

CICLOMOTORI

4 marce

GARELLI *junior*
50 cc

KL 50 4 v mod. 72

GRAN TURISMO



LIBRETTO ISTRUZIONI

CICLOMOTORI

4 marce

GARELLI *junior*
50 cc

KL 50 4 v mod. 72

GRAN TURISMO



LIBRETTO ISTRUZIONI



KL 50 - 4 V - Mod. 72 - 50 cc



GRAN TURISMO 4 V - 50 cc

NON DIMENTICATE, IN CASO DI BISOGNO
IL NOSTRO CONCESSIONARIO È A VOSTRA
DISPOSIZIONE.

DATI TECNICI

Motore:

Garelli a 1 cilindro a 2 tempi

Cilindrata cc. 49

Alesaggio mm. 40

Corsa mm. 39

Rapporto Compressione 1 : 6

Potenza max. cv. 14

Regime corrispondente giri/min. KL 50 4600 G.T. 4400

Accensione:

Volano magnete per impianto elettrico V 6 - W 18

Anticipo accensione 23° prima P.M.S. = 2,1 mm. prima P.M.S. (G.T.)

Anticipo accensione 31° prima P.M.S. = 3,5 mm. prima P.M.S. (KL 50)

Candela filetto Ø 14x1,25 lungh. 18 - 175 (scala Bosch)

Per versione Export candele Lodge 3 HLN oppure Marelli 275

Commutatore luci con pulsante avvisatore acustico e bottone di massa sul manubrio.

Claxon elettromagnetico

Carburatore:

Dell'Orto tipo SHA 14/9 Getto 48 (KL 50)

Dell'Orto tipo SHA 14/14 Getto 56 (G.T.)

VARIE

Avviamento a kickstarter

Cambio a 4 velocità con ingranaggi sempre in presa

Comando marce a pedale

Frizione multidisco in bagno d'olio comandata da leva sul manubrio

Trasmissione a catena rullo Ø 7,8

Pignone avviamento Z11

Corona posteriore: Z 41

Sospensione anteriore con forcella teleidraulica (KL50)

Sospensione anteriore con forcella telescopica (G.T.)

Sospensione posteriore con forcellone oscillante e ammortizzatori

Telaio a doppia culla chiusa in tubi acciaio saldati elettricamente

Cerchio acciaio cromato

Pneumatici :

Ruota anteriore: (KL 50) 2,50 x19" (G.T.) 2.50x18"

Ruota posteriore: (KL 50)2.50 x 17" (G.T.) 2.50x18"

Freni a tamburo

Serbatoio capacità litri 11

Peso a vuoto Kg. 68 (KL 50) - Kg. 61 (G.T.).

PARTE I

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DEL CICLOMOTORE

I numeri di telaio e di motore sono impressi sul lato sinistro del canotto sterzo (Fig. 1) e sulla parte anteriore del motore (Fig. 2).

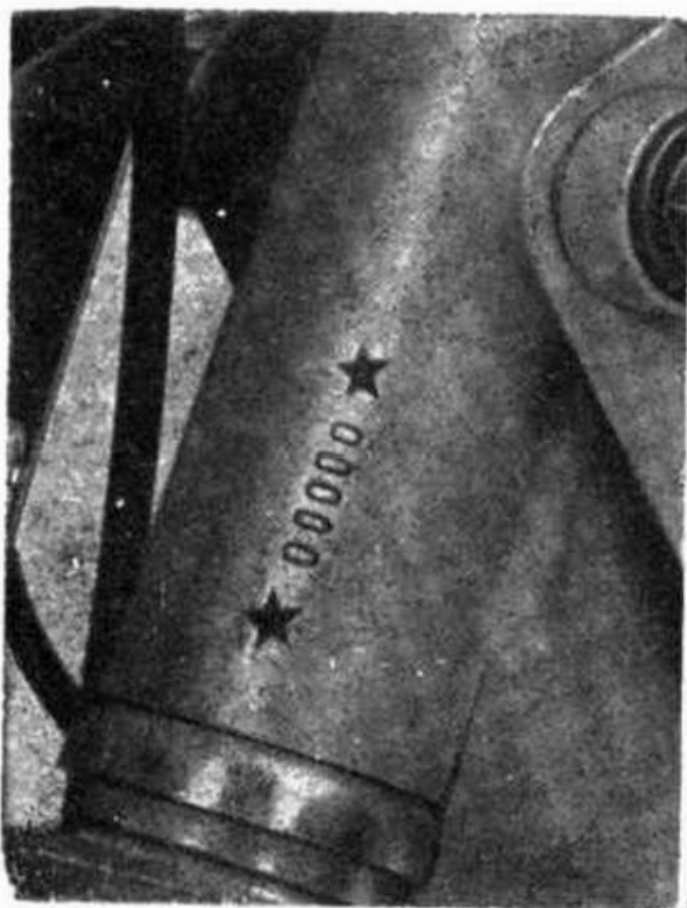


Fig. 1

Particolare identificazione
telaio

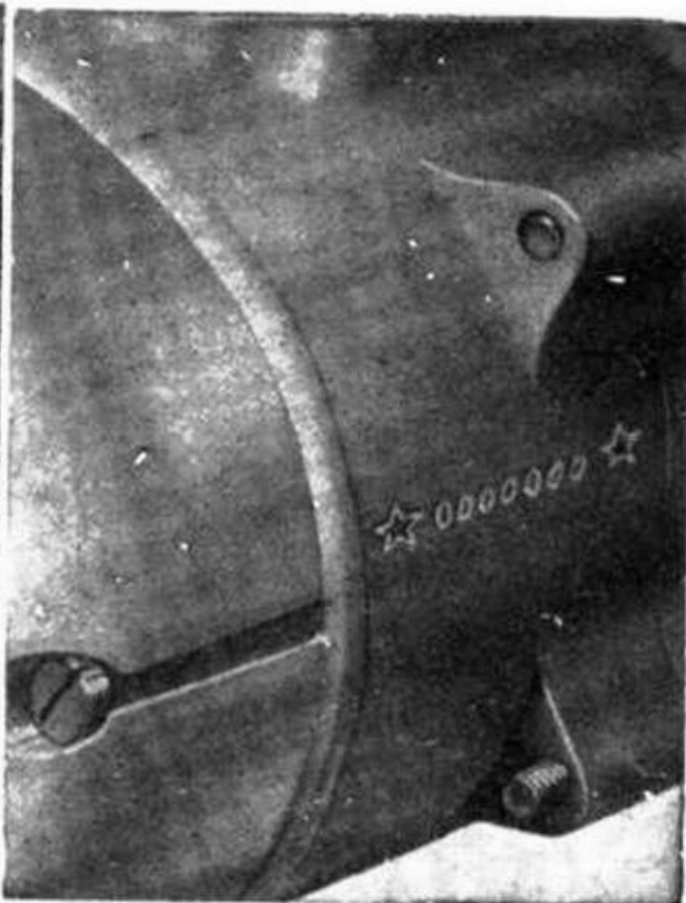
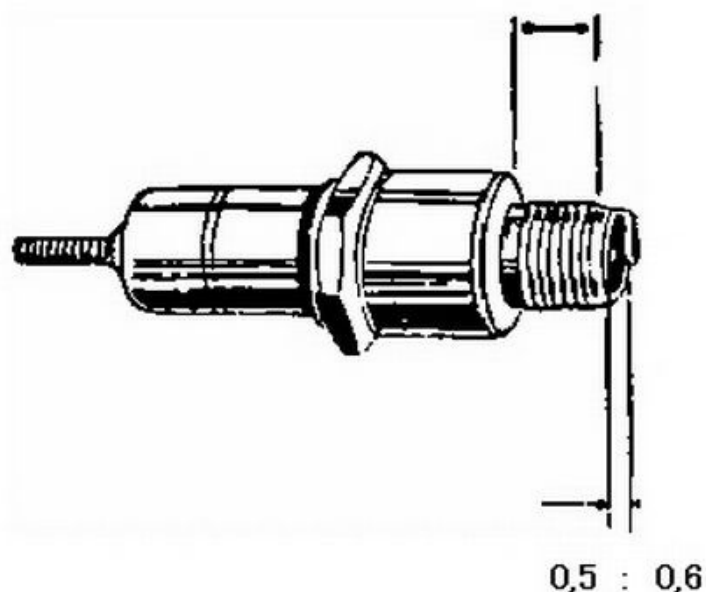


Fig. 2

Particolare matricola motore

Candela

La distanza degli elettrodi deve essere regolata a mirr. $0,5 \div 0,6$. La pulizia interna può essere fatta con raschietto in filo acciaio opportunamente molato, meglio ancora se si ricorre alla sabbiatura con apparecchio in dotazione alle Stazioni di Servizio ed Officine Elettrauto.



Cambio di velocità

E' del tipo in cascata con ingranaggi sempre in presa. L'albero primario e i 4 ingranaggi sono solidali. I quattro ingranaggi secondari sono invece « folli » sull'albero secondario e sono alternativamente resi solidali con l'albero stesso per mezzo di pioli. Lo spostamento dei pioli è comandato da una noce concentrica ed interna all'albero secondario stesso.

All'estremità destra dell'albero secondario è calettato il pignone per il comando a catena della ruota posteriore.

La lubrificazione è con olio circolante automaticamente tra le camere del cambio e della frizione.

Il comando del cambio ha 5 posizioni:

1° - folle - 2° - 3° - 4°.

Volano magnete

E' situato sul lato destro del motore ed è accessibile per il controllo e la registrazione dei contatti smontando il relativo coperchio.

La registrazione dei contatti si effettua col caccia vite, agendo nell'apposito intaglio del ruttore, previa allentamento della vite di bloccaggio, che infine va di nuovo accuratamente stretta.

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

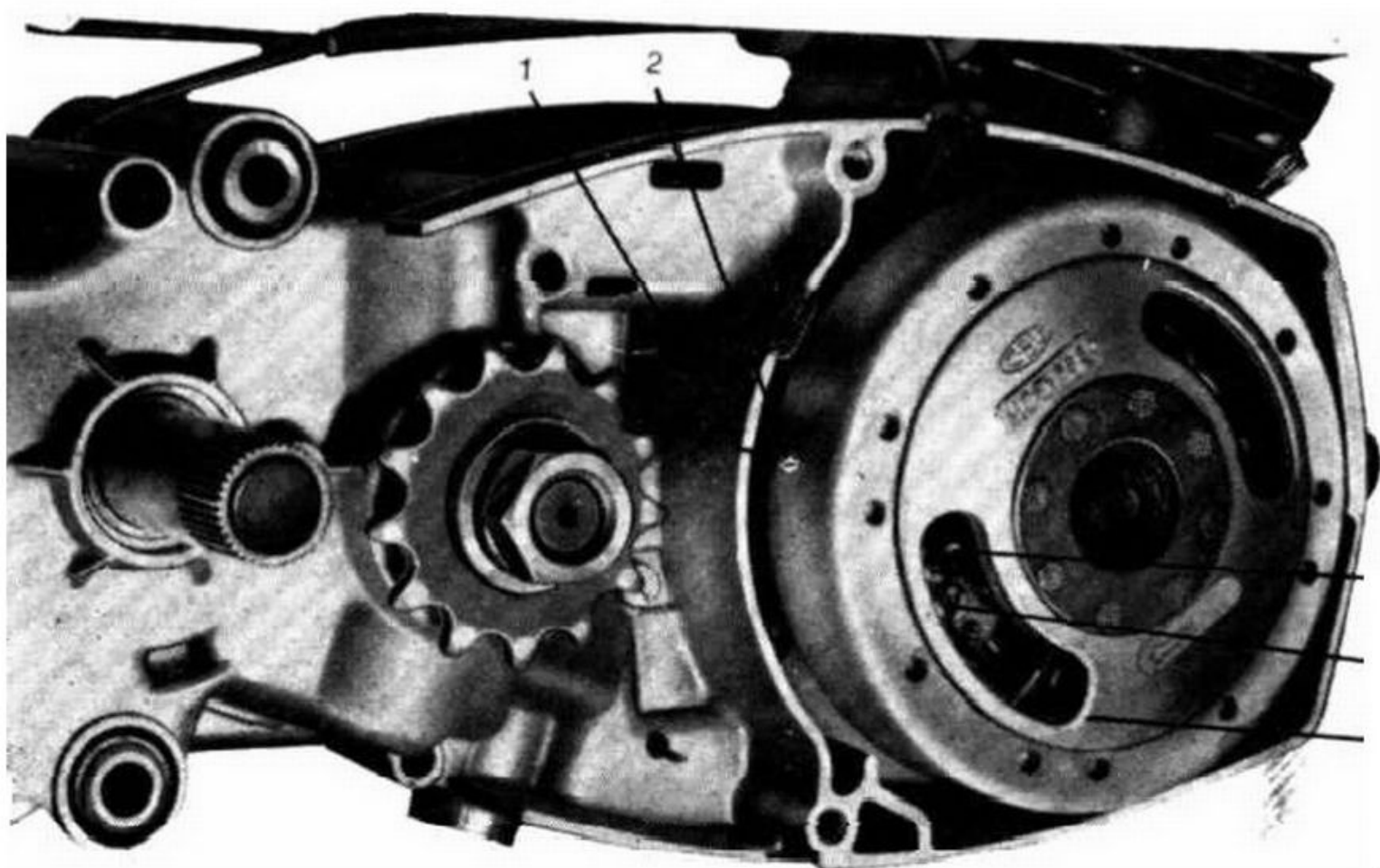


Fig 3 - Motore, vista lato volano magnete

1. Indice di fasatura sul carter - 2. Indice di fasatura sul volano -
3. Distanza contatti - 4. Vite bloccaggio registrazione contatti -
5. Intaglio di manovra (accesso) registro-contatti.

Frizione

E' racchiusa nel carter, sul fianco sinistro del motore e lavora in bagno d'olio.

Per accedere alla frizione, occorre smontare il tappo situato sul coperchio sinistro.

Il gioco dell'asta di comando, è registrato tramite la vite e il controdado (fig. 4).

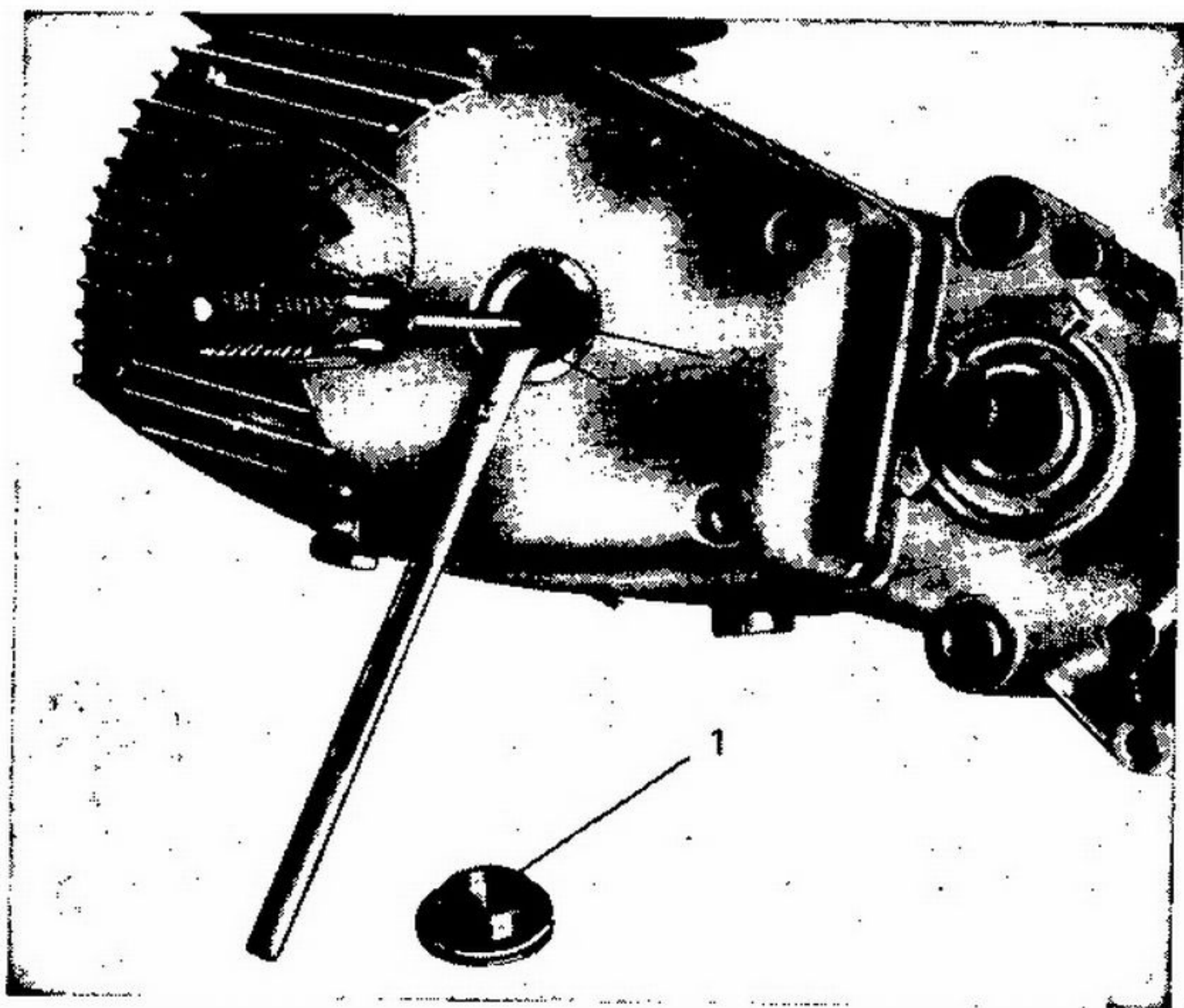
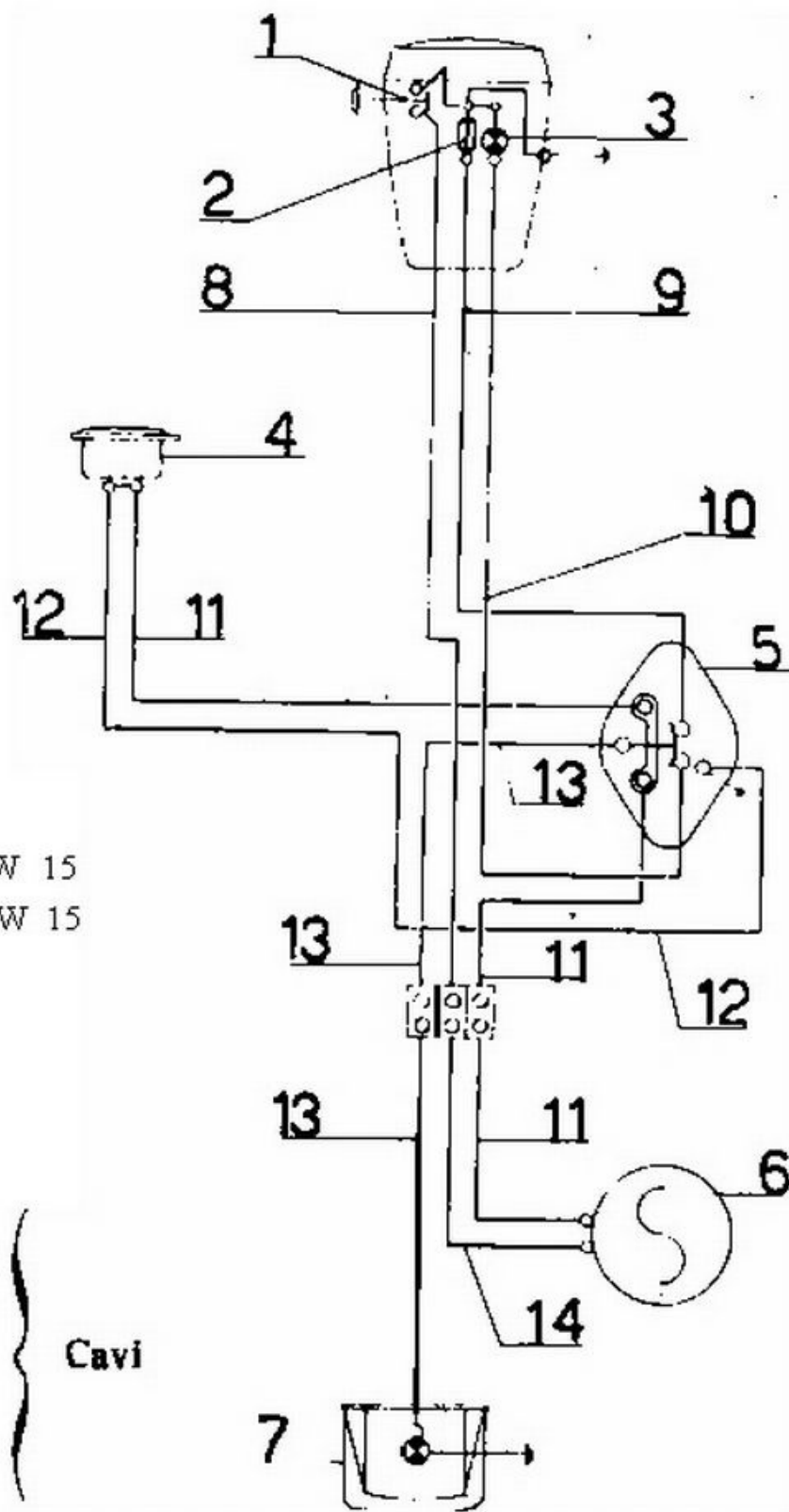


Fig. 4 - Motore, vista lato frizione

1. Tappo - 2. Vite - 3. Dado.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO (Gran Turismo)

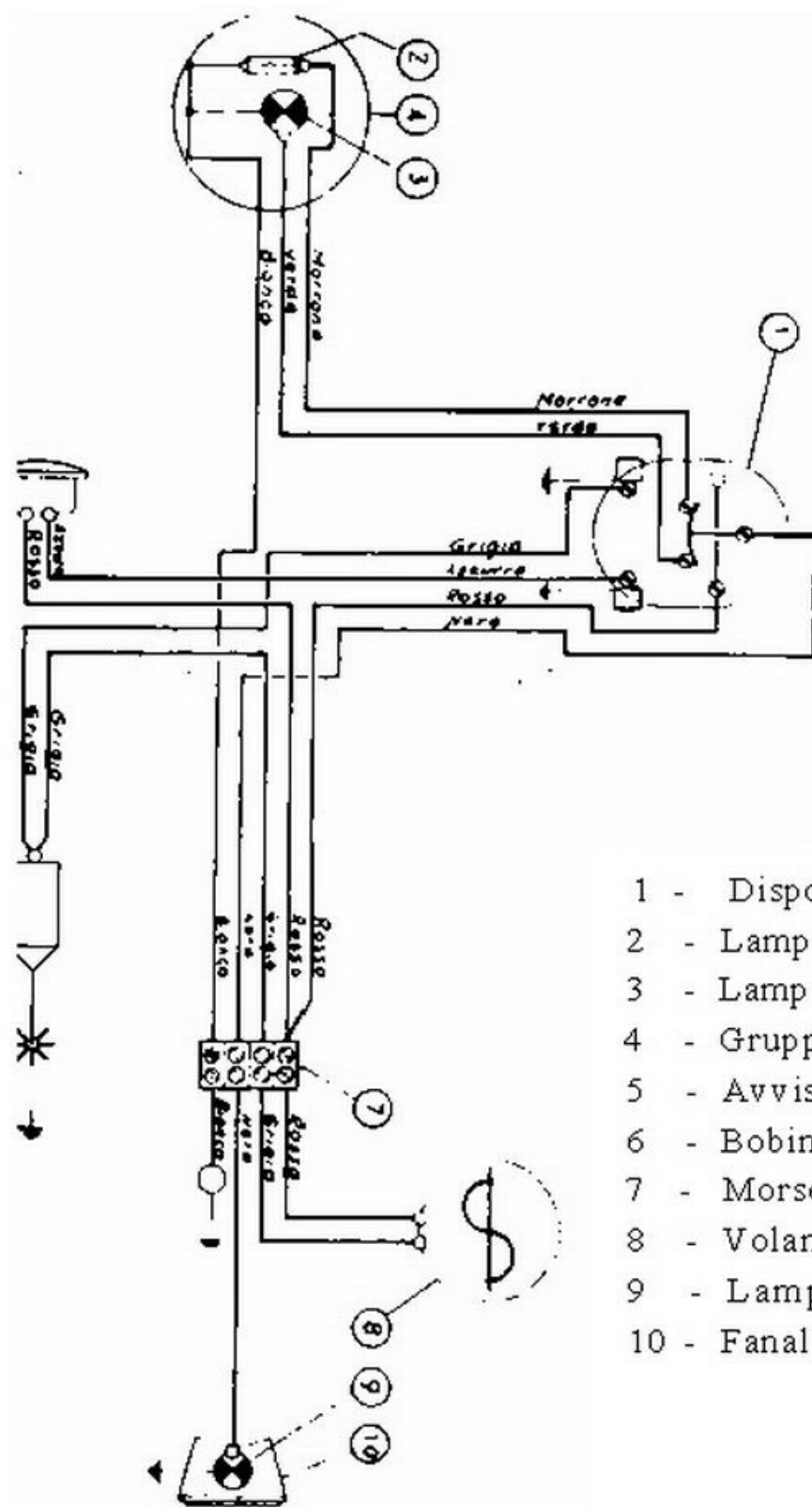


- 1 - Interruttore
- 2 - Lampada siluro V6 W 15
- 3 - Lampada bulbo V 6 W 15
- 4 - Avvisatore acustico
- 5 - Dispositivo
- 6 - Volano magnete
- 7 - Fanalino posteriore
(lampada V6 W5)
- 8 - Grigio
- 9 - Giallo (luci città)
- 10 - Verde (anabbaglianti)
- 11 - Rosso
- 12 - Blu
- 13 - Nero
- 14 - Grigio (massa)

Cavi

Fig. 5

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO (KL 50)



- 1 - Dispositivo
- 2 - Lampada siluro V6 W 15
- 3 - Lampada a bulbo V 6 W 15
- 4 - Gruppo ottico
- 5 - Avvisatore acustico
- 6 - Bobina
- 7 - Morsettiera
- 8 - Volano magnete
- 9 - Lamp F P V6 W 5
- 10 - Fanalino posteriore

Fig. 6

PARTE II

USO DEL CICLOMOTORE

Miscela carburante

Per la corretta lubrificazione usare olio per miscela motore «OLEOBLITZ» MICROL (SAE 30) al 5% (KL 50) al 4% (G. Turismo).

L'uso di miscele con olii «rigenerati» o comunque scadenti, pregiudica il buon rendimento e la durata del motore.

Norme per il periodo di rodaggio

- Primi 500 Km. usare miscela all'5% .
- Non mantenere per lunghi periodi la velocità max.
- Non tenere in salita il gas a tutta apertura.
- Non mantenere il motore ad un elevato numero di giri.

Lubrificazione del cambio

Il carter del motore è normalmente fornito con circa 500 cm.³ di olio minerale «Oleoblitz» 800 G L 4 corrispondente a olio minerale SAE 30.

Il livello si controlla per mezzo del tappo situato al centro del coperchio sinistro. Il livello è normale, quando l'olio raggiunge la tacca sotto l'orlo del foro stesso.

Messa in moto del motore

- Aprire il rubinetto del carburante
- Abbassare la levetta starter
- Aprire di circa $\frac{1}{3}$ il comando del gas
- Assicurarsi che il cambio si trovi nella posizione di «avviamento-folle» agendo eventualmente e succes-

sivamente sulla leva del cambio. La 1° marcia si innesta portando la leva del cambio verso l'alto, mentre la 2° - 3° - 4° marcia si innestano spingendo la leva verso il basso (fig. 6).

- Mettere in moto il motore con un energico colpo di pedale.
- Specie nella stagione fredda è consigliabile, prima di partire, lasciare girare per alcuni minuti, il motore a basso regime.

Manovra della frizione e del cambio:

- Dopo la messa in moto del motore, per partire, manovrare come segue:
 - a) Tirare a fondo la leva frizione sul manubrio, innestare la I marcia portando la leva verso l'alto
 - b) accelerare ancora il motore e rilasciare gradatamente la leva della frizione.

Per passare successivamente alle marce superiori (dalla I alla II dalla II alla III dalla III alla IV) dopo raggiunto il regime adatto per ciascuna marcia, chiudere il gas e nello stesso tempo, tirando la leva della frizione, portare verso il basso la leva del comando cambio innestando la marcia successiva e rilasciare rapidamente ma progressivamente la leva della frizione aprendo contemporaneamente il gas.

Per passare dalle marce superiori alle inferiori, chiudere il gas ma non completamente, tirare la leva della frizione, portare la leva del comando cambio verso l'alto innestando la marcia immediatamente inferiore, rilasciare nuovamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

Non esitare a passare alla marcia inferiore quando, comunque, si riduca notevolmente la velocità.

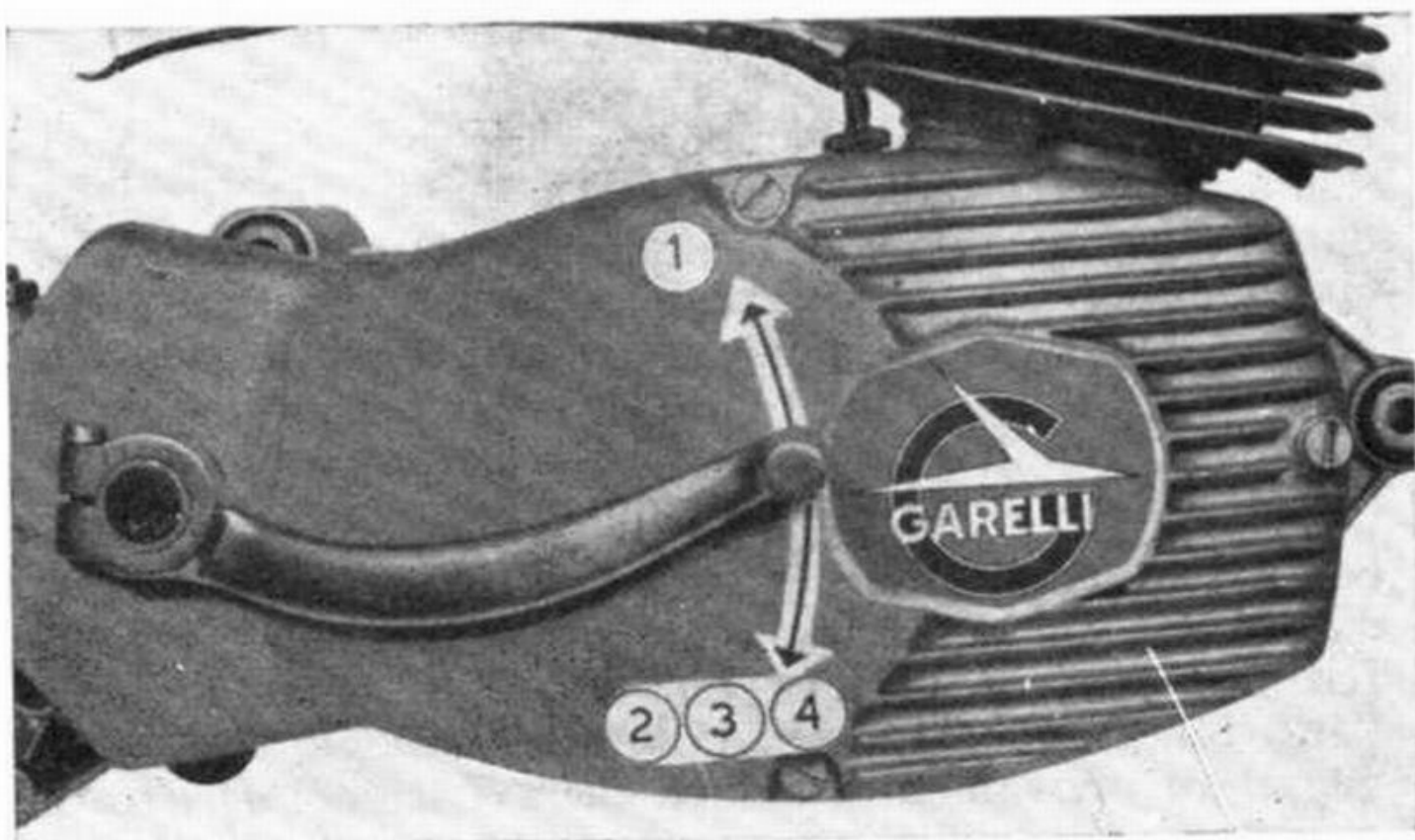
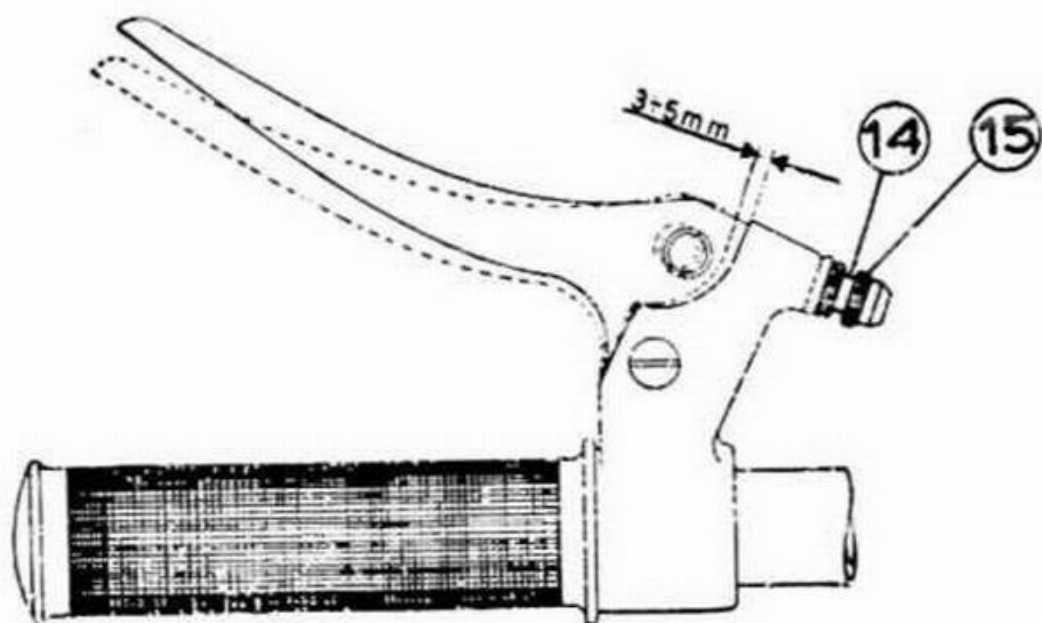


Fig. 7

PARTE III

MANUTENZIONE

Le più semplici operazioni che seguono possono essere effettuate dallo stesso possessore, qualora abbia una certa attitudine ed esperienza e gli attrezzi occorrenti. Altre devono essere affidate ad una Agenzia Agrati-Garelli autorizzata.

Le percorrenze chilometriche riferentesi alla manutenzione hanno un valore indicativo medio.

Alla consegna del motore:

- Verificare il livello olio nel carter.
- Verificare la pressione dei pneumatici. Pressioni massime:

ruota anteriore (G. T)	1	(KL 50)	1,1 Kg./cm ²
ruota posteriore (G. T)	1,8	(KL 50)	2 Kg./cm ²

Dopo 300-500 Km. di percorso, registrare i raggi ripristinando la giusta tensione sui medesimi.

Ai primi 500 Km.:

- Controllare il serraggio viti e dadi, in particolare quelli della testa cilindro.
- Controllare il bloccaggio del tubo di scarico.
- Controllare e registrare il giuoco della leva frizione
- Vuotare l'olio del cambio e sostituirlo con olio fresco Oleoblitz 800 GL 4 = SAE 30.
- Pulire il filtro del raccordo sul carburatore.
- Registrare il « minimo » del motore.
- Smontare la candela e verificarla; se necessario pulirla e registrare la distanza elettrodi a mm 0.5 ÷ 0.6.

Ogni 2000 Km.:

- Ripetere le operazioni di cui al paragrafo precedente.
- Far verificare ed eventualmente registrare presso

una Agenzia autorizzata l'apertura dei contatti ruttore volano magnete (0,35 ÷ 0,45 mm), nonché la fatura di accensione.

- Verificare e registrare la tensione dei cavi di comando dei freni mediante gli appositi tenditori.
- Pulire ed ingrassare (moderatamente) la catena di trasmissione ed eventualmente registrarne la tensione a mezzo dei tenditori.

Ogni 4000 Km.:

- Smontare la testa del cilindro, il tubo di scarico ed il silenziatore.
- Scrostare accuratamente i depositi che si formano su:
 - il cielo della testa
 - la sommità del pistone
 - la luce di scarico e il condotto nel cilindro.Nel raschiare la sommità del pistone, che è in lega leggera, fare attenzione di non rigarla o danneggiarla; per pulire lo scarico far discendere il pistone fino al punto più basso, cosicché la luce si scopra completamente.
- Nel rimontare la testa, i dadi devono essere stretti gradualmente, passando più volte dall'uno all'altro diametralmente opposto («in croce»).
- Pulire il silenziatore di scarico
- Pulire il carburatore (filtro a reticella del carburante; vaschetta del galleggiante, filtro d'aria ecc.)
- Verificare ed eventualmente registrare il gioco laterale dello snodo del forcellone posteriore regolando il suo perno, il quale è munito di estremità filettata, avvitata nell'orecchio del forcellone, e controdado di bloccaggio.
- Verificare ed eventualmente registrare il gioco dei mozzi delle ruote.

PARTE IV
INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO
CAUSE E LORO ELIMINAZIONE

¥) Il motore non si avvia o si ferma

- | | |
|---|--|
| 1) E' chiuso il rubinetto della miscela oppure è vuoto il serbatoio. | Aprire il rubinetto, ovvero rifornire il serbatoio con miscela preparata con la dose d'olio prescritta. |
| 2) Il motore è «ingolfato». | Chiudere il rubinetto sul serbatoio, aprire completamente il comando del gas e insistere con ripetuti colp' di pedale finché il motore si mette in marcia. Non riuscendovi, spingere velocemente il veicolo. Altrimenti occorre smontare la candela, asciugarla e pulirla.
Prima di rimontarla, far girare il motore per espellere l'eccesso di carburante. |
| 3) La tubazione del carburatore è otturata oppure è sporco il filtro. | Smontare e pulire tubazioni e filtro. Prima di rimontare, assicurarsi che il carburante fluisca aprendo qualche istante il rubinetto. |
| 4) La candela è sporca | Pulirla e registrarla come indicato. Nel rimontare, far attenzione ad imboccare la candela correttamente (deve potersi avvitare a mano). |

B) Il motore non tira - non raggiunge la velocità consueta

- 1) Il rumore di scarico si è affievolito.
Tendenza al funzionamento «a 4 tempi».
 - 2) Funzionamento irregolare del motore. Perdita di colpi e scoppiettii nel carburatore.
 - 3) Il motore tende a fermarsi quando si aumenta l'apertura del gas.
- Eccesso di incrostazioni carboniose, luci di passaggio dei gas del cilindro semiostruite, silenziatore di scarico sporco. Eseguire le operazioni di decarbonizzazione (vedi «MANUTENZIONE» al punto «Ogni 4000 Km.»).
- Candela difettosa ovvero puntine del ruttore che aprono insufficientemente. Farle verificare e registrare. Oppure condensatore o bobina d'accensione difettosi.
- Il getto è sporco. Smontare e pulire. Oppure la carburazione è povera. Sostituire il getto del carburatore con altro di numero superiore dopo aver tuttavia verificato:
- a) che il getto non sia parzialmente sporco, ossidato, ecc.;
 - b) che la candela non sia difettosa o sporca;
 - c) che il carburatore sia pulito all'interno (smontando il galleggiante);
 - d) che il carburante affluisca regolarmente al carburatore, ovvero esistano dei trafileggi d'aria dalle giunzioni del carburatore col tubo di aspirazione

o di questo col cilindro o tra il cilindro e il carter. Controllare che non vi sia bulloneria allentata o guarnizioni difettose, compresa quella della testa

- 4) Lo scarico del motore è irregolare. Il rumore di scoppio nel caratteristico ronzo uniforme solo in ripresa o in salita.

La carburazione è troppo ricca. Sostituire il getto con altro numero inferiore fino ad ottenere la marcia regolare.

Talvolta l'inconveniente è dovuto a qualche impurità del carburante fermatasi tra la punta dell'ago del galleggiante e la sua sede nel coperchio vaschetta che costituiscono la valvola di livello del carburatore. Perciò il carburatore si ingolfa o, perlomeno il livello si innalza (smontare la vaschetta e pulire la sede). Altrettanto avviene se la punta è logorata e non fa più buona tenuta; in questo caso occorre cambiare l'ago del galleggiante.

C) La candela può avere i seguenti inconvenienti:

- 1) Porcellana seropolata Non scocca la scintilla. Cambiare la candela.
- 2) P u n t e troppo vicine Scintilla troppo corta non riesce ad incendiare la miscela. Regolare la distanza degli elettrodi.

- 3) **Punte troppo lontane** Non riesce a scoccare la scintilla. Regolare la distanza degli elettrodi.
- 4) **Punte bagnate d'olio** L'olio è isolante e non lascia passare la corrente.
- 5) **Punte incrostate** L'incrostazione forma un ponte tra le due punte e la corrente passa senza produrre la scintilla.
- Togliere l'incrostazione con l'apposito spazzolino di ferro.
- La pulizia interna della candela deve possibilmente avvenire mediante sabbiatura eseguita da officine specializzate oppure con una punta di acciaio con la quale si tolgono le eventuali incrostazioni carboniose depositate nell'interno della candela, facendo attenzione a non danneggiare la porcellana.

GARANZIA

(dalle Condizioni Generali di Vendita)

I Ciclomotori KL 50 4 V e GRAN TURISMO sono garantiti per sei mesi dalla data di consegna per tutti gli eventuali difetti di materiale e di lavorazione.

In base a tale garanzia saranno riparati o sostituiti gratuitamente tutti i pezzi che risultassero difettosi, semprechè non siano stati manomessi e che il motore non sia stato adibito ad impieghi diversi da quello normale. Le spese di trasporto, quelle di mano d'opera per smontaggi e montaggio e quelle eventuali per carburante e lubrificanti sono a carico dell'acquirente.

La richiesta di sostituzione in garanzia deve essere fatta tramite i Concessionari Agrati-Garelli comunicando il numero di matricola del motore e deve essere accompagnata dai pezzi ritenuti difettosi.

La garanzia decade quando:

- vengono applicate parti non originali;
- il motore rechi segni di manomissione da parte d'incompetenti o di riparazioni eseguite non a regola d'arte;
- il motore sia adibito a corse o competizioni;
- non venga usato lubrificante nella prescritta gradazione e quantità;
- non vengono osservate le norme di rodaggio.

Per le parti non costruite dal Gruppo Industriale Agrati-Garelli — quali ad esempio i cuscinetti a sfere, i cavi, le parti elettriche, i pneumatici — viene fornita la garanzia in relazione agli obblighi assunti dai fabbricanti delle parti stesse.

PER LA CORRETTA LUBRIFICAZIONE
USARE PRODOTTI DELLA
E. REINACH "OLEOBLITZ,, S.p.A.



OLEOBLITZ

LUBRIFICAZIONE SPECIALIZZATA

_____ GARELLI KL 50 4 v mod. 72 - g. turismo