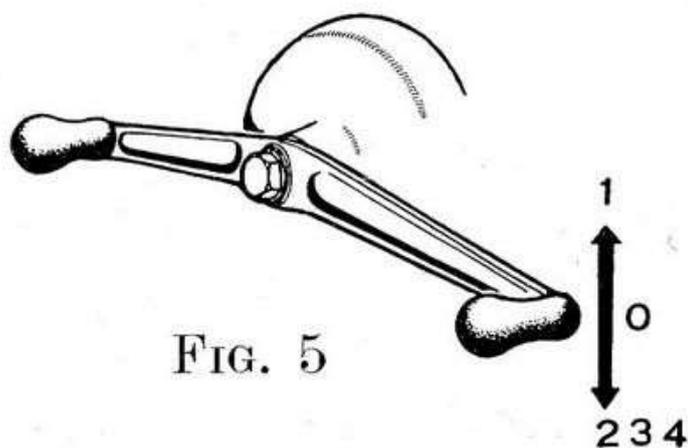


FIG. 5

dere il gas, tirare la leva della frizione, accelerare rapidamente per un brevissimo istante il motore in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, spingere in alto il pedale del cambio, indi allentare la leva della frizione e accelerare come già descritto.

Cause più probabili del cattivo funzionamento del motore e loro rimedi

Si possono dividere in tre gruppi :

a) *Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione :*

1° Scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico. L'inconveniente può essere dovuto a :

Condotti del carburatore sporchi od ostruiti : smontare e ripulire ;

presenza di acqua nella benzina : verificare la benzina nel serbatoio ed in caso di presenza d'acqua svuotare completamente serbatoio e carburatore, asciugare bene e rifornire con benzina nuova ;

getti del carburatore parzialmente o totalmente ostruiti : smontarli e pulirli soffiandovi dentro.

2° Mancanza di regolarità negli scoppi e fumo nero allo scarico. L'inconveniente è dovuto a miscela troppo ricca causata da :

Imperfetto funzionamento del galleggiante e relativo ago che provoca l'aumento del livello della benzina (galleggiante forato, ago fuori posto, sede di tenuta dell'ago deteriorata) ;

getti allentati o starati, astina di regolazione non in posizione prescritta.

3° Riscaldamento anormale del motore. L'inconveniente può essere dovuto a miscela troppo ricca (cause come per il caso 2) o troppo povera causata da :

Livello benzina nella vaschetta troppo basso ;

infiltrazione aria irregolare nel condotto aspirazione ;

getti non adeguati ;

lubrificazione difettosa.

b) *Inconvenienti che dipendono da accensione irregolare :*

1° Accensione troppo anticipata (battito metallico dovuto alle sollecitazioni irregolari sul pistone) ;

- o troppo ritardata (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico).
- 2° Autoaccensioni dovute ad eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sulla testa del pistone o nella camera di scoppio (il motore batte in testa).
- 3° Perdita di colpi in conseguenza di scintilla mancata; candela imbrattata o con isolante rotto; puntine del ruttore magnetite imbrattate od ossidate; cavo della candela rotto scaricante a massa; carboncino del collettatore rotto o con molla insufficiente.

NOMENCLATURA DEI PEZZI COMPONENTI IL CARBURATORE DELL' ORTO

1. Molla tegolo di strozzamento - 2. Nipples attacco cavo gas - 3. Tegolo di strozzamento - 4. Presa d'aria - 5. Agitatore - 6. Vite ancoraggio coperchio - 7. Coperchio vaschetta - 8. Molla agitatore - 9. Vaschetta - 10. Galleggiante - 11. Astina galleggiante - 12. Raccordo chiusura - 13. Nipples tubo benzina - 14. Sede astina galleggiante - 15. Controdado per sede - 16. Condotta benzina - 17. Getto massimo - 18. Tappo unione corpo vaschetta - 19. Guarnizione tenuta vaschetta - 20. Anello vaschetta - 21. Polverizzatore portagetto massimo - 22. Guarnizione getto minimo - 23. Getto minimo - 24. Vite dosatura minima - 25. Corpo carburatore - 26. Ugello diffusore - 27. Valvola gas - 28. Chiavella ancoraggio spillo conico - 29. Spillo conico - 30. Molla valvola gas - 31. Tendifilo registro cavi - 32. Coperchio camera miscela - 33. Ghiera coperchio camera miscela - 34. Astuccio di guida tegolo.

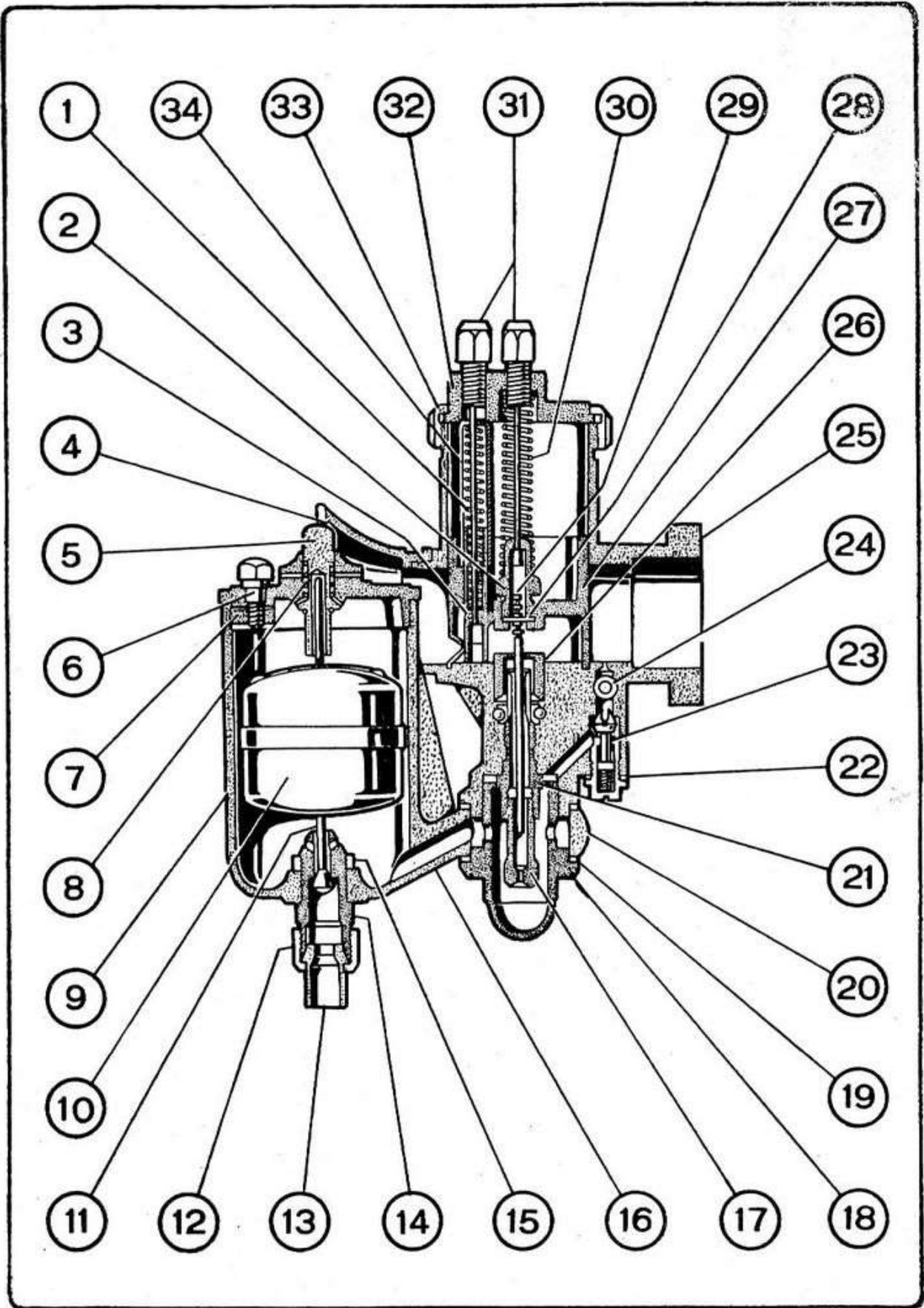


FIG. 6

c) *Inconvenienti che dipendono dal cattivo funzionamento degli organi :*

1° 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 all'usura delle sedi ; valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie.

2° Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico. Può essere causato il primo da gioco eccessivo tra astina, bilanciere e valvola, da molle valvole rotte o indebolite, ed il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri e alle valvole causata da ostruzioni ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa.

Registrazioni varie

Carburatore (*vedi figura n. 6*) :

Smontaggio - allentare i dadi che fissano la flangia d'attacco al cilindro.

Regolazione del minimo - agire sulla vite (24) in modo da regolare il passaggio dell'aria al getto minimo. Di norma la vite va serrata

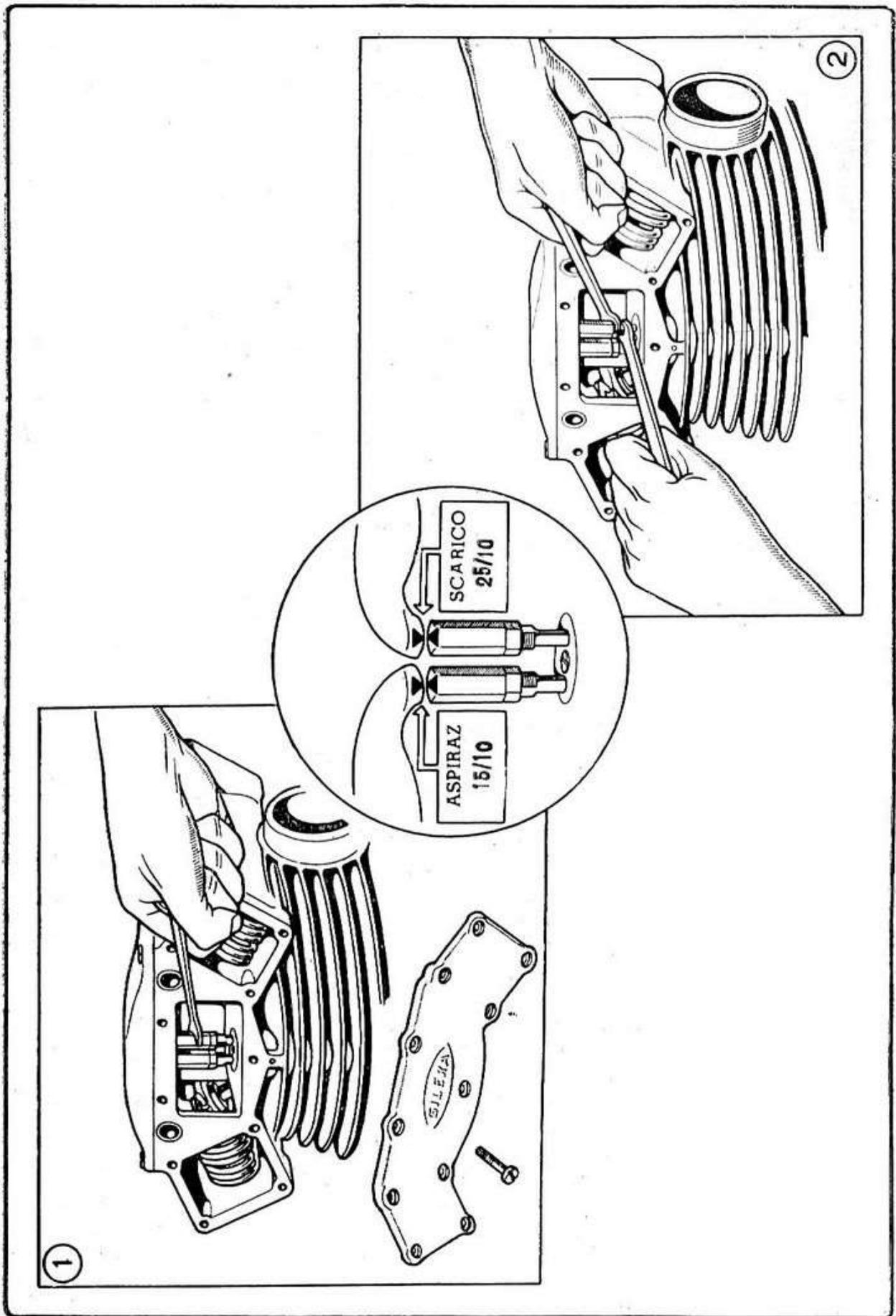


FIG. 7

a fondo e poi allentata di mezzo giro. Agire pure sulla vite di arresto chiusura valvola gas.

Regolazione del massimo - la Casa costruttrice provvede alla regolazione più adatta del carburatore. E' bene però alle volte assicurarsi che la valvola del gas compia tutta la sua corsa e che lo spillo (29) sia nella posizione prescritta (tacca 3).

Punterie (*vedi figura n. 7*):

Per registrare le punterie occorre togliere il coperchio laterale della testa, indi con le apposite chiavi da mm. 12 sbloccare il registro. A questo punto con l'apposita chiave da mm. 6 si tiene ferma l'asta punteria mentre con quella da mm. 12 si agisce sul registro sino ad ottenere un gioco (controllato con lo spessore) di mm. 0,15 fra punteria e bilanciere aspirazione e di mm. 0,25 fra punteria e bilanciere scarico (tenere presente che i giochi sopracitati si intendono a motore caldo). Infine, tenendo sempre ferma l'asta punteria, si porta il controdado a contatto del registro, indi con le due chiavi da mm. 12 si blocca.

Frizione (*vedi figura n. 8*):

Per il regolare funzionamento della frizione, la leva di comando sul manubrio deve avere,

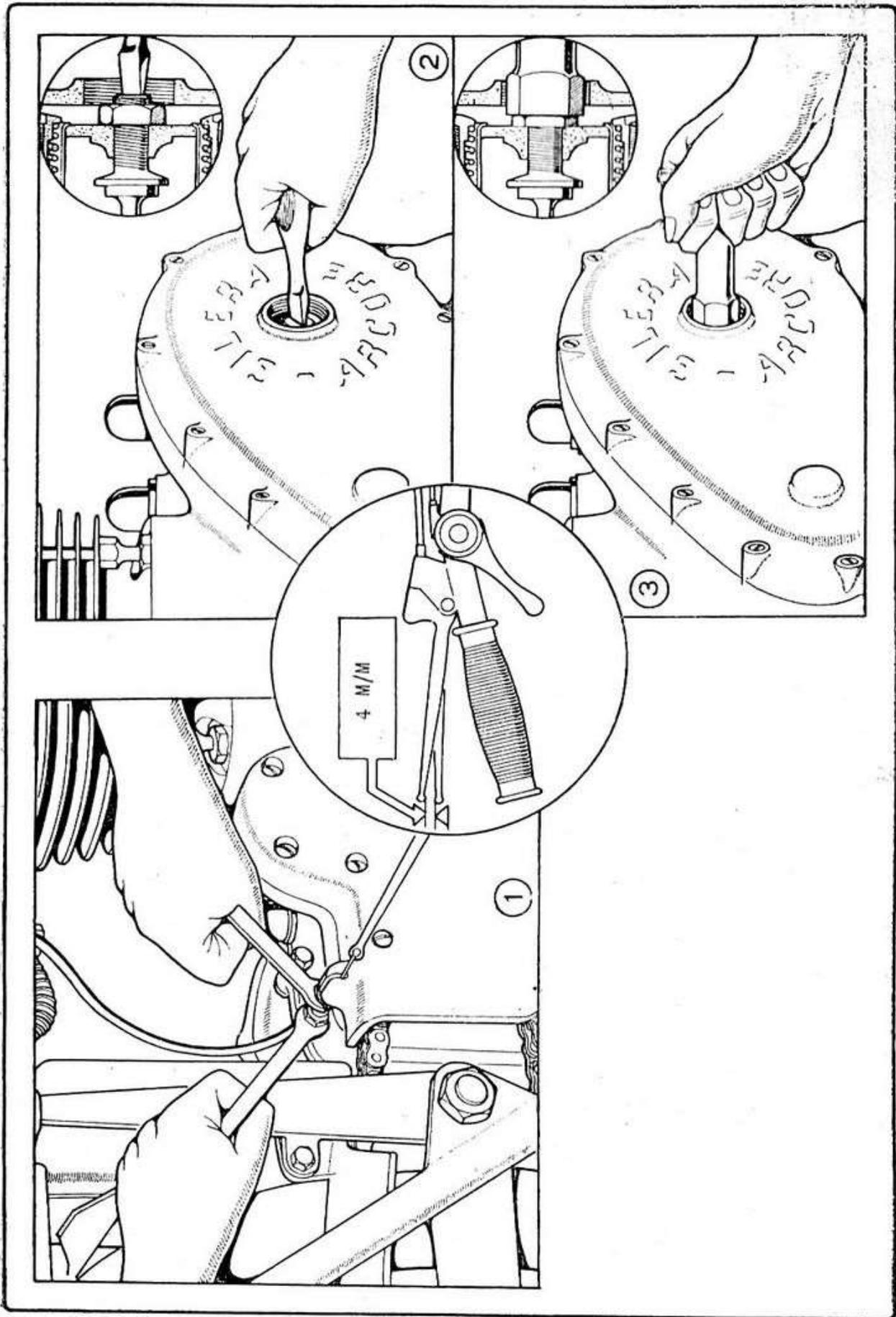


FIG. 8

all'estremità, una corsa a vuoto di mm. 4 circa (vedi il particolare in tondo figura 8).

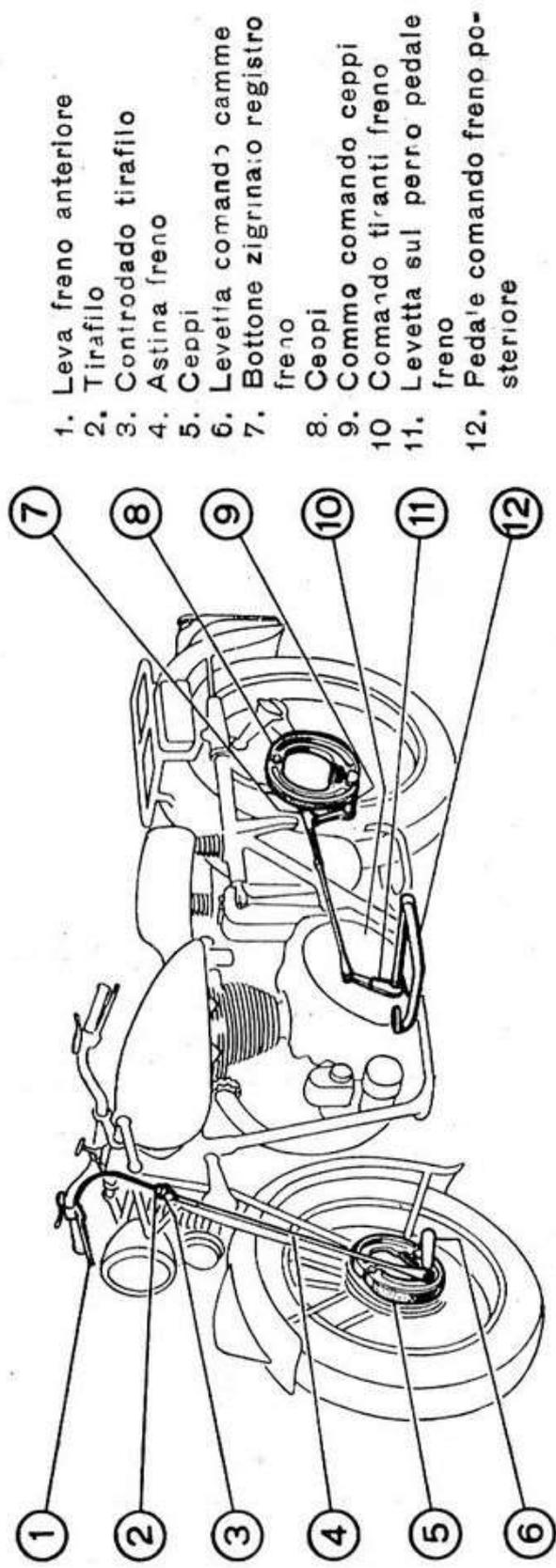
La registrazione si effettua agendo sul tirafilo apposito fissato al carter (vedi particolare 1 figura 8).

Qualora la corsa del tirafilo non fosse sufficiente per ottenere la registrazione prescritta bisognerà agire anche sul registro applicato al disco di pressione della frizione. Per far questo (vedi part. 2 fig. 8) occorre levare il tappo posto al centro del coperchio frizione, indi introdurre l'apposita chiave a tubo da mm. 19 e sbloccare il dado del registro. Fatto ciò, con il cacciavite introdotto nella chiave a tubo, si agisce sulla vite di registro fino ad ottenere il gioco prestabilito. Infine tenendo ferma la vite si serra il dado bloccandolo poi a fondo agendo sulla chiave a tubo con l'apposito tondino.

Freni (*vedi figura n. 9*):

La registrazione del freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situato sulla forcella anteriore (vedi part. 1 figura n. 9) in modo da lasciare un gioco di mm. 4 circa all'estremità della leva di comando sul manubrio.

La registrazione del freno posteriore si effettua agendo sul bottone zigrinato avvitato



1. Leva freno anteriore
2. Tirafilo
3. Controdado tirafilo
4. Astina freno
5. Ceppi
6. Levettia comando camme
7. Bottone zigrinato registro freno
8. Ceppi
9. Commo comando ceppi
10. Comando tiranti freno
11. Levetta sul perno pedale freno
12. Pedale comando freno posteriore

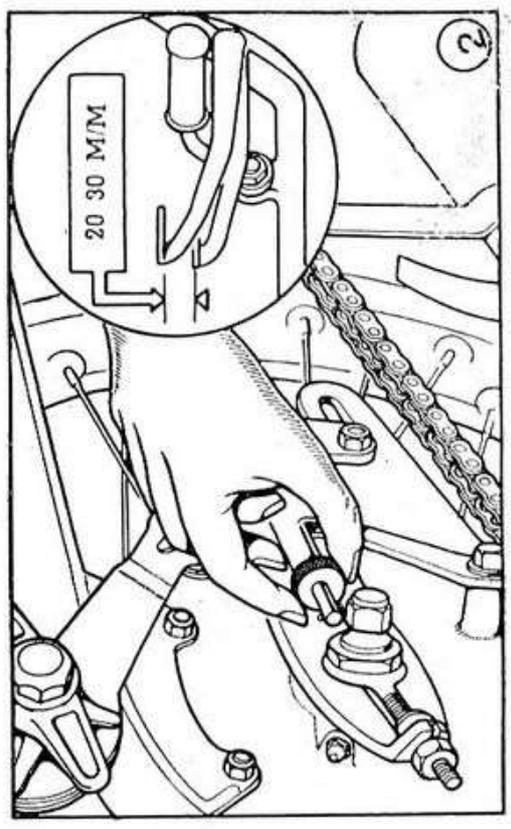
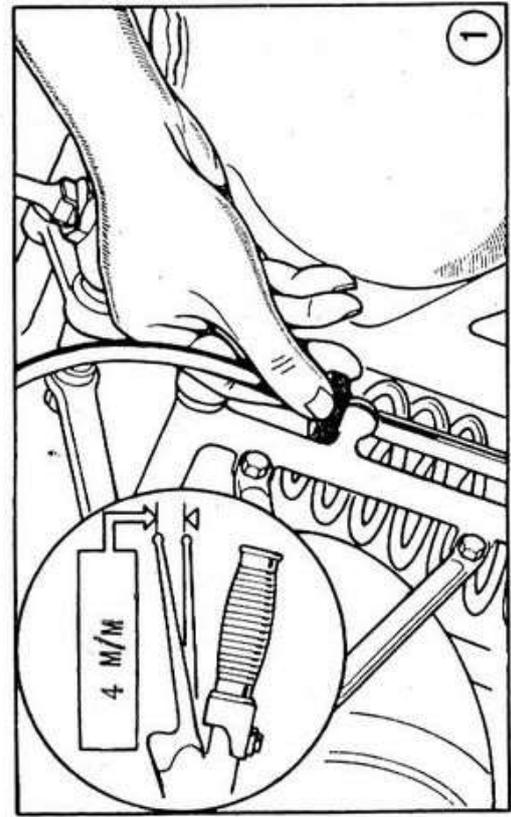


FIG. 9

all'estremità dell'astina di comando, in modo da lasciare una corsa a vuoto all'estremità del pedale di mm. 20 ÷ 30 circa (vedi part. 2 figura n. 9).

Catena :

La registrazione della catena si effettua agendo sull'apposito tendicatena previo allentamento dei dadi di fissaggio del perno ruota e tamburo freno. A registrazione compiuta la catena deve presentare una possibilità di scuotimento pari a mm. 10-15 con macchina a terra.

Ruote :

Si procede allo smontaggio delle ruote svitando innanzitutto il dado esterno sul perno: indi, sfilati quest'ultimo ed il distanziale, si disimpegna la ruota dagli innesti sul tamburo freno liberandola così dalla forcella.

Nel rimontare la ruota fare attenzione al centraggio, che può essere verificato controllando l'equidistanza del cerchio dai foderi della forcella.

Forcella anteriore :

Allentare i dadi e controdadi all'estremità dei perni, indi con la chiave da mm. 10, applicata ai piani fresati ad una estremità di essi, avvitare sino ad ottenere la registrazione desiderata.

Magnete (*vedi figura n. 10*) :

Le puntine del ruttore debbono avere, quando sono aperte, un gioco di mm. 0,4. La registrazione di detto gioco si effettua, dopo aver tolto il coperchio di chiusura, agendo sulla puntina registrabile mediante l'apposita chiave alla quale è pure applicato lo spessimetro di controllo.

Qualora il magnete non fosse in fase col motore bisognerà provvedere alla sua rimessa in fase. Per fare ciò si procede nel modo seguente :

assicurarsi che il pistone sia al punto morto superiore in fase di scoppio (valvole chiuse);

ritardare completamente il magnete facendo ruotare il collettore del ruttore nel senso di rotazione dell'indotto ;

levare il coperchio della distribuzione facendo attenzione che gli ingranaggi rimangano in sede ;

levare l'ingranaggio di comando del bloccetto magnete - dinamo e far ruotare il magnete sino a quando le puntine platiniate del ruttore iniziano a staccarsi. A questo punto si rimette l'ingranaggio di comando precedentemente levato e lo si blocca a fondo facendo

attenzione a non spostarne il calettamento. Infine rimettere il coperchio della distribuzione e richiudere il ruttore magnete con l'apposito coperchietto.

Manutenzione

Impianto elettrico (*vedi figura 10*) :

Tanto il magnete quanto la dinamo non hanno bisogno di cure particolari. Entrambi detti organi richiedono solo una minima lubrificazione ad intervalli molto lunghi ed una periodica pulizia alle parti essenziali procedendo come segue :

Magnete :

L'organo che richiede una eventuale pulizia è il collettore in quanto tutto il rimanente dell'apparecchio, oltre che essere difficilmente accessibile, presenta una sicura protezione. Per effettuare detta operazione, una volta levato il coperchietto di protezione, si allenta il bulloncino centrale di fissaggio in modo da permettere l'asportazione del ruttore e procedere più speditamente alla pulizia.

Se le superfici di contatto delle puntine si presentassero ossidate o con asperità bisognerà ravvivarle con apposita limetta.

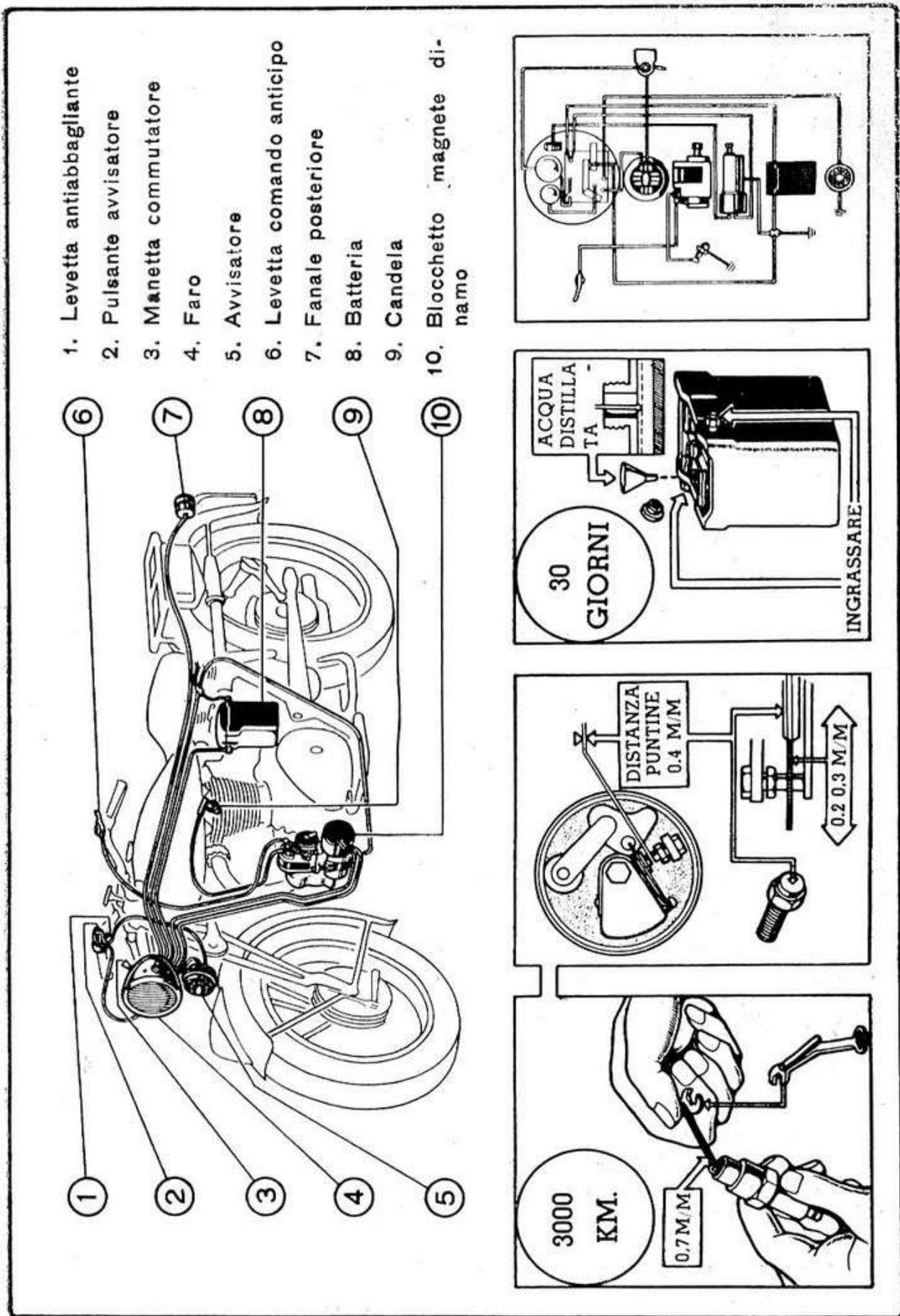


FIG. 10

Nel rimettere in sede il ruttore controllare la distanza tra le puntine come già detto in precedenza.

Dinamo :

L'eventuale pulizia dovrà limitarsi al collettore e alle spazzole. Levata perciò la calotta di protezione prendere uno straccio imbevuto di benzina e passarlo con riguardo sul collettore ed annessi asciugando poi bene il tutto. Se il collettore presentasse delle rigature, sarà bene mettere in moto lentamente il motore e ripassarlo leggermente con carta vetrata fine, mai carta smeriglio. Nel caso che dopo detta operazione le rigature dovessero permanere occorrerà provvedere a far ripassare il collettore al tornio. Assicurarsi sempre che le spazzole abbiano a poggiare bene sul collettore e che le relative molle 'abbiano pressione adeguata. Evitare di manomettere il regolatore di tensione per il quale occorre l'intervento di personale specializzato.

Batteria :

E' 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 potabile) e controllare al tempo stesso la densità del liquido. (Sarà bene, per queste operazioni, rivolgersi ad una persona competente ed attrezzata).

Qualora si debba tenere la macchina inefficiente per un certo periodo di tempo (1 mese e oltre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria (nel giro di 3 mesi la batteria si scarica automaticamente).

Sospensione posteriore

Lubrificare periodicamente il perno oscillazione forcella ed i perni dei tiranti.

Le molle racchiuse nei foderi possono essere ingrassate a lunghi intervalli. E' bene però che questa operazione sia eseguita da persona competente ed attrezzata.

Lavaggio

La pulizia degli organi del motociclo risponde a principi di sana economia, in quanto consente al veicolo di conservarsi meglio e di avere lunga durata.

La pulizia ordinaria e quella periodica più

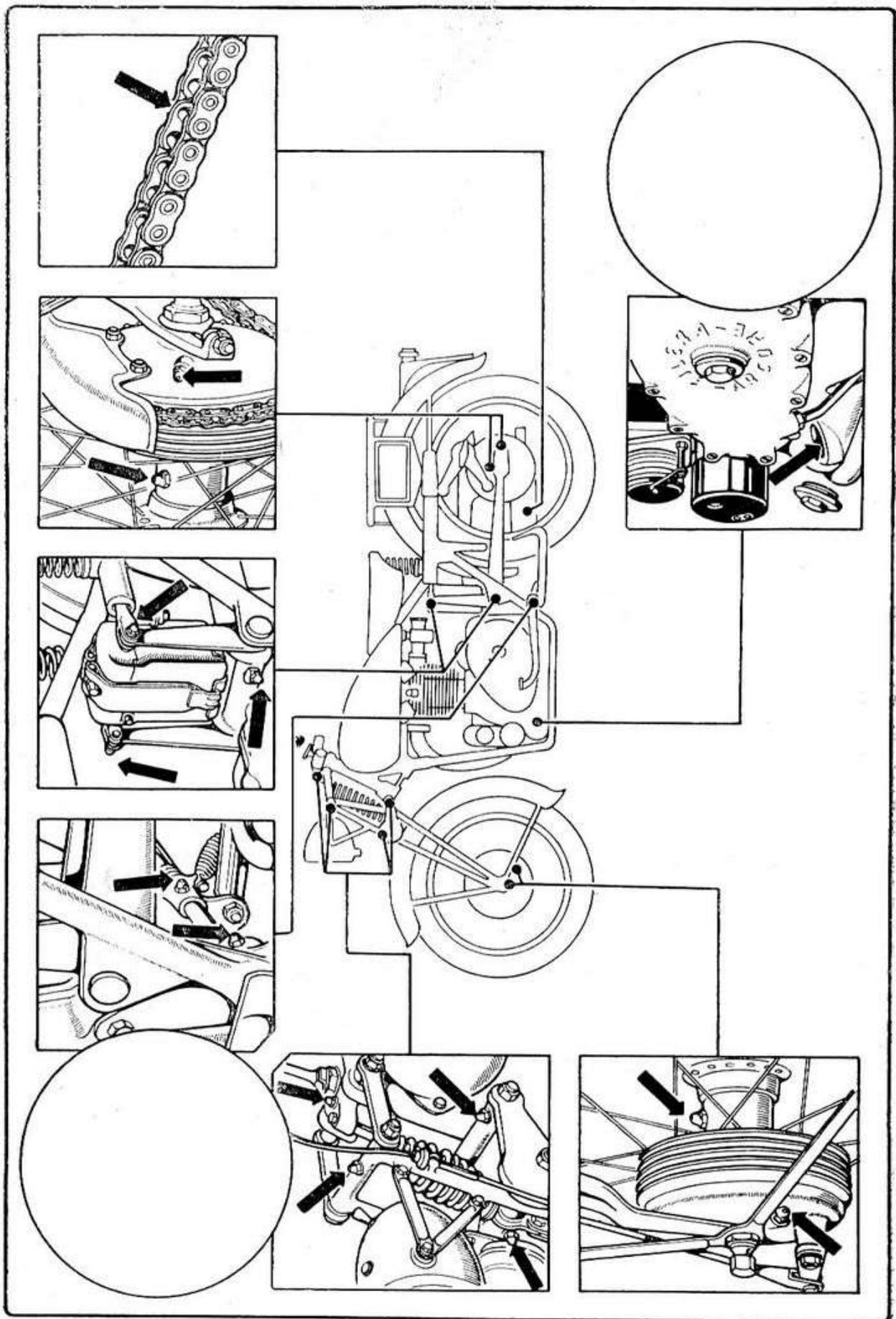


FIG. 11

completa effettuata agli organi della macchina, permette di prevenire tempestivamente danni ed evitare spiacevoli conseguenze. Il miglior sistema è quello di servirsi di petrolio, pennello e stracci puliti per asciugare, togliere il fango, polvere, depositi di olio e morchia sulle parti non verniciate. Si eviti in tutti i modi di far uso di solventi nel lavaggio di parti verniciate avendo cura di lavarle con acqua, usando una spugna, asciugando poi con pelle di daino.

La *figura 11* indica i punti soggetti a periodica lubrificazione.

ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE DELLA MOTO GILERA IN ITALIA

- ABBIATEGRASSO - *Scotti & Stabilini* - Via De Amicis 7
ACQUI - *Botri Giuseppe* - Piazza Matteotti 7
ADRIA - *Migliorini & Figlio* - Officina Meccanica
ALBENGA - *Gerino Pietro* - Officina Meccanica - Via Trieste 22
ALESSANDRIA - *Rocco Pagella* - Via Tortona 6
AOSTA - *Savoie Mario* - Via Lostan 15
AREZZO - *Mori Antonio* - Via Spinello 31
ARIANO IRPINO - *Capozzi Pompilio* - Corso Vitt. Eman. 337
AROSIO - *F.lli Redaelli* - Via Volta 7
ASCOLI PICENO - *Moretti Pietro* - Piazza Arringo 56
ASTI - *Cellino & Rissone* - Piazza 1° Maggio 1
BARI - *Giannotta Donato* - Via Cairoli 143
BELLUNO - Officina della Moto di *Casagrande* - Via Feltre 54
BERGAMO - *Chiorda Luigi* - Via G. Camozzi 28
BIELLA - *Barbera & C.* - Via Don Minzoni 14
BOLOGNA - *Stracciari Antonio* - Via Goito 9
BOLZANO - *Motomeccanica Alto Atesina* - Via Renon 1
BORGOSESIA - *Gilardi G.* - Piazza Cavour 6
BRESCIA - *Mazzetti Giuseppe* - Viale Stazione 2
BUSTO ARSIZIO - *Colombo Angelo* - Viale Lombardia 4
CAGLIARI - *Cortesi Amanzio* - Via Dante 74
CAMPOBASSO - *Scarano Giuseppe* - Piazza Vittorio Emanuele 4
CARATE BRIANZA - *Casati Egidio* - Officina Meccanica
CASALE MONFERRATO - *Guaschino Aldo* - Via Roma 9
CASALPUSTERLENGO - *Viani Francesco*
CATANIA - *Longobardo Salvatore* - Piazza Iolanda 21
CATANZARO - *Mustari Luigi* - Piazza G. Rossi 144
CESANO MADERNO - *Costi Domenico* - Via Volta 55
CESENA - *Ricci Benito* - Via F.lli Rosselli

CIRIÈ - *Pellegrino Angelo* - Via Lanzo 39
 CIVIDALE - *Mitri Pio* - Borgo San Domenico 4
 COMO - *Comerio Piero* - Piazza Vittoria 5
 CONEGLIANO - *F.lli Canei* - Via Rosselli 27
 COSENZA - *Rag. Luigi Loizzo* - Via 24 Maggio 44
 CREMONA - *Cibolini Gino* - Via Dante 62/65
 CUNEO - *F.lli Chianale* - Corso Gesso 11 bis
 DOMODOSSOLA - *Sbardellati & C.* - Corso F.lli Di Dio 19
 ERBA - *Giussani Giovanni* - Via Vittorio Emanuele 13
 FAENZA - *Lama Francesco* - Corso Garibaldi 29
 FASANO - *Custodero Carlo* - Via Roma
 FERRARA - *Ferraresi Otello* - Corso Porta Reno 83
 FIRENZE - *Comm. Gino Balestrieri* - Piazza Beccaria 14
 FOGGIA - *Furore Luigi* - Via La Greca 13
 FOSSANO - *F.lli Bedino* - Via Roma 3
 FORLÌ - *Ricci Alfredo* - Via A. Fratti 1
 FROSINONE - *Corvi Mario* - Via M. Minghetti 6
 GENOVA - *Grana Valentino* - Piazza Palermo 43 r
 GROSSETO - *Onorato Alvaro* - Via S. Martino 25
 IMOLA - *F.lli Guerra* - Viale de Amicis 3
 IMPERIA - *Barnato Paolo* - Via Garessio 2
 IVREA - *Gariglio Giovanni* - Corso Garibaldi 2
 JESI - *Berti Kruger* - Corso Matteotti 38
 L'AQUILA - *Fiamma Cesare* - Viale F. Crispi 1
 LA SPEZIA - *Lopresti Francesco* - Via G. Amendola 6
 LECCE - *Ottomano Amleto* - Via d'Aurio 25
 LECCO - *F.lli Viganò* - Piazza Carducci 1
 LODI - *Cazzamali Stefano* - Corso Adda
 LUCCA
 LUGO - *Toni Giuseppe* - Via Tellarini 6
 MACERATA - *Zeno Galassi* - Via Roma 11
 MAGENTA - *Sala Angelo* - Via Roma 17
 MANTOVA - *Poletto Nicola* - Via Cavour 79
 MASSA - *Petrocchi Tarquinio* - Viale della Democrazia 1-3 r
 MESSINA - *La Rosa Giovanni* - Via S. Cecilia 178

MESTRE - *Toffoletto Emilio* - Via Circonvallazione 13 H
 MILANO - *Grana Rosolino* - Viale Monza 75
 MILANO - *Milani Albino* - Via Carlo Farini 80
 MILANO - *Nelli Francesco* - Via Lazzaro Papi 9
 MILANO - *Nello Pagani* - Via Ausonio 19
 MODENA - *Moneti Arrigo* - Via Saragozza 19
 MONFALCONE - *Spanghero Fausto* - Viale Regina Elena 6
 MONTECATINI - *F.lli Tommei* - Corso Matteotti 44
 MONZA - *Scotti Giuseppe* - Piazza Garibaldi 4
 MORBEGNO - *Meazzi Ettore* - Officina Meccanica
 MOSSA (Gorizia) - *Braidotti Gino* - Officina Meccanica
 NAPOLI - *Magazzini Meridionali del Motociclo* - Corso Garibaldi 413
 NOVARA - *Fizzotti & C.* - Corso Mazzini 33
 NOVI LIGURE - *Gastaldi Camillo* - Via Mazzini 39
 PADERNO DUGNANO - *Cozzi Luigi* - Cascina Amata
 PADOVA - *Carraro Giovanni* - Via Roma 35
 PARMA - *Masetti Nello* - Borgo Basinio Basini 6
 PERUGIA - *Severi & Margutti* - Officina Meccanica - Via 14 Settembre 4
 PESARO - *Campanelli Bruno* - Via XI Settembre 28
 PESCARA - *F.lli Colangelo* - Corso Italia 147
 PETRITOLI (Ascoli Piceno) - *Tomassini Stefano* - Officina Meccanica
 PIACENZA - *Soprani Emilio* - Corso Vittorio Emanuele 212
 PINEROLO - *Merlo & Tebaldini* - Via Buniva 11
 PISA - *Livio Del Seppia* - Via Cattaneo 1
 PISTOIA (Arca) - *Cassioli Sady* - Officina Meccanica
 PRATO - *Morganti Renato* - Via Silvestrini
 REGGIO CALABRIA - *Zappia Giovanni* - Corso Garibaldi 601
 REGGIO EMILIA - *Rabitti Enzo* - Piazza Calcagni 2
 RHO - *Milani Mario* - Via Madonna 21
 RIMINI - *Conti Salvatore* - Via Sigismondo 12
 ROMA - *Comm. Angelo Grana* - Via Re Boris 33
 ROVERETO - *Masciarelli Ettore* - Corso Bettini 23

SALERNO - *Natella Fernando* - Corso Garibaldi 67
 SAN DONÀ DI PIAVE - *F.lli Tomba* - Via Silvio Trentin 9
 SARONNO - *Galli Enrico* - Corso Italia 62
 SASSARI - *De Montis Giovanni* - Via E. Costa 7
 SASSELLÒ - *Merialdo Giovanni* - Officina Meccanica
 SAVONA - *Murialdo Giovanni* - Piazza Stazione 13
 SCHIO - *Roncon Giovanni* - Via Batt. Val Leogra
 SESTO S. GIOVANNI - *Autorimessa Mander* - Via Gorizia 17
 SIENA - *Bruttini Amato* - Via Pantaneto 16
 SIRACUSA - *Bortolotti Gaetano* - Viale Regina Margherita 4
 SONDRIO - *Ruffini Ottorino* - Corso Vittorio Veneto 4
 SPOLETO - *Corvelli Ruggero* - Via Flaminia 8 bis
 TARANTO - *Traetta Michele* - Via De Cesare 30
 TERNI - *Belli Giuseppe* - Piazza Solferino 23
 TORINO - *Melani Renato* - Corso Giulio Cesare 44
 TORINO - *Merlo Clemente* - Via Boucheron 12
 TORTONA - *Bertolotti Giovanni* - Corso Genova 3
 TRAPANI - *Tartamella Giuseppe* - Via G. B. Fardella 25
 TREVIGLIO - *Ghidotti Felice* - Via Roma 4
 TREVISO - *Luisetto Dino* - Borgo Mazzini 47
 TRIESTE - *Moschion Luciano & C.* - Via S. Giacomo in Monte 20
 UDINE - *Casa della Moto* - Piazza 1° Maggio 21
 VALLEMOSSO - *Mello Vittorio* - Officina Meccanica
 VARESE - *Bertoni Costante* - Piazza Repubblica 11
 VERONA - *Bernardi Cinzio* - Corso Portanuova 11
 VICENZA - *Chiarello Leone* - Porta Padova 82
 VIGEVANO - *Galante Enrico* - Piazza Volta 2
 VITERBO (Ortaccio) - *F.lli Orlandi* - Via delle Fabbriche
 VITTORIO VENETO - *Carnielli Oreste* - Via Martiri della
 Libertà
 VOGHERA - *Bandirola Carlo* - Via G. Garibaldi 22

