

USO E MANUTENZIONE

GILERA 124 5V REGolarITÀ COMPETIZIONE

GILERA 175 5V REGolarITÀ COMPETIZIONE



PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA





USO E MANUTENZIONE

GILERA 124 5V REGOLARITÀ COMPETIZIONE

GILERA 175 5V REGOLARITÀ COMPETIZIONE



PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA



www.piaggio.it

PRESENTAZIONE

Egregio Cliente e Amico,

siamo lieti e onorati di annoverarLa da oggi tra i proprietari di una Gilera « Regolarità Competizione » e La ringraziamo della preferenza che ha voluto accordare alla nostra Casa.

La Sua « Regolarità Competizione » è nata nei nostri stabilimenti e Le è stata consegnata dopo un rigoroso controllo ed un accurato collaudo.

Teniamo a farLe presente che tutte le Agenzie di Vendita Gilera hanno il compito di assisterLa e vegliare sul buon funzionamento del Suo motociclo.

La Gilera in oltre 60 anni di attività ha creato in Italia e nel mondo, una fitta rete di Agenzie di Vendita che, disponendo di personale addestrato e attrezzature speciali, possono garantirLe un lavoro accurato e veloce.

Le auguriamo pertanto i migliori successi con la Sua Gilera « Regolarità Competizione ».

PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA

AVVERTENZE

L'osservanza delle norme contenute nel presente opuscolo consente di usare il motociclo « Regolarità Competizione » nelle migliori condizioni e di evitare gli inconvenienti provocati dall'incuria o dalla cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo periodico e le revisioni, si consiglia di rivolgersi esclusivamente alle nostre Agenzie di Vendita o ad Officine autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

Per gli eventuali ricambi chiedere ed esigere unicamente pezzi originali « GILERA ».

INDICE

Disposizione comandi	Pag.	6
Dati per l'identificazione	»	8
Caratteristiche Generali	»	9
Motore	»	9
Veicolo	»	9
Prestazioni	»	9
Ingombri e pesi	»	9
Rifornimenti	»	9
Norme per l'uso	»	10
Norme per la manutenzione	»	13
Tabella della lubrificazione	»	26
Inconvenienti e rimedi relativi	»	29
Descrizione dei veicolo	»	32
Motore	»	32
Veicolo	»	37
Impianto elettrico	»	38

N.B. In questo opuscolo sono illustrati i modelli Gilera « Regolarità Competizione » con motore da 124 e 175 cc. Le norme di Uso e Manutenzione sono ugualmente valide per ambedue i modelli; le particolarità specifiche al modello da 175 cc sono riportate a fianco fra parentesi.

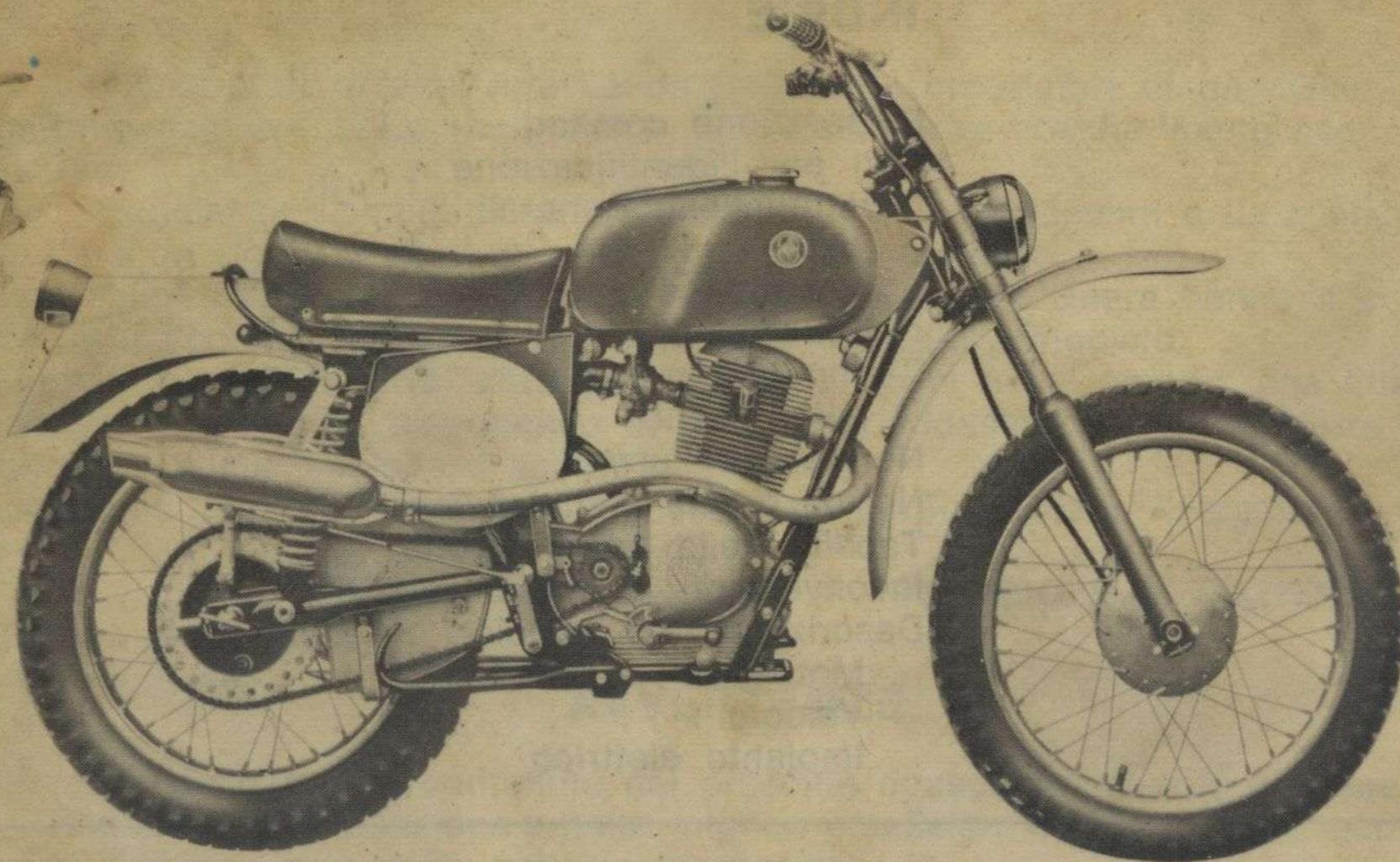


Fig. 1 - MOTOCICLO 124 5 V « Regolarità Competizione » (lato destro)

www.fpw.it

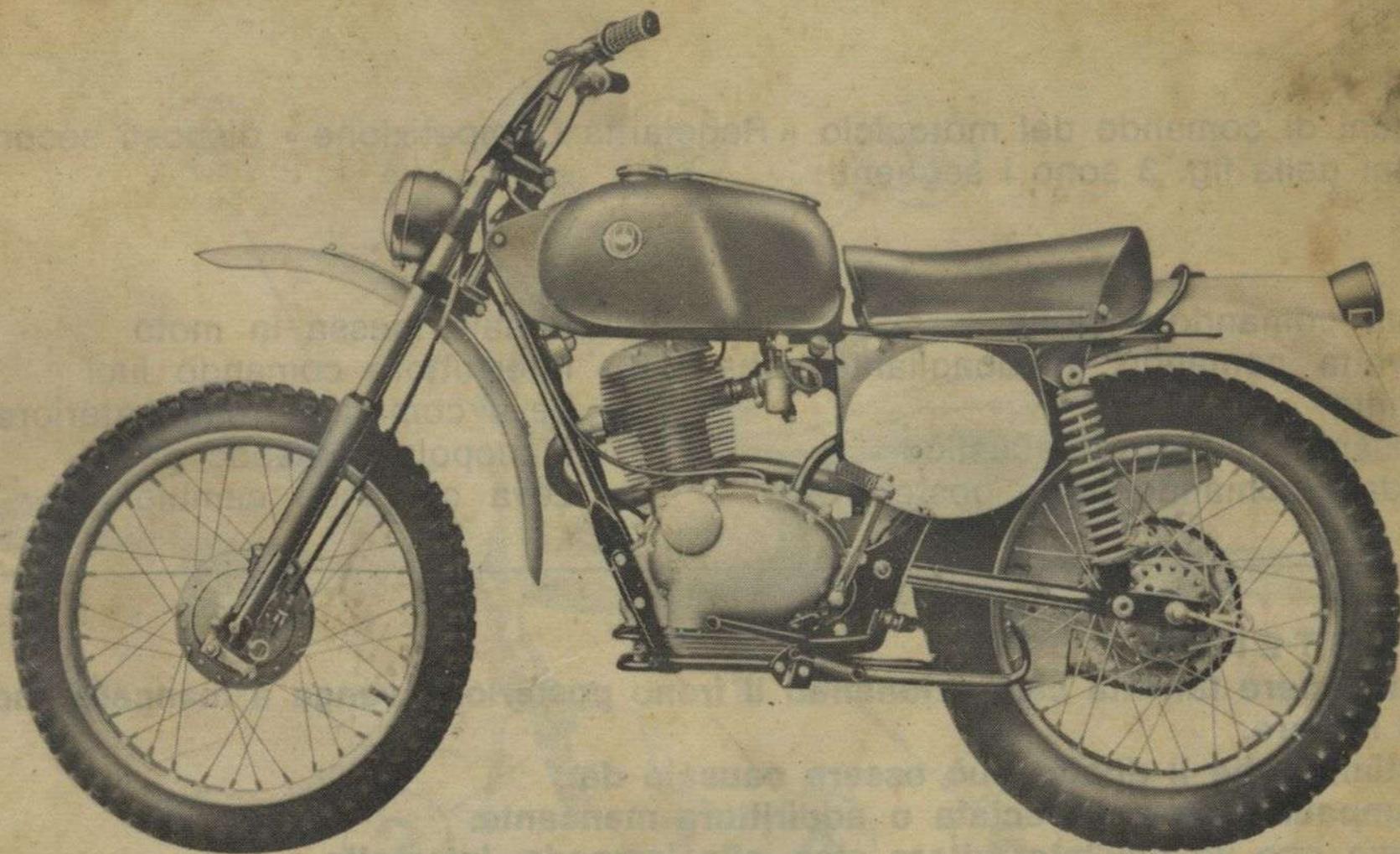


Fig. 2 - MOTOCICLO 175 5 V « Regolarità Competizione » (lato sinistro)

www.hpw.it

DISPOSIZIONE COMANDI

Gli organi di comando del motociclo « Regolarità Competizione » disposti secondo le indicazioni della fig. 3 sono i seguenti:

- | | |
|-----------------------------------------------|----------------------------------|
| 1 - Leva comando frizione | 5 - Pedale messa in moto |
| 2 - Levetta comando anabbagliante/abbagliante | 6 - Interruttore comando luci |
| 3 - Pulsante avvisatore acustico | 7 - Leva comando freno anteriore |
| 4 - Pedale comando freno posteriore | 8 - Manopola comando gas |
| | 9 - Leva comando cambio |

AVVERTENZA

Può accadere talvolta che, azionando il freno posteriore, venga a mancare l'accensione al motore.

Avvertiamo che il difetto può essere causato da:

1. Lampada « stop » bruciata o addirittura mancante.
2. Cavo che va dall'interruttore stop alla lampada, interrotto.
3. Interruttore stop, difettoso.

Onde riportare il motore nel suo normale stato di funzionamento, si provveda al cambio della lampada « stop », al ripristino del cavo o alla sostituzione del particolare avariato.

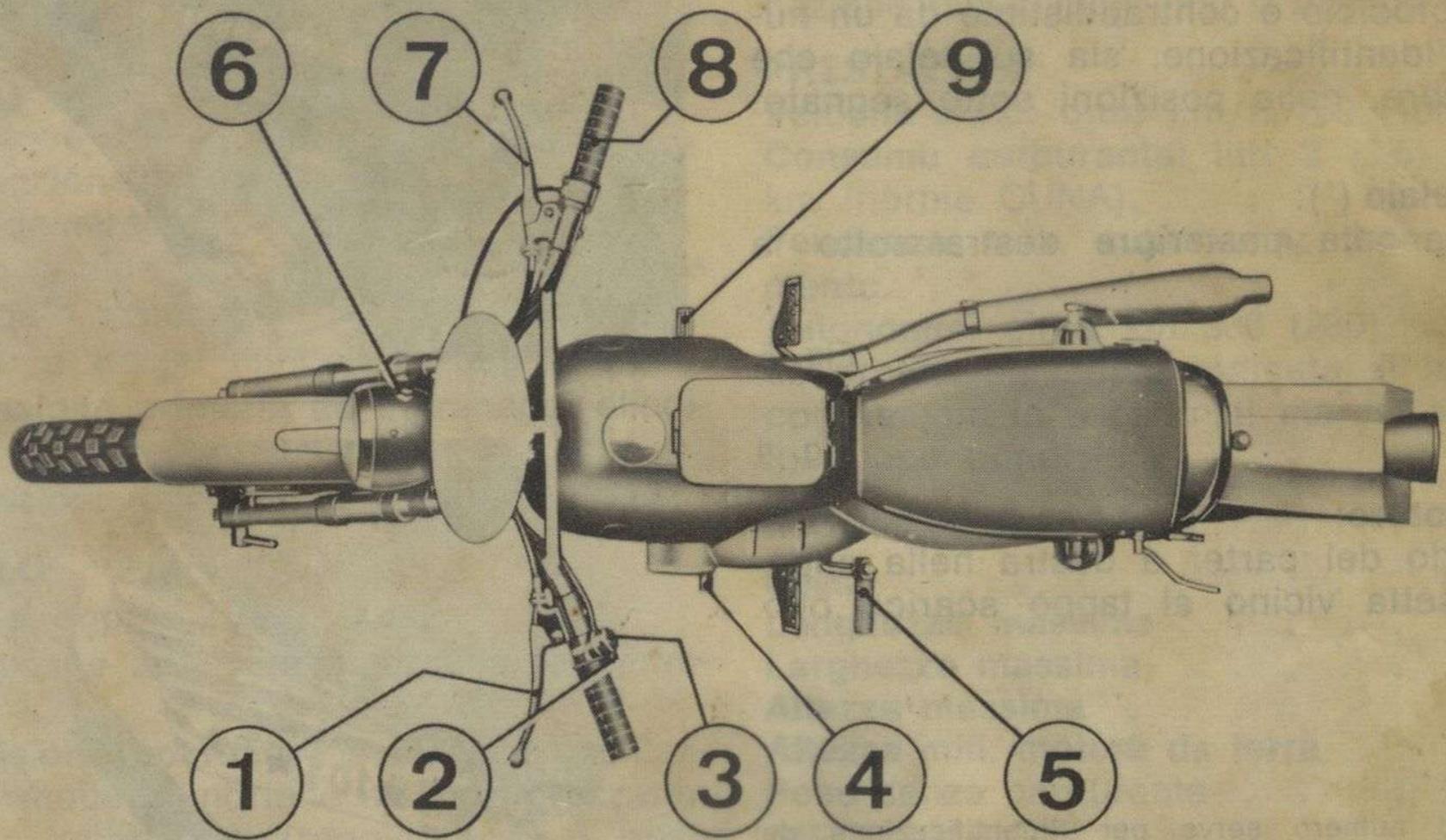


Fig. 3 (pianta)

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi fig. 4-5)

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero d'identificazione, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni sotto segnate:

Per il telaio (*):

Sulla fiancata posteriore destra sotto la sella.

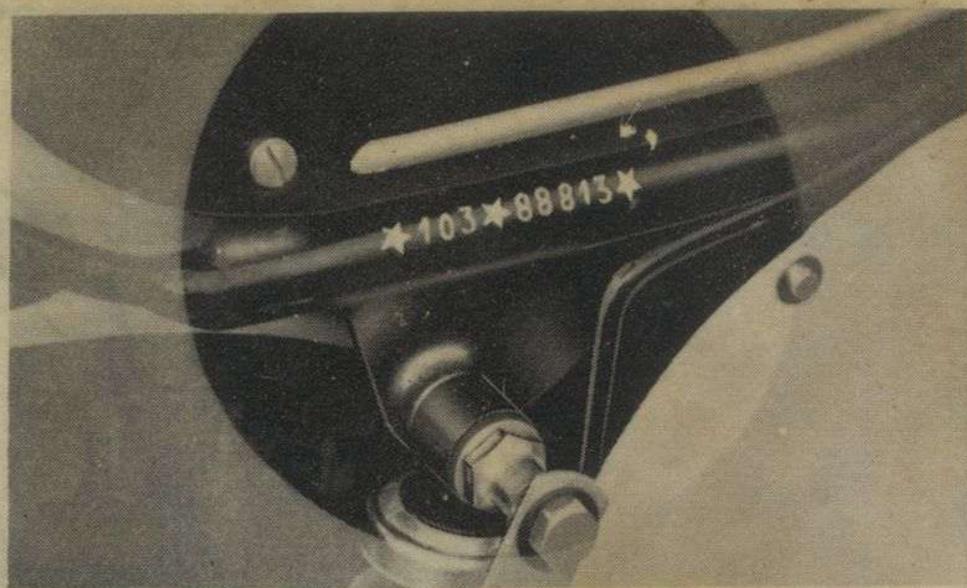
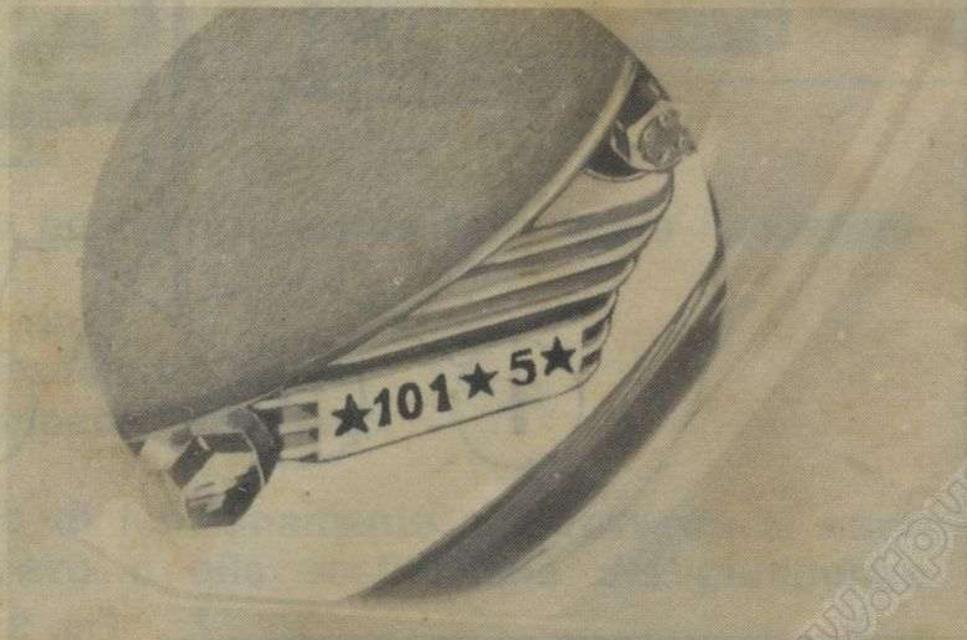


Fig. 5

Fig. 4

Per il motore:

Sul fondo del carter a destra nella apposita basetta vicino al tappo scarico olio.



(*) Questo numero serve per l'identificazione del motociclo agli effetti di legge ed è riportato sul certificato di conformità del motociclo stesso.

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

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

A scoppio, a 4 tempi, monocilindrico, a valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

Accensione a volano magnete.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria.

Cambio in blocco a 5 rapporti con selettore comandato a pedale.

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Trasmissione primaria ad ingranaggi elicoidali.

Trasmissione secondaria a catena.

VEICOLO

Telaio a doppia culla chiusa.

Sospensione anteriore a forcella teleidraulica.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con molle cilindriche ed ammortizzatori idraulici incorporati (regolabili su 3 posizioni).

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto di illuminazione e segnalazione completo di faro anteriore a 3 luci, fanalino posteriore con luce posizione, illuminazione targa, luce stop e tromba elettrica.

PRESTAZIONI

Velocità max.: oltre km/h. 100 (105).

Consumo carburante: litri 3 (3,5) per 100 km (norme CUNA).

Pendenza max. superabile: limite ribaltamento.

Autonomia: circa km. 330 (280).

Le prestazioni sopra indicate si intendono con veicolo in assetto di marcia su strada in buone condizioni.

INGOMBRI E PESI

Passo mt. 1,260

Lunghezza massima » 1,900

Larghezza massima » 0,760

Altezza massima » 1,080

Altezza min. motore da terra » 0,220

Peso senza carburante kg. 101 (103)

RIFORNIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 10 (compreso riserva di lt. 1,5).

Olio: kg. 1,600.

NORME PER L'USO

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>PRIMA DI METTERE IN SERVIZIO IL VEICOLO SI ACCERTI:</p>	<ul style="list-style-type: none"> — che nel serbatoio vi sia benzina; — che l'olio sia al giusto livello e cioè arrivi al bocchettone di riempimento; — che un rubinetto del serbatoio sia aperto (posizione verticale della levetta); — che il cambio sia in posizione di folle. 	<p>(vedi pag. 13)</p>
<p>RODAGGIO: per i primi 3.000 km. non insistete col pieno gas.</p> <p>Dopo i primi 500 km. sostituite l'olio nel carter (vedi pag. 13) e controllate che non si siano allentati dadi e bulloni. Verificate che il carburatore sia ben bloccato sulla testa cilindro in modo che non si abbiano trafiletti di aria.</p> <p>PRESSIONE PNEUMATICI: Anteriore 1,50 kg/cm²; Posteriore 1,75 kg/cm².</p>		
<p>MESSA IN MOTO</p>	<p>Ruotate per circa 1/8 della sua corsa totale il comando del gas, indi premete energicamente con il piede sul pedale di avviamento (fig. 6-A).</p> <p>Se il motore non si avvia ripetete la suddetta manovra facendo ruotare più o meno il comando del gas e agite sul pulsante del carburatore (cicchetto).</p>	<p>Per eventuali difficoltà di avviamento vedere a pag. 29.</p>

www.ipw.it

NORME PER L'USO

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>PARTENZA</p>	<p>L'avviamento è facilitato se, prima di premere sul pedale, il motore è in compressione.</p> <p>Evitate di accelerare subito il motore, specie se questi è freddo, onde dar tempo all'olio di entrare in circolazione.</p> <p>Con motore al minimo, tirate a fondo la leva della frizione, spingete in alto il pedale del cambio onde passare dalla posizione di folle (0) a quella di 1^a velocità (vedi fig. 7), indi abbandonate gradualmente la leva della frizione accelerando progressivamente nel contempo il motore.</p>	
<p>CAMBIO MARCE</p>	<p>Togliete il gas, tirate la leva della frizione e spingete la leva del cambio nella posizione della marcia superiore o inferiore (fig. 7).</p>	<p>Qualora si debba ridurre la velocità non esitate a passare alle marce inferiori.</p>
<p>ARRESTO DEL MOTORE</p>	<p>Prima di fermare il motore, portate il cambio in « folle », quindi premete il bottone di massa sul faro.</p>	

AVVERTENZA IMPORTANTE

Quando il veicolo è nuovo, onde permettere un graduale assestamento degli organi, vi raccomandiamo di effettuare un periodo di rodaggio come sottoindicato:

Per i primi 1.000 km. non superate le seguenti velocità:

	in 1ª	in 2ª	in 3ª	in 4ª	in 5ª
km/h	15 (17)	26 (28)	38 (40)	50 (52)	70 (72)

Dai 1.000 ai 3.000 km. non superate le seguenti velocità:

	in 1ª	in 2ª	in 3ª	in 4ª	in 5ª
km/h	25 (26)	39 (40)	54 (56)	74 (77)	95 (98)

Dopo i 3.000 km. aumentate gradualmente i limiti sopraindicati sino a raggiungere le massime prestazioni.

Fig. 6

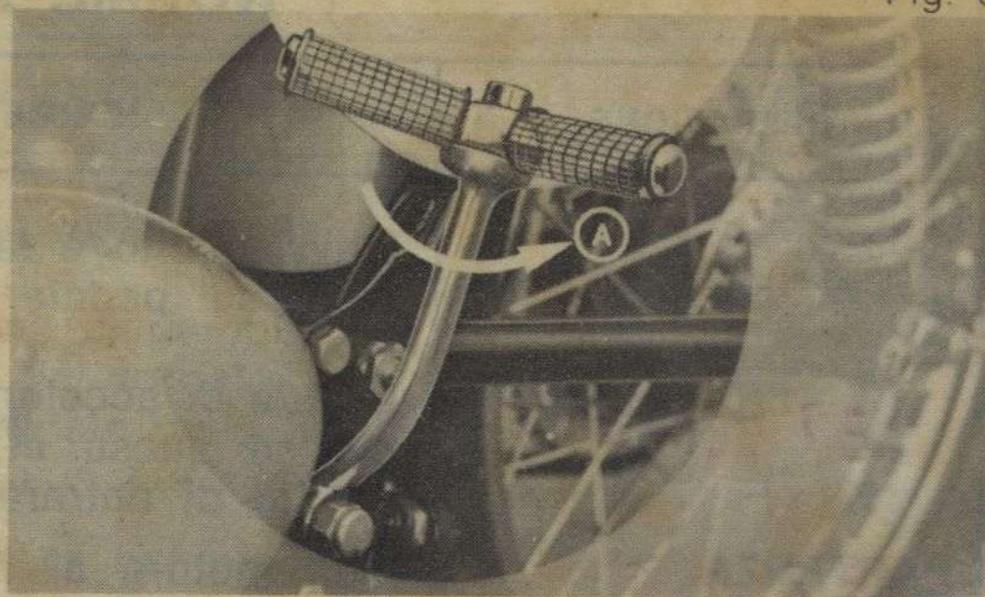


Fig. 7

NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo, dipendono essenzialmente dalla cura posta nella manutenzione, senza dimenticare che questa, può tempestivamente mettere in evidenza eventuali irregolarità che potrebbero portare a spiacevoli conseguenze.

Prima di procedere alla manutenzione e registrazione delle varie parti è necessario effettuare una buona pulizia del veicolo onde togliere fango, polvere ed unto.

All'uopo servitevi di petrolio e pennello ed asciugate bene con stracci puliti. Per le parti verniciate usate acqua ed asciugate con pelle di daino.

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
SOSTITUZIONE OLIO NEL CARTER	Togliete il tappo con filtro, scaricate completamente l'olio indi rimettete il filtro con tappo ed introducete mezzo litro d'olio fresco; mettete in moto il motore lasciandolo girare al minimo per qualche minuto, scaricate nuovamente l'olio che avrà così ripulito ogni possibile residua impurità. Immettete olio fresco sino al riempimento completo.	Le operazioni di sostituzione olio devono essere eseguite a motore caldo .

NORME DI MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
REGISTRAZIONE GIOCO TRA BILANCIERI E VALVOLE	<p>Togliete il coperchio della testa, fissato con 5 viti. Allentate con chiave da mm.10 il dado del registro ed avvitate o svitate con cacciavite il registro stesso sino ad ottenere il gioco prescritto di mm.0,10 per la valvola di aspirazione e mm.0,15 per la valvola di scarico (controllate con spessimetro) indi bloccate il controdado tenendo fermo il registro (vedi fig. 8).</p>	<p>L'operazione deve essere fatta a motore freddo.</p>
REGOLAZIONE DEL CARBURATORE	<p>Accertatevi che la valvola del gas scorra liberamente, senza eccessivo gioco, nella sua sede. Pulite con getto d'aria i vari fori, getti e portagetti onde asportare eventuali impurità.</p> <p>Il carburatore è già regolato dalla Casa per il migliore rendimento, ma cause fortuite possono alterare detta regolazione per cui si proceda a ripristinarla come segue:</p>	

www.rpww.it

Fig. 8

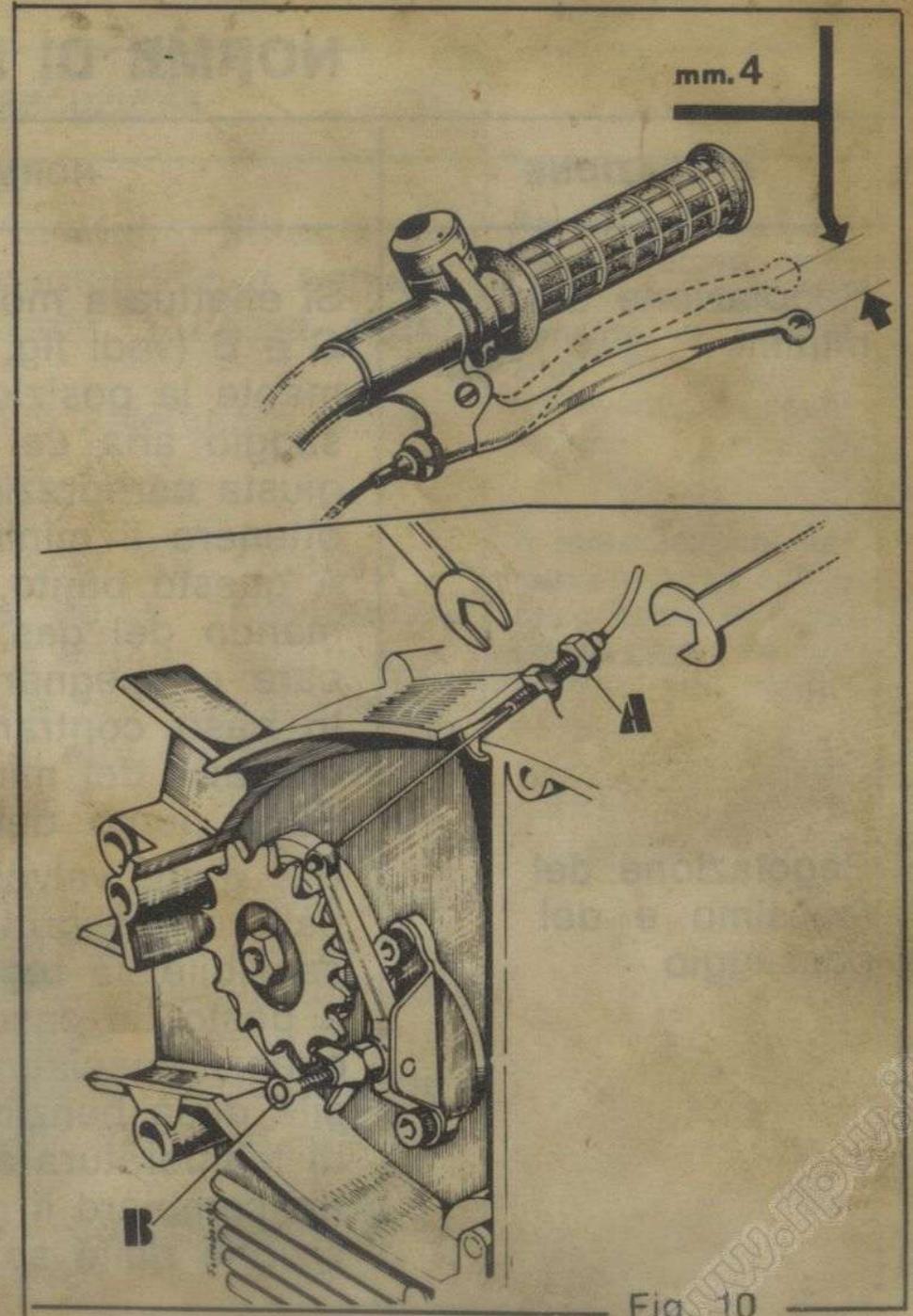
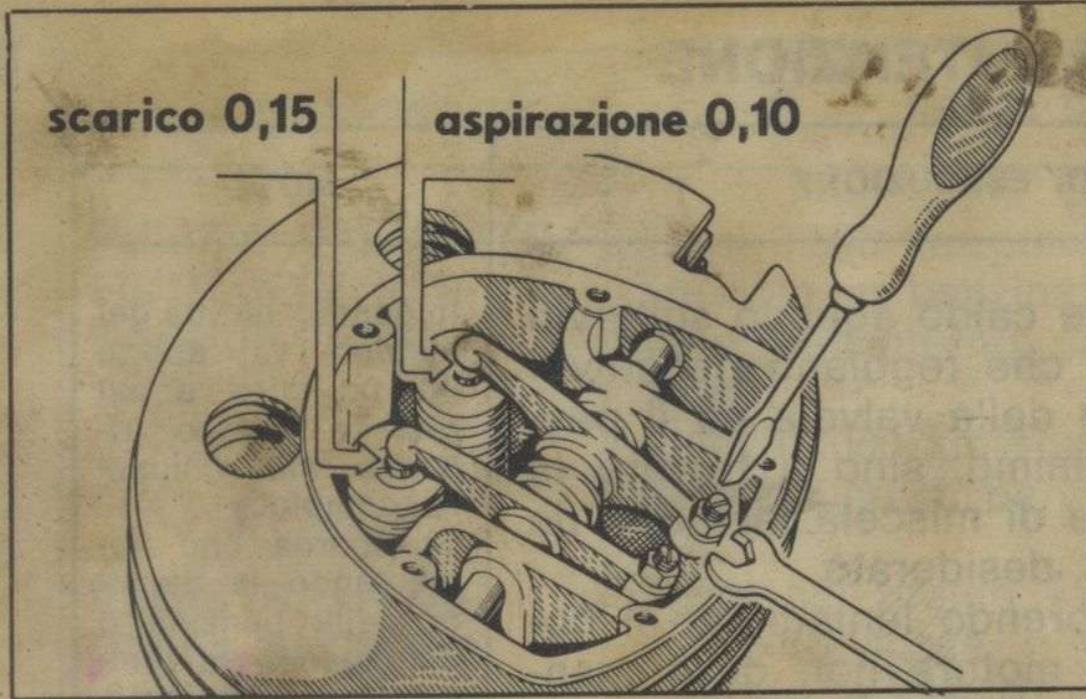


Fig. 10

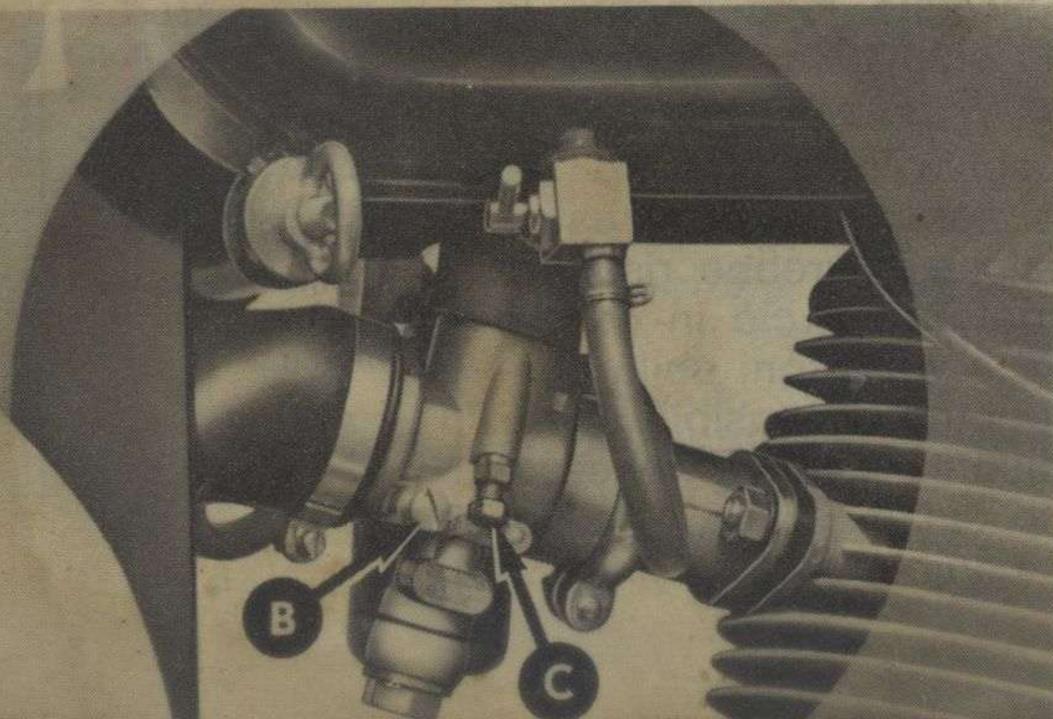


Fig. 9

NORME DI MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
Regolazione del minimo	<p>Si effettua a motore caldo agendo sulle viti C e B (vedi fig. 9) che regolano rispettivamente la posizione della valvola ed il passaggio aria del minimo, sino a trovare la giusta carburazione di miscela in modo da ottenere il minimo desiderato.</p> <p>A questo punto, aprendo lentamente il comando del gas, il motore non deve mancare o spegnersi.</p> <p>In caso contrario avvitate leggermente la vite aria del minimo sino a far scomparire detto punto debole.</p>	<p>In genere la vite del minimo va aperta da un giro a un giro e mezzo rispetto alla chiusura completa.</p> <p>Si ricorda che aumentando la densità della benzina o diminuendo la temperatura ambiente, occorre arricchire la miscela spostando lo spillo conico verso l'alto o aumentando il numero del getto; viceversa se la densità della benzina diminuisce e la temperatura ambiente aumenta.</p>
Regolazione del massimo e del passaggio	<p>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 a variazioni della densità della benzina oppure a sensibili sbalzi di temperatura ambiente, si rende necessario cambiare il getto del massimo o la posizione dello spillo conico.</p>	

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
PULIZIA ELEMENTO FILTRANTE PER CARBURATORE	<p>Ogni 3.000 km. pulite l'elemento filtrante lavandolo in benzina, scuotendolo e soffiandolo dall'interno con aria a bassa pressione.</p> <p>Ogni 10.000 km. sostituite l'elemento filtrante con uno di pari tipo.</p>	<p>Per l'uso su strade polverose eseguite più frequentemente le operazioni di pulizia e le eventuali sostituzioni.</p>
REGISTRAZIONE DELLA FRIZIONE	<p>Agite sul tirafilo « A » (fig. 10). Qualora il suddetto fosse a fine corsa, riavvitatelo, operate sul registro « B » della levetta comando frizione, regolate poi con il tirafilo « A » la corsa a vuoto di mm.4 all'estremità della leva sul manubrio.</p>	<p>A motociclo in movimento agite sul tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio.</p>
MANUTENZIONE DEL RUTTORE	<p>Ogni 5.000 km. verificate lo stato delle puntine « a » (fig. 11) qualora si riscontrassero sporche, pulitele con uno straccio imbevuto di benzina e asciugatele bene.</p> <p>Se le superfici di contatto presentassero asperità, ripassatele con apposita limetta, indi ripulitele bene.</p> <p>Lubrificare il feltro « b » con qualche goccia di olio normale fluido.</p>	

www.rpv.it

NORME DI MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
VERIFICA MESSA IN FASE ACCENSIONE MOTORE	<p>Ruotate l'induttore sino a far coincidere la traccia TDC, incisa sullo stesso, in corrispondenza della traccia sul carter, controllate con spessimetro che l'apertura delle puntine platiniate sia di mm. $0,35 \div 0,40$ (vedi fig. 11).</p> <p>Non verificandosi ciò, ripristinate il gioco delle puntine agendo sulla vite « e » e la camma « f » sino ad ottenere il gioco prescritto.</p> <p>A controllo avvenuto, ruotate l'induttore in senso orario di circa 360° finché la linea di riferimento « d » sull'induttore, sia allineata con la linea di riferimento « c » sul carter, in quel momento le puntine devono iniziare l'apertura.</p> <p>Nel caso ciò non avvenisse: allentate le viti « g » che bloccano la piastra porta indotti e ruotatela in senso orario o antiorario in modo che le puntine del ruttore, inizino l'apertura in corrispondenza dei punti di riferimento « d » e « c » marcati rispettivamente sul volano e sul carter.</p>	<p>Per questa operazione è consigliabile rivolgersi alle nostre Agenzie di vendita o ad Officine autorizzate.</p>

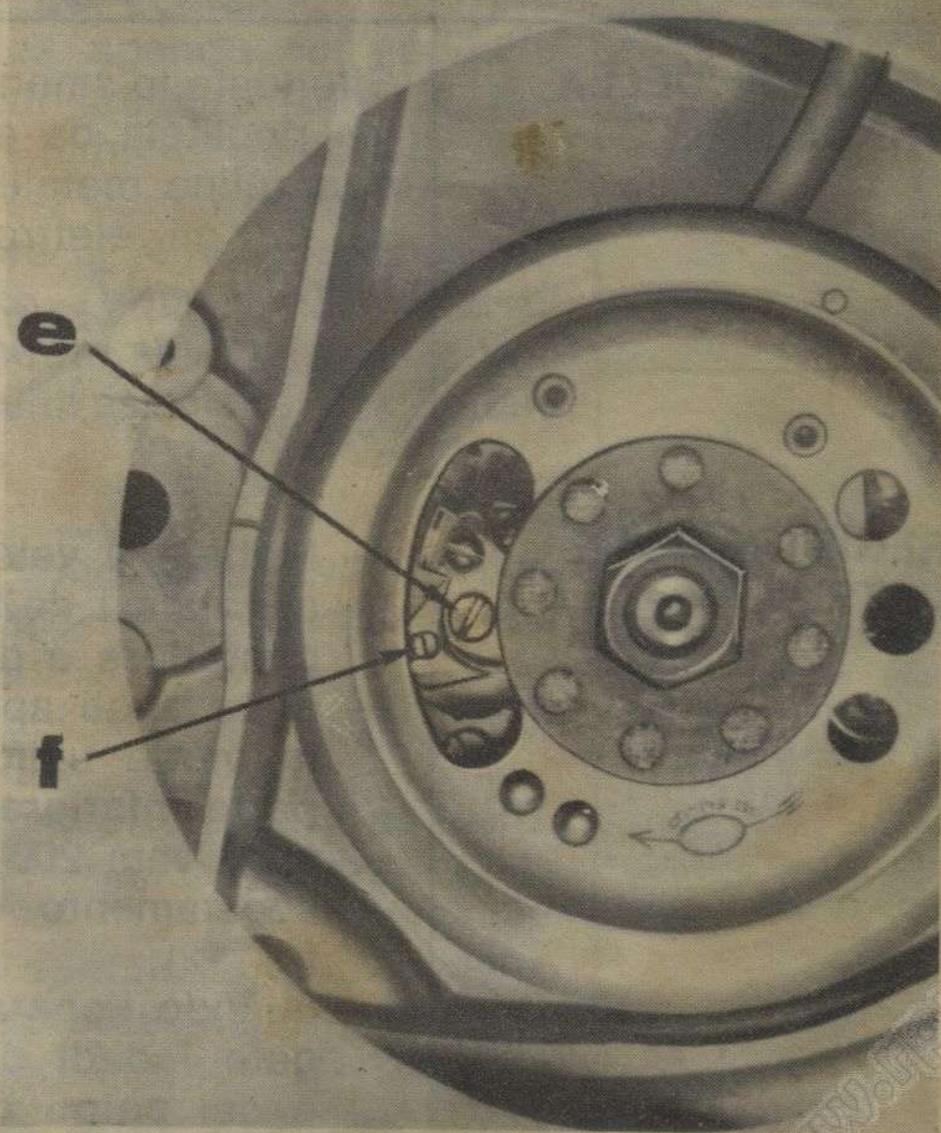
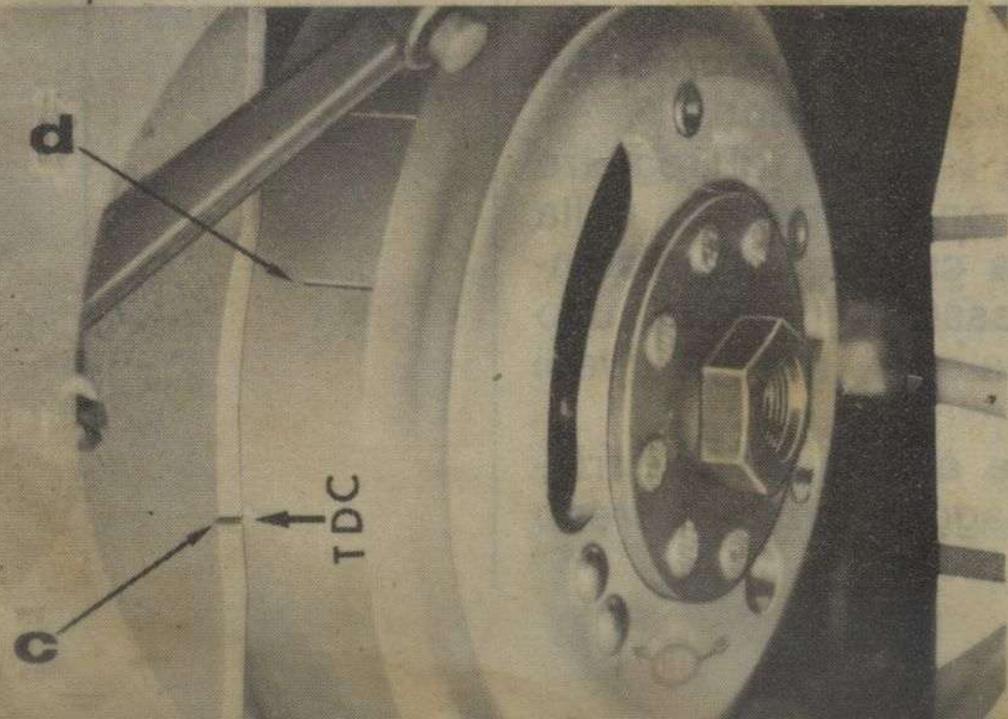
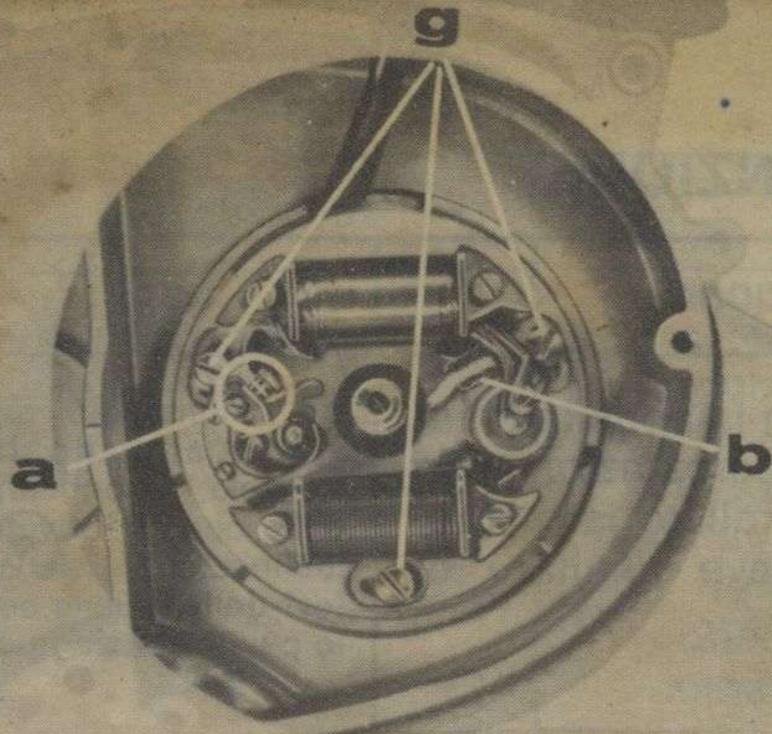


Fig. 11

NORME DI MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
VERIFICA DELLA CANDELA	Effettuate lo smontaggio con l'apposita chiave, ripulitela da eventuali incrostazioni con spazzolino metallico e controllate la distanza fra gli elettrodi che deve risultare di mm.0,5 ÷ 0,7.	Al rimontaggio avvitate a mano la candela, imboccandola con la dovuta inclinazione; servitevi della chiave solo per il bloccaggio.
REGISTRAZIONE CATENA	<ul style="list-style-type: none">— Mettete il veicolo sul cavalletto;— allentate i dadi di fissaggio perno ruota posteriore e del tamburo freno;— agite sugli appositi tenditori di registro in modo uniforme onde ottenere nella parte inferiore della catena, alla distanza di mm.200 dall'asse della ruota, uno spostamento verticale di mm. 30 (vedi fig. 12);— quando l'operazione è completata stringete i dadi di fissaggio tamburo freno e del perno della ruota.	

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
REGISTRAZIONE FRENI	<ul style="list-style-type: none"> — La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situato sul tamburo freno. È necessario lasciare mm.4 di gioco all'estremità della leva sul manubrio (v. fig. 13); — il freno posteriore si registra agendo sul bottone zigrinato avvitato sull'astina di comando. Registrate sino a lasciare una corsa a vuoto dell'estremità del pedale di mm.10 ÷ 15. 	<p>A motociclo in movimento agite sul tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio.</p>
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE	<ul style="list-style-type: none"> — Staccate il filo freno dalla leva sul manubrio quindi dalla leva di comando sul disco portaceppi; — togliete il dado sul lato destro del perno ruota; — Allentate il bullone di chiusura all'estremità inferiore del gambo sinistro della forcella; — sfilate il perno ruota dal lato sinistro battendo sulla testa dell'estremità destra filettata del perno stesso; — estraete la ruota verso il basso. 	<p>Per il rimontaggio seguire il procedimento inverso a quello dello smontaggio. Ricordandosi di bloccare il perno mediante l'apposito bullone sulla estremità a morsetto.</p>

NORME DI MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA ANTERIORE	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="701 427 1686 930">— La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione. Il contenuto di olio è di 175 cm³ per ogni braccio della forcella. La verifica dell'olio deve avvenire prudenzialmente ogni 5.000 km. Qualora dopo tale percorso l'olio si presentasse ancora in ottime condizioni, è sufficiente apporre l'eventuale aggiunta che si rende necessaria per avere la quantità sopra citata;<li data-bbox="701 1026 1686 1217">— lo svuotamento dell'olio si fa togliendo il tappo inferiore 2 (vedi fig. 14) situato in prossimità del perno ruota sull'esterno dell'elemento mobile;<li data-bbox="701 1313 1686 1455">— il riempimento viene effettuato dal tappo superiore 1 posto sull'attacco manubrio.	

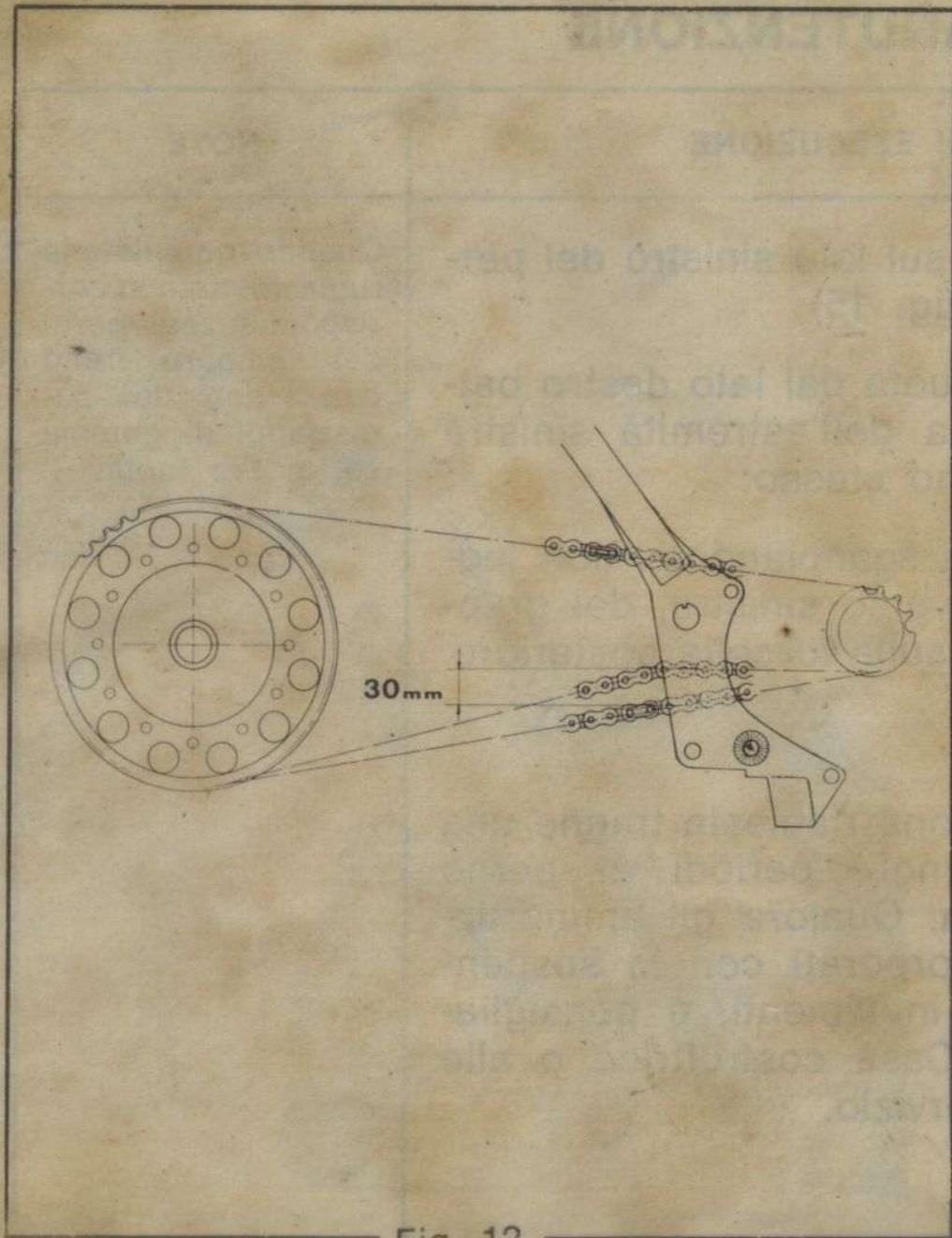


Fig. 12

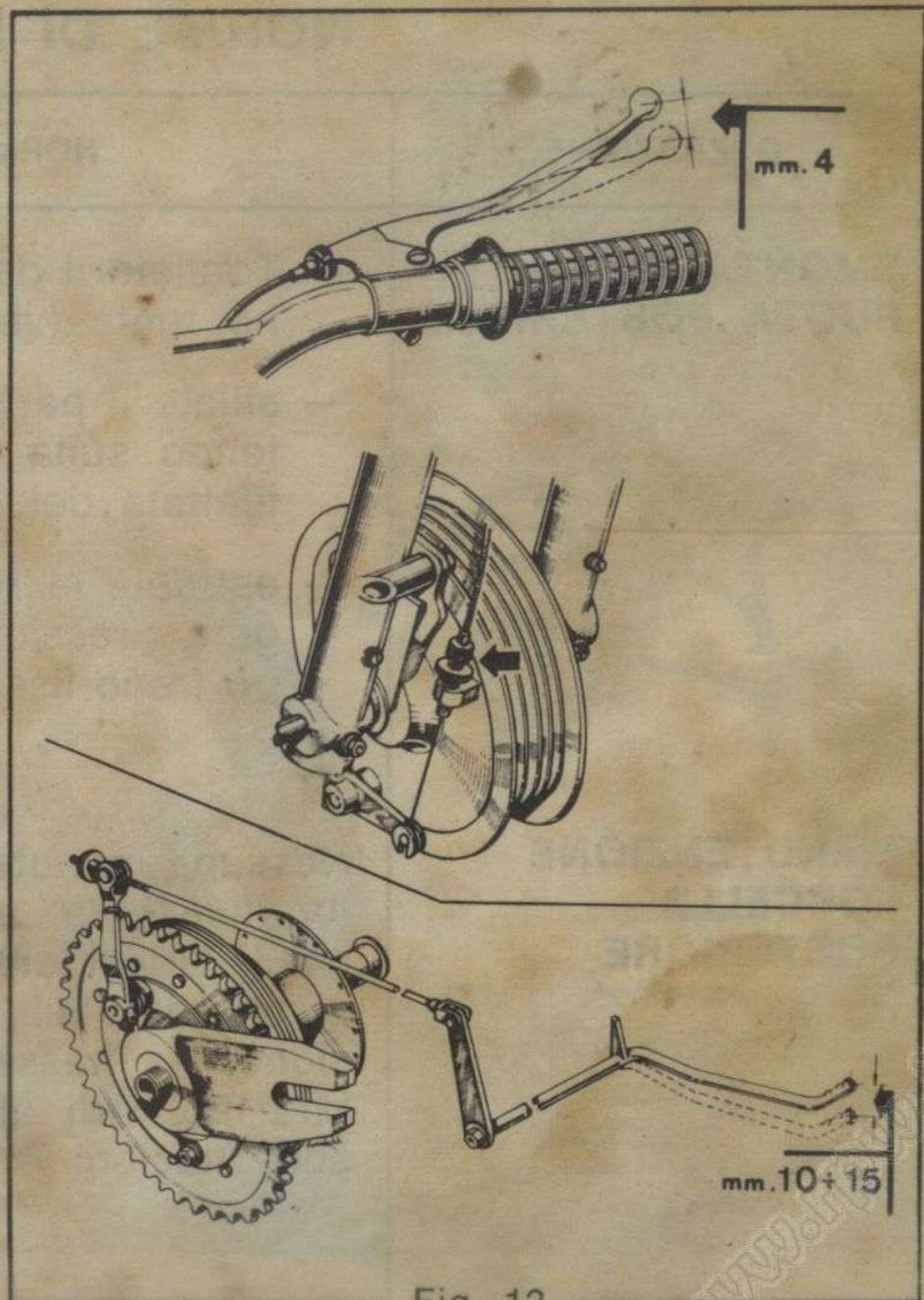


Fig. 13

NORME DI MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE	<ul style="list-style-type: none">— Togliete il dado sul lato sinistro del perno ruota (vedi fig. 15);— sfilate il perno ruota dal lato destro battendo sulla testa dell'estremità sinistra filettata del perno stesso;— estraete la ruota sganciandola, con leggera pressione verso sinistra, dal gruppo freno fissato sulla forcella posteriore.	Quando rimontate la ruota mettete in corrispondenza i perni del tamburo freno con i fori dei parastrappi di gomma sul mozzo ruota.
MANUTENZIONE FORCELLA POSTERIORE	Nessuna manutenzione richiesta tranne una lubrificazione a lunghi periodi al perno oscillazione forcella. Qualora gli ammortizzatori idraulici, incorporati con la sospensione, risultassero inefficienti, è consigliabile inoltrarli alla Casa costruttrice o alle sue Stazioni di Servizio.	



Fig. 14



Fig. 15

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE

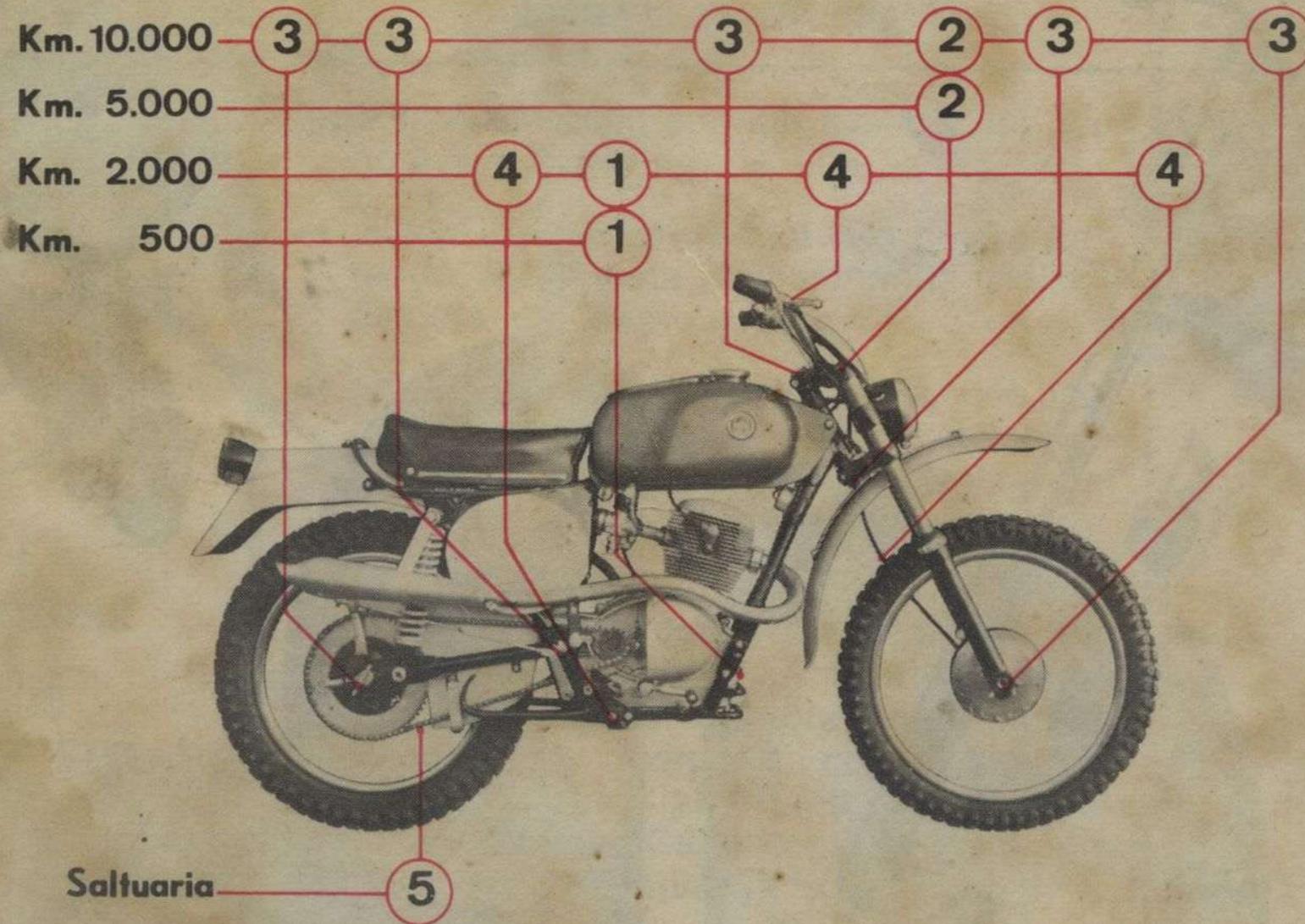


Fig. 16

www.rpworld.it

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

(vedi fig. 16)

Si ricorda che la buona conservazione del motociclo dipende in gran parte dalla cura posta nella sua lubrificazione

N. rifer.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazione da eseguire	Tipo di lubrificante
1	Motore	Dopo 500 km. (se trattasi di veicolo nuovo).	Sostituire completamente l'olio dopo avere eliminato ogni residuo di rodaggio (kg. 1,600).	Olio SAE 40
		Ogni 500 km.	Controllare il livello dell'olio (esso deve arrivare al limite inferiore della filettatura del bocchettone riempimento). Se necessario ripristinare il livello suddetto con aggiunta di olio fresco.	
		Ogni 2.000 km.	Ricambiare l'olio.	
2	Forcella telescopica.	Ogni 5.000 km.	Verificare il livello. Esso deve risultare, a forcella tutta estesa, a cm. 42 dal piano attacco manubrio. Eventualmente fare aggiunta.	Olio SAE 20 ÷ 40
		Ogni 10.000 km.	Ricambiare l'olio (175 cmc. per ogni braccio).	

N. rifer.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
3	Cuscinetti ruota anteriore e ruota posteriore. Asse oscillazione forcella posteriore. Sfere sterzo.	Ogni 10.000 km.	Smontare e ingrassare.	Grasso
4	Cavi comando frizione, gas, freno anteriore, perni ceppi freno, perno pedale freno, perni cavalletto.	Ogni 5.000 km.	Ingrassare o lubrificare.	Grasso Olio SAE 20 ÷ 40
5	Catena.		È buona norma quando la catena si presenta molto imbrattata di fango e morchia procedere ad una accurata pulizia nel modo seguente: Smontare la catena e lavarla con petrolio asciugandola poi perfettamente. Immergere la catena in bagno di olio denso per 30 minuti onde permettere al lubrificante di penetrare tra rulli e perni e lasciare scolare l'eccedenza d'olio.	Olio SAE 20 ÷ 40

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Causa dell'inconveniente	Provvedimenti
1. INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DA CATTIVA CARBURAZIONE		
Scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità	Condotti e getti del carburatore ostruiti.	Smontate i getti e pulirli soffiandovi dentro.
	Presenza d'acqua nella benzina.	Cambiate totalmente il contenuto di benzina nei serbatoio.
Mancanza di regolarità negli scoppi e riscaldamento anormale del motore	Miscela aria-benzina troppo ricca o troppo povera.	Stringete con un cacciavite la vite B (fig. 9). Se gli scoppiettii aumentano vuol dire che la miscela è ricca; provvedete a spostare in basso lo spillo conico o diminuire il getto del massimo; viceversa se gli scoppiettii diminuiscono (miscela povera).

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Causa dell'inconveniente	Provvedimenti
2. INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DA ACCENSIONE IRREGOLARE		
Accensione troppo anticipata	Battito metallico dovuto alle sollecitazioni sul pistone.	Verificate messa in fase accensione (pag. 18).
Accensione troppo ritardata	Riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico.	Verificate messa in fase accensione (pag. 18).
Autoaccensione	Eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sulla testa del pistone o sul cielo della camera di scoppio (il motore batte in testa).	— Smontate e provvedete alla pulizia delle parti.
Perdita di colpi	Mancanza di scintilla alla candela.	Smontate la candela, pulitela e controllate la distanza fra gli elettrodi (millimetri 0,5 ÷ 0,7). Se il fenomeno non dipende dalla candela, controllate che il suo cavo non presenti rotture e verificate lo stato dei contatti.

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Causa dell'inconveniente	Provvedimenti
3. INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DAL CATTIVO FUNZIONAMENTO DEGLI ORGANI MECCANICI		
Il motore non dà potenza regolare dovuta a compressione insufficiente	<p>Eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura.</p> <p>Tenuta insufficiente delle valvole dovuta alla usura delle sedi.</p> <p>Valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie.</p>	<p>Rivolgersi alle Agenzie di Vendita o ad Officine autorizzate.</p> <p>» »</p> <p>» »</p>
Battito eccessivo sulla testa del motore	<p>Gioco eccessivo tra bilancieri e valvole o da molle valvole rotte o indebolite.</p>	<p>» »</p>
Stridore metallico sulla testa del motore	<p>Deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causate da ostruzione ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa olio.</p>	<p>» »</p>

www.rpwa.it

DESCRIZIONE DEL VEICOLO

MOTORE

Tipo « Regolarità Competizione », 4 tempi.

Numero dei cilindri: 1.

Alesaggio: mm. 56 (60).

Corsa: mm. 50 (61).

Cilindrata effettiva: cm³ 123,08 (172,386).

Rapporto di compressione: 10 : 1.

Potenza max.: HP. SAE 15 (17,5).

Regime di potenza max.: 9.000 giri al minuto (8.000).

Regime di coppia max.: 7.000 giri al minuto (4.500).

Diametro utile delle valvole:

aspirazione: mm. 26,5 (27,5)

scarico: mm. 23,5 (25).

Cilindro, in lega leggera con canna in ghisa riportata.

Testata cilindro, in lega leggera.

Distribuzione (vedi fig. 17).

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero della distribuzione comanda le aste tramite punterie a piattello.

Aspirazione:

inizio: 58° (45°) prima del P.M.S.

fine: 82° (75°) dopo il P.M.I.

Scarico:

inizio: 82° (75°) prima del P.M.I.

fine: 58° (45°) dopo il P.M.S.

I dati sopraddetti si devono controllare con un gioco di mm. 0,3 tra le valvole e i bilancieri.

Gioco normale tra valvole e bilancieri a motore freddo:

Aspirazione: mm. 0,10.

Scarico: mm. 0,15.

Alimentazione

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante tramite due rubinetti e doppia tubazione; la riserva si ottiene tenendo chiuso uno di essi.

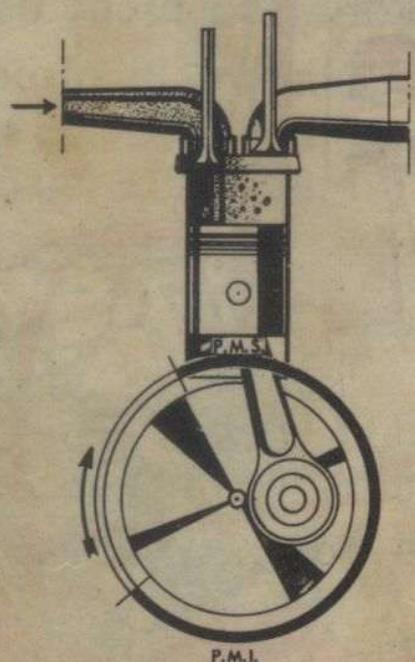
Tipo e regolazione del carburatore

Dell'Orto UB 22 BS (UB 24 BS2) con filtro aria.

Diffusore \varnothing 22 (24) mm.
Getto max. 98 (112).
Getto minimo 45 (42).
Vite aria minimo aperta giri 1 1/2.

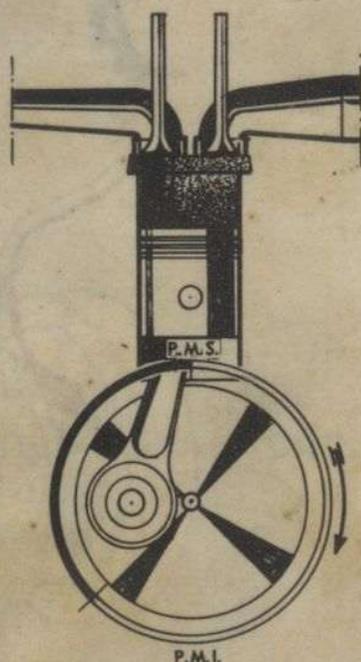
Valvola gas N. 70.
Spillo conico E 16 alla 2^a tacca (E 13).
Polverizzatore 260/B (260/A).
Vite miscela aperta 3/4 di giro.

DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE



ASPIRAZIONE

Aprire 58° (45°) prima P.M.S.
Chiudere 82° (75°) dopo P.M.I.



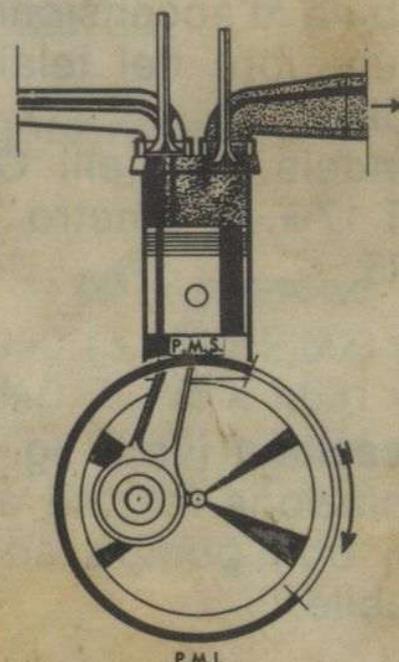
COMPRESSIONE

Le valvole sono chiuse.



SCOPPIO

Le valvole sono chiuse.



SCARICO

Aprire 82° (75°) prima P.M.I.
Chiudere 58° (45°) dopo P.M.S.

Fig. 17

Accensione

1 - Accensione a volano magnete con rotore ed anticipo automatico incorporato, avente le seguenti caratteristiche:

Anticipo fisso: 25°

Anticipo automatico: 20°

Anticipo totale: 45°.

2 - Bobina d'accensione, collocata sotto il tubo superiore del telaio entro il vano del serbatoio.

3 - Candela « Marelli CW 10 L » o « Bosch W 270 T 17 ». Diametro e passo filettatura 14 x 1,25.

Lubrificazione (vedi fig. 18).

A circolazione forzata all'asse motore e bilancieri con pompa ad ingranaggi e filtro smontabile.

Raffreddamento

Ad aria, grazie ad una adeguata alettatura sul cilindro, sulla testa e coperchio bilancieri.

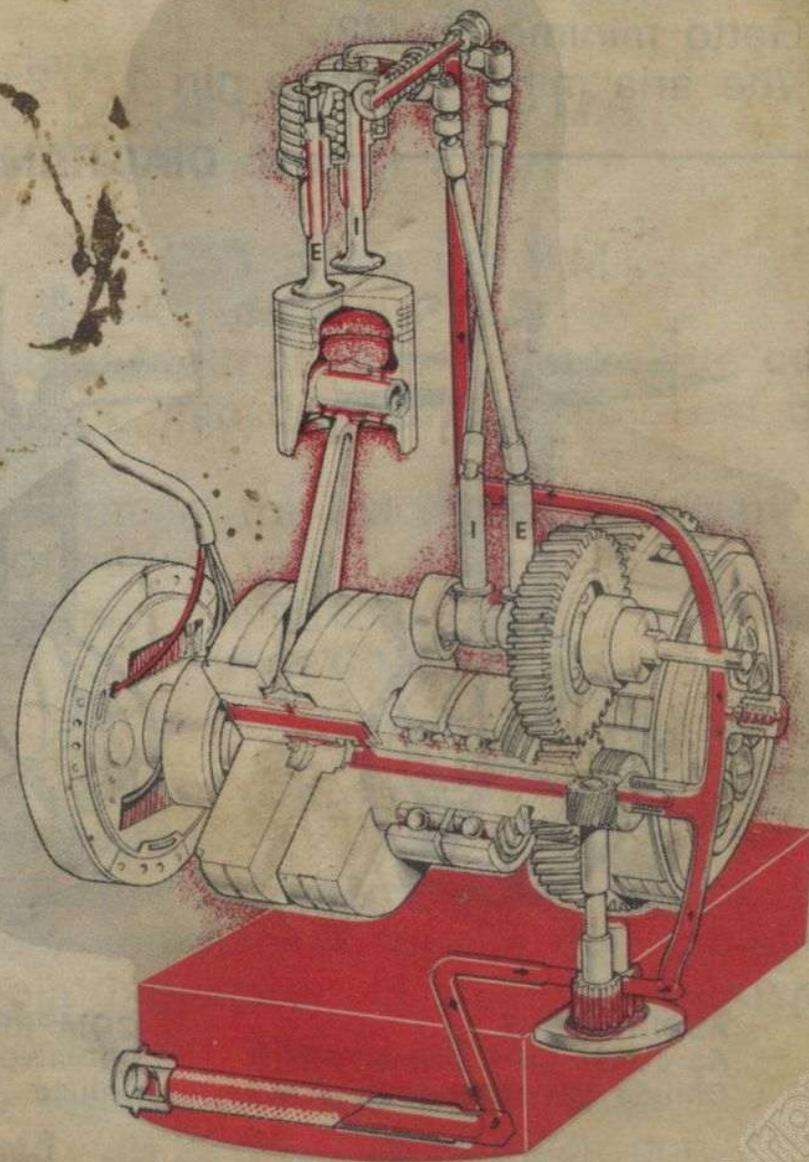


Fig. 18

Trasmissione

Primaria: ad ingranaggi a denti elicoidali; rapporto di trasmissione: 3,895 (74/19).

Secondaria: a catena (1/2" x 7,8 - perni n.º 116 tipo corsa) con tasselli elastici parastrappi interposti tra il tamburo freno e il mozzo ruota posteriore.

Rapporto di trasmissione:

124 cc. 4,000 (60/15)

175 cc. 3,625 (58/16)

Frizione

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Dischi conduttori: n.º 5 guarniti.

Dischi condotti: n.º 4 in acciaio.

Cambio di velocità (vedi fig. 19).

In cascata, 5 rapporti con ingranaggi sempre in presa e scorrevoli comandati da selettore con leva a pedale.

Rapporti del cambio:

	124 cc	175 cc
1ª velocità . . .	2,500 (35/14)	2,062 (33/16)
2ª velocità . . .	1,631 (31/19)	1,381 (29/21)
3ª velocità . . .	1,174 (27/23)	1,041 (25/24)
4ª velocità . . .	0,852 (23/27)	0,815 (22/27)
5ª velocità . . .	0,666 (20/30)	0,666 (20/30)

Rapporto totale motore-ruota:

124 cc

corona Z = 60 - pignone Z = 15

1ª velocità	38,950 (3,895 x 2,500 x 4,000)
2ª velocità	25,410 (3,895 x 1,631 x 4,000)
3ª velocità	18,290 (3,895 x 1,174 x 4,000)
4ª velocità	13,274 (3,895 x 0,852 x 4,000)
5ª velocità	10,376 (3,895 x 0,666 x 4,000)

175 cc

corona Z = 58 - pignone Z = 16

1ª velocità	29,114 (3,895 x 2,062 x 3,625)
2ª velocità	19,498 (3,895 x 1,381 x 3,625)
3ª velocità	14,489 (3,895 x 1,041 x 3,625)
4ª velocità	11,507 (3,895 x 0,815 x 3,625)
5ª velocità	9,403 (3,895 x 0,666 x 3,625)

SCHEMA CAMBIO

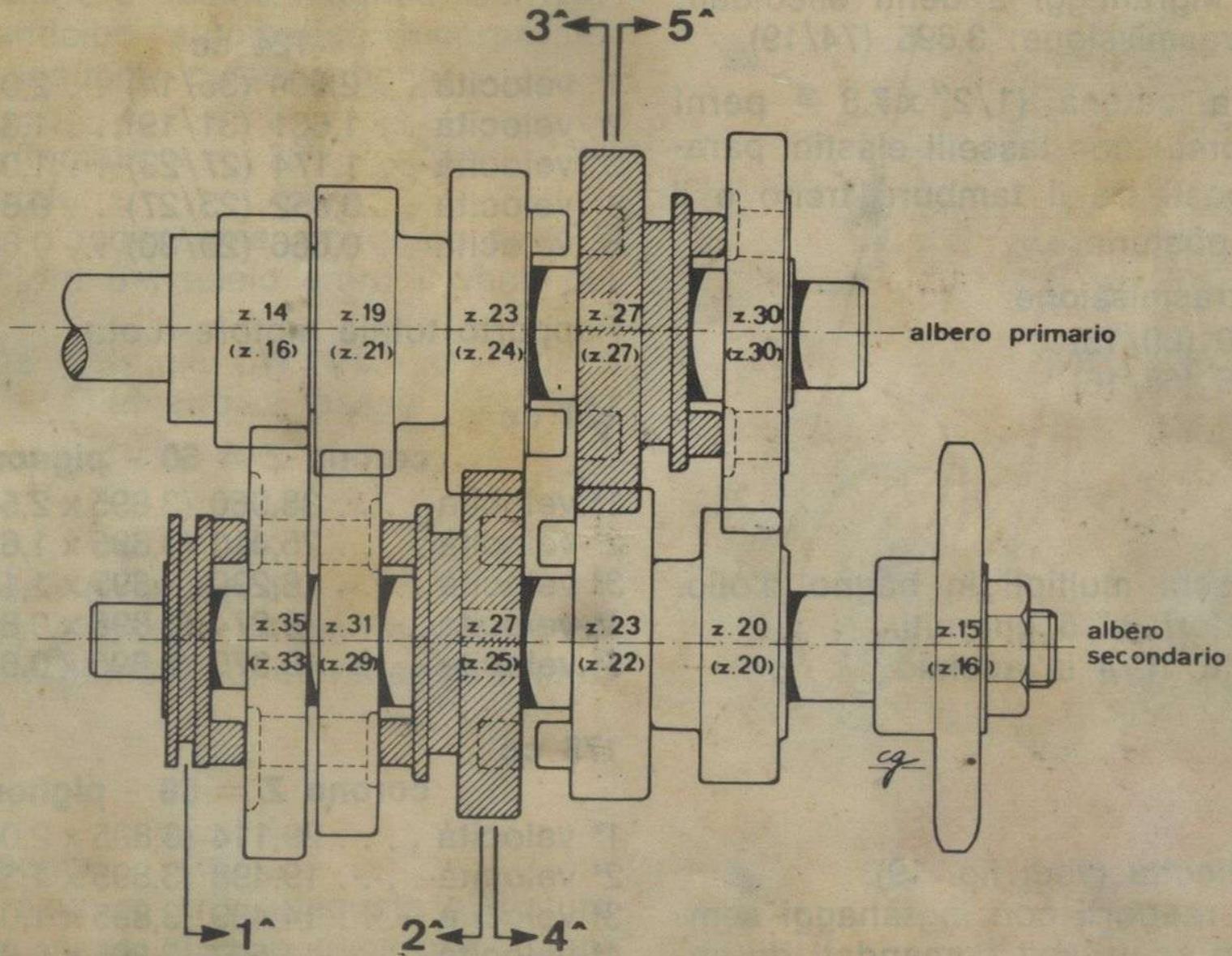


Fig. 19

VEICOLO

Telaio

In tubi di acciaio trafilati uniti mediante saldatura elettrica o autogena a seconda delle esigenze.

Sospensione anteriore

A forcella telescopica con ammortizzatore idraulico di fine corsa.

Sospensione posteriore

Del tipo a forcella oscillante, con elementi a molle cilindriche ed ammortizzatori idraulici incorporati, regolabili su tre posizioni.

Freni

Freni sulle ruote del tipo a ganasce ad espansione agenti sul diametro di:

anteriore \varnothing mm.136

posteriore \varnothing mm.150

Ruote

Del tipo a raggi tangenti.

Cerchi in acciaio:

anteriore 19" x 2 1/4"

posteriore 18" x 2 1/4"

Pneumatici

Anteriore 19" x 2.50/2.75" motocross

Posteriore 18" x 3.25/3.50" motocross

Attrezzi di corredo

Una chiave a tubo per candela, tre chiavi doppie da 8/10 - 14/17 - 12/15, una chiave per coperchio bilancieri e coperchi carter da 5, una pinza universale, una chiave registrabile tipo USA, un cacciavite piccolo, un cacciavite grande, una astina per allentare i perni ruota, due levagomme, un filo interno di emergenza per frizione e freno, un morsetto per detto e una bussola attacco filo alla leva.

Gli attrezzi di corredo sono contenuti in un fondo di gomma sistemati, unitamente al presente opuscolo, nella cassetta porta attrezzi incorporata nella parte superiore del serbatoio.

IMPIANTO ELETTRICO (vedi fig. 21).

È composto dai seguenti apparati:

1 - Volano alternatore da 31,6 W - 6 V a rotazione destra. Il ruttore e l'anticipo automatico sono incorporati nella piastra indotti che è fissata al carter mediante 3 viti.

2 - Avvisatore acustico ca. 6 V.

3 - Fanaleria: proiettore diametro mm. 105 con luce posizione incorporata completo di:

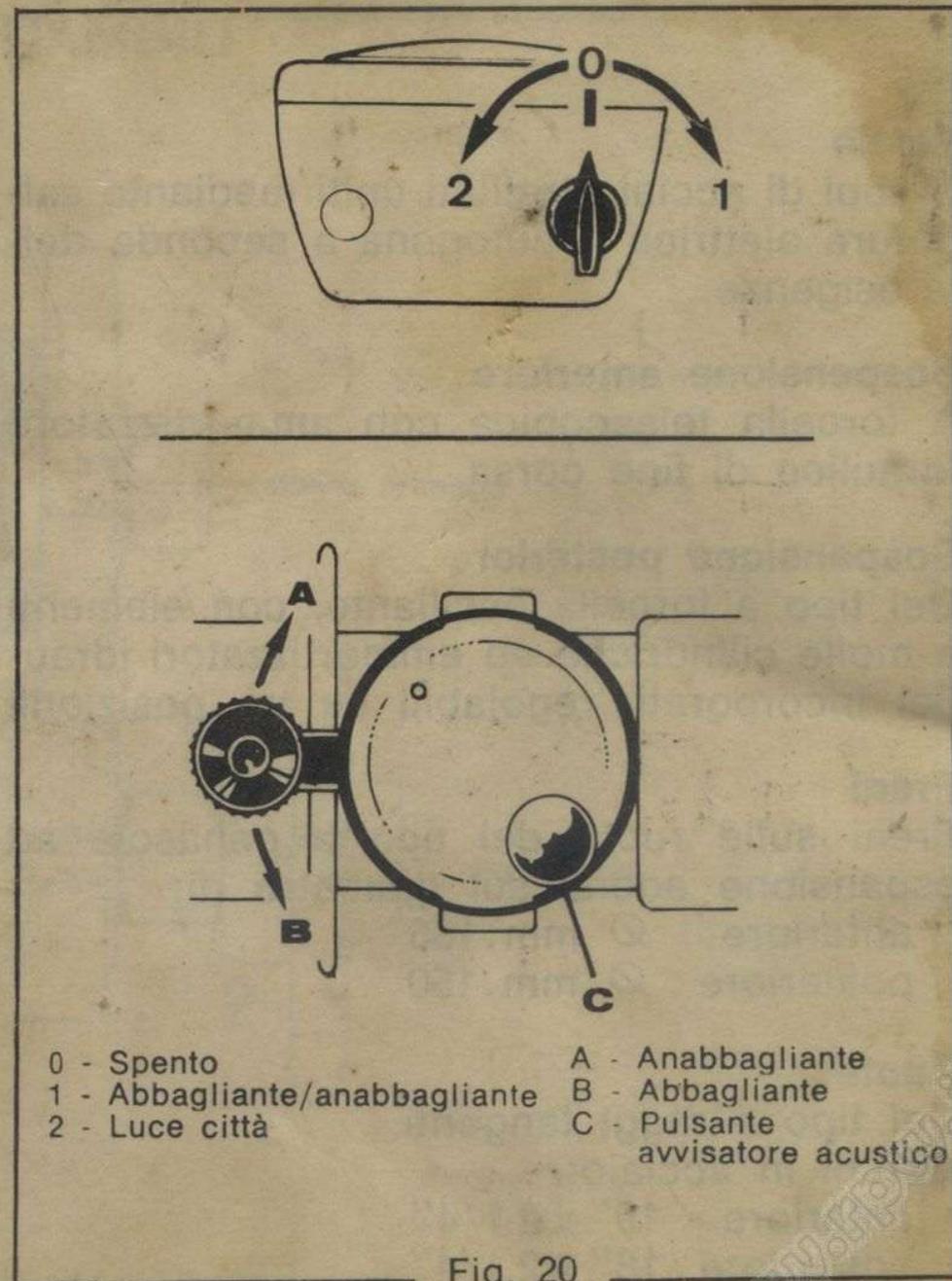
- n° 1 lampada luce abbagliante / anabbagliante 25/25 W - 6 V;

- n° 1 lampada luce posizione 5 W - 6 V;

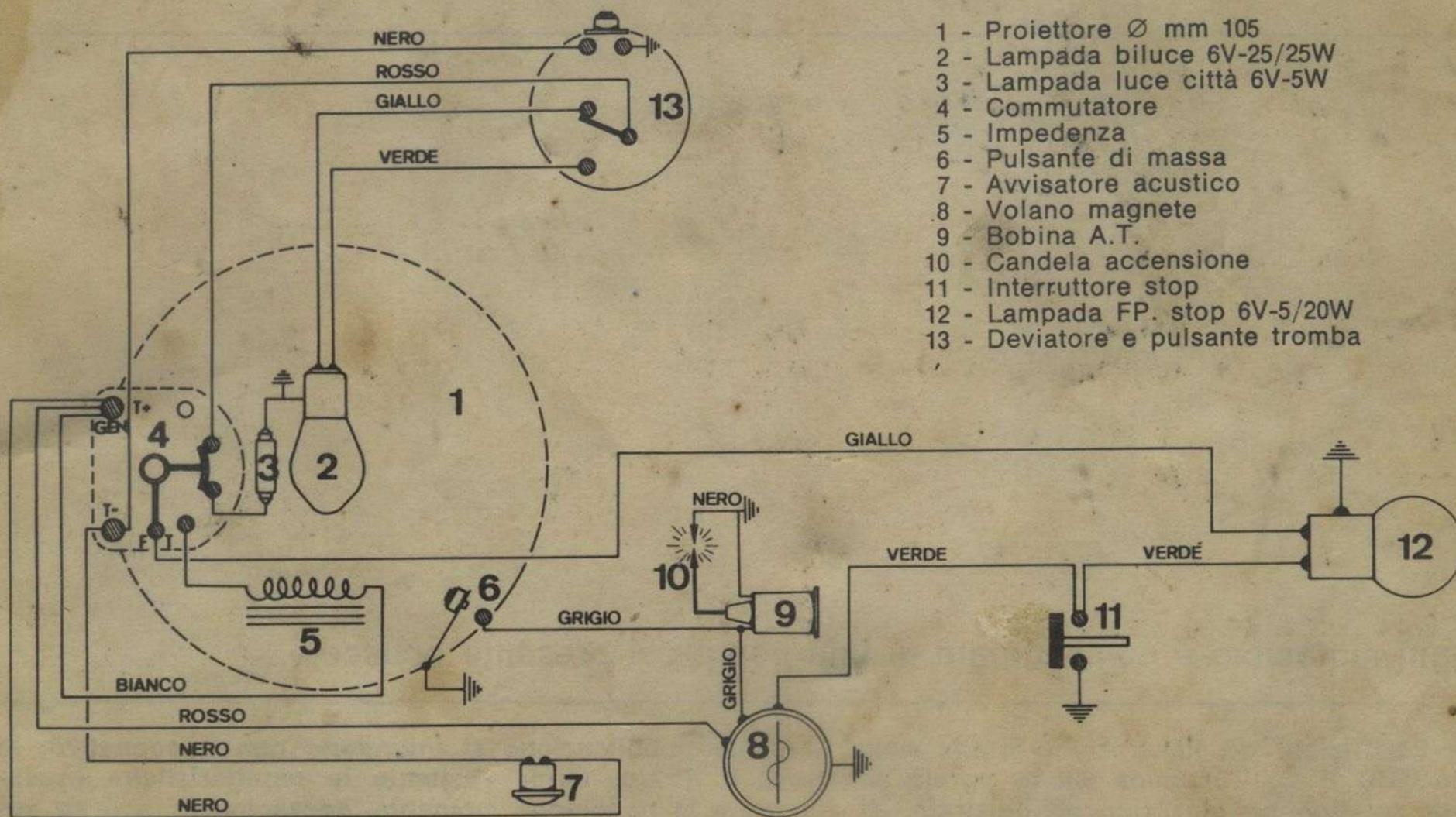
- n° 1 deviatore luci abbagliante / anabbagliante applicato al manubrio (vedi fig. 20).

4 - Fanalino posteriore con catarifrangente completo di:

- n° 1 lampada 5/20 W - 6 V per indicazione di arresto, luce targa e posizione.



SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO



- 1 - Proiettore Ø mm 105
- 2 - Lampada biluce 6V-25/25W
- 3 - Lampada luce città 6V-5W
- 4 - Commutatore
- 5 - Impedenza
- 6 - Pulsante di massa
- 7 - Avvisatore acustico
- 8 - Volano magnete
- 9 - Bobina A.T.
- 10 - Candela accensione
- 11 - Interruttore stop
- 12 - Lampada FP. stop 6V-5/20W
- 13 - Deviatore e pulsante tromba

Fig. 21

PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA - 20043 ARCORE (Milano) - Via C. Battisti, 68
Tel. 617.841 (2 - 3 - 4 - 5)

Pubblicazione tecnica n° 14.13.021 - Proprietà privata - Giugno 1970 - 2000

1ª EDIZIONE

Ogni motociclo è equipaggiato di una copia del presente opuscolo.

Le descrizioni ed illustrazioni fornite nella presente pubblicazione si intendono non impegnative; la PIAGGIO & C. - Azienda Gilera perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del tipo qui descritto ed illustrato, di apportare in qualunque momento, senza impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, dettagli o forniture di accessori, che essa ritenesse convenienti per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo o commerciale.

