

GILERA

MOTOCICLO B. 300

GILERA

MOTO GILERA S. p. A.

Stabilimento e Amministrazione ARCORE (Milano)

tel. 78020 / 78044 (Vimercate)

78096 / 78098

Direzione Commerciale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3

tel. interc. 95-284

MOTOCICLO B. 300

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione

www.gpw.it

A V V E R T E N Z E

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale consente di usare il «Motociclo B. 300» nelle migliori condizioni.

Per le operazioni di controllo periodiche, per le riparazioni e revisioni, si consiglia di rivolgersi esclusivamente ai nostri Concessionari o ad officine autorizzate.

Per le eventuali parti di ricambio esigere pezzi originali «Gilera».

GOMME  PIRELLI
CATENE REGINA

OLIO CASTROL
SUPERCORTEMAGGIORE

www.rpw.it

I N D I C E

Disposizione comandi	Pag.	7
Dati per l'identificazione	»	8
Caratteristiche generali	»	10
Descrizione	»	12
Impianto elettrico	»	19
Norme per l'uso	»	21
Norme per la manutenzione	»	25
Inconvenienti e rimedi relativi	»	35
Garanzia	»	39
Responsabilità	»	40
<i>Organizzazione commerciale della Moto Gilera in Italia</i>	»	41

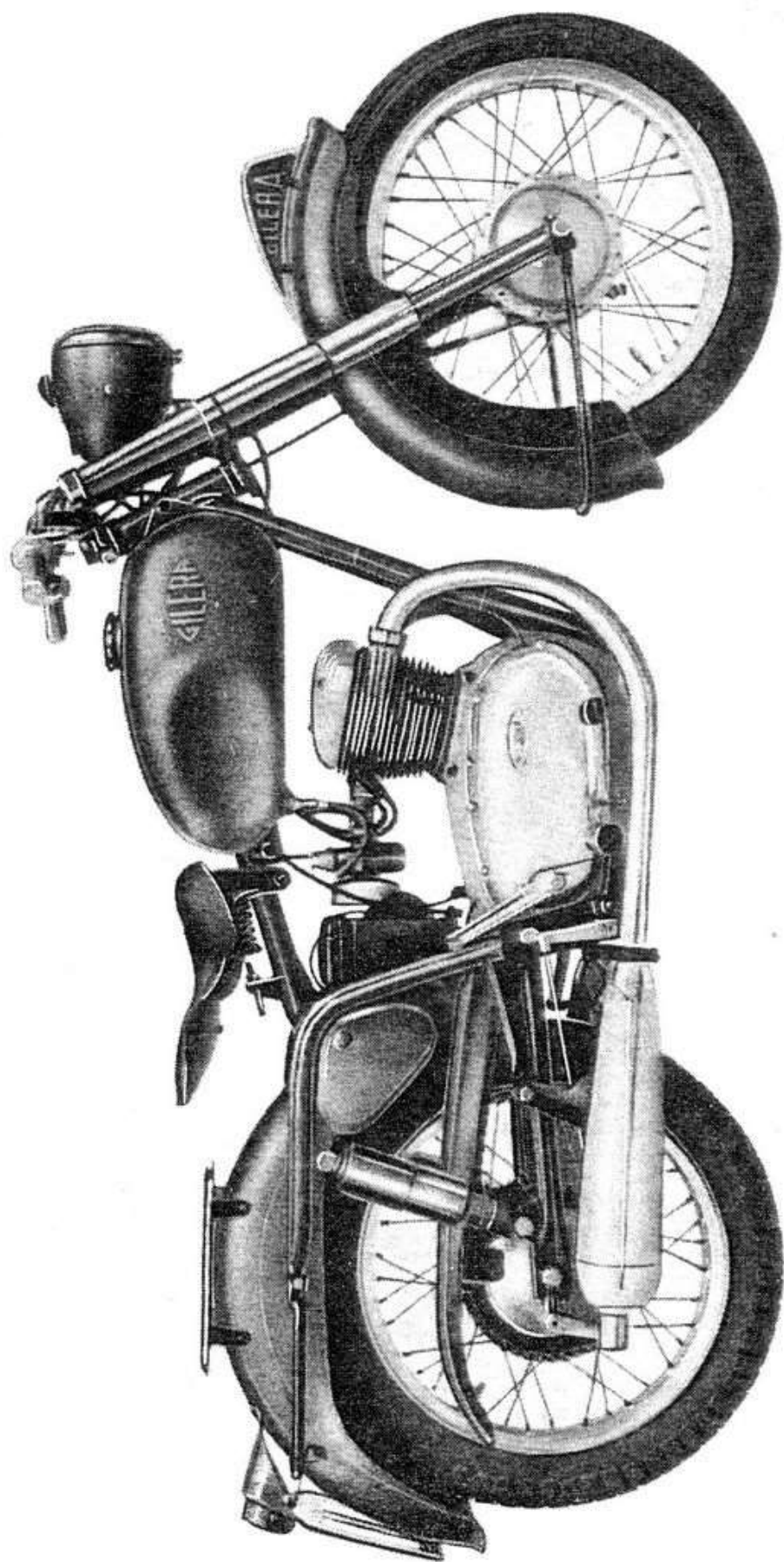


FIG. 1 - MOTOCICLO B 300 (lato destro)

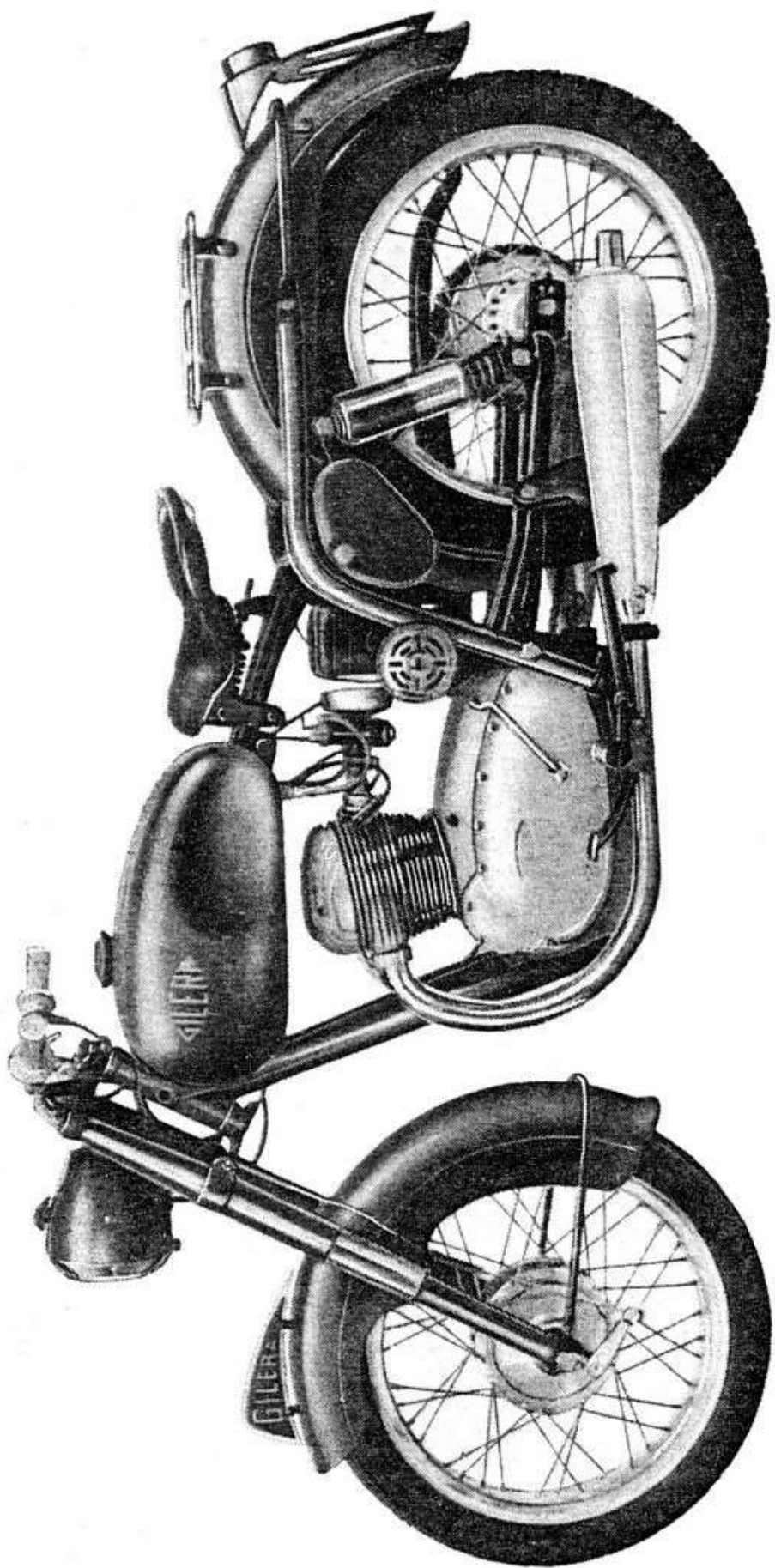


FIG. 2 - MOTOCICLO B 300 (lato sinistro)

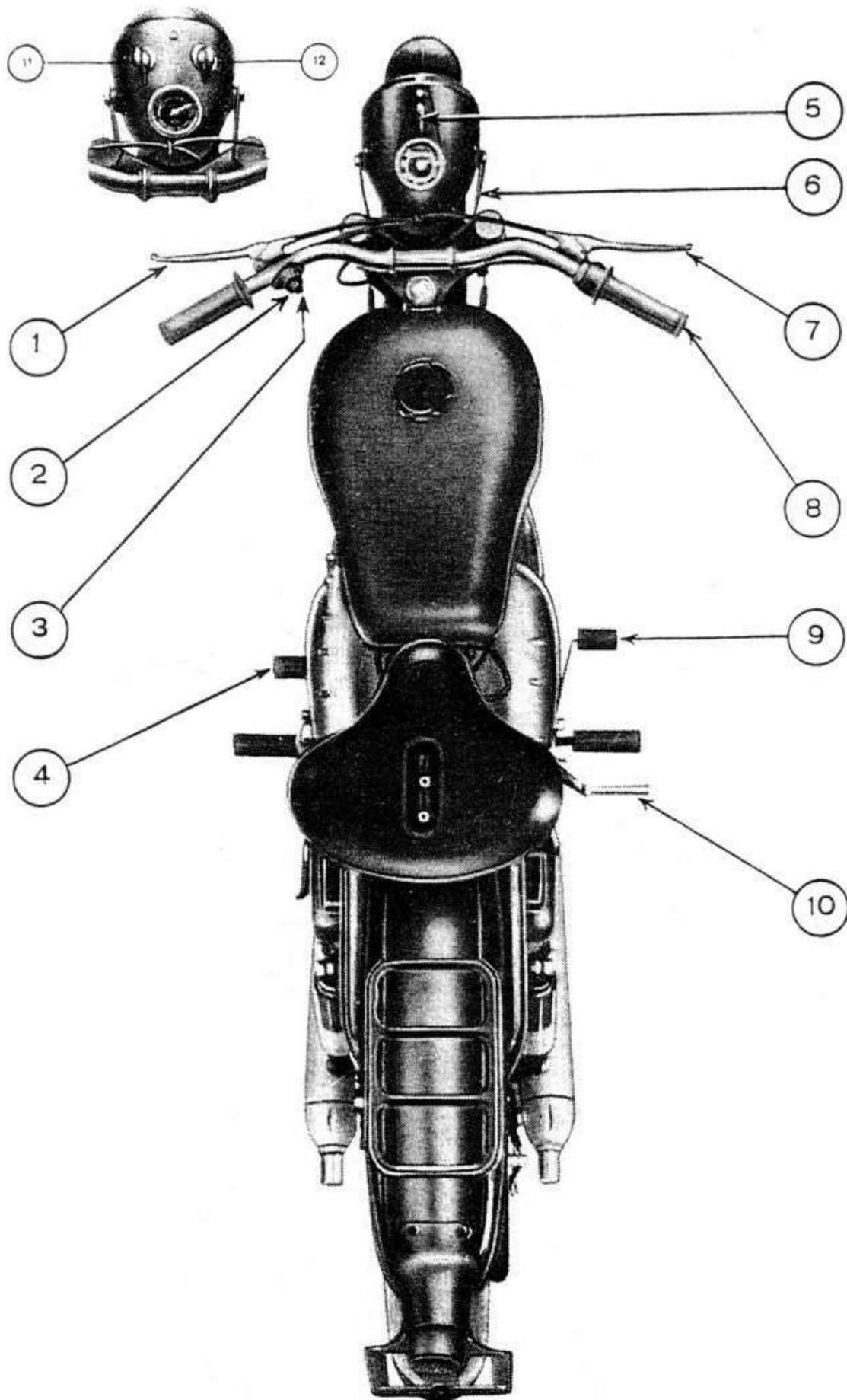


FIG. 3 - MOTOCICLO B 300
(Pianta con indicazione dei comandi)

DISPOSIZIONE COMANDI

(vedi fig. 3)

- 1) Leva comando frizione
 - 2) Pulsante avvisatore elettrico
 - 3) Deviatore luce abbagliante-anabbagliante
 - 4) Pedale comando freno posteriore
 - 5) Interruttore circuito
accensione-commutatore luci
 - 6) Deviatore emergenza
 - 7) Leva comando freno anteriore
 - 8) Manopola comando gas
 - 9) Leva comando cambio
 - 10) Pedale messa in moto
 - 11) Interruttore circuito
accensione-deviatore emergenza
 - 12) Commutatore luci.
- } Faro Carello
- } Faro SIEM

DATI PER L' IDENTIFICAZIONE

(vedi figg. 4 e 5)

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni sottoindicate:

Per il telaio:

- sul tubo superiore, posteriormente, sotto la sella (vedi fig. n. 4).

Per il motore:

- sul carter, a destra, nell'apposita basetta, in prossimità della base appoggio cilindro (vedi fig. n. 5).

Questo numero serve per l'identificazione del veicolo agli effetti di legge ed è riportato sul certificato d'origine del veicolo stesso.

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

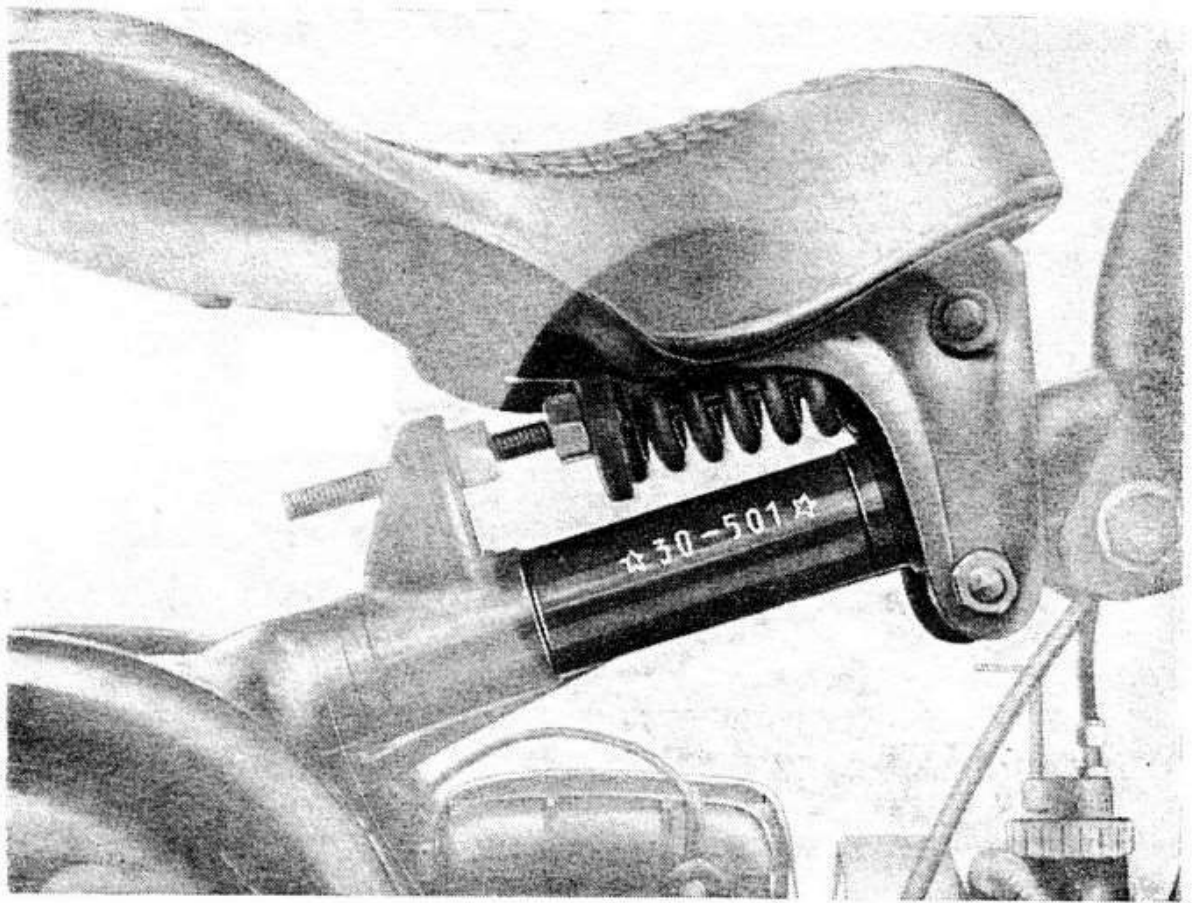


FIG. 4

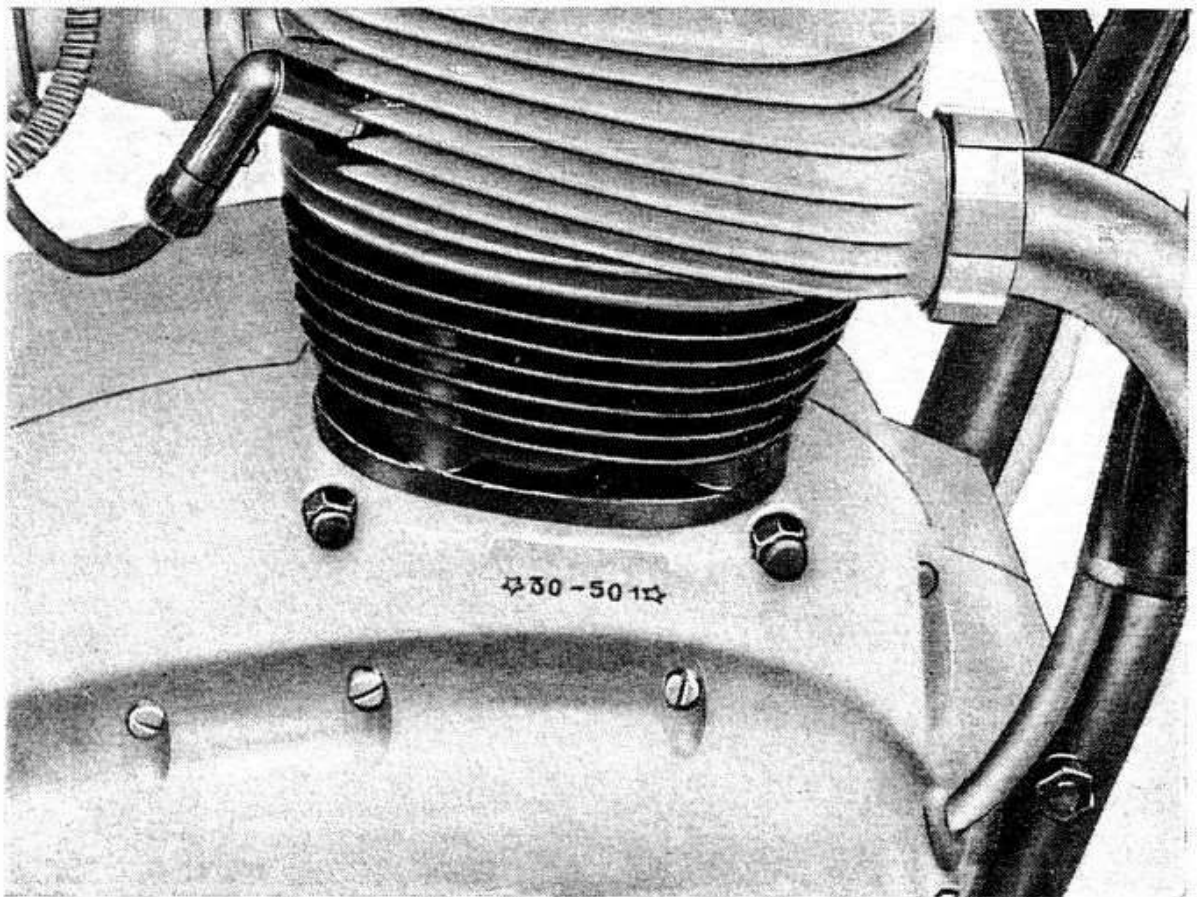


FIG. 5

CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

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

Accensione a batteria con spinterogeno.

Alimentazione a benzina.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

Cambio in blocco a quattro rapporti con selettore comandato a pedale.

Frizione a dischi multipli.

Veicolo

Telaio in tubi di acciaio.

Sospensione anteriore telescopica.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con ammortizzatori idraulici.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto illuminazione e segnalazione completo di faro anteriore a 3 luci, fanalino posteriore e tromba elettrica.

Prestazioni

Velocità alle varie marce:

In 1 ^a velocità	42,5 Km/h
» 2 ^a »	66 »
» 3 ^a »	85,5 »
» 4 ^a »	110 »

Pendenze massime superabili:

In 1 ^a marcia	36%
» 2 ^a »	21%
» 3 ^a »	15%
» 4 ^a »	10%

Consumo carburante:

lt. 3 per 100 Km. (secondo norme C.U.N.A.).

Autonomia:

Km. 450.

Le prestazioni sopraindicate si intendono con veicolo in assetto di marcia montato dal solo conduttore e su strade in buone condizioni.

Ingombri e pesi

Passo	m. 1.335
Lunghezza massima	» 2.010
Larghezza massima	» 0.675
Altezza massima	» 0.970
Altezza minima motore da terra	» 0.160
Peso motociclo senza carburante	Kg. 135.
Peso motociclo in assetto di marcia	Kg. 145.

DESCRIZIONE

Motore

Tipo B 300, 4 tempi.

Numero dei cilindri	2 (affiancati)
Alesaggio	mm. 60
Corsa	mm. 54
Cilindrata unitaria	cmc. 152
Cilindrata totale	cmc. 304
Rapporto di compressione	6 : 1
Potenza massima	CV. 12.5
Regime di potenza max.	5800 giri al 1'
Regime di coppia max.	4500 giri al 1'
Diametro utile delle valvole	mm. 22.5
Cilindri: in ghisa.	
Teste cilindri: in lega alluminio con guidavalvole e sedi valvole riportate.	

Manovellismo

E' costituito da albero a gomito scomponibile; bielle in acciaio con bronzine speciali alla testa ed al piede; spinotti in acciaio speciale; pistoni in lega di alluminio speciale con due fasce elastiche di compressione e due raschiaolio. Le manovelle sono a 360°.

Distribuzione

A valvole in testa, parallele, comandate da aste e bilancieri.

L'albero a camme porta calettato l'ingranaggio di comando e riceve il moto direttamente dal pignone calettato sull'asse motore.

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

I dati della distribuzione sono i seguenti:

Aspirazione:

inizio: 12° prima del P.M.S.

fine : 64° dopo il P.M.I.

Scarico:

inizio: 64° prima del P.M.I.

fine : 12° dopo il P.M.S.

Alimentazione

Il carburatore, unico per i due cilindri, è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante.

Dati del carburatore:

Tipo: Dell'Orto MB 20 B.

Valvola n. 60

Polverizzatore 260 B

Getto massimo estivo 95

Getto massimo invernale 100

Getto minimo 40

Filtro F 8/3

Accensione

Accensione a batteria con:

- 1) ruttore doppio 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: 6° dal P.M.S.

Anticipo automatico: 50°

- 2) Bobine di accensione collocate sotto al tubo superiore telaio entro il vano del serbatoio.
- 3) Condensatori fissati con vite al carter, sopra la dinamo.
- 4) Deviatore di emergenza per alimentazione bobina incorporato nel faro. (Questo dispositivo consente l'avviamento del motore anche con batteria scarica o addirittura mancante).
- 5) Candela: Marelli CW 240 B oppure KLG - F 80 a filetto lungo. Diametro e passo filettatura: 14x1,25.

Le lettere « S » e « D » incise sulla piastra sostegno del ruttore, a fianco dei martelletti, indicano rispettivamente il cilindro Sinistro e Destro al quale gli stessi corrispondono.

Anche i cappucci di contatto per le candele portano la distinzione «Sinistro» e «Destro».

Lubrificazione (*vedi fig. n. 6*).

A circolazione forzata all'asse motore, all'asse a camme, ai bilancieri e, con getto continuo, alla catena trasmissione primaria. La pompa è del tipo ad ingranaggi; prende il movimento dalla vite senza fine sull'asse a camme e pesca olio dal filtro smontabile posto nel carter.

Un'apposita valvola posta sul coperchio carter sinistro mantiene costante la pressione dell'olio in circolazione.

Le altre parti sono lubrificate dalle proiezioni di olio provocate dagli organi in movimento.

Raffreddamento

Ad aria, grazie ad una adeguata alettatura sui cilindri, teste e coperchi bilancieri.

Trasmissione

La trasmissione primaria (motore-cambio) avviene a mezzo di una catena doppia ($3/8'' \times 5''$) posta sotto il coperchio sinistro.

Rapporto di trasmissione: $1 : 1,95$ ($39/20$).

La trasmissione secondaria (cambio-ruota) è a catena ($5/8'' \times 1/4''$) con giunto elastico posto tra tamburo freno e mozzo ruota.

Rapporto di trasmissione: $1 : 3,3$ ($43/13$).

Cambio di velocità

A quattro rapporti, con ingranaggi sempre in presa. L'innesto delle marce è comandato da selettore a pedale.

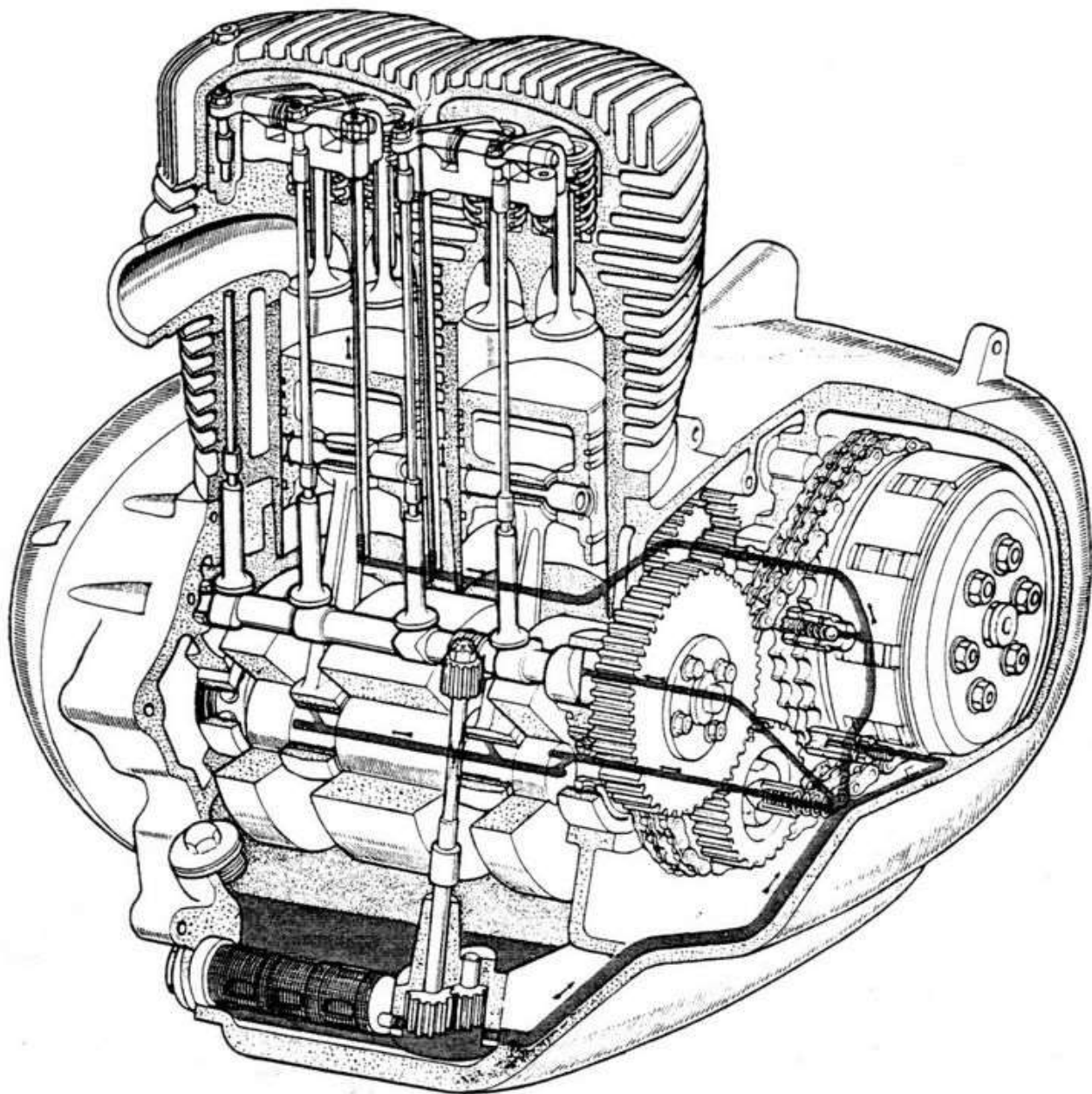


FIG. 6

Schema lubrificazione

Rapporti del cambio:

1 ^a velocità	1	:	2,60	(28/19 × 30/17)
2 ^a	»	1	: 1,67	(28/19 × 25/22)
3 ^a	»	1	: 1,29	(28/19 × 22/25)
4 ^a	»	1	: 1	

Rapporti totali motore-ruota.

1 ^a velocità	1	:	16,731	(1,95 × 2,6 × 3,3)
2 ^a	»	1	: 10,746	(1,95 × 1,67 × 3,3)
3 ^a	»	1	: 8,301	(1,95 × 1,29 × 3,3)
4 ^a	»	1	: 6,435	(1,95 × 1 × 3,3)

Frizione

A dischi multipli; i conduttori sono quattro in acciaio; i condotti sono tre in acciaio rivestiti con materiale di attrito efficiente anche in presenza di olio.

Veicolo

Telaio

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

Sospensione anteriore

Del tipo telescopico con tamponamento idraulico di fine corsa.

Sospensione posteriore

Del tipo a forcella oscillante con molle cilindriche agenti in compressione ed ammortizzatori incorporati

Ruote

Le ruote sono a raggi tangenti con cerchi in lega leggera da 18" × 2,5.

I pneumatici sono: anteriore 3 × 18" rigato; posteriore 3,25 × 18" scolpito.

La pressione di gonfiaggio è rispettivamente 1,5 e 1,75 Kg./cm.².

Freni

Sulle ruote, del tipo a ganaschia ad espansione agenti su diametro di m/m 150.

Sella

La sella è del tipo a sbalzo incernierata anteriormente al telaio con molla di richiamo.

Rifornimenti

Benzina: capacità serbatoio litri 14.

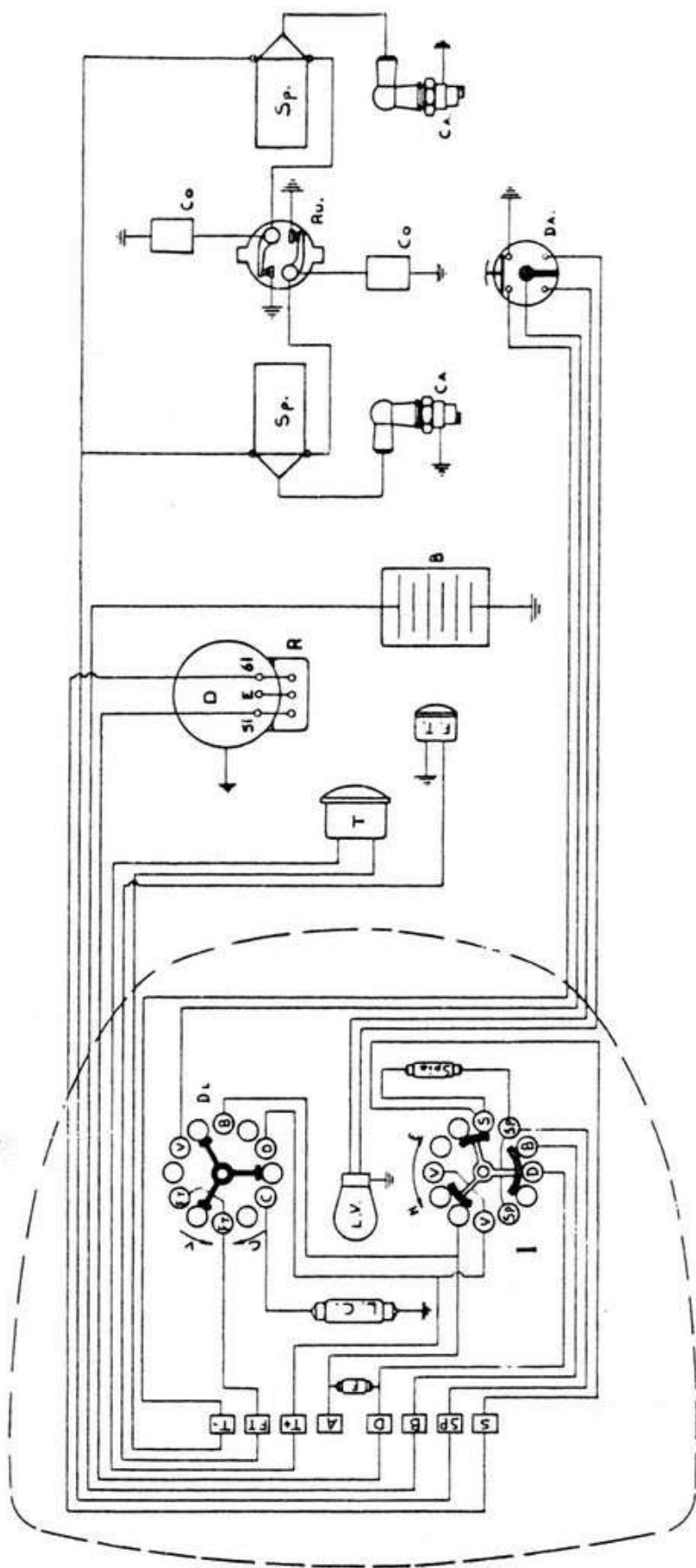
Olio : capacità coppa Kg. 2.

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico (fig. 7) è composto da:

- 1) *Dinamo* da 45 W - 6 V del tipo così detto «Volano» essendo il rotore calettato sull'asse motore mentre lo statore è fissato al carter con due prigionieri; il centraggio è assicurato da apposito alloggiamento.
- 2) *Batteria*. Capacità 7 A/h - 6 V.
- 3) *Apparati di illuminazione e segnalazione*.
 - a) *Faro anteriore* Ø 130 a tre luci (Città campagna - anabbagliante) completo di:

n. 1 lampada luce campagna	25/25 W - 6 V	
n. 1 » » città	5 W - 6 V	
n. 1 » spia	3 W - 6 V	
n. 1 valvola fusibile		
n. 1 chiavetta asportabile per interruttore - deviatore circuito accens.		} <i>Faro Carello</i>
n. 1 deviatore luci città - campagna		
n. 1 chiavetta asportabile per interruttore circuito accensione - deviatore luci		} <i>Faro Siem</i>
n. 1 deviatore emergenza		
 - n. 1 contachilometri incorporato.
 - b) *Tromba elettrica* 6 V.
 - c) *Fanalino posteriore* catarifrangente completo di
n. 1 lampada 3 W - 6 V.
 - d) *Deviatore luce* anabbagliante con pulsante tromba applicato a sinistra sul manubrio



IMPIANTO ELETTRICO B. 300

A. Presa ausil. corrente - B. Batteria - Ca. Candela - Co. Condensatore - D. Dinamo
 - D.A. Deviatore anabb. - D.L. Deviat. Luce (Città - Viaggio) - F. Fusibile - F.T.
 Fanalino targa - I. Interr. (Normale-Emergenza) - L.C. Luce città - L.V. Luce
 viaggio - R. Regolatore - Ru. Ruttore - S. Spia - Sp. Spinterogeno - T. Tromba.

FIG. 7

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, dopo aver aperto il rubinetto sotto il serbatoio, la benzina arrivi al carburatore premendo il pulsante posto sul coperchio vaschetta dello stesso (cicchetto).
- 4) che la chiavetta del deviatore circuito accensione sia orientata verso la lettera N (normale). In tale posizione, se la batteria è efficiente, deve accendersi la spia rossa; detta spia deve spegnersi non appena il motore supera un certo numero di giri per cui la dinamo inizia ad erogare corrente.
- 5) che il cambio sia in posizione di folle.

Messa in moto

Chiudere il comando dell'aria (C) posto sul carburatore spingendolo in basso (fig. 8), ruotare di circa $1/8$ della sua corsa totale la manopola del gas, indi premere energicamente con il piede il pedale d'avviamento. Se il motore non si avvia ripetere la manovra facendo ruotare più o meno la manopola del gas.

Evitare di accelerare subito il motore, specie se questi è freddo, onde dar tempo all'olio di entrare completamente in circolazione.

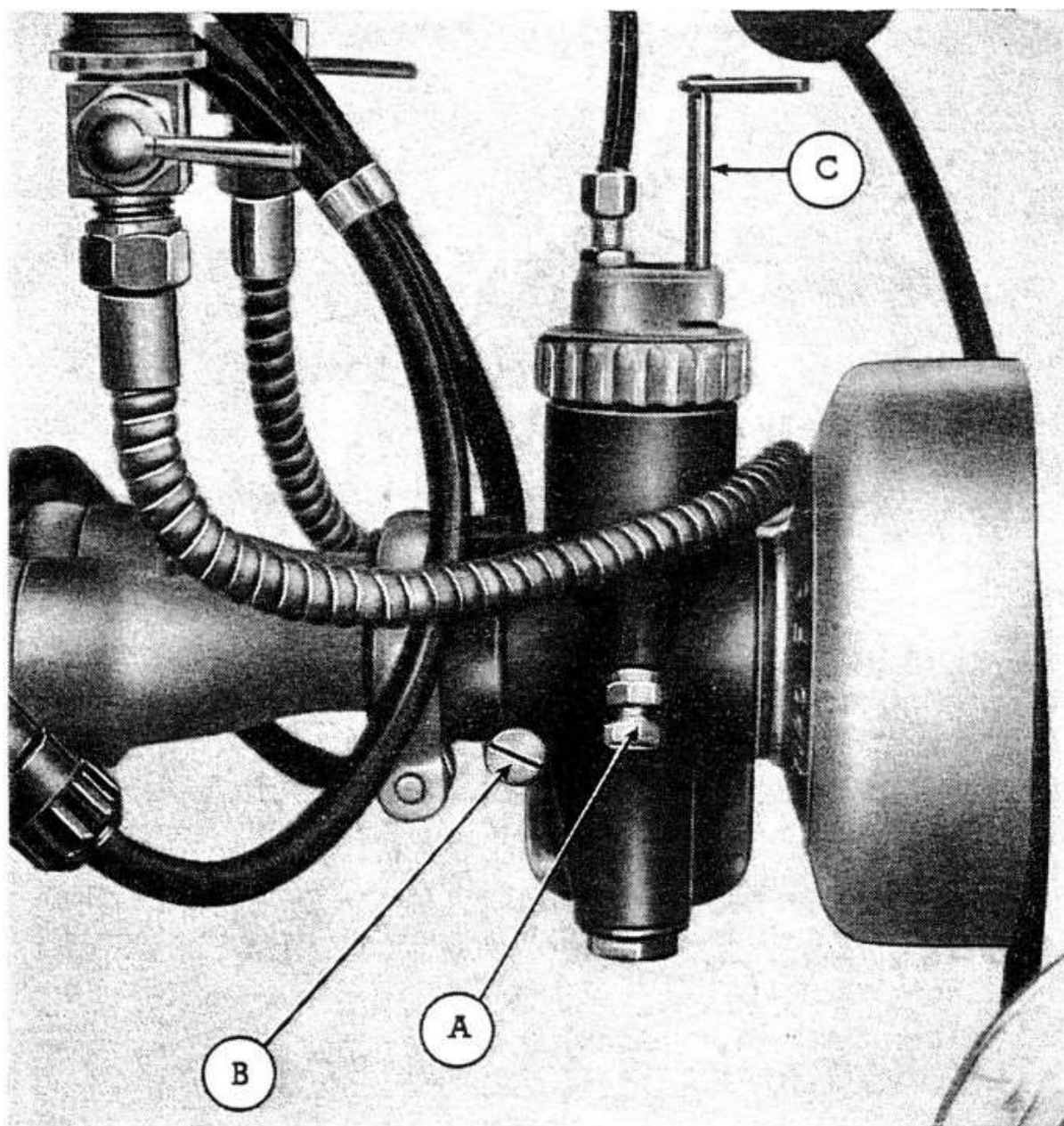


FIG. 8

Avviamento e marcia

Tirare a fondo la leva della frizione e tirare in alto la leva del cambio innestando così la prima marcia.

Accelerare progressivamente il motore rilassando gradatamente la leva della frizione onde ottenere una partenza dolce.

Raggiunta la velocità di circa 30 Km/h chiudere rapidamente il gas, tirare la leva della frizione ed inne-

stare la seconda marcia spingendo in basso il pedale del cambio; abbandonare la leva della frizione accelerando nel contempo il motore.

Raggiunta la velocità di circa 45 Km/h ripetere le operazioni descritte per l'innesto della 2^a marcia, indi raggiunta la velocità di circa 60 Km/h innestare la 4^a marcia come già descritto per la 2^a e la 3^a.

Per passare dalle velocità superiori a quelle inferiori si proceda nel modo seguente: chiudere il gas, tirare la leva della frizione, accelerare rapidamente il motore per un istante in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, tirare verso l'alto la leva comando cambio indi allentare la leva della frizione ed accelerare come già descritto.

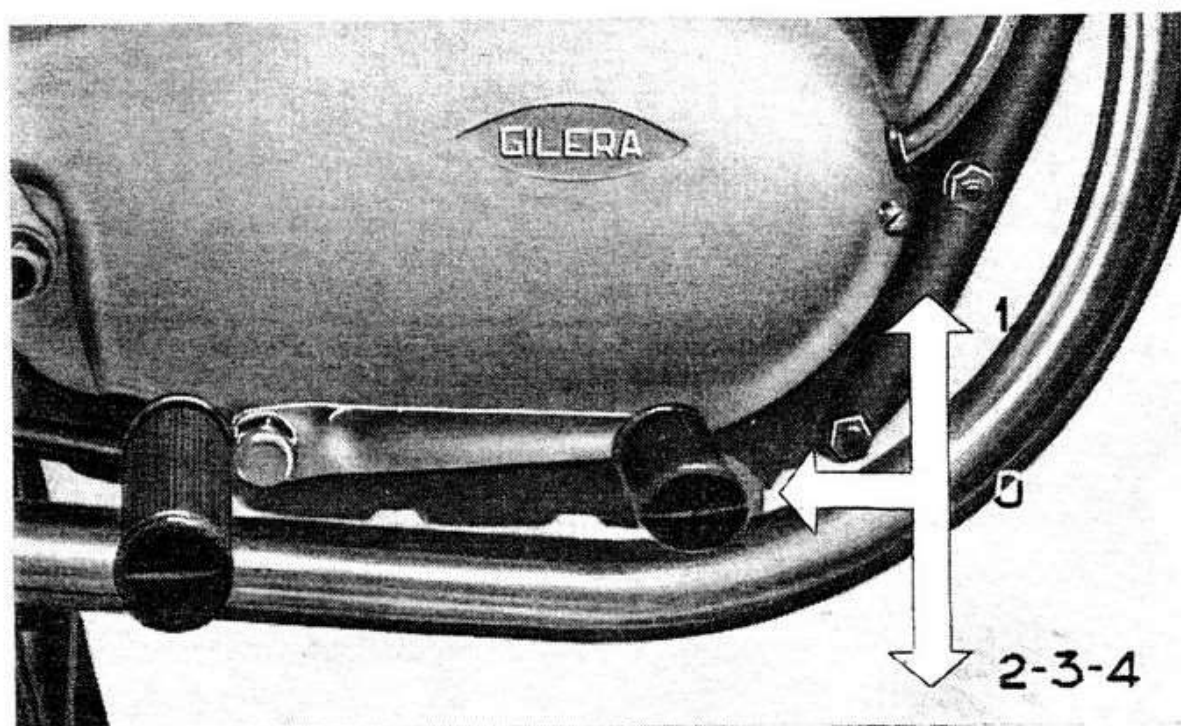


FIG. 9

Onde ottenere usura normale degli organi, consumo ridotto dei pneumatici, economia di benzina e di olio, si consiglia di marciare con una certa regolarità evitando strappi e brusche frenate. Si tenga presente che marciando con andatura costante, oltre ai vantaggi sopra descritti, si totalizzano le medie migliori.

N. B. - Quando la macchina è nuova, allo scopo di permettere il graduale assestamento degli organi, viene montato al carburatore un limitatore di apertura della valvola che consente alla macchina di acquistare una velocità massima di 75 Km/h.

Per le stesse ragioni sarà bene, marciando in 1^a, in 2^a ed in 3^a, non oltrepassare le rispettive velocità di 29, 45, 59 Km/h.

Il limitatore di apertura della valvola del carburatore si potrà togliere dopo aver percorso 1500 Km.

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.

Pulizia generale del veicolo

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 dovrà essere sostituito dopo i primi 500 Km.

Questa operazione deve essere eseguita come segue:

Togliere il tappo del filtro olio ed il filtro stesso onde scaricare completamente l'olio; rimettere filtro e tappo ed immettere mezzo litro di olio fresco. Mettere in moto il motore lasciandolo girare per

circa cinque minuti al minimo: scaricare nuovamente l'olio che 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.*

L'operazione si effettua a motore freddo e nel modo seguente: togliere il coperchio alla testa cilindro; controllare il serraggio dei dadi dei prigionieri fissaggio cilindro e testa e successivamente allentare il controdado del registro; avvitare o svitare con il cacciavite il registro onde ottenere il gioco prescritto di m/m 0,1 per la valvola di aspirazione e m/m 0,15 per la valvola di scarico; controllare con lo spessore indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro.

3) *Regolazione del carburatore.*

Provvedere anzitutto alla pulizia del filtro aria, svitarlo dal carburatore e lavarlo con benzina.

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; se cause fortuite possono alterare detta regolazione, si proceda a ripristinarla come segue:

a) *Regolazione del minimo:*

Si effettua a motore caldo agendo sulle viti A e B (vedi fig. 8), 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 a spegnersi.

In caso contrario stringere leggermente la vite aria del minimo (B) sino a far scomparire detto punto debole.

N.B. - La vite aria del minimo non va aperta oltre 1 giro o $1\frac{1}{2}$ rispetto alla chiusura completa onde evitare eccessivi consumi di benzina.

b) *Regolazione del massimo e del passaggio:*

Se 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 e la posizione dello spillo conico.

Si ricorda perciò che aumentando la densità della benzina e diminuendo la temperatura ambiente occorre arricchire la miscela spostando lo spillo conico verso l'alto e aumentare il numero del getto; viceversa se la densità della benzina diminuisce e la temperatura ambiente aumenta.

4) *Registrare la frizione.*

Agire sull'apposito tirafilo. Per il regolare funzionamento, la leva di comando sul manubrio deve avere, all'estremità, una corsa a vuoto di m/m 4. (vedi fig. 10).

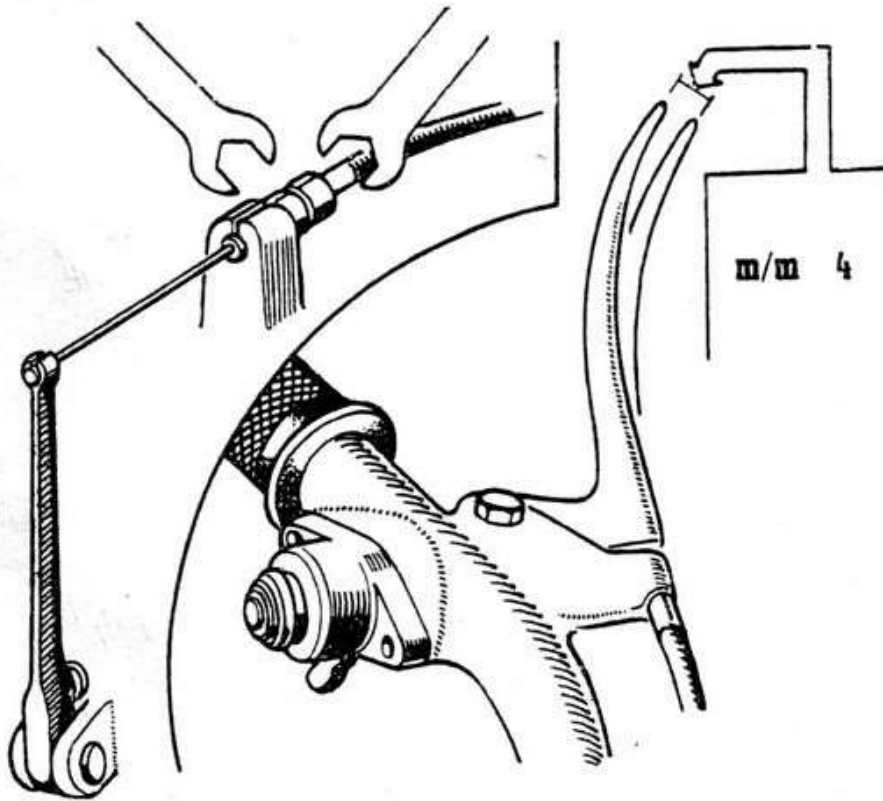


FIG. 10

5) *Registrare il ruttore.*

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.

I contatti vanno regolati agendo sulle apposite viti in modo che la loro apertura sia di mm. $0,35 \div 0,40$.

6) *Verificare le candele.*

Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave. Se risultassero imbrattate ripulirle con spazzolino metallico. La distanza tra gli elettrodi deve risultare di m/m 0,6. Nel rimontare le candele sulla testa avere l'avvertenza di imboccarle con la dovuta inclinazione ed avvitarle a mano possibilmente sino in fondo.

7) *Serraggio bulloneria.*

Verificare se i dadi 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.

8) *Catena.*

La registrazione della catena si effettua agendo sull'apposito tendicatena previo allentamento dei dadi di fissaggio del perno ruota, del tamburo freno e del dado fissaggio copricatena alla forcella.

A registrazione compiuta la catena deve presentare una possibilità di scuotimento pari a m/m 10-15 con macchina a terra.

9) *Freni.*

La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sul bottone zigrinato avvitato sul

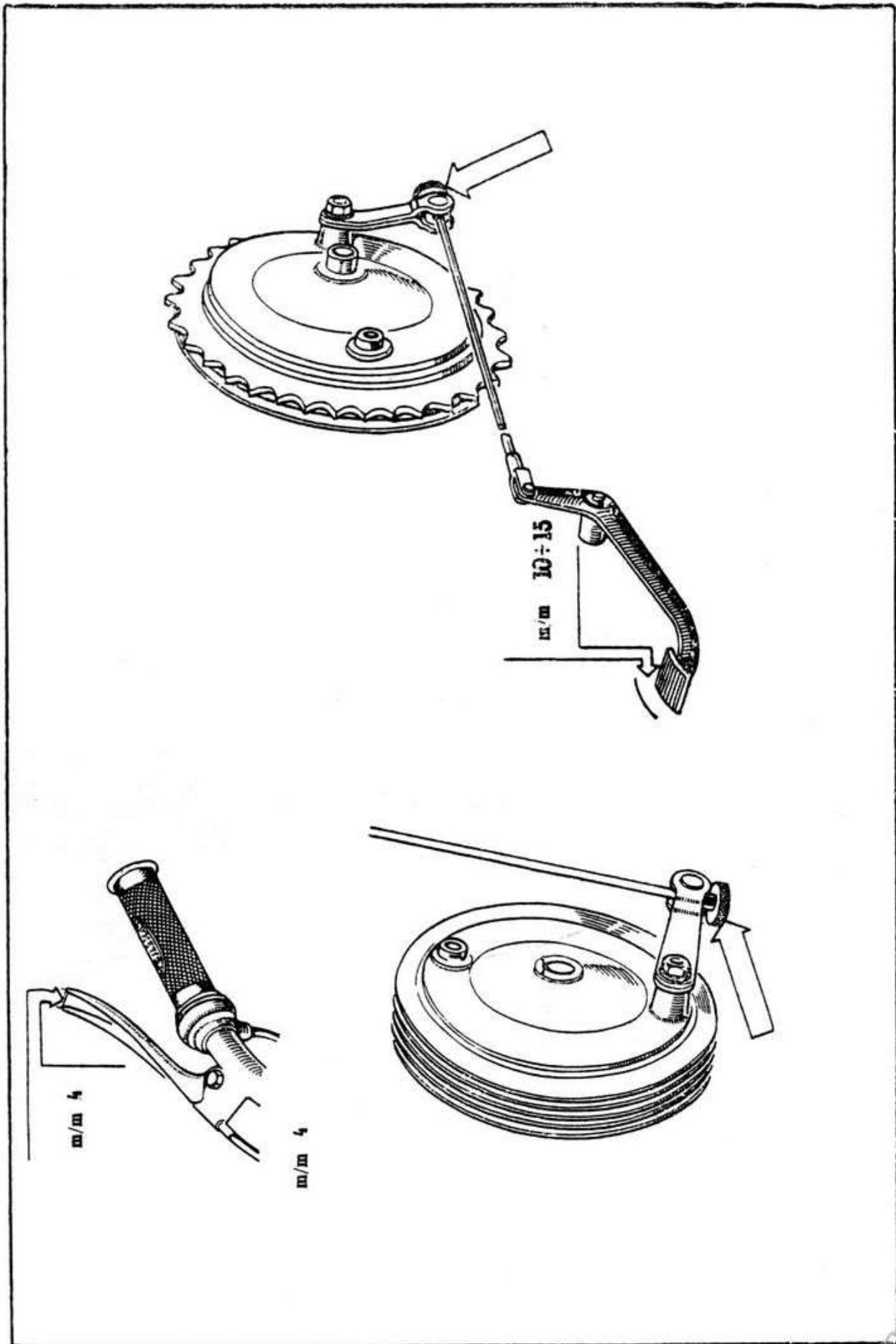


FIG. 11

l'astina di comando. E' necessario lasciare 4 m/m 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 m/m 10-15. (vedi fig. 11).

10) *Ruota anteriore.*

Lo smontaggio si effettua nel modo seguente:

- 1° Staccare l'astina comando freno.
- 2° Togliere il dado sul lato destro del perno ruota.
- 3° Allentare il bulloncino inferiore 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.

Per il montaggio, introdotta la ruota munita dei distanziatori laterali ed infilato il perno del 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.

11) *Sospensione anteriore.*

La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione. Sarà bene però, almeno ogni 5000 Km., controllare lo stato e la quantità dell'olio che



FIG. 12

deve essere contenuto in ogni braccio nella misura di 200 cmc. L'olio (tipo «Castrolite» della Castrol) si immette dal tappo superiore posto sull'attacco manubrio e si scarica dal tappo inclinato che si trova anteriormente al perno ruota (vedi fig. 12).

12) *Sospensione posteriore.*

Gli ammortizzatori idraulici sono muniti di valvola di regolazione comandata dal bottone graduato che si trova all'estremità inferiore.

Per la regolazione bisogna orientare i numeri incisi sui bottoni degli ammortizzatori nella stessa direzione per avere una taratura uguale tenendo presente che, ruotando il bottone dalla posizione (1 alla posizione 3) si aumenta la rigidità della sospensione.

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 i depositi 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 presentasse delle rigature leggere mettere in moto il motore e passare leg-

germente con carta vetrata fine, (mai carta spuntiglio); se, cionostante, 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) *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 ed oltre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria. Nel giro di 3 mesi la batteria si scarica automaticamente e completamente.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

a) *Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione:*

- 1) Scoppietti ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico. L'inconveniente può essere dovuto a: condotti del carburatore sporchi od ostruiti; presenza di acqua nella benzina: verificare la benzina nel serbatoio ed in caso di presenza d'acqua svuotare completamente il serbatoio e il carburatore, asciugare bene e rifornire con benzina nuova; getti del carburatore parzialmente e 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 ago deteriorata);
dai 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 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: candele imbrattate; puntine del ruttore imbrattate od ossidate; cavi del circuito d'accensione allentati o rotti; contatti che scaricano a massa; condensatori deteriorati.

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

- 1) Il motore non dà 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. Possono essere causati: il primo da gioco eccessivo tra astina, bilanciere e valvola o da molle valvole rotte o indebolite; il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causata da ostruzione ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa.

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 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 accensione e illuminazione ed in genere tutti i particolari non fabbricati dalla Moto Gilera.

La garanzia non ha più valore: quando il motoveicolo sia stato riparato o modificato da altri fuori dell'organizzazione Gilera; quando siano state montate parti di ricambio non originali; quando le macchine siano adibite a noleggio, a corse o comunque usate in condizioni di sovraccarico; quando non vengano seguite le norme di manutenzione, ivi compreso l'uso del prescritto tipo e gradazione di olio.

RESPONSABILITÀ

(dalle condizioni generali di vendita)

La Fabbrica non risponde dei danni che potessero subire persone o cose in dipendenza dell'uso dei suoi prodotti anche se i danni fossero provocati da difetti di costruzione delle merci da essa fornite; poichè la sua responsabilità resta contrattualmente limitata alla pura e semplice sostituzione dei pezzi difettosi, come all'art. 7.

Edit. Stefanoni - S.p.A. - Lecco (4-955 - 3000)

www.fpww.it

