



**MOTOCICLO**

**124** *Extra*

**USO E MANUTENZIONE**

[www.rpw.it](http://www.rpw.it)



usate ricambi originali

---

**MOTOCICLO «124» extra.**

**Istruzioni per l'uso e la manutenzione**

**14.13014**

**MOTO GILERA S. p. A.**

Stabilimento e Sede Uffici: **ARCORE** (Milano)

Telefoni **64.020 - 64.044 - 64.096**

**64.075** (Vimercatè)

---

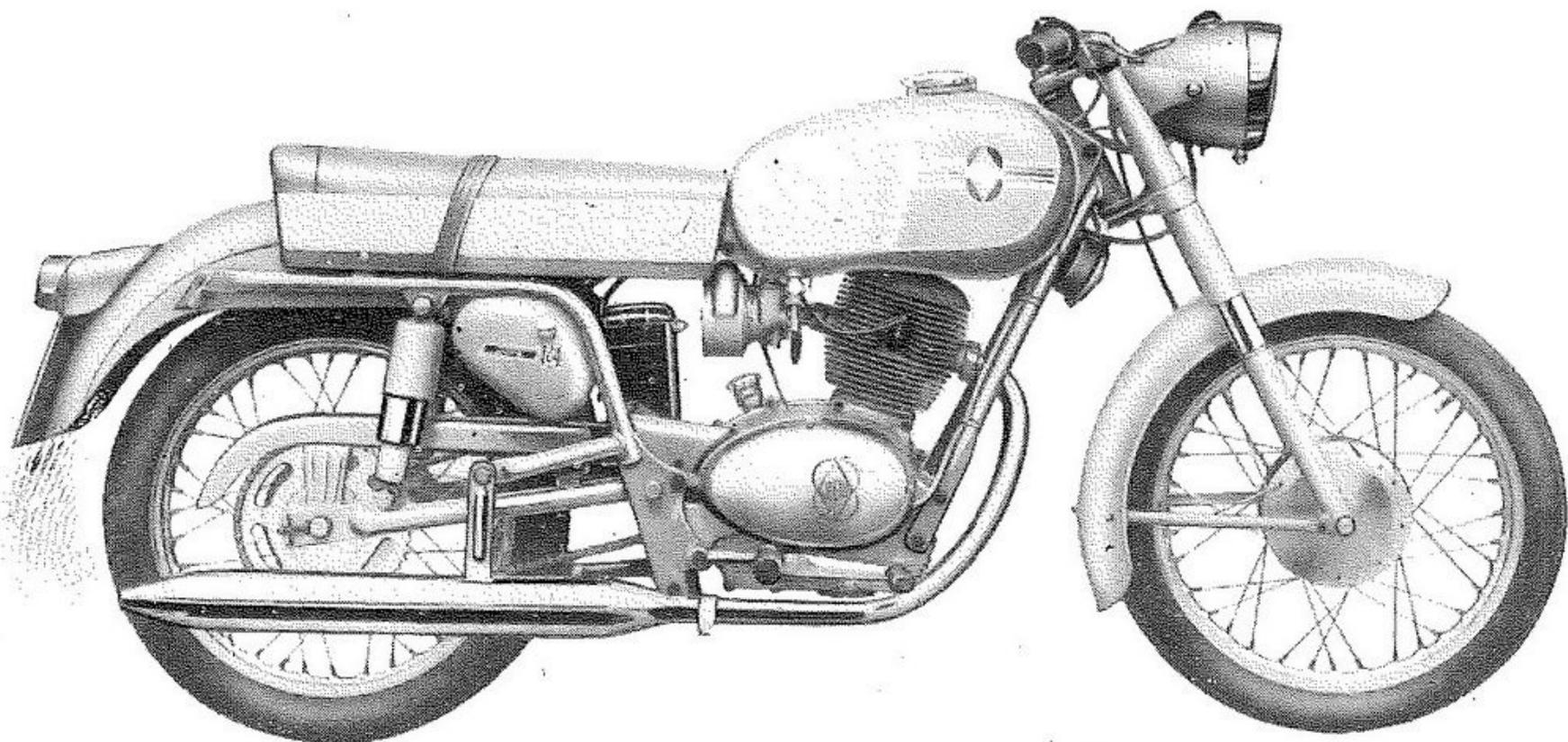


Fig. 1 - MOTOCICLO « 124 Extra » (lato destro)

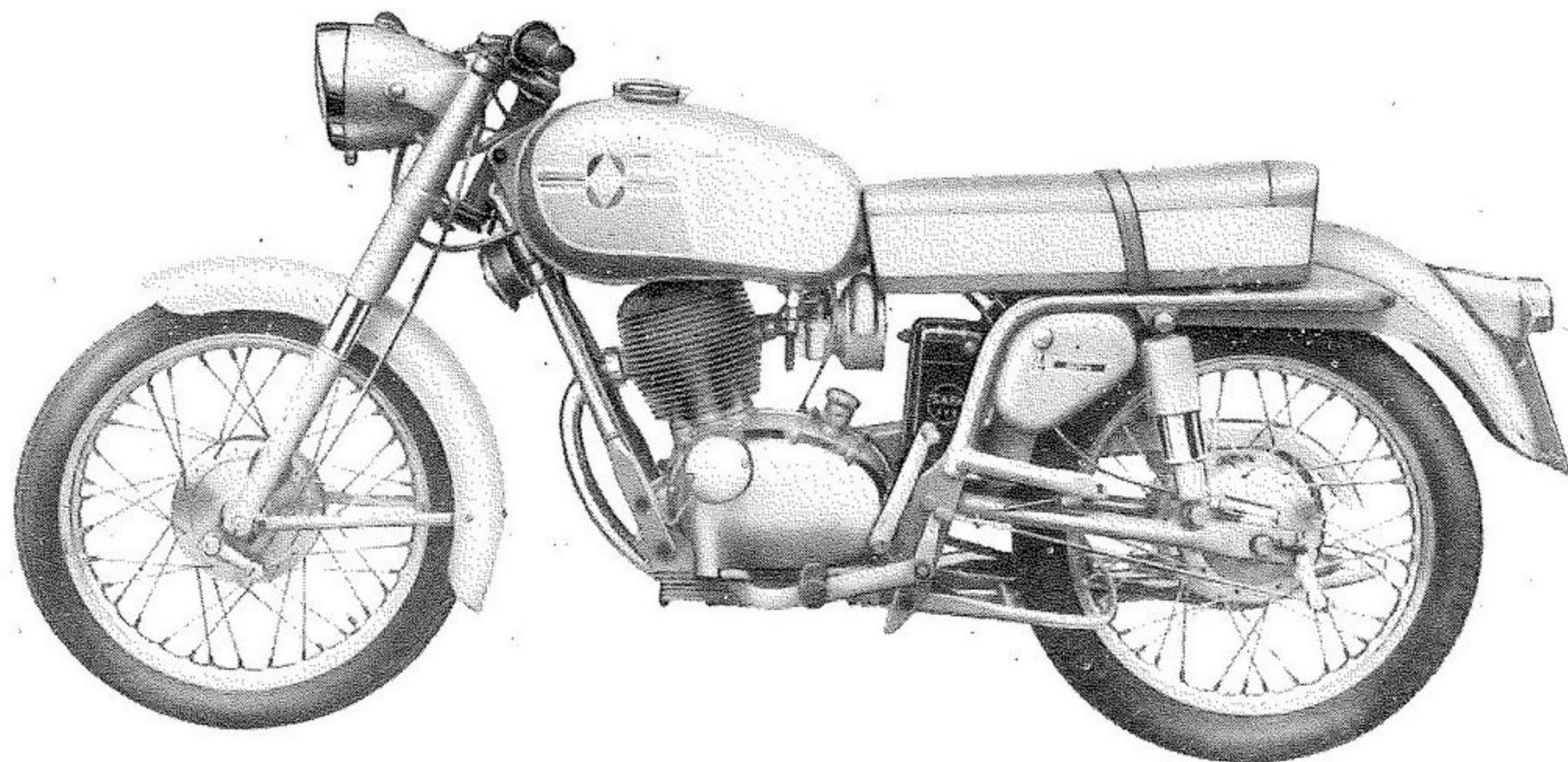


Fig. 2 - MOTOCICLO « 124 Extra » (lato sinistro)

## **DISPOSIZIONE COMANDI**

(vedi fig. 3)

Gli organi di comando del motociclo 124 EXTRA disposti secondo le indicazioni della fig. 3 sono i seguenti :

- |   |                                 |   |   |
|---|---------------------------------|---|---|
| 1 | Leva comando frizione           | 5 | Pedale messa in moto                      |
| 2 | Levetta comando anabbagliante   | 6 | Chiavetta interruttore circuito elettrico |
| 3 | Pulsante avvisatore acustico    | 7 | Leva comando freno anteriore              |
| 4 | Pedale comando freno posteriore | 8 | Manopola comando gas                      |
|   |                                 | 9 | Leva comando cambio                       |

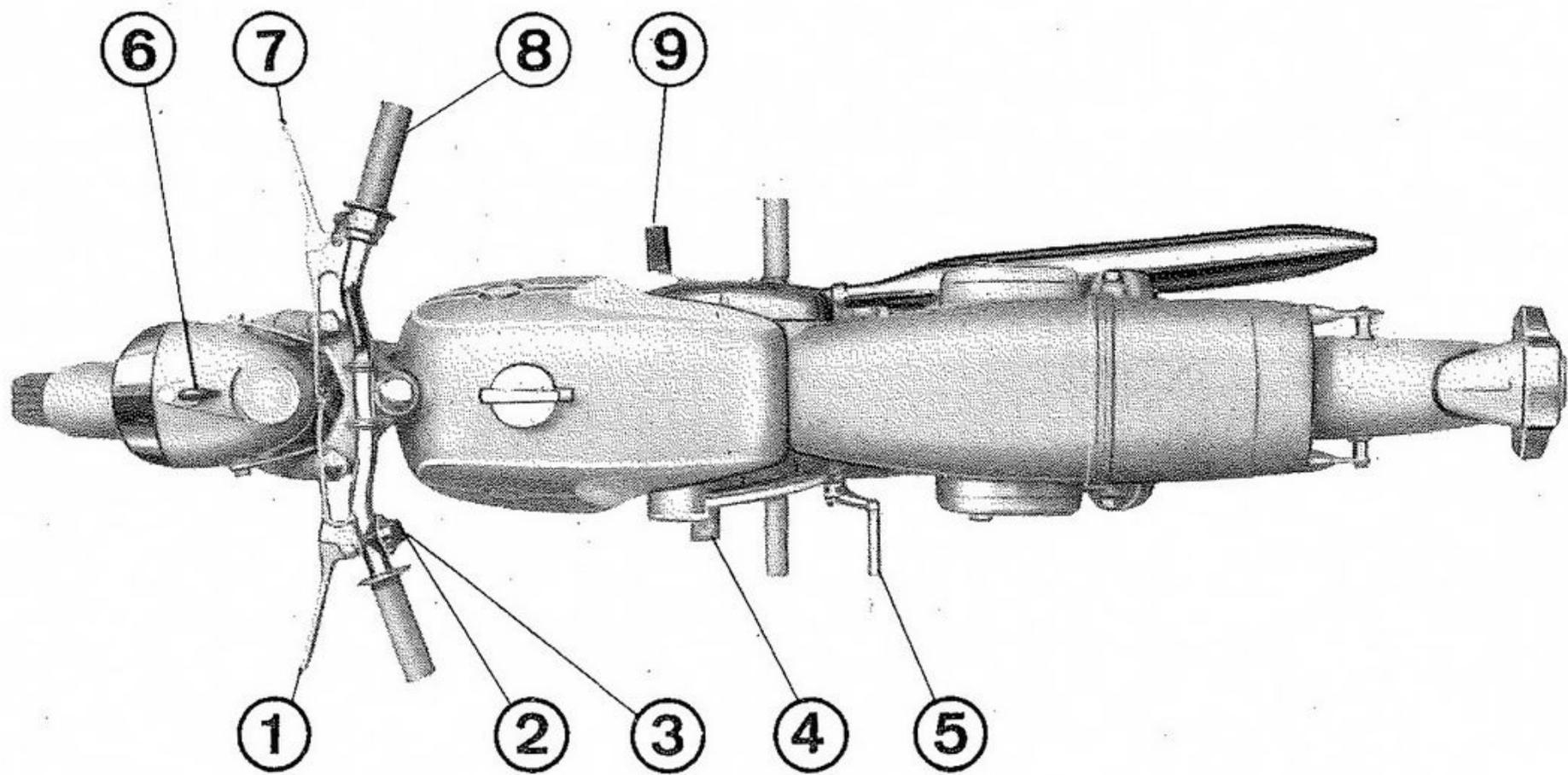


Fig. 3 - MOTOCICLO «124 Extra» (pianta)

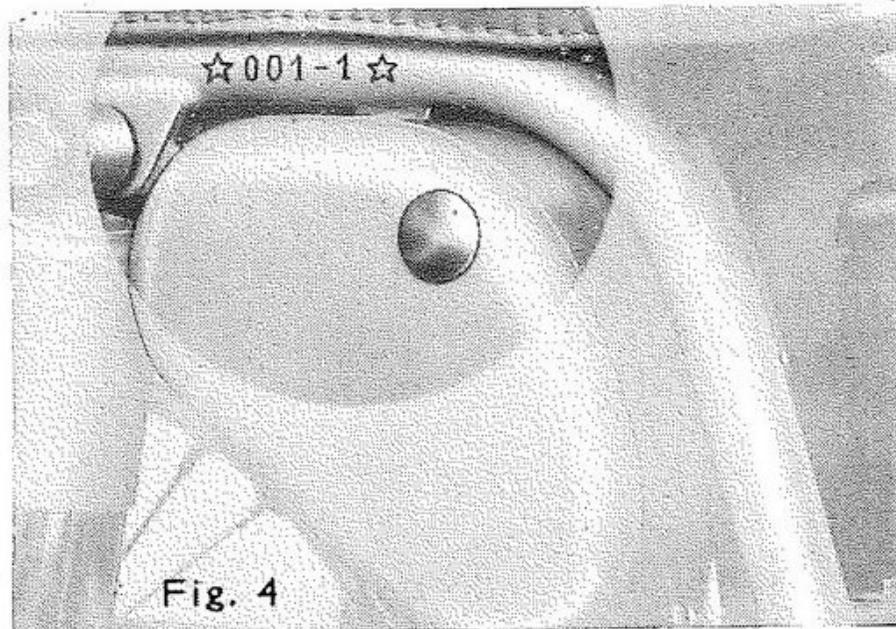
## DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi fig. 4-5)

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

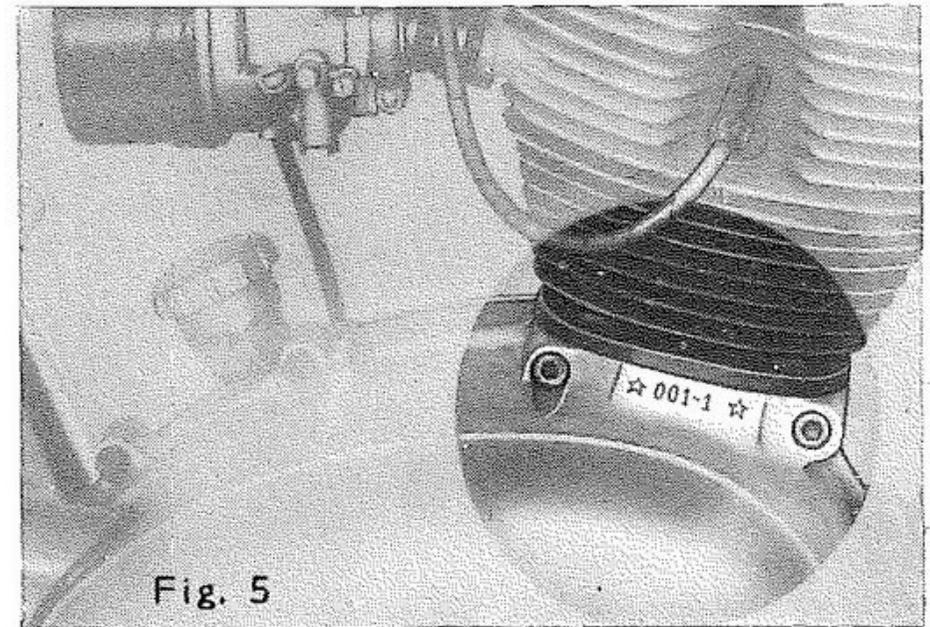
**Per il telaio :**

sulla fiancata posteriore destra sotto la sella.



**Per il motore :**

sul carter a destra nella apposita basetta in prossimità della base appoggio cilindro.



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 batteria e spinterogeno. Alimentazione a benzina  
Lubrificazione forzata  
Raffreddamento ad aria naturale  
Cambio in blocco a 4 rapporti con selettore comandato a pedale.  
Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.  
Trasmissione primaria ad ingranaggi a denti elicoidali.  
Trasmissione secondaria a catena.

### VEICOLO

Telaio a doppia culla aperta inferiormente. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica. Sospensione posteriore a forcella oscillante con molle cilindriche ed ammortizzatori idraulici incorporati.  
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.: Km/h. 100 circa.  
Consumo carburante: litri 2,2 per 100 Km. (norme C.U.N.A.)  
Pendenza max. superabile : 36 %  
Autonomia : 450 Km. circa  
Portata : persone due.  
Le prestazioni sopra indicate si intendono con veicolo in assetto di marcia, montato del solo conduttore, su strada in buone condizioni.

### INGOMBRI E PESI

Passo: . . . . .	mt. 1,250
Lunghezza max. . . . .	mt. 1,900
Larghezza max. . . . .	mt. 0,620
Altezza max. . . . .	mt. 0,910
Altezza minima motore da terra . . .	mt. 0,175
Peso senza carburante . . . . .	Kg. 95

### RIFORMIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 10 (compreso riserva di litri 2,5).  
Olio : Kg. 1.600.

## DESCRIZIONE

### MOTORE

Tipo 124 Extra 4 tempi

Numero dei cilindri . . . . .	1
Alesaggio . . . . .	mm. 56
Corsa . . . . .	mm. 50
Cilindrata effettiva . . . . .	cmc. 123,08
Rapporto di compressione . . .	7,8 : 1
Potenza max. (alla ruota)	HP 7
Regime di potenza max. . . . .	7500 giri al l'
Regime di coppia max. . . . .	5000 giri al l'
Diametro utile { aspirazione : mm. 22,5	
delle valvole { scarico : mm. 21	

Cilindro, in lega leggera con canna in ghisa riportata.

Testa cilindro: in lega leggera con sedi valvola in ghisa riportata.

**Distribuzione** (vedi fig. 6)

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

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

Aspirazione :

Inizio : 28° prima del P.M.S.

fine : 64° dopo il P.M.I.

Scarico :

inizio : 64° prima del P.M.I.

fine : 28° 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. 0,1

Scarico : mm. 0,15

**Alimentazione**

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante tramite 2 rubinetti e doppia tubazione; la riserva si ottiene tenendo chiuso uno di essi.

**Tipo e regolazione del carburatore**

Dell'Orto ME 18 BS con filtro aria e silenziatore SFI

Diffusore  $\phi$  18 mm.  
 Getto max. 80 invernale - 78 estivo  
 Getto minimo 35.  
 Vite aria minimo aperta giri I  
 Valvola gas N. 50  
 Spillo conico 63 alla 2<sup>a</sup> tacca

Polverizzatore 258/A.  
 Vite miscela aperta  $\frac{3}{4}$  di giro.  
 Comando aria: si chiude premendo sull'astina (A) (fig. 11).  
 L'apertura è automatica quando si apre la valvola del gas.

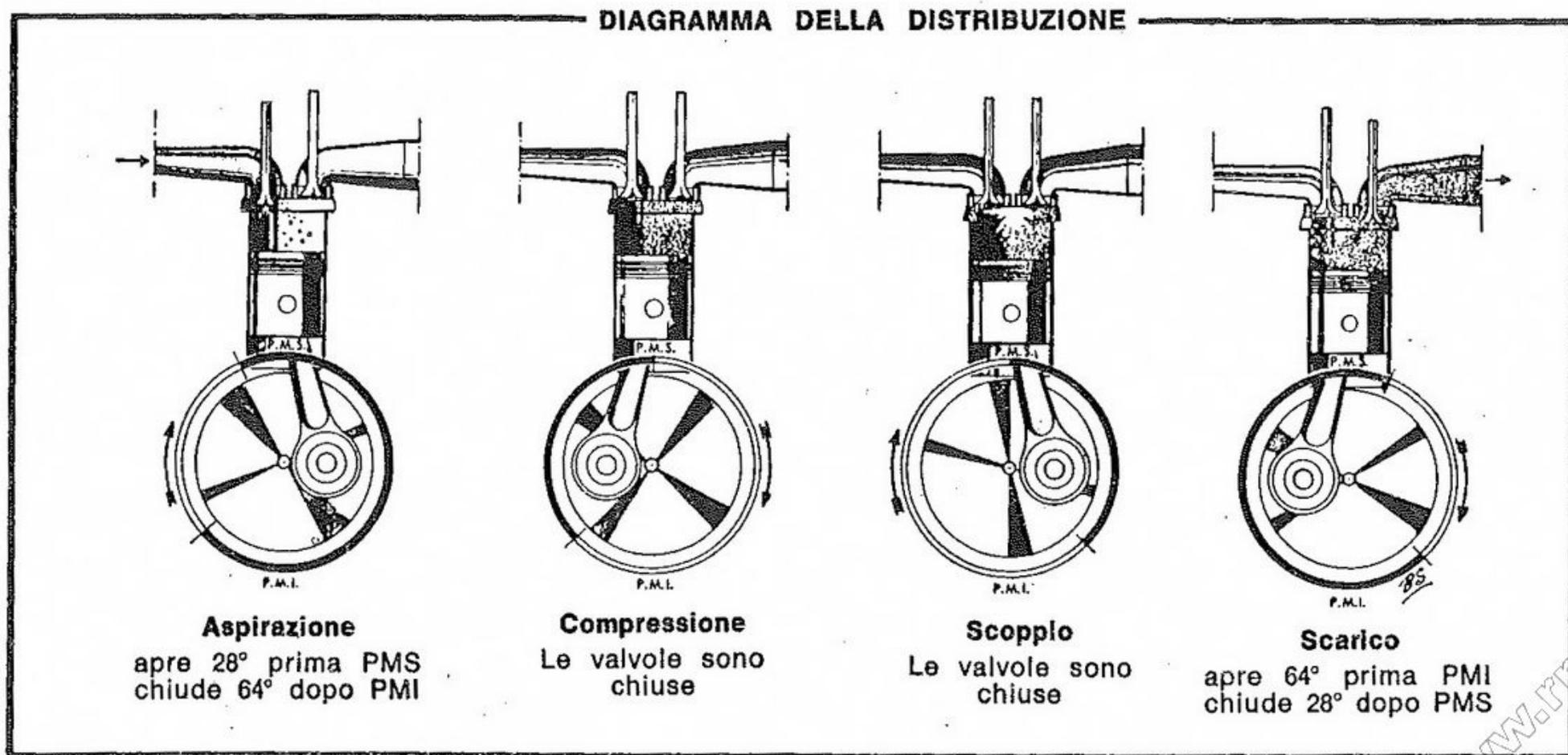


Fig. 6

## Accensione

Accensione a batteria con :

1 - Ruttore ad anticipo automatico, calettato sull'albero della distribuzione. L'anticipo fisso può essere regolato grazie a due feritoie circolari ricavate sulla piastra porta-ruttore entro le quali passano le viti di fissaggio che, una volta allentate, permettono la rotazione della piastra completa.

Anticipo fisso : 6°  
Anticipo automatico : 40°  
Anticipo totale : 46°

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

3 - Condensatore, fissato con viti alla piastra ruttore.

4 - Deviatore d'emergenza per alimentazione bobina, incorporato nel faro. Questo dispositivo consente l'avviamento del motociclo (mediante spinta) anche con batteria scarica o addirittura mancante.

5 - candela Bosch W 260 T2 o similare. Diametro e passo filettatura 14x1,25.

## Lubrificazione (vedi fig. 7)

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.

## Trasmissione

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

Secondaria : a catena (1/2" x 7,8) con giunto elastico parastrappi interposto tra la corona e il tamburo freno posteriore; rapporto di trasmissione : 3,533 (53/15).

## Frizione

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.  
Dischi conduttori n. 4 guarniti.  
Dischi condotti n. 3 in acciaio.

## Cambio di velocità (vedi fig. 8)

In cascata 4 rapporti con ingranaggi sempre  
in presa e scorrevoli comandati da selettore  
con leva a pedale.

### Rapporti del cambio :

1 <sup>^</sup> velocità . . . . .	1,941 (33/17)
2 <sup>^</sup> velocità . . . . .	1,174 (27/23)
3 <sup>^</sup> velocità . . . . .	0,785 (22/28)
4 <sup>^</sup> velocità . . . . .	0,613 (19/31)

Rapporti totali motore-ruota con corona Z = 53  
e pignone Z = 15:

1 <sup>^</sup> velocità . . . . .	26,703 (3,895 × 1,941 × 3,533)
2 <sup>^</sup> velocità . . . . .	16,151 (3,895 × 1,174 × 3,533)
3 <sup>^</sup> velocità . . . . .	10,799 (3,895 × 0,785 × 3,533)
4 <sup>^</sup> velocità . . . . .	8,433 (3,895 × 0,613 × 3,533)

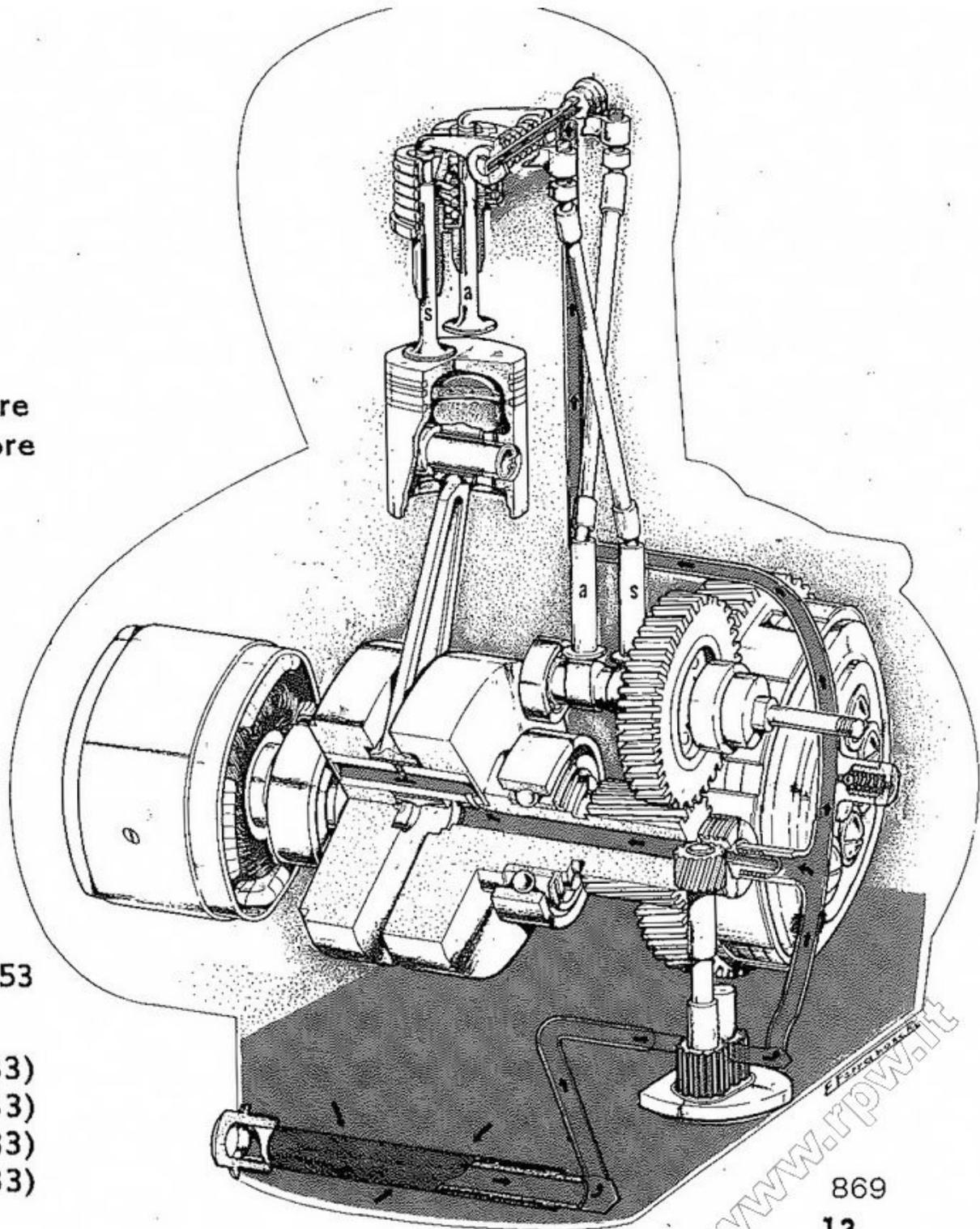
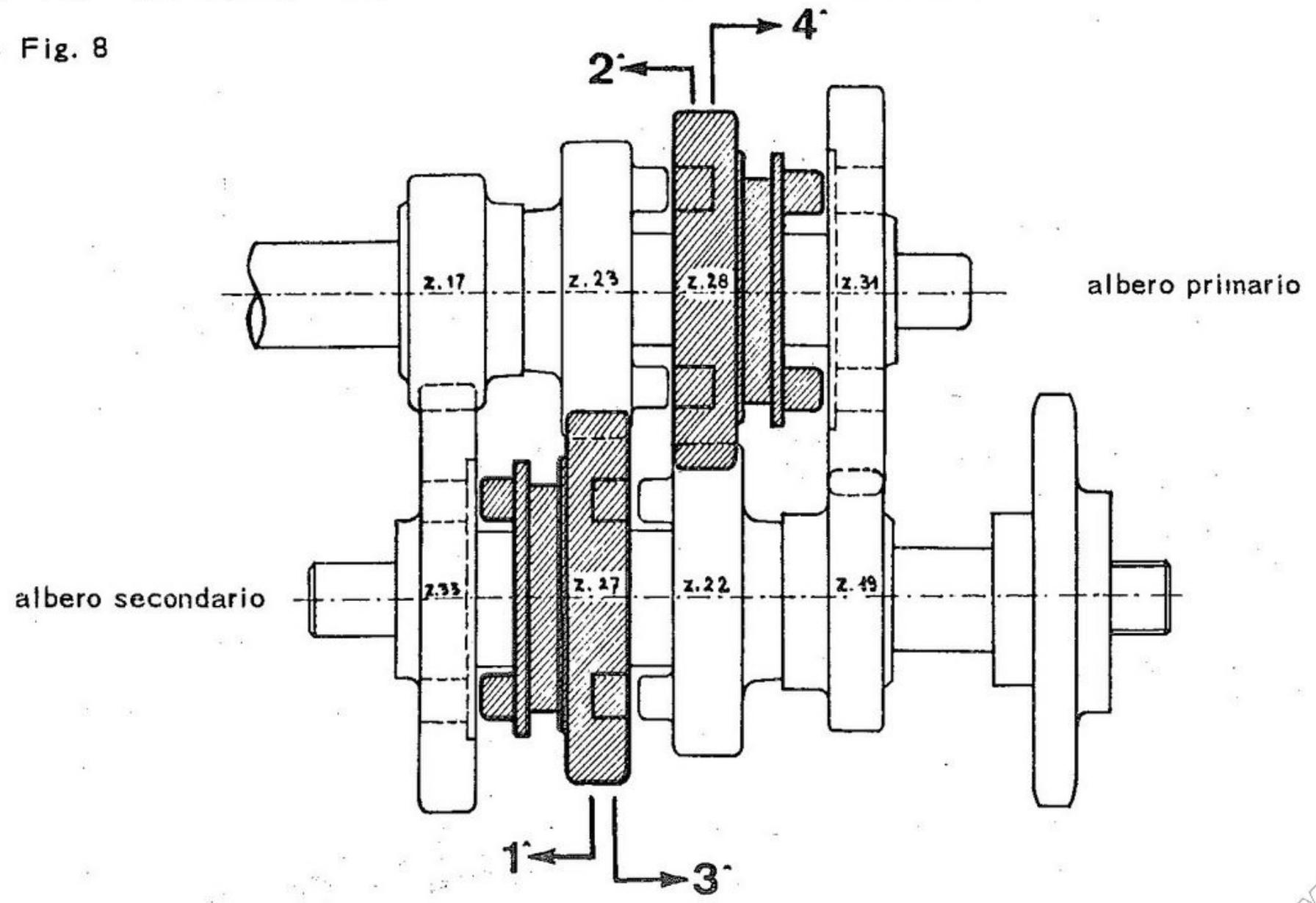


Fig. 7

Fig. 8





## IMPIANTO ELETTRICO

(vedi fig. 9)

E' composto dai seguenti apparati :

1 - Dinamo: da 45W-6V, rotazione destra, del tipo cosiddetto «volano» essendo il rotore direttamente calettato sull'asse motore mentre lo statore, centrato da apposito alloggiamento sul carter, è fissato con due prigionieri allo stesso.

2 - Regolatore con supporto elastico applicato su apposita basetta saldata al telaio tra i piantoni anteriori.

3 - Batteria : capacità 7 A/h 6 V.

4 - Tromba elettrica : 6 V.

5 - Fanaleria : proiettore diametro mm. 130 con luce posiz. incorporata, completo di :

n. 1 Lampada luce abbagliante e anabbagliante 25/25 W-6 V.

n. 1 Lampada spia 3 W - 6 V.

n. 1 Lampada luce posizione 3W-6V.

n. 2 Fusibili

n. 1 Chiavetta asportabile per Interruttore circuito, accensione e deviatore luci.

n. 1 Deviatore accensione di emergenza.

6 - Deviatore luce abbagliante e anabbagliante con pulsante tromba applicato al manubrio.

7 - Fanalino posteriore con catarifrangente completo di n. 1 lampada : 3/15W-6V per indicazione d'arresto, luce targa e posizione.

La chiavetta di comando può assumere le seguenti posizioni :

centrale : accensione motore

a sinistra : luce posizione

a destra : luce abbagliante e anabbagliante

} chiave  
asportabile

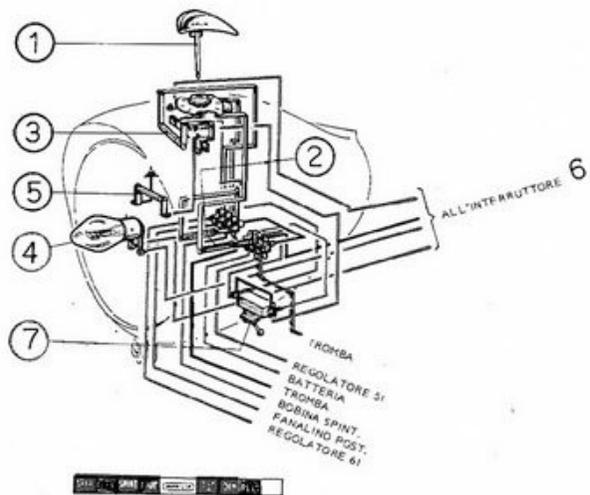


Fig. 10 - Faro APRILIA

1 Chiave a losanga - 2 Fusibile - 3 Spia - 4 Luce abbagliante anabbante - 5 Luce posizione - 7 Deviatore di emergenza.

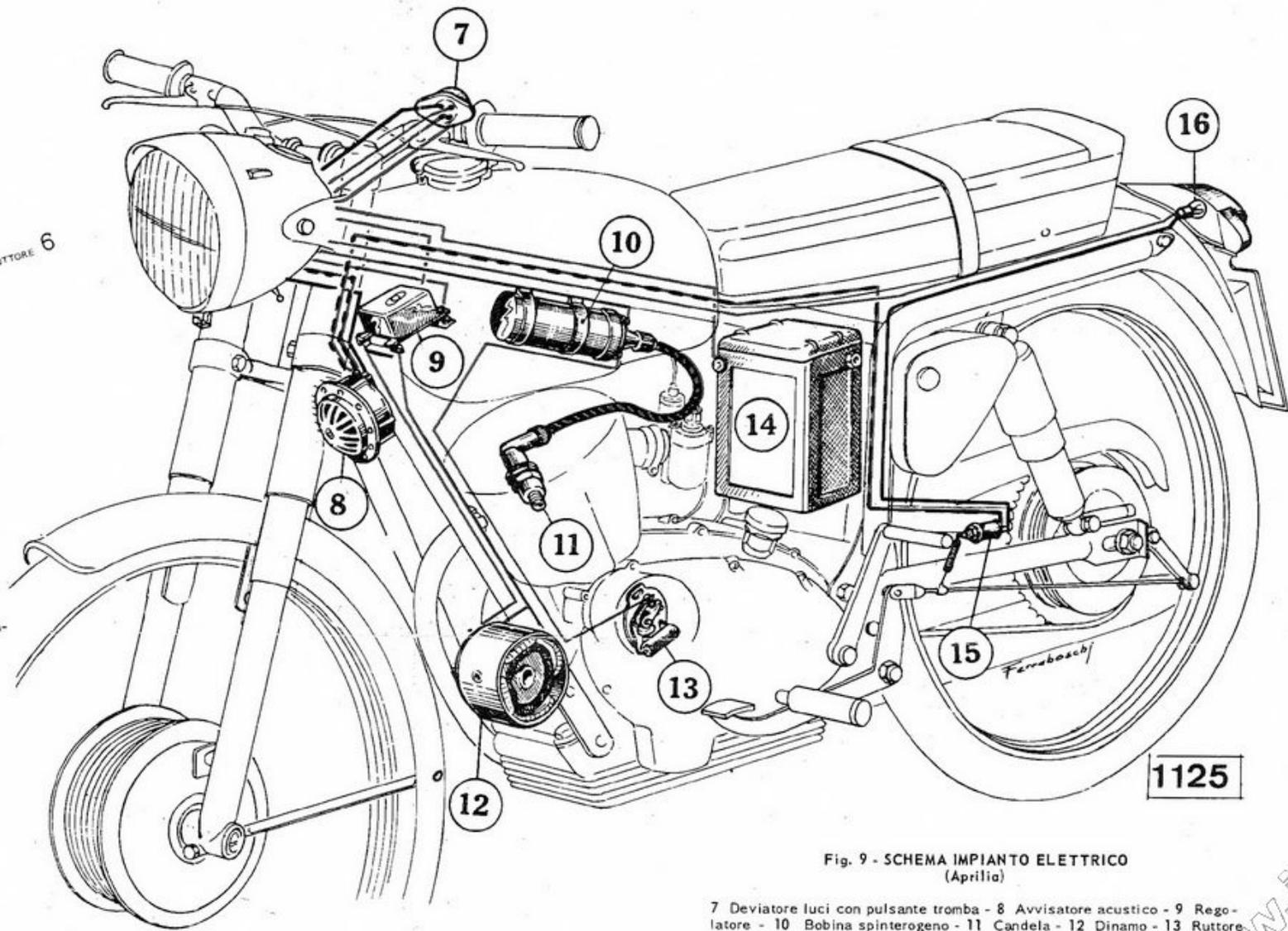


Fig. 9 - SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO (Aprilia)

7 Deviatore luci con pulsante tromba - 8 Avvisatore acustico - 9 Regolatore - 10 Bobina spinterogeno - 11 Candela - 12 Dinamo - 13 Ruttore con condensatore - 14 Batteria - 15 Interruttore stop - 16 Fanalino posteriore con luce targa, luce posizione con catadiotro e luce stop.

1125

## 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 un rubinetto del serbatoio sia aperto (posizione verticale della levetta);
- 4° che il deviatore di emergenza sia orientato verso la scritta «batteria». In tale posizione se la batteria è efficiente, dopo aver inserito la chiavetta deve accendersi la spia rossa di carica batteria. Detta spia deve spegnersi non appena il motore supera il regime per cui la dinamo inizia ad erogare corrente;
- 5° che il cambio sia in posizione di folle.

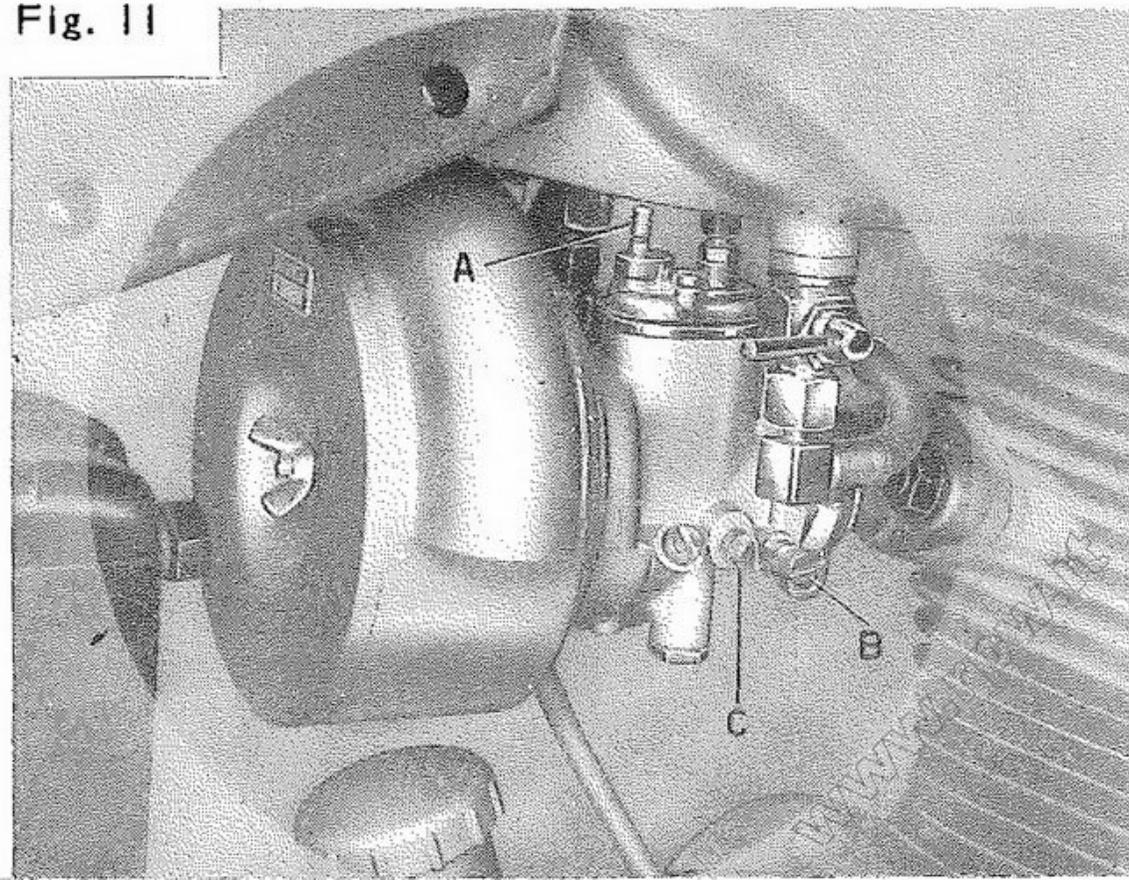
### Messa in moto

Inserire a fondo la chiavetta nel faro. Chiudere l'aria spingendo in basso il comando che trovasi sul carburatore (Fig. II posiz. A), ruotare per circa 1/8 della sua corsa totale il comando del gas, indi premere energicamente con il piede sul pedale di avviamento. Se il motore non si avvia ripetere la suddetta mano-

vra facendo ruotare più o meno il comando del gas e agire sul pulsante del carburatore (cicchetto).

L'avviamento è facilitato se, prima di premere sul pedale, il motore è in compressione. Evitare di accelerare subito il motore, specie se questi è freddo, onde dar tempo all'olio di entrare completamente in circolazione.

Fig. II



## Avviamento e marcia

Messo in moto il motore come sopra descritto, si avvia il motociciclo nel modo seguente. Tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio onde passare dalla posizione di folle (0) a quella di 1<sup>a</sup> velocità (vedi fig. 12), indi abbandonare gradualmente la leva della frizione accelerando progressivamente nel contempo il motore.

Quando la macchina ha raggiunto la velocità di circa 16 Km/h., chiudere rapidamente il gas, tirare subito la leva della frizione, innestare la 2<sup>a</sup> velocità spingendo in basso la leva del cambio, indi abbandonare la leva della frizione accelerando nel contempo il motore.

Raggiunta la velocità di Km/h 28 e successivamente quella di 55 Km/h, innestare rispettivamente la 3<sup>a</sup> e la 4<sup>a</sup> velocità ripetendo le manovre descritte per l'innesto della 2<sup>a</sup> velocità.

Per passare da una velocità superiore ad una inferiore si procede come segue.

Chiudere il gas, tirare la leva della frizione, spingere verso l'alto il pedale del cambio quindi allentare la leva della frizione accelerando contemporaneamente il motore.

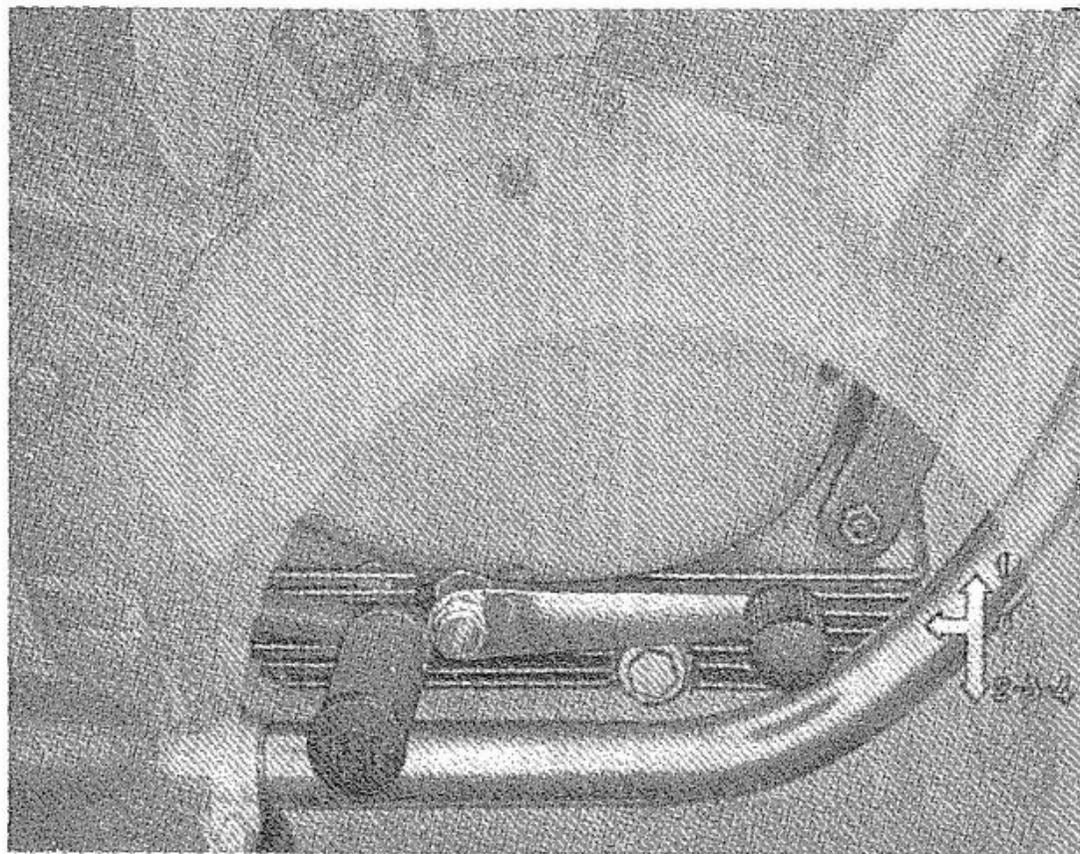


Fig. 12

## Avvertenza importante

Quando la macchina è nuova, onde permettere un graduale assestamento degli organi, si raccomanda di effettuare un periodo di rodaggio come sottoindicato.

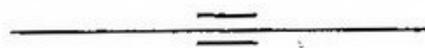
Per i primi 1000 Km. non superare le seguenti velocità:

	in 1 <sup>^</sup>	in 2 <sup>^</sup>	in 3 <sup>^</sup>	in 4 <sup>^</sup>
Km/h.	16	28	44	55

Dai 1000 al 3000 Km. non superare le seguenti velocità:

	in 1 <sup>^</sup>	in 2 <sup>^</sup>	in 3 <sup>^</sup>	in 4 <sup>^</sup>
Km/h.	26	47	71	90

Dopo i 3000 Km., aumentare gradatamente i limiti sopraindicati sino a raggiungere le massime prestazioni.



## 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 servirsi di petrolio e pennello ed asciugare bene con stracci puliti. Per le parti verniciate usare acqua ed asciugare con pelle di daino.

### REGISTRAZIONE

#### 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 deve essere

gliere il tappo con filtro, scaricare completamente l'olio, indi rimettere il filtro con tappo ed introdurre mezzo litro d'olio fresco. Mettere in moto il motore lasciandolo girare al minimo per cinque minuti circa, scaricare nuovamente l'olio che avrà così ripulito ogni possibile residua impurità di rodaggio.

Immettere olio fresco sino al riempimento completo. In seguito il cambio dell'olio dovrà essere effettuato ogni 2000 Km.

Si consiglia l'uso dell'olio Agip F.1 Motor HD SAE 50 per la stagione estiva, e SAE 40 per quella invernale.

2. Registrare il gioco tra bilancieri e valvole (vedi fig.13).

Questa operazione si effettua, dopo aver tolto il coperchio della testa, fissato con 5 viti. Allentare con chiave da mm. 10 il dado del 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, (controlla-

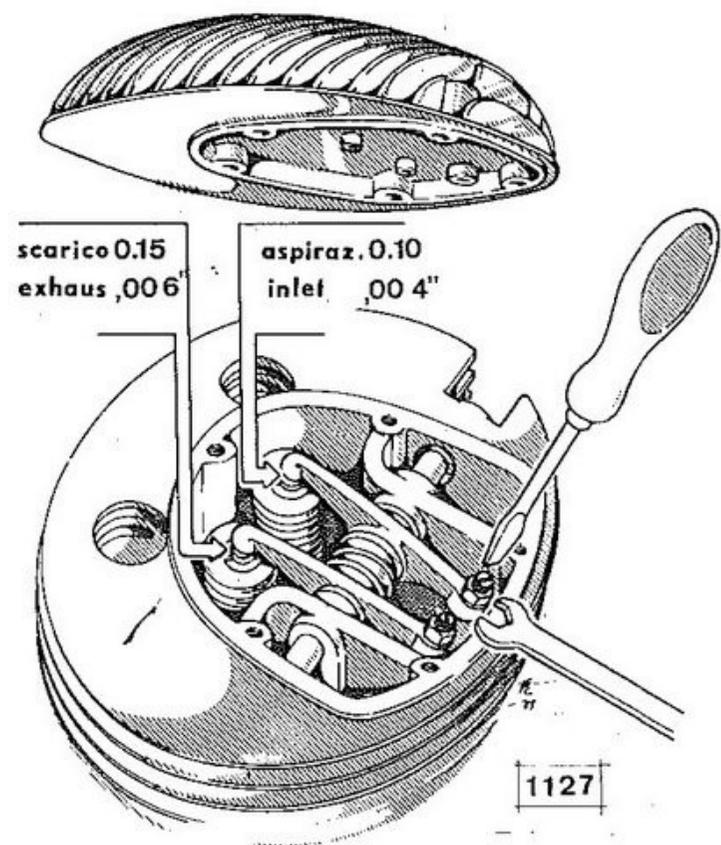


Fig. 13

re con spessimetro) indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro.

L'operazione va fatta a motore freddo.

### 3. Regolazione del carburatore

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 eventuali impurità.

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 :

#### Regolazione del minimo.

Si effettua a motore caldo agendo sulle viti C e B (vedi fig. 11) 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 o spegnersi. In caso contrario avvitare leggermente la vite aria del minimo sino a far scomparire detto punto debole.

In generale la vite del minimo, va aperta da un giro a un giro e mezzo rispetto alla chiusura completa.

#### 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 a variazioni nella densità della benzina oppure

a sensibili sbalzi di temperatura ambiente, si rende necessario cambiare il getto del massimo o la posizione dello spillo conico. 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.

#### 4. Registrare la frizione (vedi fig. 14)

Agire sul trafilò A. Qualora il suddetto fosse a fine corsa, riavvitarlo, operare sul registro B della levetta comando frizione, regolando poi con il tirafilo A la corsa a vuoto di mm. 4 all'estremità della leva sul manubrio.

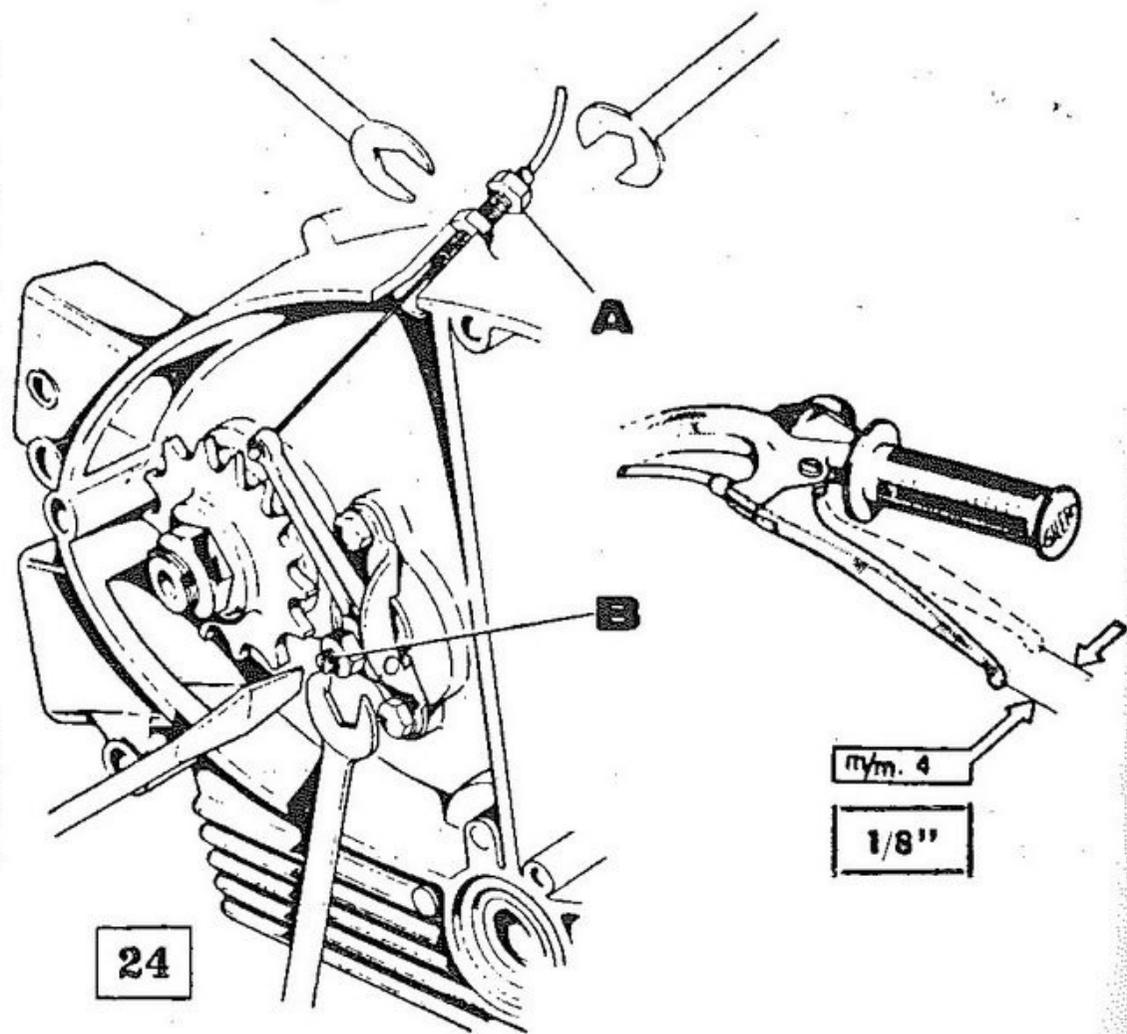


Fig. 14

#### 5. Registrare il ruttore (vedi fig. 15)

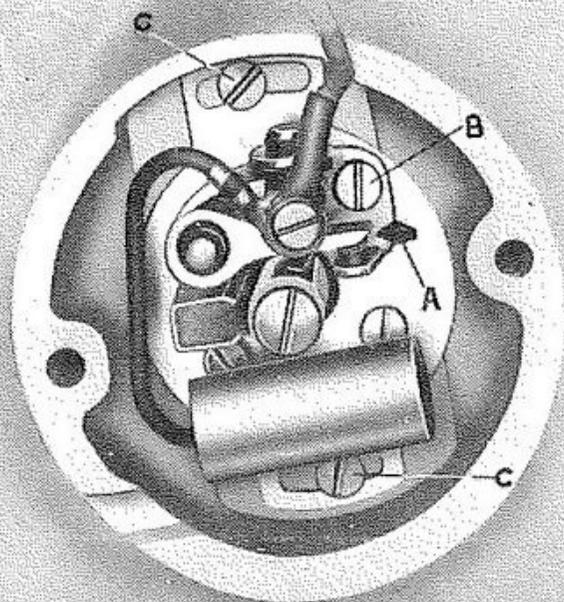
Verificare lo stato dei contatti, se sporchi pulirli con straccio imbevuto di benzina ed asciugarli bene; nell'eventualità che le super-

fici 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 averlo lavato con benzina e asciugarlo con getto di aria compressa va lubrificato con qualche goccia di olio fluido nei perni delle masse, nella forcella della camera e nel perno di guida della camma.

I contatti vanno regolati agendo con cacciavite nel vano A previo allentamento della vite B, in modo che la loro apertura sia di mm.  $0,35 \div 0,40$ .

Fig. 15



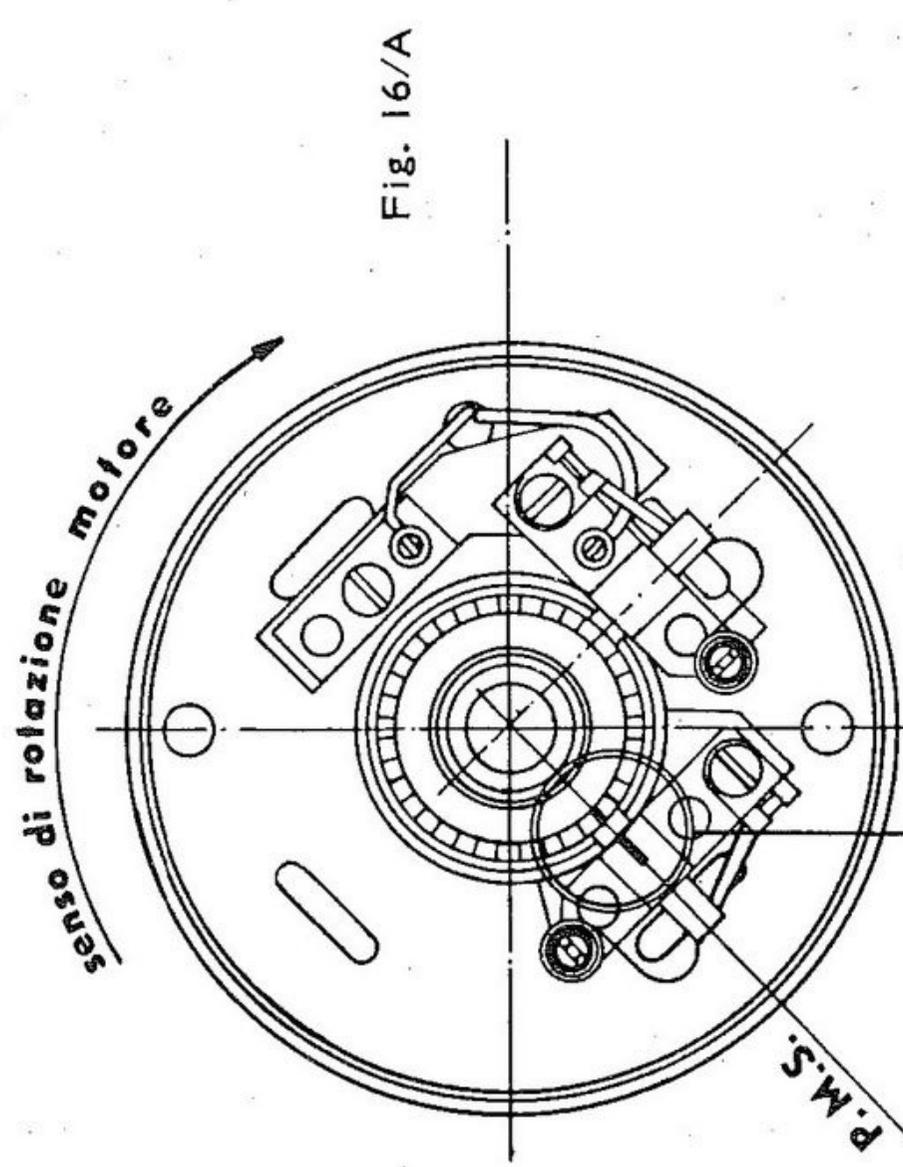
## Verifica messa in fase accensione motore (vedi fig. 16)

### 1. Registrazione puntine ruttore

- Accertarsi che le puntine del ruttore d'accensione abbiano, a massima apertura un gioco di mm.  $0,35 \div 0,40$ .
- Effettuare le eventuali registrazioni agendo sulle viti contrassegnate con la lettera B (fig. 15).

### 2. Orientamento piastra ruttore

- Portare il pistone motore al punto morto superiore in fase di compressione, indi tracciare radialmente, una linea di riferimento tra il porta-spazzola e l'indotto (fig. 16/A). Successivamente tracciare sull'indotto una seconda linea distante dalla prima di circa mezzo spessore lamellare, rispondente a circa  $6^\circ$ . (Fig. 16/B) girando in senso antiorario.
- Controllo dell'inizio apertura ruttore.  
Per la ripresa dei giochi sulle dentature della distribuzione, procedere come segue: ruotare il rotore in senso antiorario di circa  $45^\circ$ , quindi ritornare lentamente ed all-

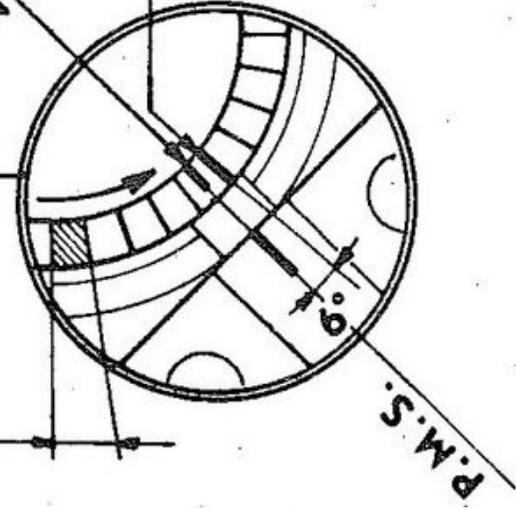


riferimento anticipo  
accensione

spessore  
lamellare  
rotore

2- traccia

P.M.S. - 1<sup>a</sup> traccia



neare la seconda traccia sul rotore, alla traccia del supporto spazzole.

A questo punto dovrebbe verificarsi il distacco delle puntine del ruttore. (L'allentamento della presa di un sottilissimo foglio di carta di 0,05 mm. precedentemente introdotto tra i contatti, può essere sufficiente per il controllo apertura puntine).

Non verificandosi l'inizio apertura di dette puntine contemporaneamente all'allineamento delle tracce, orientare opportunamente nell'uno o nell'altro senso la piastra porta ruttore operando sulle viti contrassegnate con la lettera A. (Fig. 15).

## 6. Verificare la candela

Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave, ripulirla da eventuali incrostazioni con spazzolino metallico e controllare la distanza fra gli elettrodi che deve risultare di mm. 0,5 a 0,7. Nel rimettere la candela sulla testa avere l'avvertenza di imboccarla con la dovuta inclinazione ed avvitarla a mano possibilmente sino in fondo, prima di bloccarla con la chiave.

## 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.

## Veicolo

### 1. Catena

La registrazione della catena si effettua agendo uniformemente sugli appositi tenditori, previo allentamento dei dadi di fissaggio del perno ruota e del dado fissaggio copricatena alla forcella.

Il controllo della tensione della catena si effettua con macchina sul cavalletto. Prendere la parte inferiore della catena e sollevarla facendo riferimento sulla piastra inferiore sostegno motore. Lo spostamento deve essere di mm. 30 (vedi fig. 17).

### 2. Freni

La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situa-

to sul tamburo freno. E' necessario lasciare mm 4 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 mm. 10+15 (vedi fig. 18).

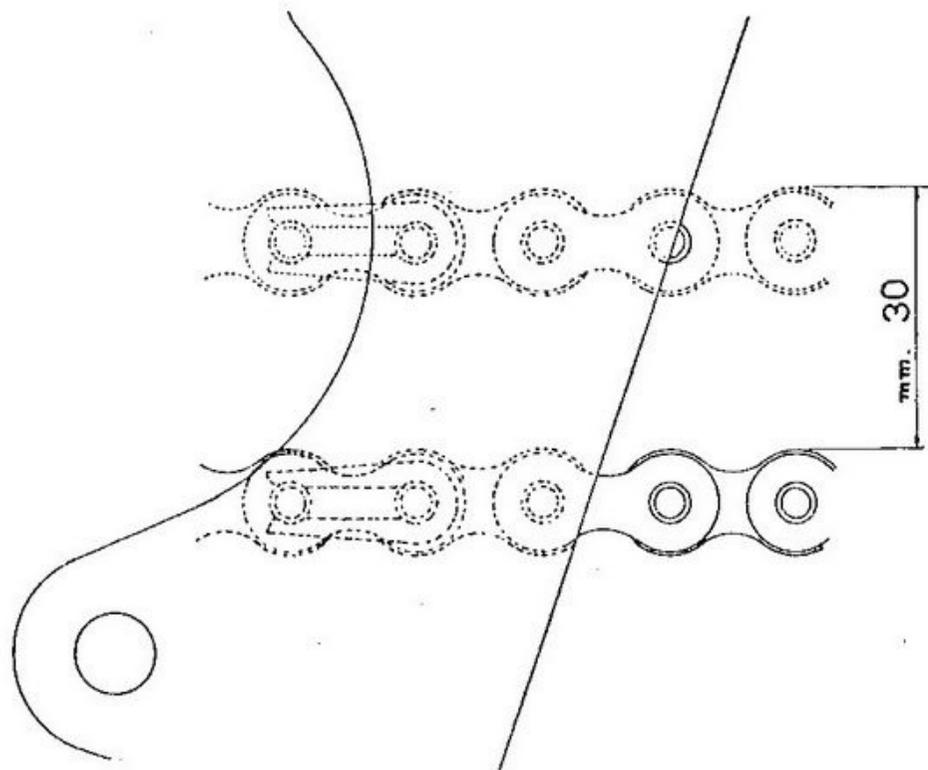


Fig. 17

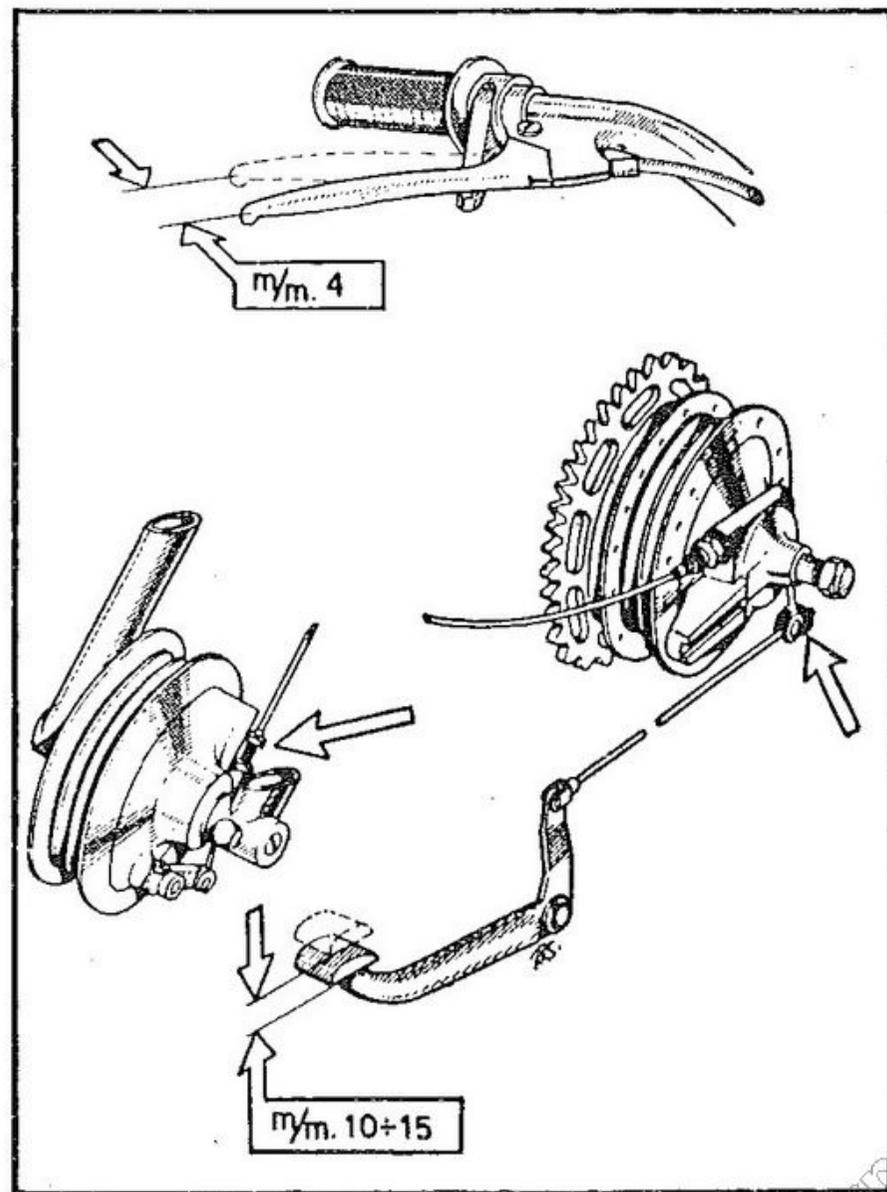


Fig. 18

### 3. Ruota anteriore

Lo smontaggio si effettua nel modo seguente :

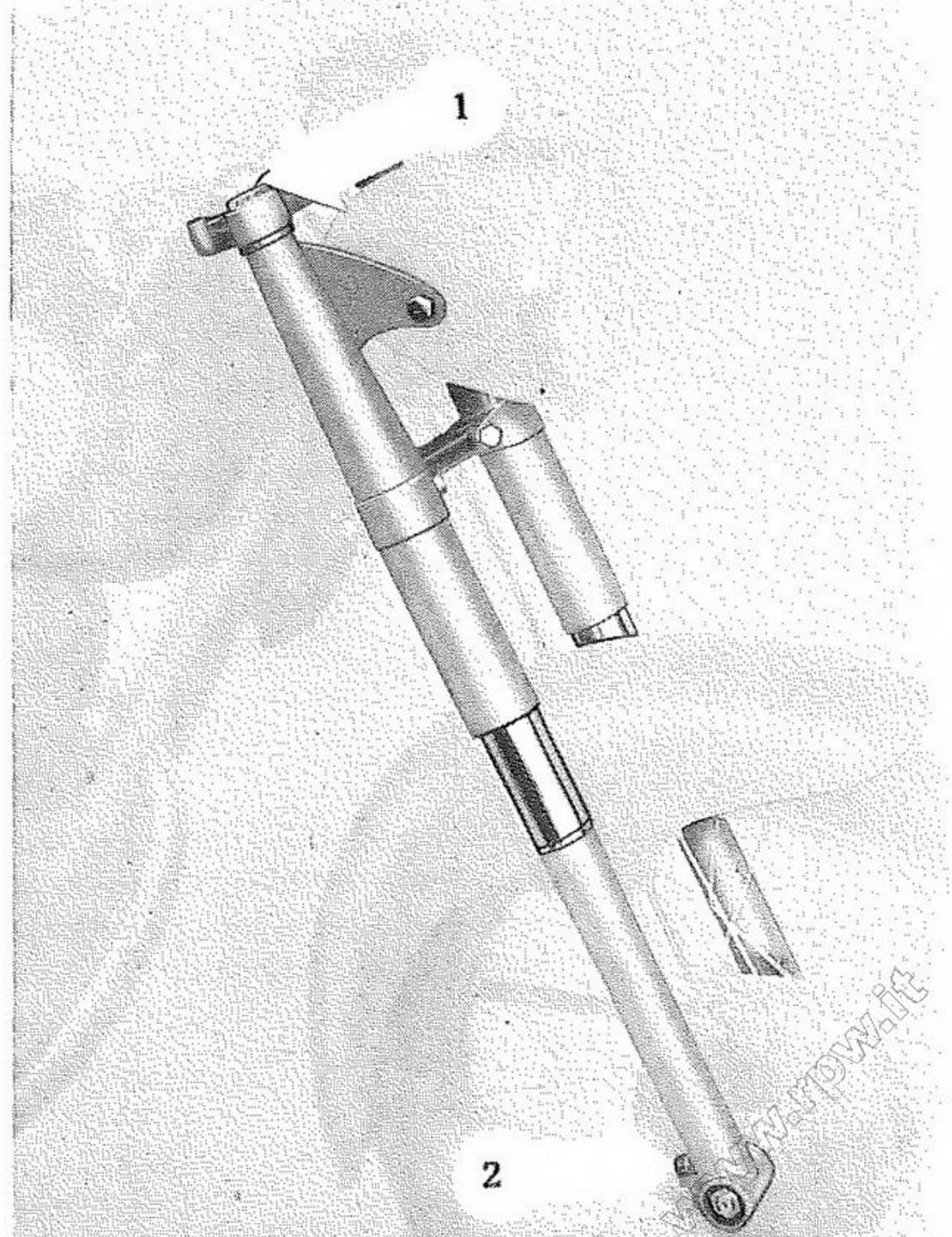
- 1) Staccare il filo freno dalla leva sul manubrio quindi dalla levetta di comando sul disco portaceppi.
- 2) Togliere il dado sul lato destro del perno ruota.
- 3) Allentare il bulloncino di chiusura all'estremità inferiore del gambo sinistro della forcella.
- 4) Sfilare il perno ruota dal lato sinistro battendo sulla testa dell'estremità destra filettata del perno stesso.
- 5) Estrarre la ruota verso il basso.

Per il montaggio, introdotta la ruota munita del distanziatore laterale ed infilato il portaceppi nell'apposito alloggiamento sul gambo sinistro della forcella, introdurre il perno ruota dallo stesso lato bloccandolo al gambo destro mediante il dado tolto in precedenza. Bloccare quindi il perno mediante l'apposito bulloncino sulla estremità a morsetto.

### 4. Sospensione anteriore (vedi fig. 19)

La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione.

Fig. 19



Il contenuto di olio è di 90 cmc. per ogni braccio della forcella. La verifica dell'olio, che è del tipo Agip F.1 Motor HD SAE 20 W/20 deve avvenire prudenzialmente ogni 5000 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.

Lo svuotamento dell'olio si fa togliendo il tappo inferiore (2) situato in prossimità del perno ruota sull'esterno dell'elemento mobile. Il riempimento viene effettuato dal tappo superiore (1) posto sull'attacco manubrio.

## 5. Sospensione posteriore

Nessuna manutenzione richiesta tranne una lubrificazione e 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.

## Impianto elettrico

### 1. Dinamo

La manutenzione della dinamo deve essere limitata ad una periodica verifica delle spazzole e dei collettori.

Accertarsi che le spazzole lavorino liberamente nelle loro guide e non siano eccessivamente usurate; in caso contrario bisogna provvedere alla loro sostituzione.

Togliere il deposito 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 d'incendio con le scintille delle spazzole, se presentasse rigature leggere, mettere in moto il motore e passare leggermente con carta vetrata fine (mai carta spuntiglio); se, ciò nonostante, le rigature non venissero tolte, bisognerà smontare il rotore (indotto) e ripassare il collettore al tornio. Sostituendo le spazzole montare quelle 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. Regolatore

Nessuna manutenzione.

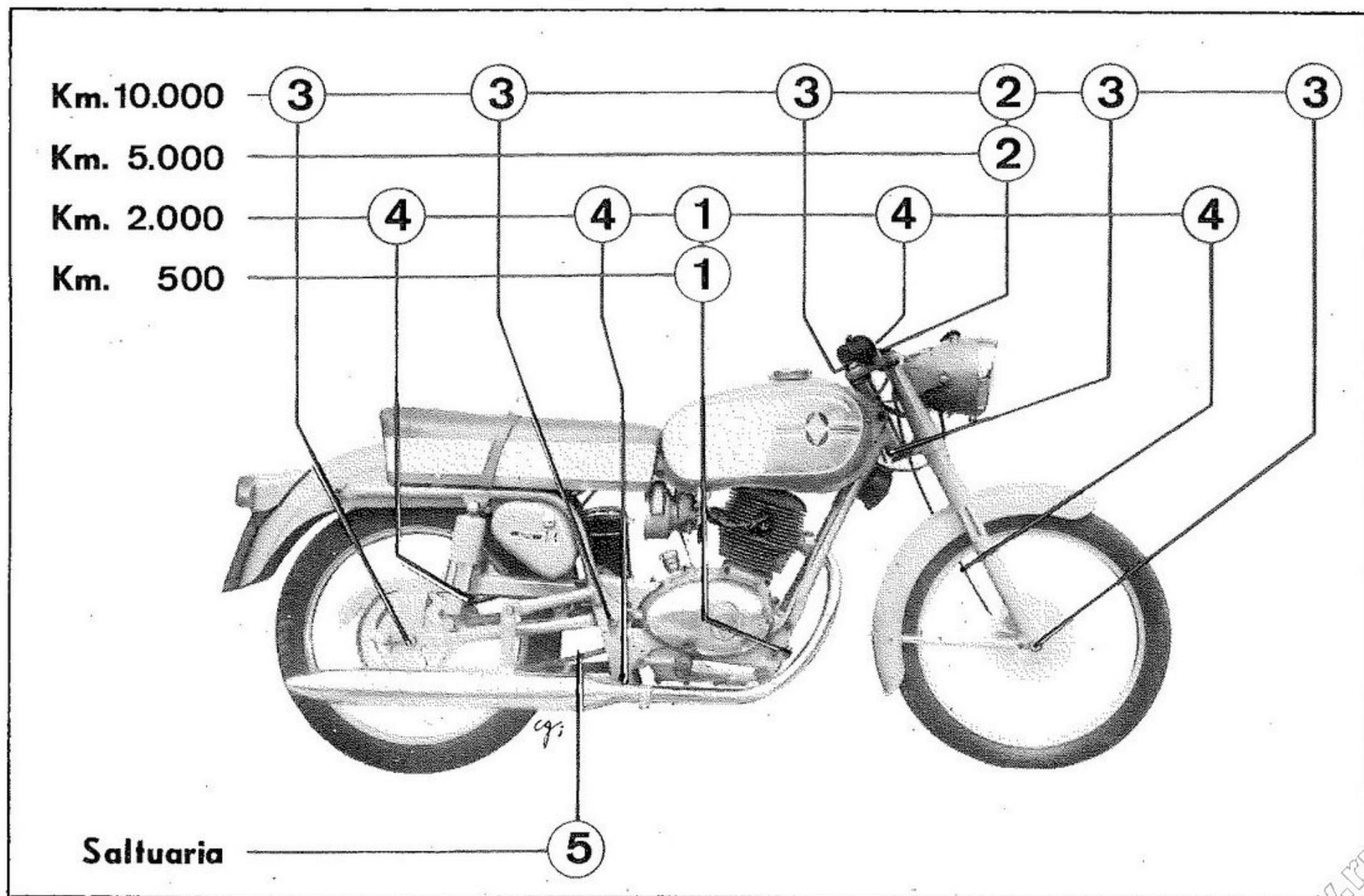
## 3. Batteria

È 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 è potabile) e controllare al

tempo stesso la densità del liquido (sarà bene per questa operazione 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 tre mesi la batteria si scarica automaticamente e completamente.

Dovendo collocare la batteria sul motociclo, far attenzione a non invertire i collegamenti tenendo presente che il filo di massa va collocato al morsetto negativo mentre l'altro filo, contrassegnato in azzurro, va collegato al morsetto contraddistinto col segno +.

# SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE



www.pw.it

## TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

(vedi Fig. 20)

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

N. rifer.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni 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.	AGIP F. I Motor HD SAE 50 (stagione estiva)  SAE 40 (stagione invernale)
		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 2000 km.	Ricambiare l'olio.	
2	Forcella telescopica.	Ogni 5000 km.	Verificare il livello. Esso deve risultare, a forcella tutta stesa, a cm 43 dal piano attacco manubrio. Eventualmente fare aggiunta.	AGIP F. I Motor HD SAE 20 W/20
		Ogni 10.000 km.	Ricambiare l'olio (90 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. Rinvio conta km.	Ogni 10.000 km.	Smontare e ingrassare.	Grasso. « Energrease L 3 »
4	Cavo contachilometri, cavi comando frizione, gas, freno anteriore, perni ceppi freno, perno pedale freno, perni cavalletto.	Ogni 5.000 km.	Ingrassare o lubrificare	Grasso. AGIP F. I GR MU2 AGIP F. I Motor HD SAE 20W/20
5	Catena.		E' 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.	

## INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

### 1. Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione.

#### a) *Scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità a pieno carico.*

L'inconveniente può essere dovuto ai condotti e getti del carburatore ostruiti oppure a presenza d'acqua nella benzina. Nel primo caso smontare i getti del carburatore e pulirli soffiandovi dentro, nel secondo caso cambiare totalmente il contenuto di benzina nel serbatoio.

#### b) *Mancanza di regolarità negli scoppi e riscaldamento anormale del motore.*

L'inconveniente può essere dovuto alla miscela aria-benzina troppo ricca o troppo povera. In tal caso stringere con un cacciavite la vite B (vedi fig. 11). Se gli scoppiettii aumentano vuol dire che la miscela è ricca; si provveda quindi a spostare in basso lo

spillo conico o diminuire il getto del massimo. Se viceversa, gli scoppiettii diminuiscono è segno che la miscela è povera, si provveda a spostare verso l'alto lo spillo conico o ad aumentare il getto del massimo.

### 2. Inconvenienti che dipendono da accensione irregolare.

a) Accensione troppo anticipata (battito metallico dovuto alle sollecitazioni irregolari sul pistone) o troppo ritardata (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico). Allentare le viti C del ruttore (vedi fig. 15) e ruotare il ruttore stesso in senso orario per ritardare o in senso antiorario per anticipare.

b) Autoaccensione dovuta a eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sulla testa del pistone o sul cielo della camera di scoppio (il motore batte in testa). Smontare e provvedere alla pulizia delle parti.

c) Perdita di colpi in conseguenza di scintilla mancata.

Smontare in tal caso la candela, pulirla e controllare la distanza fra gli elettrodi (mm. 0,5 + 0,7). Se il fenomeno non dipende dalla candela controllare che il suo cavo non presenti rotture o verificare lo stato dei contatti.

### 3. Inconvenienti che dipendono dal cattivo funzionamento degli organi.

a) *Il motore non dà potenza regolare.*

Può essere causato da compressione insufficiente dovuta da: eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura,

tenuta insufficiente delle valvole dovuta all'usura delle sedi, valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie.

b) *Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico.*

Possono essere causati: il primo da gioco eccessivo tra bilancieri e valvole o da molle valvole rotte o indebolite, il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causate da ostruzione ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa olio.

Per detti inconvenienti sarà opportuno rivolgersi ai Concessionari o ad Officine autorizzate.

## 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 montaggio e di materiali. 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 d'accensione e illuminazione ed in genere tutti gli oggetti non fabbricati dalla Moto Gilera.

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

## RESPONSABILITA'

*(Dalle condizioni generali di vendita)*

La Moto Gilera S.p.A. non risponde dei danni che potessero subire persone e/o cose in di-

pendenza dell'uso dei suoi prodotti, anche se i danni fossero provocati da difetti di costruzione dei materiali forniti.

**MOTO GILERA S.p.A.** - Stabilimento ed Uffici - Arcore (MI)

Publicazione tecnica n. 14.13014 - Gennaio 1967 - N. 450

Ogni motociclo è equipaggiato di una copia del presente libretto. Le descrizioni ed illustrazioni fornite nella presente pubblicazione s'intendono non impegnative; la Moto Gilera S.p.A. 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.

GOMME PIRELLI

PRODOTTI AGIP

CATENE REGINA

[www.motoweb.it](http://www.motoweb.it)



usate ricambi originali

Centro Grafico "S"

[www.rpw.it](http://www.rpw.it)





www.miltoner.com