

USO E MANUTENZIONE



MOTOCICLO « 98 SS »

Istruzioni per l'uso e la manutenzione

14.13015

MOTO GILERA S. p. A.

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

Telefoni: **64.841 (2-3-4-5)**

Egregio Cliente e Amico,

siamo lieti e onorati di annoverarVi da oggi tra i proprietari di una Gilera « 98 SS » e Vi ringraziamo della preferenza che avete voluto accordare alla nostra Casa.

La Vostra « 98 SS » è nata nei nostri stabilimenti e Vi è stata consegnata dopo un rigoroso controllo ed un accurato collaudo.

Teniamo a farVi presente che tutti i concessionari Gilera hanno il compito di assisterVi e vegliare sul buon funzionamento del Vostro motociclo.

La Moto Gilera in 50 anni di attività ha creato in Italia e nel mondo, una fitta rete di Stazioni di Servizio Gilera che, disponendo di personale addestrato e attrezzature speciali, possono garantirVi un lavoro accurato e veloce.

Vi auguriamo pertanto buon viaggio e buon divertimento con la Vs. Moto Gilera « 98 SS ».

MOTO GILERA S.p.A.

AVVERTENZE

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale consente di usare il motociclo « 98 SS » 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 ai nostri Concessionari o ad Officine autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

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

INDICE

Motociclo « 98 SS »

Disposizione comandi	Pag. 6
Dati per l'identificazione	» 8
Caratteristiche generali	» 9
Motore	» 9
Veicolo	» 9
Prestazioni	» 9
Ingombri e pesi	» 9
Rifornimenti	» 9
Descrizione	» 10
Motore	» 10
Veicolo	» 15
Norme per l'uso	» 20
Norme per la manutenzione	» 23
Motore	» 23
Veicolo	» 26
Tabella della lubrificazione	» 31
Inconvenienti e rimedi relativi	» 34
Garanzia	» 36
Responsabilità	» 36

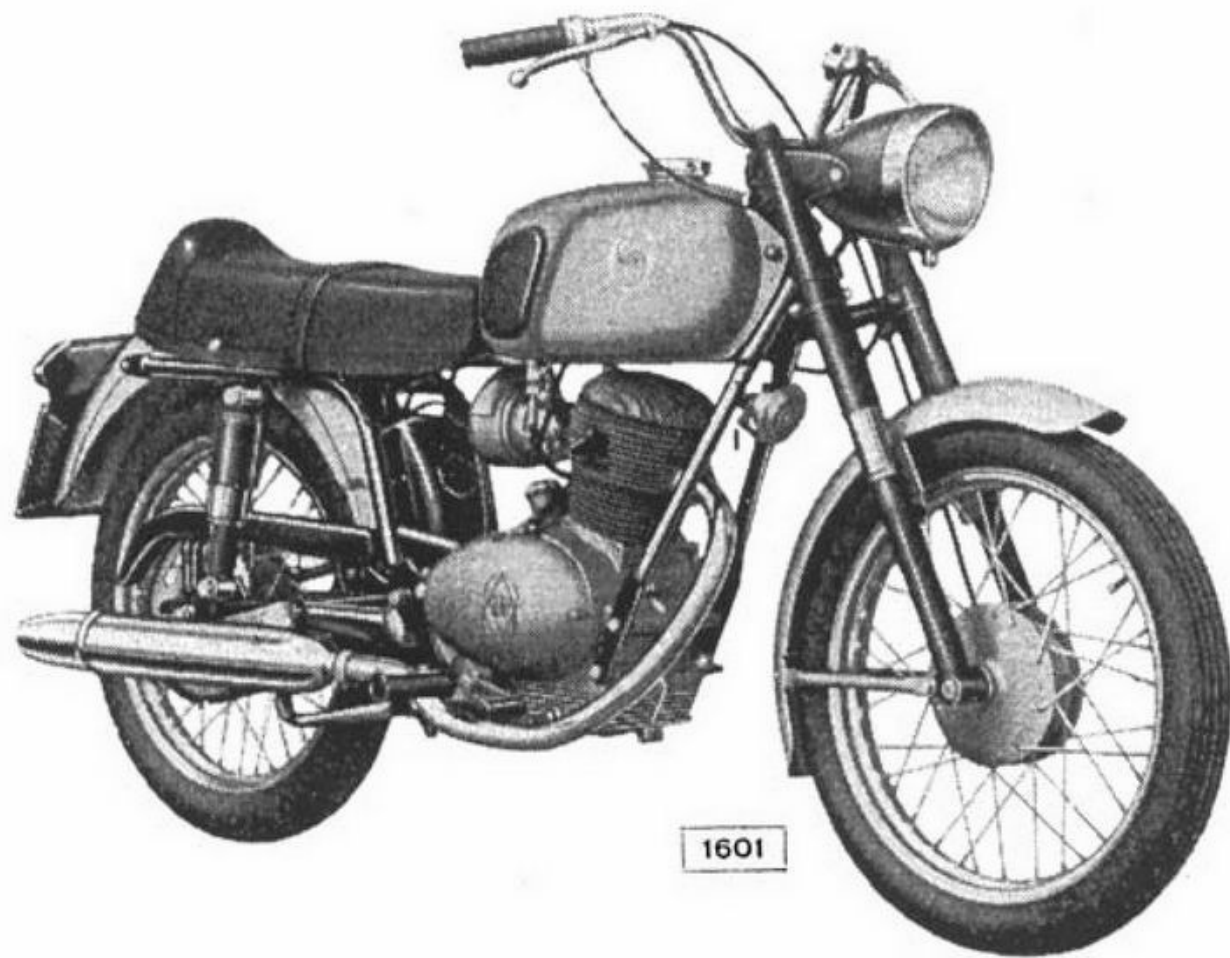
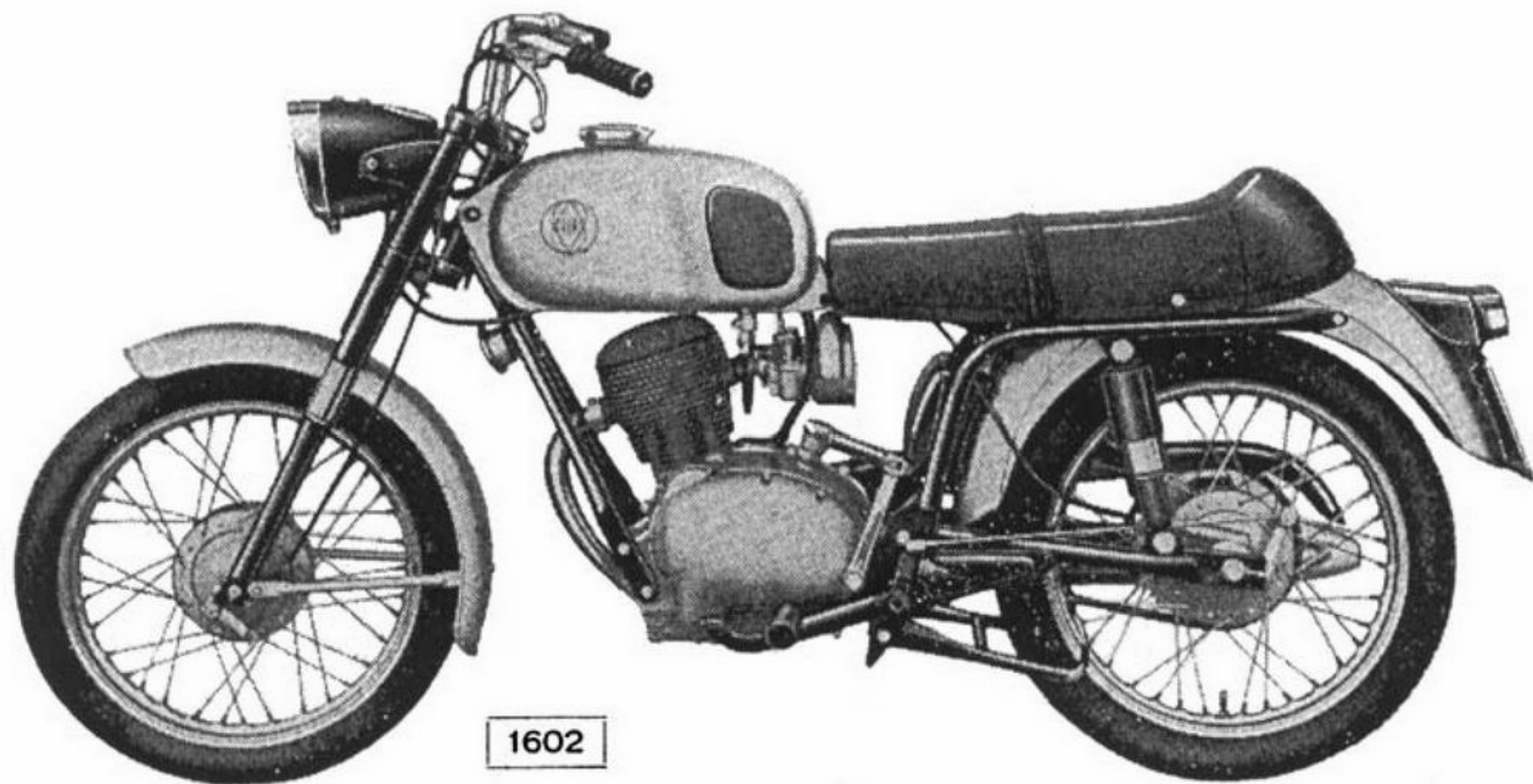


Fig. 1 - MOTOCICLO « 98 SS » (lato destro)



1602

Fig. 2 MOTOCICLO « 98 SS » (lato sinistro)

DISPOSIZIONE COMANDI

(Vedi fig. 3)

Gli organi di comando del motociclo « 98 SS » disposti secondo le indicazioni della fig. 3 sono i seguenti:

1. Leva comando frizione
2. Pulsante comando anabbagliante/abbagliante
3. Pulsante avvisatore acustico
4. Pulsante comando luci
5. Pulsante arresto motore
6. Pedale comando freno posteriore
7. Pedale messa in moto
8. Leva comando freno anteriore
9. Manopola comando gas
10. Leva comando cambio

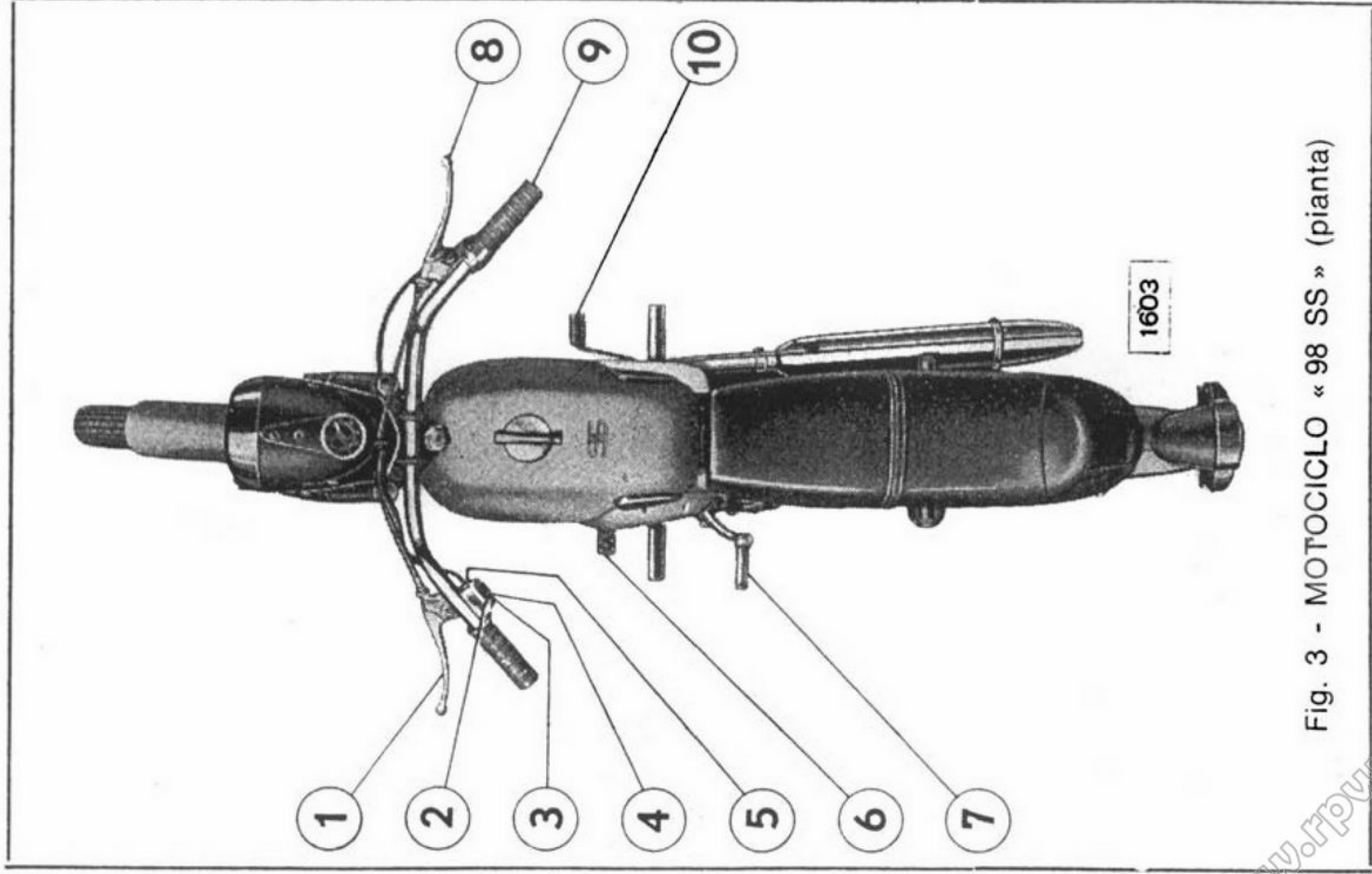


Fig. 3 - MOTOCICLO « 98 SS » (pianta)

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.

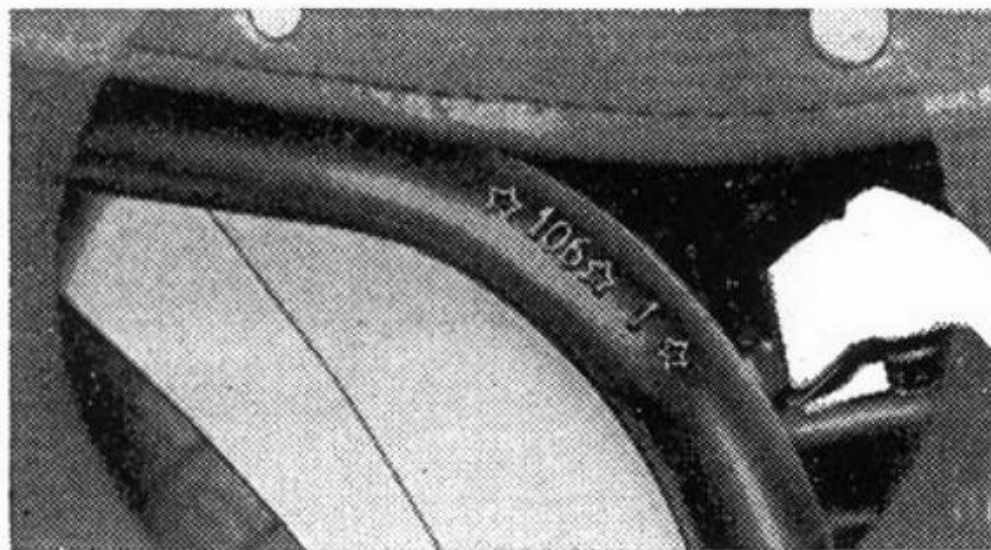


Fig. 4

Per il motore:

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



Fig. 5

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.
Alimentazione a benzina.
Lubrificazione forzata.
Raffreddamento ad aria.
Cambio in blocco a 4 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 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.: oltre Km/h 100.
Consumo carburante: litri 2 per 100 Km. (norme C.U.N.A.).
Pendenza max. superabile: 33%
Autonomia: 500 Km. circa.
Portata: persone due.
Le prestazioni sopra indicate si intendono con veicolo in assetto di marcia, montato dal solo conduttore, su strada in buone condizioni.

INGOMBRI E PESI

Passo	mt. 1,250
Lunghezza max.	mt. 1,920
Larghezza max.	mt. 0,780
Altezza max.	mt. 1,020
Altezza minima motore da terra	mt. 0,175
Peso senza carburante	Kg. 86

RIFORMIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 10,5 (compreso riserva di litri 1,5).
- Olio: Kg. 1,500.

www.rpw.it

DESCRIZIONE

MOTORE

Tipo « 98 SS » 4 tempi	
Numero dei cilindri	1
Alesaggio	mm. 52
Corsa	mm. 50
Cilindrata effettiva	cmc. 106,132
Rapporto di compressione	8,5 : 1
Potenza max.	HP 9
Regime di potenza max.	7.500 giri al 1'
Regime di coppia max.	5.000 giri al 1'
Diametro utile { aspirazione	mm 22,5
delle valvole { scarico	mm. 21
Cilindro, in lega leggera con camera in ghisa riportata.	
Testa cilindro: in lega leggera.	

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 sopradetti 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

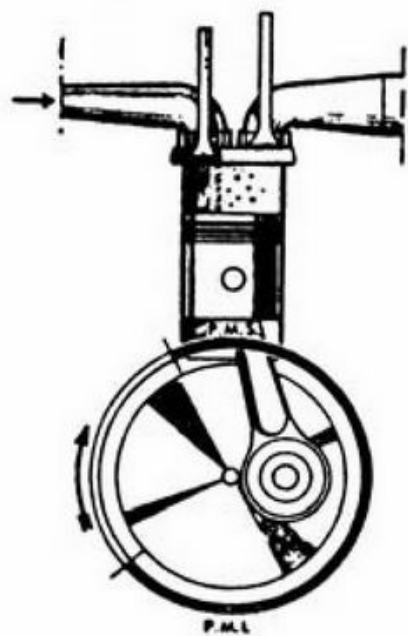
Alimentazione

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

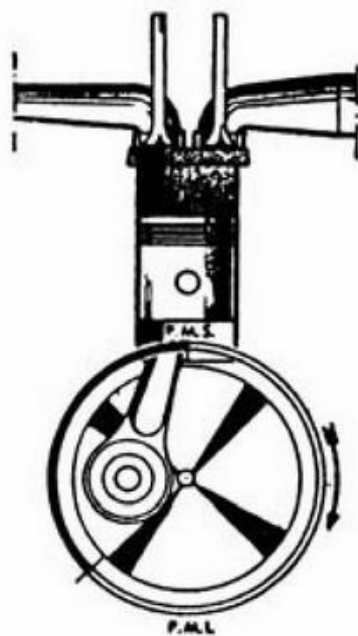
Tipo e regolazione del carburatore

Dell'Orto ME 18 BS con filtro aria e silenziatore 4078.

DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE



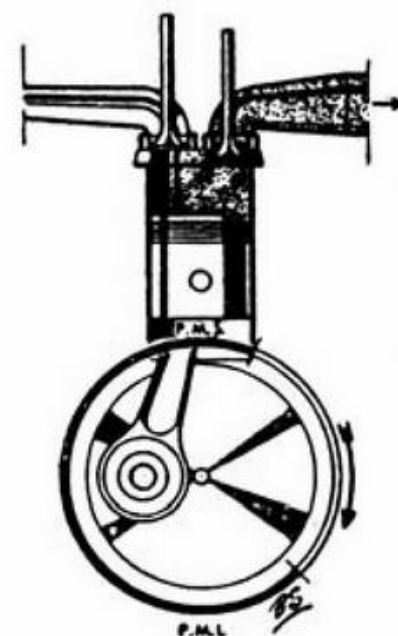
Aspirazione
apre 28° prima PMS
chiude 64° dopo PMI



Compressione
Le valvole sono
chiusi



Scoppio
Le valvole sono
chiusi



Scarico
apre 64° prima PMI
chiude 28° dopo PMS

Fig. 6

Diffusore \varnothing 18 mm.

Getto max. $\left\{ \begin{array}{l} \text{invernale 80} \\ \text{estivo 75} \end{array} \right.$

Getto minimo 35

Vite aria minimo aperta giri 1.

Valvola gas. N. 50.

Spillo conico G 4 alla 2^a 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.

Accensione

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

Anticipo automatico : $25^{\circ} \div 28^{\circ}$

Anticipo fisso : 20°

Anticipo totale : $45^{\circ} \div 48^{\circ}$

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

3 - Candela Bosch W 260 T2 o similare. Diametro e passo filettatura 14 x 1,25.

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: 3,785 (53/14).

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:

1ª velocità	. . .	1,941	(33/17)
2ª velocità	. . .	1.174	(27/23)
3ª velocità	. . .	0,786	(22/28)
4ª velocità	. . .	0,613	(19/31)

Rapporto totale motore-ruota con corona $Z = 53$ e pignone $Z = 14$:

1ª velocità	. . .	28,616	(3,895 x 1,941 x 3,785)
2ª velocità	. . .	17,308	(3,895 x 1,174 x 3,785)
3ª velocità	. . .	11,588	(3,895 x 0,786 x 3,785)
4ª velocità	. . .	9,037	(3,895 x 0,613 x 3,785)

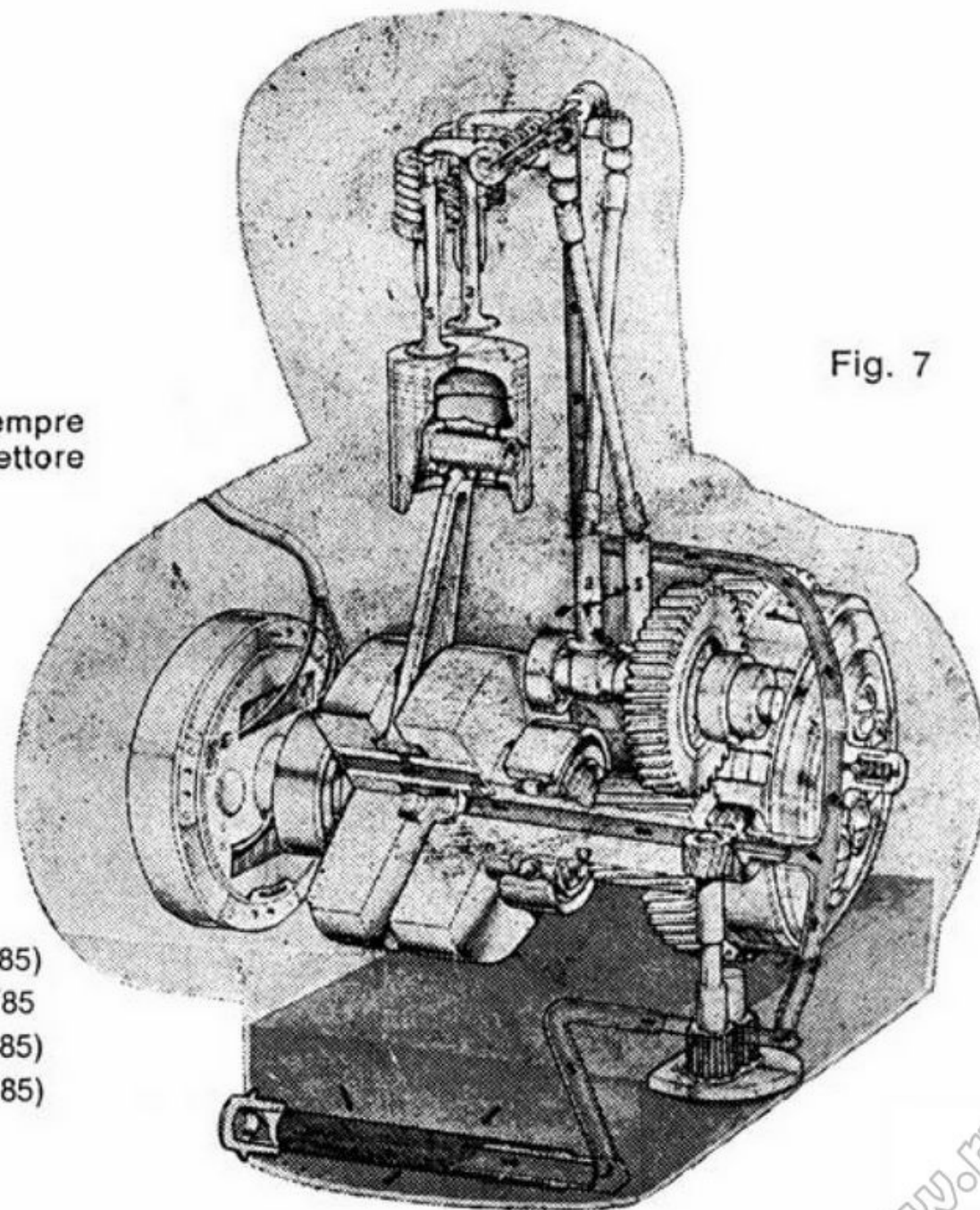


Fig. 7

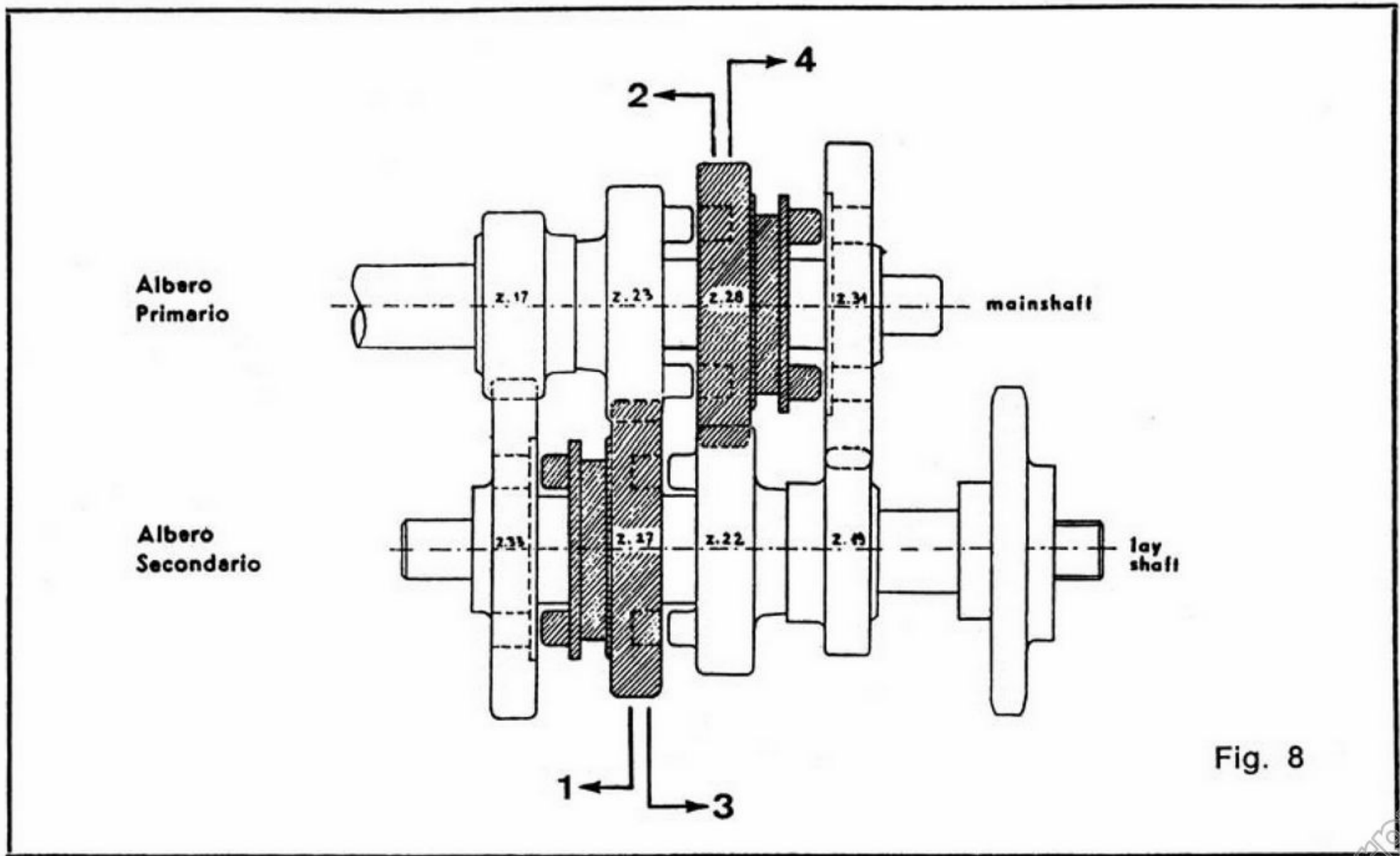


Fig. 8

VEICOLO

Telaio

In tubi di acciaio trafilati a freddo uniti mediante saldatura elettrica ed 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.

Freni

Freni sulle ruote del tipo a ganasce ad espansione agenti sul diametro di mm. 123 x 25.

Ruote

Del tipo a raggi tangenti.

Cerchi in acciaio 17" x 2¹/₄"

Pneumatici

Anteriore 17" x 2,50" R rigato

Posteriore 17" x 2,75" R scolpito

Pressione di gonfiaggio:

con solo conduttore	{	anteriore	Kg./cm ²	1,50
		posteriore	Kg./cm ²	1,75

con conduttore e passeggero:	{	anteriore	Kg./cm ²	1,75
		posteriore	Kg./cm ²	2,00

IMPIANTO ELETTRICO

(Vedi fig. 9)

E composto dai seguenti apparati:

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

2 - Avvisatore acustico ca. 24 W.

3 - Fanaleria: proiettore diametro mm. 130 con luce posizione incorporata, completo di:

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

n. 1 Lampada luce spia abbagliante 0,6 W-6V.

n. 1 Lampada luce posizione 3,5 W-6V.

n. 1 Dispositivo « MD 64 » (vedi fig. 10) applicato al manubrio, completo.

4 - Fanalino posteriore con catarifrangente completo di:

n. 1 Lampada: 3/15 W-6V per indicazione di arresto, luce targa e posizione.

ATTENZIONE

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.

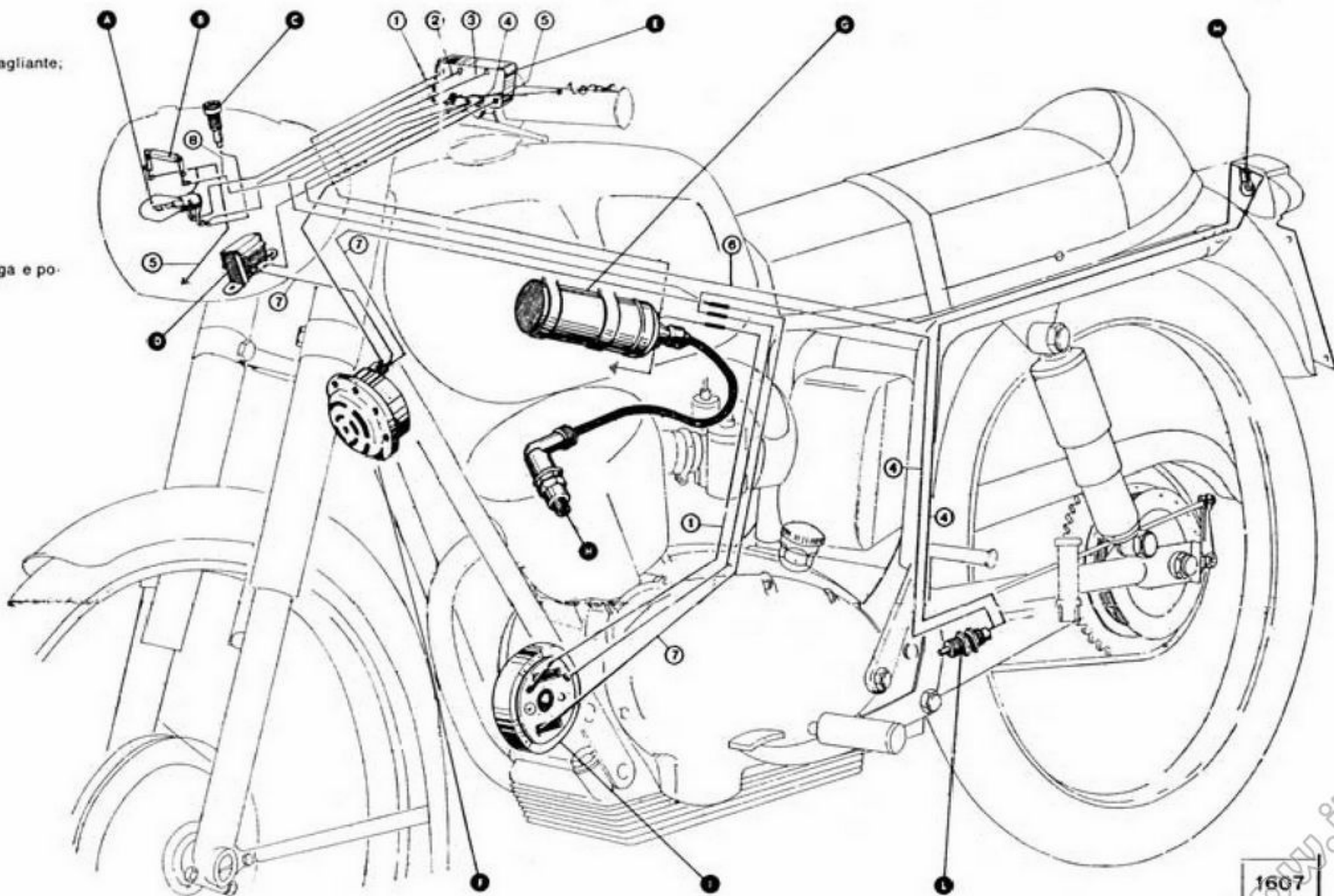
Onde riportare il motore nel suo normale stato di funzionamento, si provveda al cambio della lampada « stop » od al ripristino del cavo.

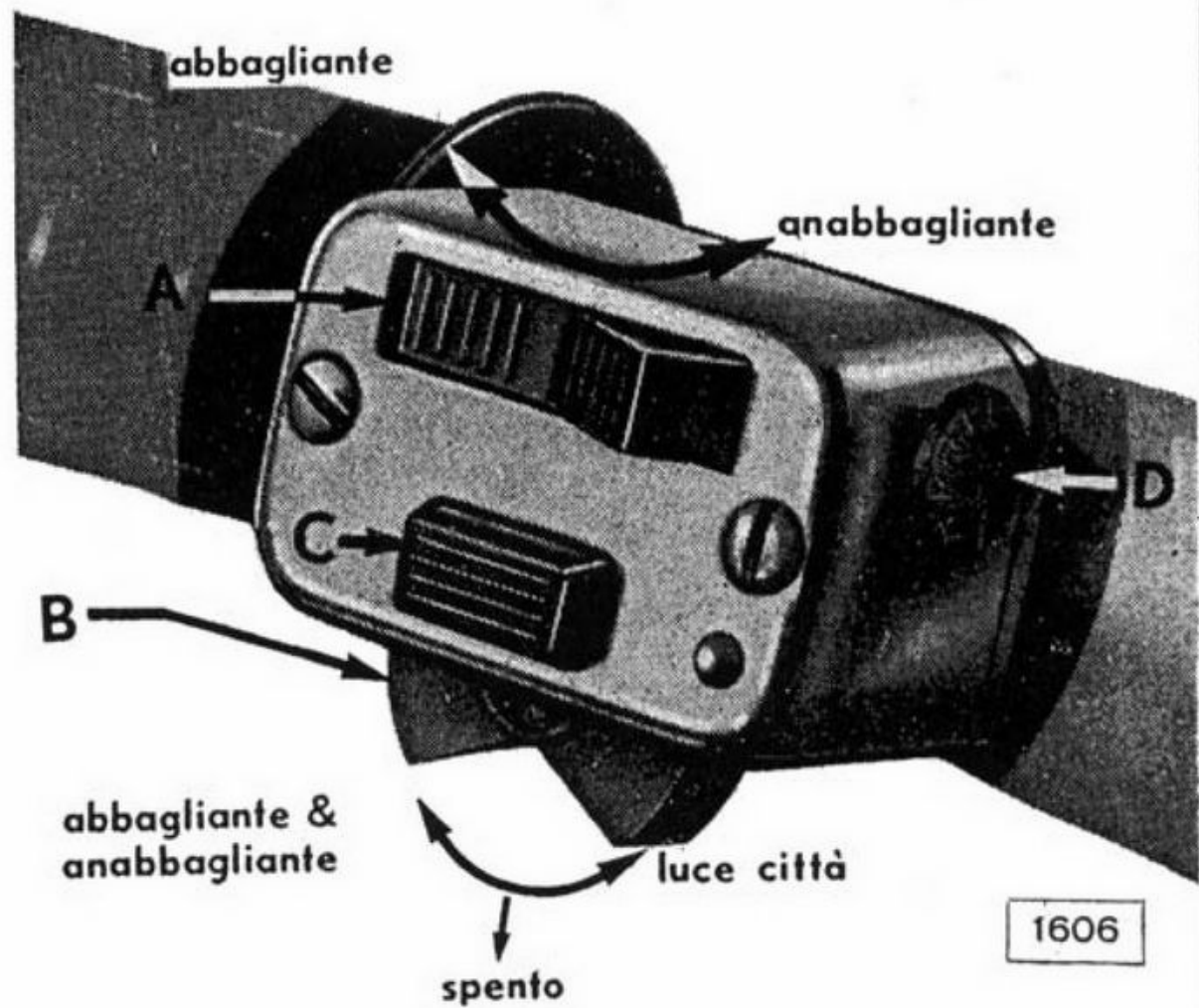
IMPIANTO ELETTRICO

- A - Luce abbagliante e anabbagliante;
- B - Luce posizione;
- C - Luce spia abbagliante;
- D - Impedenza;
- E - Dispositivo - « MD 64 »;
- F - Segnalatore acustico;
- G - Bobina A.T.;
- H - Candela;
- I - Volano alternatore;
- L - Interruttore stop;
- M - Fanalino illuminazione targa e posizione con catadiottro

COLORE DEI CAVI

- 1 - Grigio;
- 2 - Marrone;
- 3 - Bleu;
- 4 - Verde;
- 5 - Nero;
- 6 - Giallo
- 7 - Rosso;
- 8 - Bianco.





- a) Interruttore luci
- b) Deviatore luci abbagliante e anabbagliante
- c) Pulsante avvisatore acustico
- d) Pulsante di arresto motore

Fig. 10

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 cambio sia in posizione di folle.

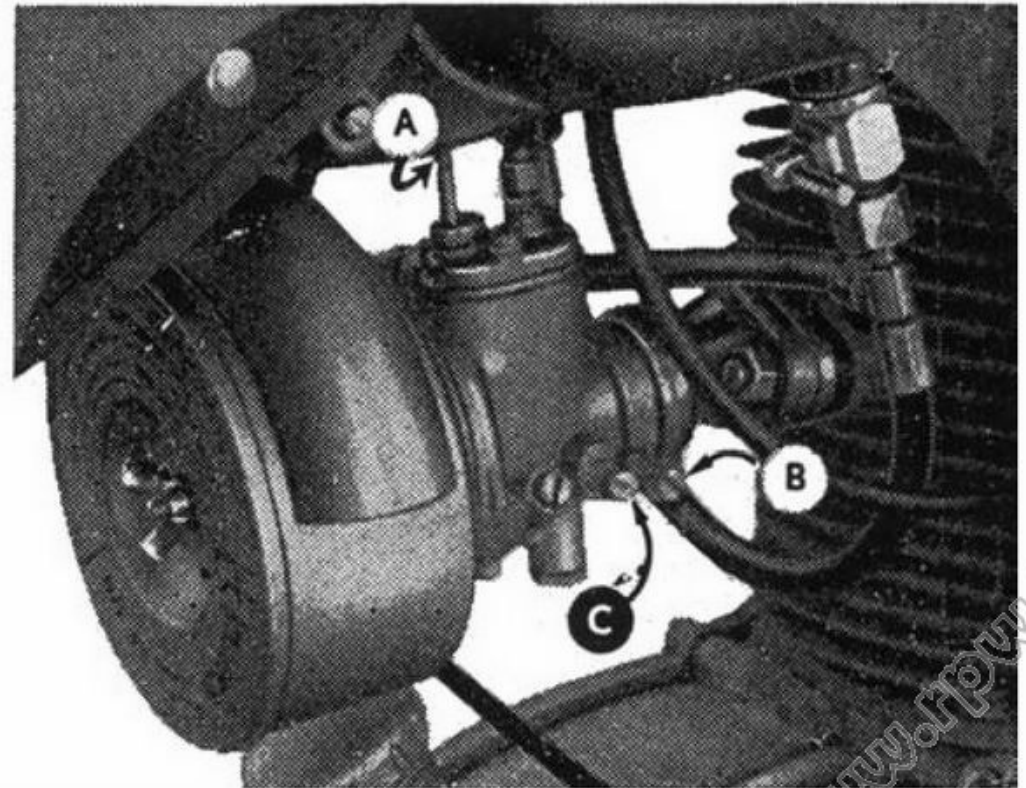
Messa in moto

Chiudere l'aria spingendo in basso il comando che trovasi sul carburatore (fig. 11 - A), ruotare per circa 1/8 della sua corsa totale il comando del gas, indi premere energicamente con il piede sul pedale di avviamento (fig. 12 - Posiz. A). Se il motore non si avvia ripetere la suddetta manovra 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. 11



Avviamento e marcia

Messo in moto il motore come sopra descritto, si avvia il motociclo nel modo seguente. Tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio onde passare dalla posizione di folle (O) a quella di 1^a velocità (vedi fig. 13), indi abbandonare gradualmente la leva della frizione accelerando progressivamente nel contempo il motore.

Quando la macchina ha raggiunto la velocità di circa 20 Km/h, chiudere rapidamente il gas, tirare subito la leva della frizione, innestare la 2^a velocità spingendo in basso la leva del cambio, indi abbandonare la leva della frizione accelerando nel contempo il motore. Raggiunta a velocità di Km/h 35 e successivamente quella di 52 Km/h innestare rispettivamente la 3^a e la 4^a velocità ripetendo le manovre descritte per l'innesto della 2^a 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.

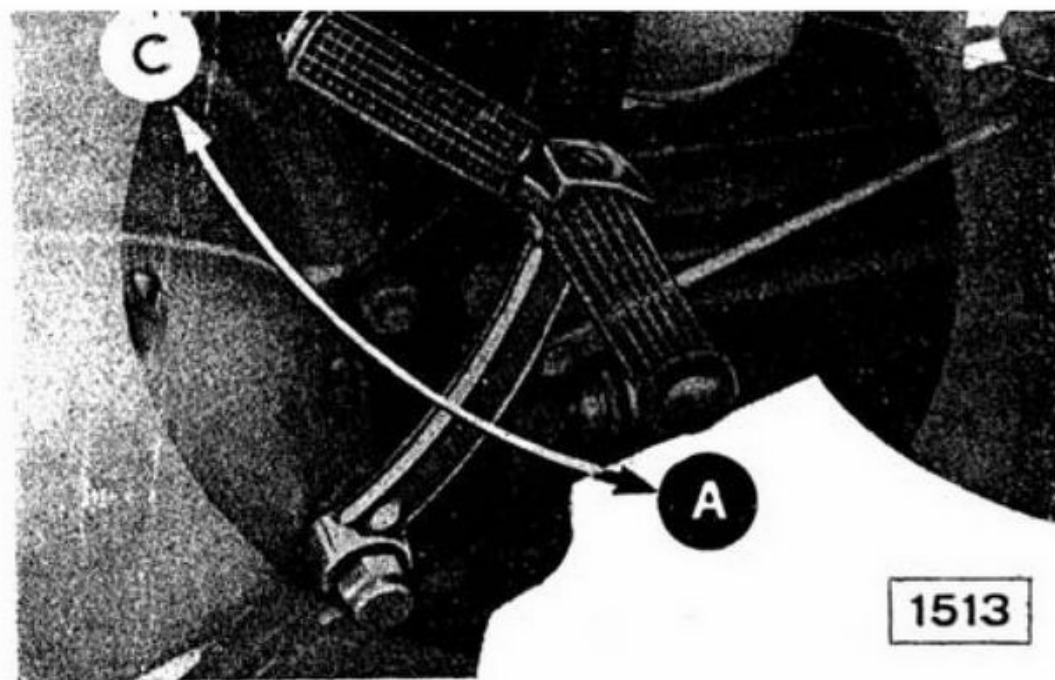


Fig. 12

Avvertenza Importante

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

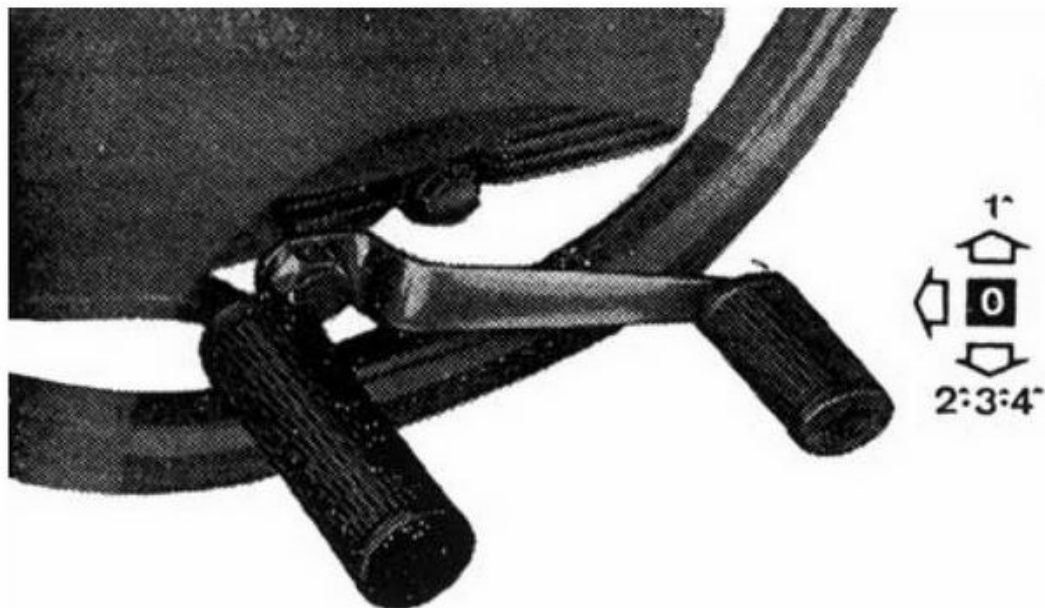


Fig. 13

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

	in 1*	in 2*	in 3*	in 4*
Km/h.	18	30	45	60

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

	in 1*	in 2*	in 3*	in 4*
Km/h.	27	45	69	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 sostituito dopo i primi 500 Km. Questa operazione deve essere eseguita come segue: togliere il tappo con filtro, scaricare completa-

mente 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 2.000 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. 14).

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 ed avvitare o svitare 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 (controllare con spessimetro) indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro.

L'operazione va fatta a motore freddo.

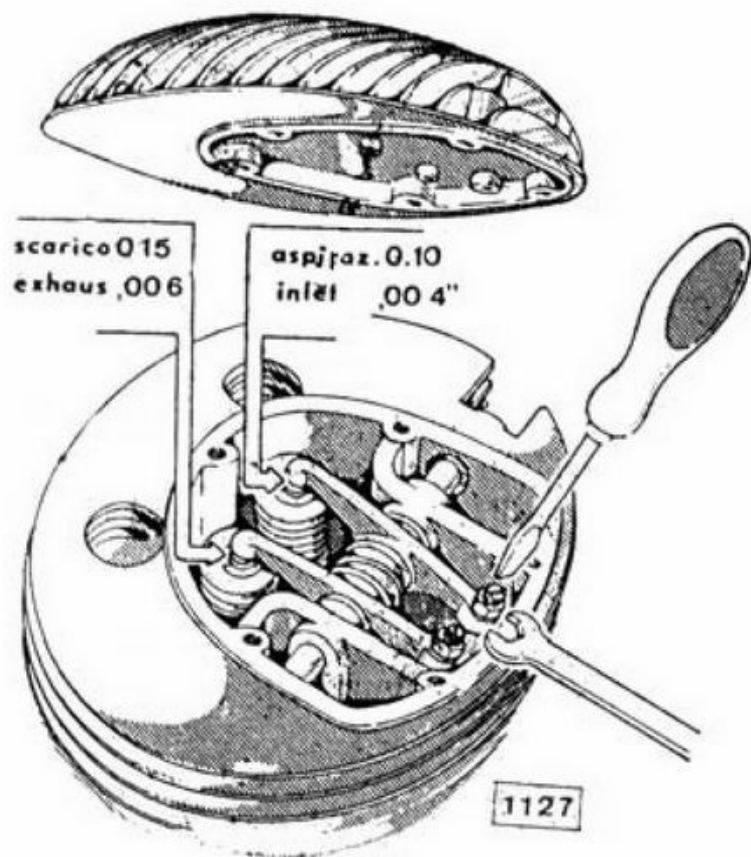


Fig. 14

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 avvistare leggermente la vite aria del minimo sino a far scomparire detto punto debole. In genere 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. 15)

Agire sul tirafilo 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. A motociclo in movimento usufruire del tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio (vedi fig. 18)

5. Registrare il ruttore (vedi fig. 16)

Ogni 5.000 Km. verificare lo stato delle puntine «a» qualora si riscontrassero sporche, pulirle con uno straccio imbevuto di benzina e asciugarle bene:

Se le superfici di contatto presentassero asperità, ripassarle con apposita limetta indi ripulirle bene registrare l'apertura a 0,40 — 0,45 agendo sulla vite «e» e sull'eccentrico «f». Lubrificare il feltro «b» con qualche goccia di olio normale fluido.

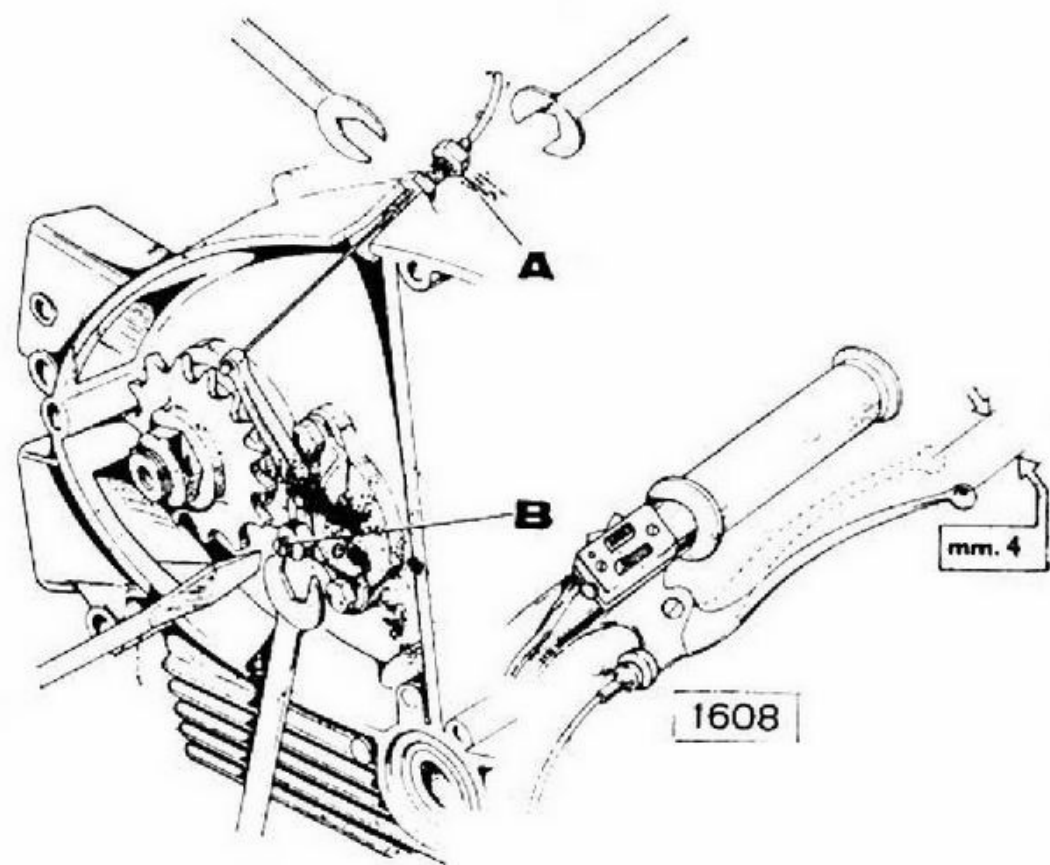


Fig. 15

Verifica messa in fase accensione motore

(vedi fig. 16)

Portare il pistone al punto morto superiore in fase di compressione, a questo punto la traccia T.D.C. deve coincidere perfettamente con la traccia « c » segnata sul carter, a questo punto le puntine sono aperte.

Ruotare in senso antiorario l'induttore; quando la linea mediana « d » tracciata sulla periferia dell'induttore coinciderà con la traccia « c » sul carter le puntine si chiudono, e l'angolo di rotazione sta ad indicare l'anticipo di accensione. Nel caso ciò non si verificasse, allentare la vite « e » con cacciavite inserito attraverso la feritoia posta sull'induttore.

Ruotare in senso orario la piastra porta indotti agendo sull'accentrico « f », sino a che le puntine inizino a staccare in corrispondenza delle tracce « c » e « d » sull'induttore e sul carter.

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. $0,5 \div 0,7$. Nel rimettere la candela sulla testa avere l'avvertenza di imboccarla con la dovuta inclinazione ed avvitare 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

Per registrare la catena procedere come segue

- a) metteré il motociclo sul cavalletto;
- b) allentare il dado di fissaggio perno ruota posteriore;
- c) allentare il dado di fissaggio copricatena;

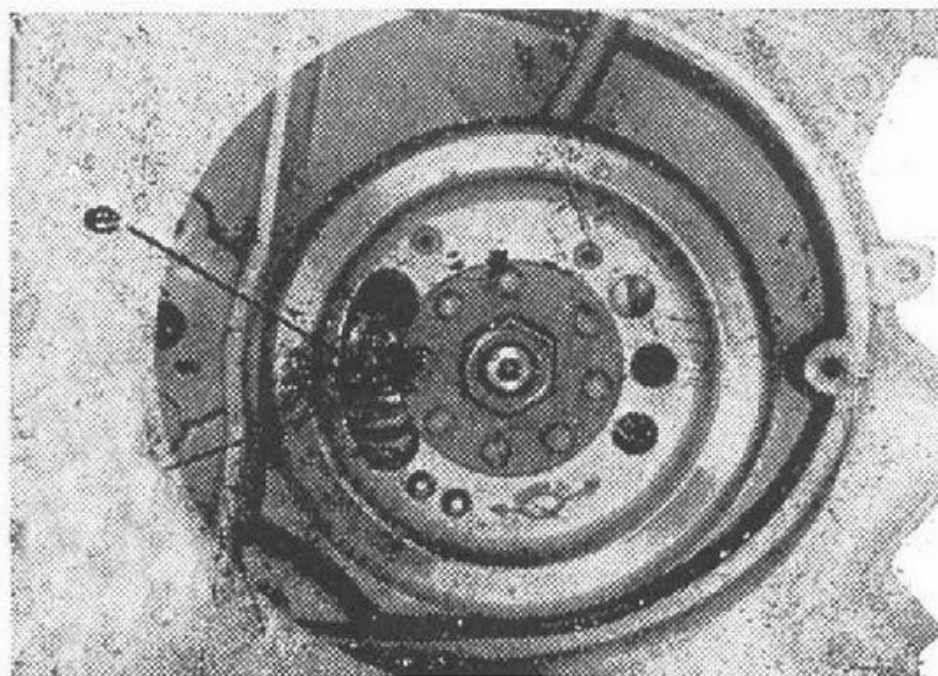
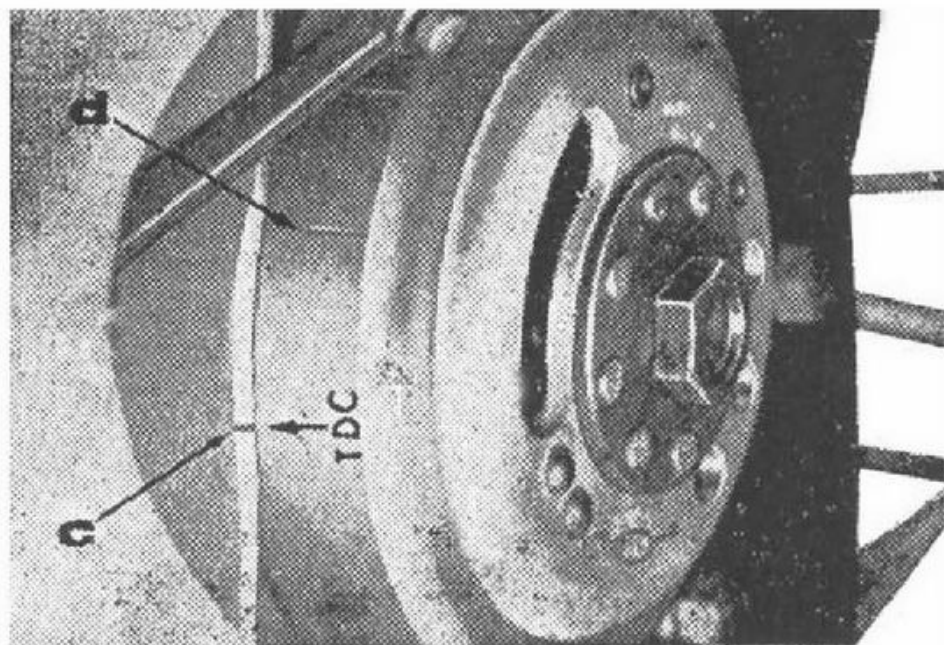
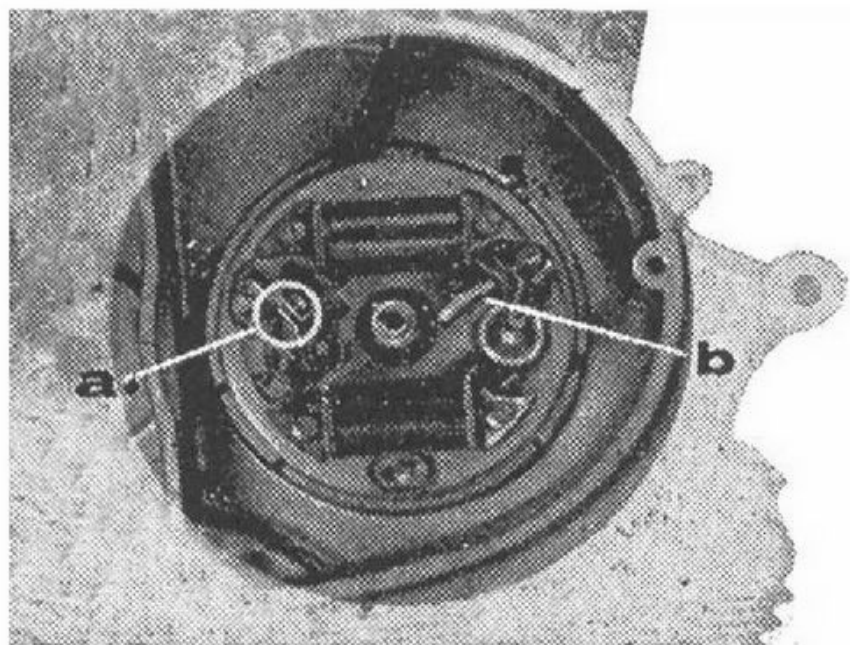


Fig. 16

d) agire sui dadi 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. 17).

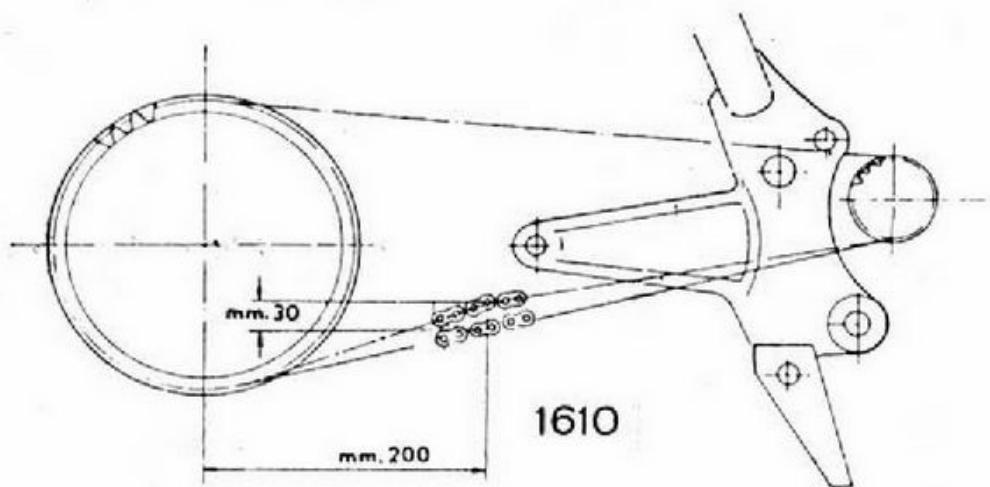


Fig. 17

Quando l'operazione è completata stringere i dadi di fissaggio copricatena ed il perno della ruota.

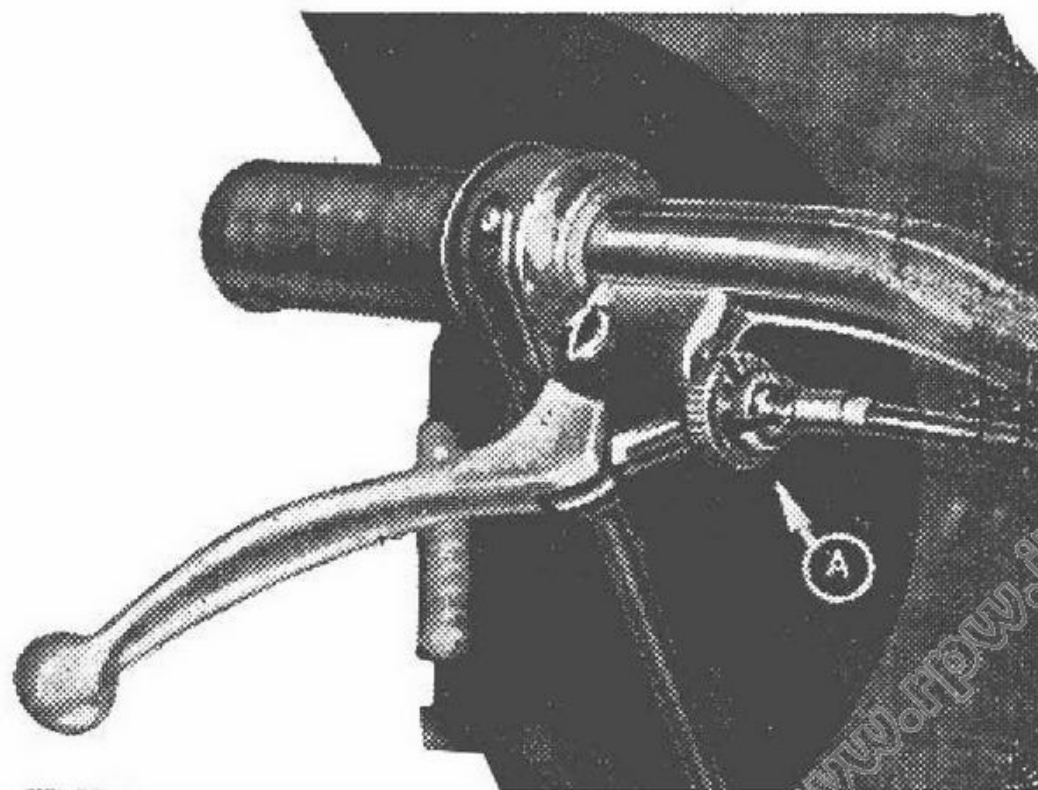
2. Freni

La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situato sul tamburo freno. E' necessario lasciare mm. 4

di gioco all'estremità della leva di comando sul manubrio. A motociclo in movimento agire sul tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio (vedi fig. 18).

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. 19).

Fig. 18



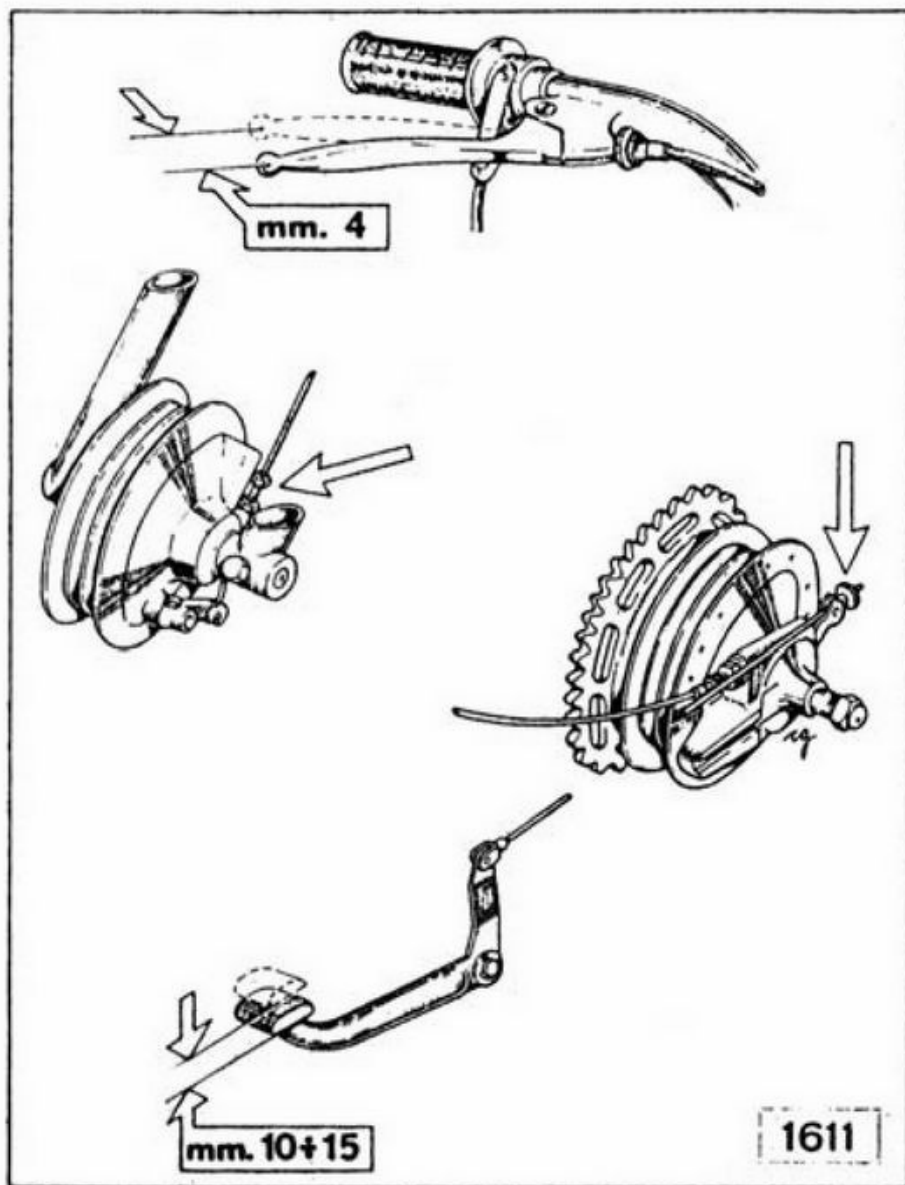


Fig. 19

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. 20)

La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione.

Il contenuto di olio è di 90 cmc, per ogni braccio della forcella. La verifica dell'olio, che è del tipo AGIP F1. Motor HD SAE 20W/20, 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.

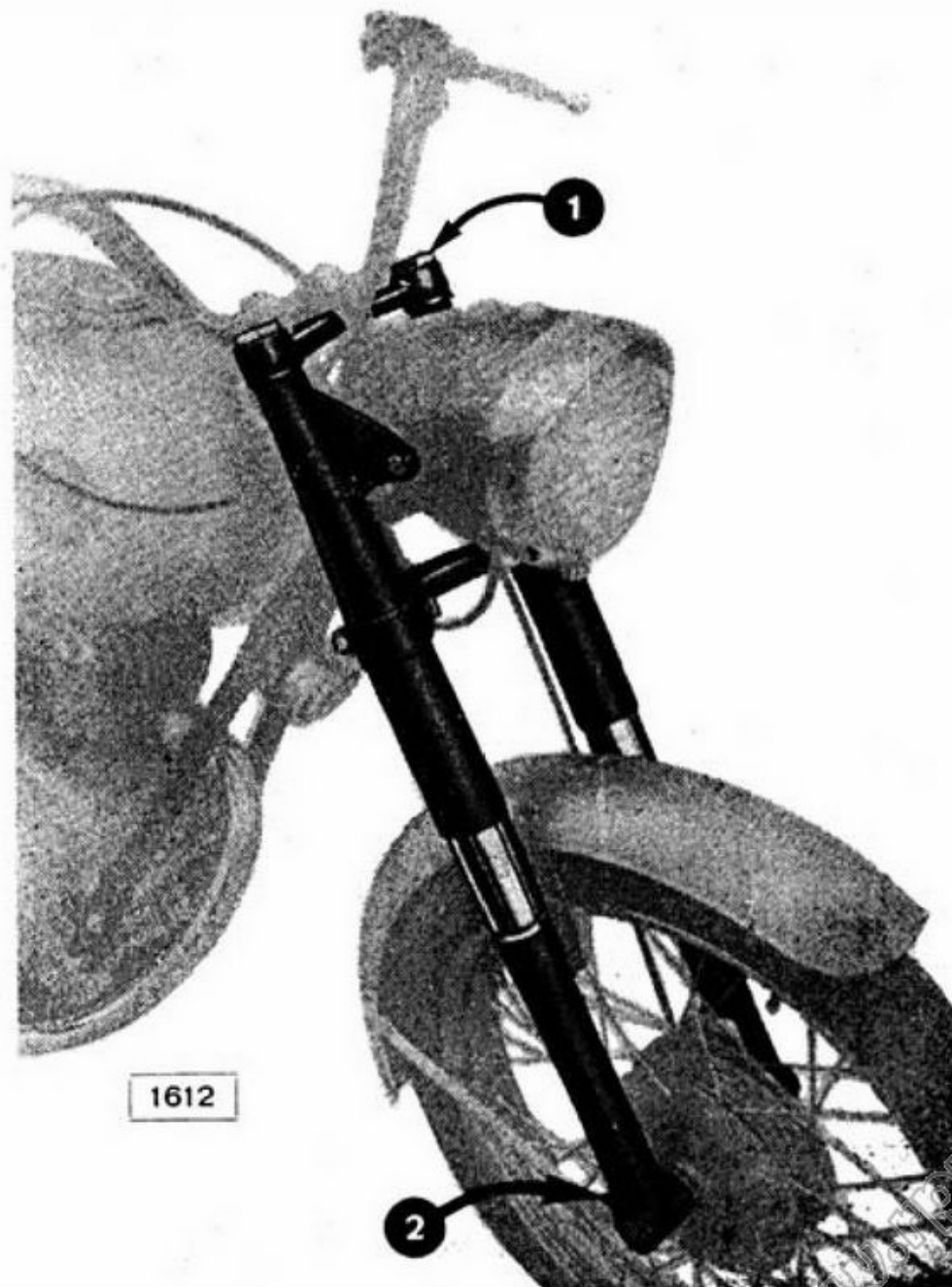
Lo svuotamento dell'olio si fa togliendo il tappo inferiore (2) situato in prossimità del perno ruota sull'esterno dell'elemento mobile.

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.

Fig. 20



www.ew.it

SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE

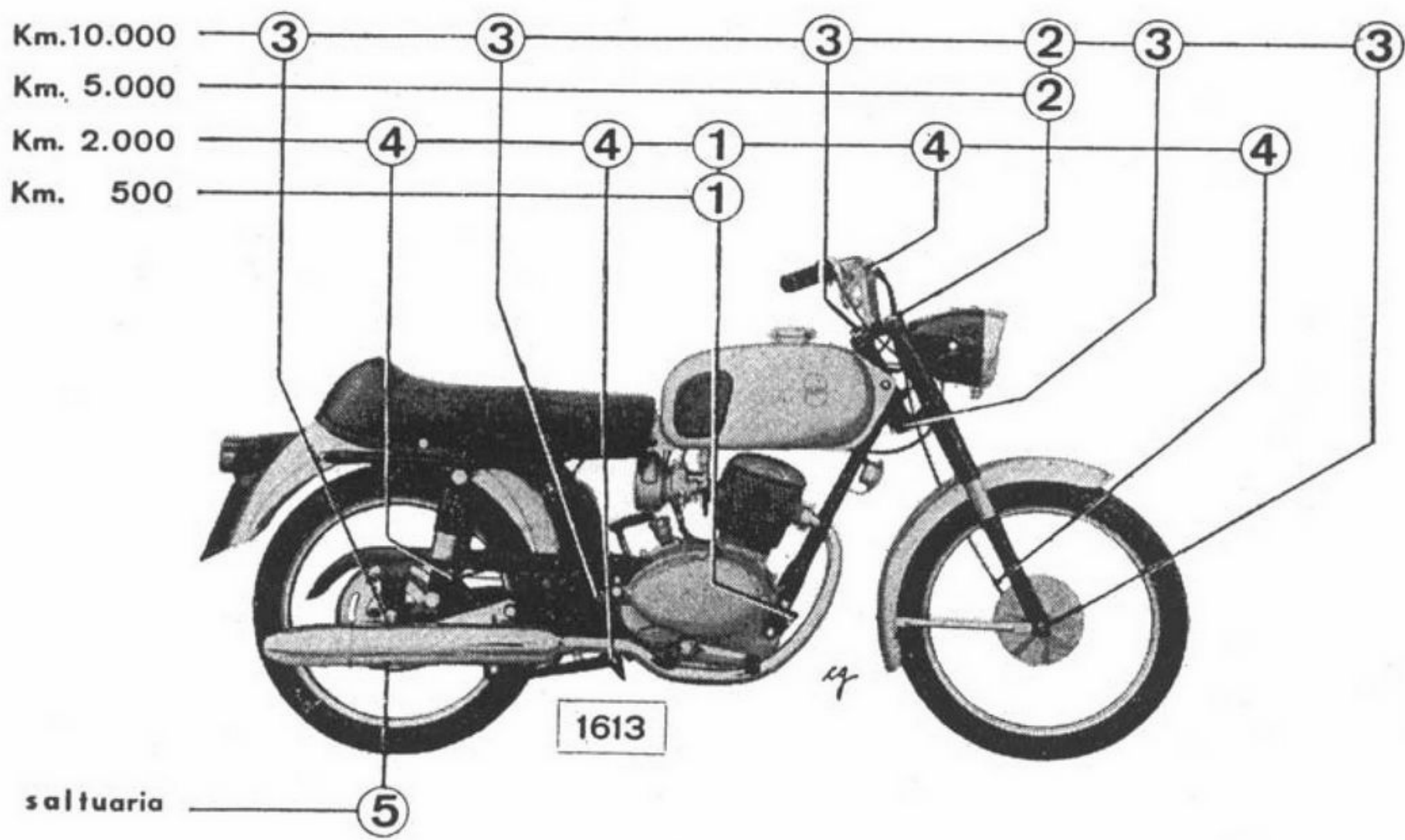


Fig. 21

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

(vedi fig. 21)

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.1. Motor HD SAE 50 (stagione estiva) SAE 40 (stagione invern.)
		Ogni 500 km.	Controllare il livello dell'olio (esso deve arrivare al limite inferiore della filettatura del bocchettone riempimento). So 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 estesa, a cm. 43 dal piano attacco manubrio. Eventualmente fare aggiunta.	AGIP F.1. Motor HD SAE 20W/20
		Ogni 10000 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 contachilometri.	Ogni 10000 km.	Smontare e ingrassare.	Grasso AGIP F.1. GR MU2
4	Cavo contachilometri, cavi comando frizione, gas, freno anteriore, perni ceppi freno, perno pedale freno, perni cavalletto.	Ogni 5000 km.	Ingrassare o lubrificare.	Grasso AGIP F.1. GR MU2 AGIP F.1. 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.	AGIP F.1. Motor HD SAE 20W/20

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 e 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).

Verificare messa in fase accensione (vedi fig. 16).

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. $0,5 \div 0,7$). 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.

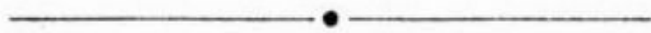
Può essere causato da compressione insufficiente dovuta da: eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura, tenuta insufficiente delle valvole dovuta all'usura delle sedi, valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie.

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 causata 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 montati parti di ricambio non originali; quando le macchine siano 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 dipendenza 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) - Tel. 64.841 (2-3-4-5)
Pubblicazione tecnica n. 14.13014 - Proprietà riservata - Aprile 1967 - N. 1000

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.moto.it

