

**SCOOTER**

**G50**

"G 50 T,, e "G 80,,

---

**USO E MANUTENZIONE**

Scooter "G 50,, - "G 50 T,, - "G 80,,

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

---

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

Stabilimento e Sede Uffici: **ARCORE** (Milano)  
telefoni 64.020 - 64.044 - 64.096 - 64.098 (Vimercate)

Ufficio di **MILANO** - Piazza Lega Lombarda, 1 - tel. 335.284 - 339.978

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

**Gomme PIRELLI**

**Olio AGIP BP  
Energol**

**Supercortemaggiore**

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

## **AVVERTENZE**

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale consente di usare lo scooter « G 50 », « G 50 T » e « G 80 » nelle migliori condizioni, e di evitare gli inconvenienti provocati dall'incuria e dalla cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo periodico e per 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

## **Scooter G 50, G 50 T e G 80**

Disposizione comandi . . . . .	pag. <b>6</b>
Dati per l'identificazione . . . . .	» <b>8</b>
Caratteristiche generali . . . . .	» <b>10</b>
Telaio . . . . .	» <b>16</b>
Impianto illuminazione e segnalazione . . . . .	» <b>19</b>
Norme per l'uso . . . . .	» <b>29</b>
Irregolarità di funzionamento . . . . .	» <b>39</b>
Garanzia . . . . .	» <b>42</b>
Responsabilità . . . . .	» <b>43</b>



Fig. 1 - SCOOTER « G 50 » (lato destro)



Fig. 2 - SCOOTER « G 50 T » e « G 80 » (lato sinistro)

## **DISPOSIZIONE COMANDI**

(vedi fig. 3)

Gli organi di comando dello Scooter, disposti secondo le indicazioni della figura sono i seguenti:

- 1 Tromba elettrica
- 2 Comando frizione
- 3 Comando cambio
- 4 Rubinetto benzina
- 5 Pedale avviamento
- 6 Comando freno anteriore
- 7 Manopola comando gas
- 8 Deviatore luci con pulsante tromba
- 9 Comando freno posteriore

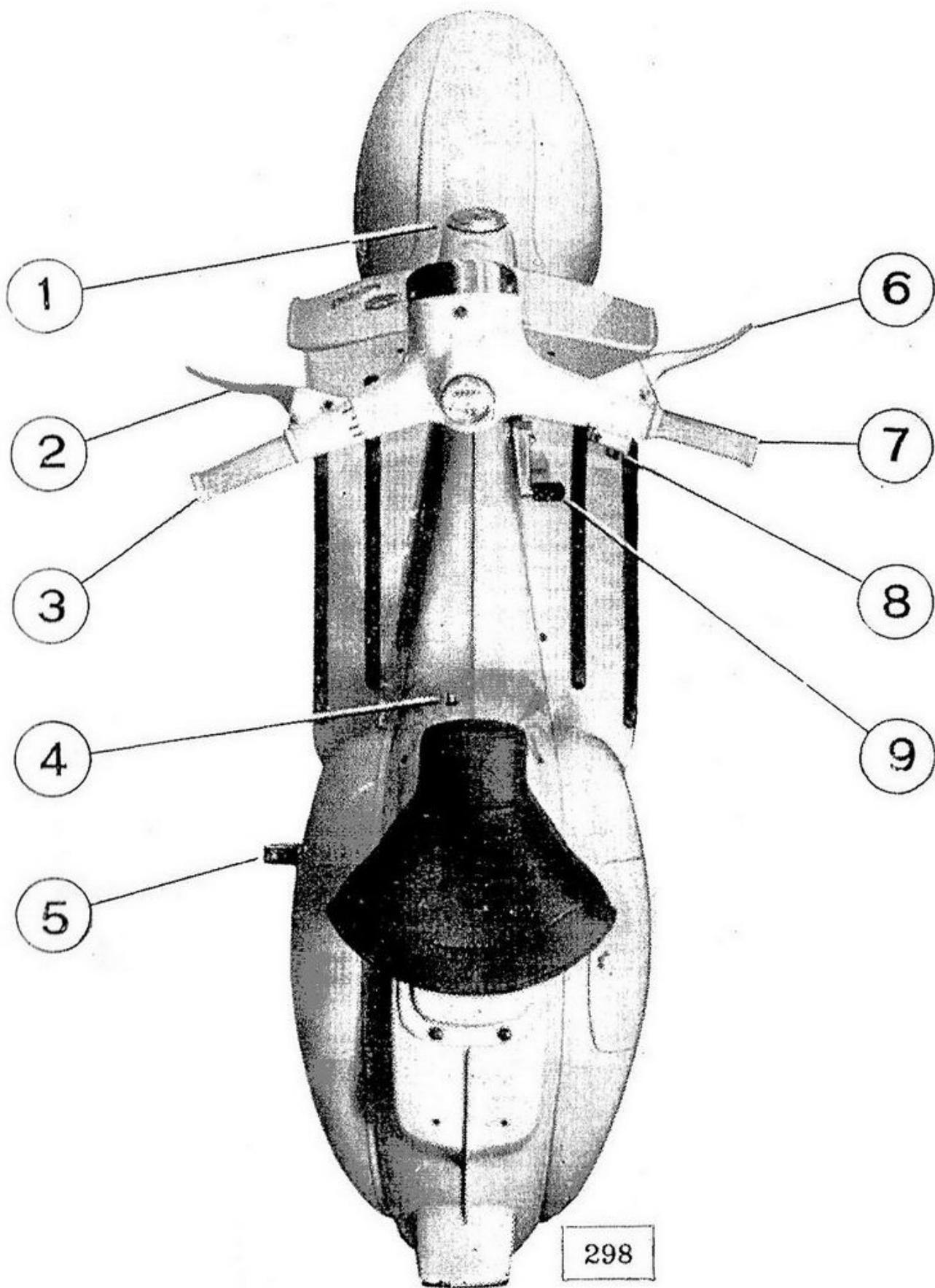


Fig. 3 - SCOOTER « G 50 » (pianta)

## **DATI PER L'IDENTIFICAZIONE**

(vedi fig. 4)

Ogni scooter è contraddistinto da numeri di identificazione impressi sia sul motore che sul telaio, nelle posizioni sottoindicate:

### **Per il motore:**

sulla apposita basetta del semicarterm sinistro.

### **Per il telaio:**

sulla fiancata destra sotto il portabagaglio.

Questo numero serve per l'identificazione dello scooter agli effetti di legge ed è riportato sulla carta di circolazione dello scooter stesso.

**Essi devono essere sempre indicati nelle richieste delle parti di ricambio.**

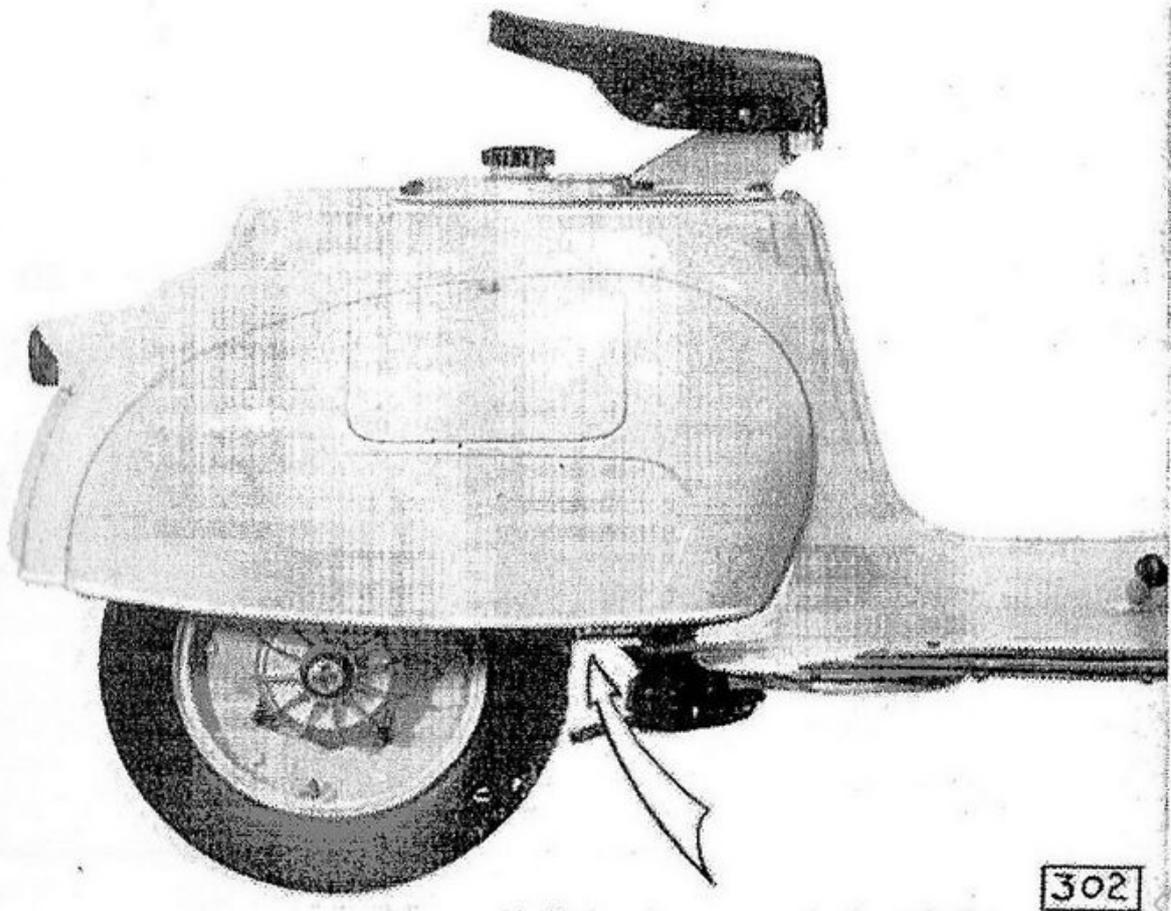
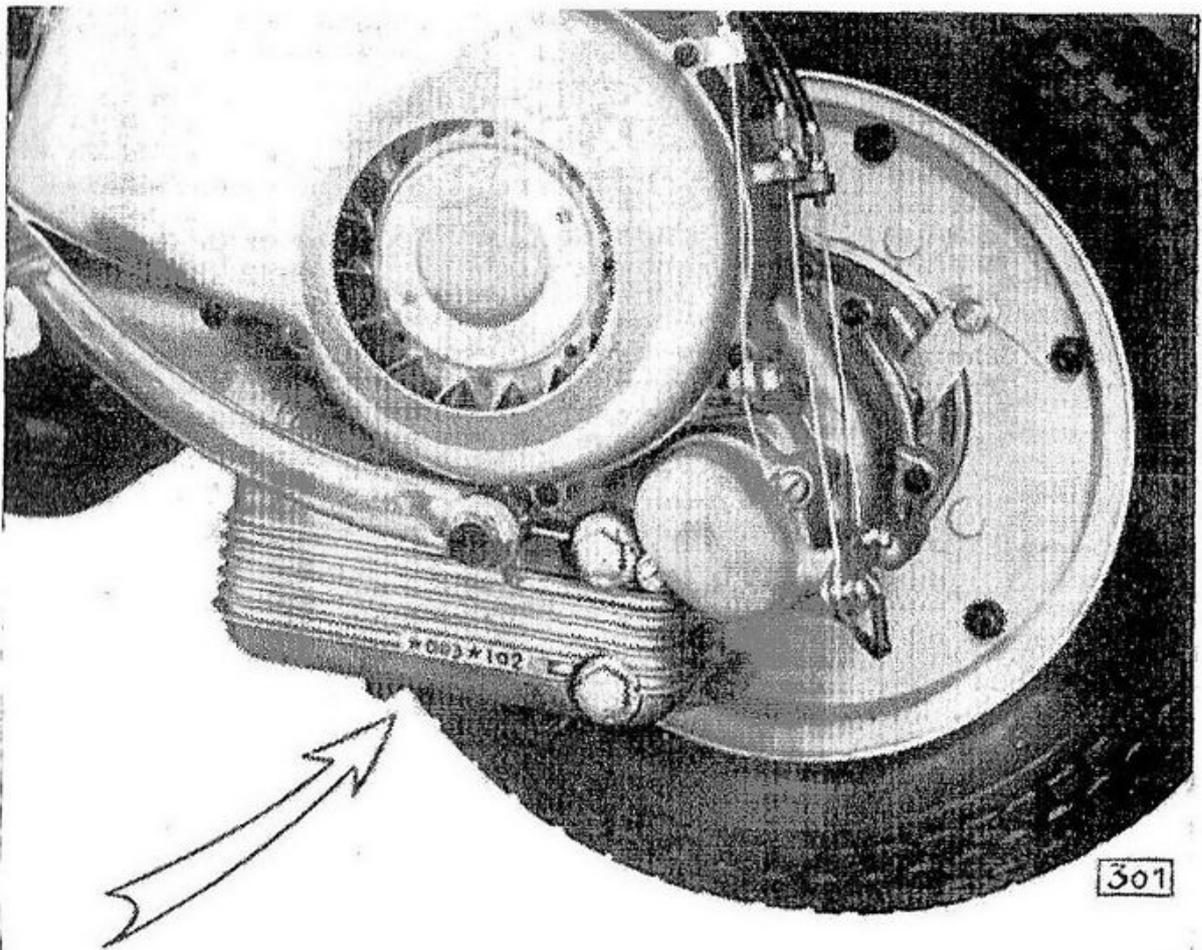


Fig. 4

## CARATTERISTICHE GENERALI

### MOTORE

Sul lato sinistro del veicolo, in blocco con il forcellone oscillante per sospensione posteriore e con ruota calettata direttamente sull'asse secondario del cambio.

Tipo « G 50 », « G 50 T »

Ciclo: a 4 tempi.

Cilindro in ghisa, inclinato di 20° sull'orizzontale.

Alesaggio mm. 38

Corsa mm. 44

Cilindrata effettiva cmc. 49,9

Rapporto di compressione 1 8

Potenza massima CV 1,5 per G 50

CV 2,3 per G 50 T

Regime di potenza massima 4300 giri al 1 per G 50

6000 giri al 1 per G 50 T

Tipo « G 80 »

Ciclo: a 4 tempi.

Cilindro in ghisa, inclinato di 20° sull'orizzontale.

Alesaggio mm. 46

Corsa mm. 46

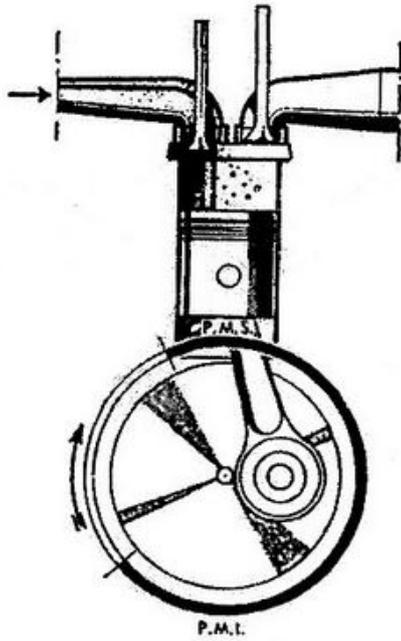
Cilindrata effettiva cmc. 76,45

Rapporto di compressione 7,8 1

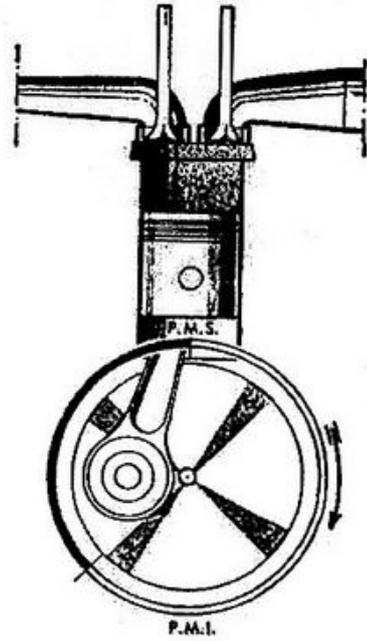
Potenza massima CV 3,5

Regime di potenza massima 6000 giri al 1

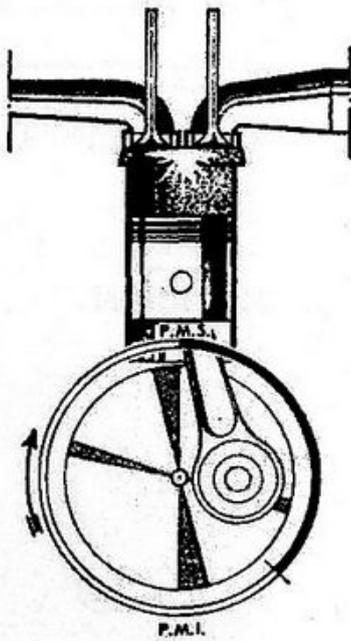
**DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE**



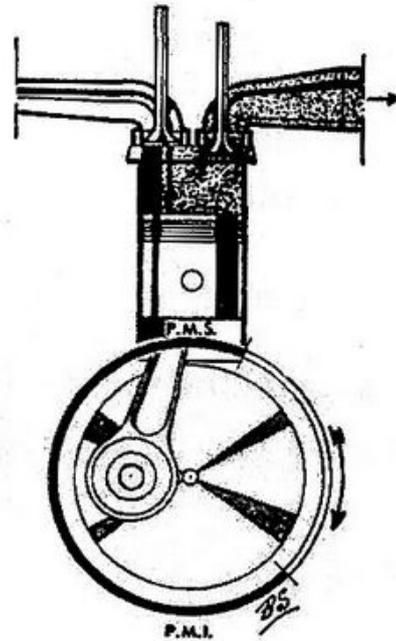
**ASPIRAZIONE**  
 apre 20° prima PMS  
 chiude 52° dopo PMI



**COMPRESIONE**  
 Le valvole sono  
 chiuse.



**SCOPPIO**  
 Le valvole sono  
 chiuse.



**SCARICO**  
 apre 52° prima PMI  
 chiude 20° dopo PMS

Fig. 5

Testa cilindro: in lega di alluminio con sedi valvole in ghisa.

### **Distribuzione** (vedi fig. 5)

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

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

### **Fasatura:**

Aspirazione:

inizio: 20° prima del P.M.S.

fine: 52° dopo il P.M.I.

Scarico:

inizio: 52° prima del P.M.I.

fine: 20° dopo il P.M.S.

I dati di fasatura si controllano con gioco di mm. 0,33 tra valvole e bilancieri.

Gioco normale a freddo tra valvole e bilancieri.

Aspirazione: mm. 0,20

Scarico: mm. 0,25

### **Alimentazione**

A benzina. Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio situato sotto la sella, tramite tubazione e rubinetto a 3 vie (chiuso, aperto, riserva) (vedi fig. 6).

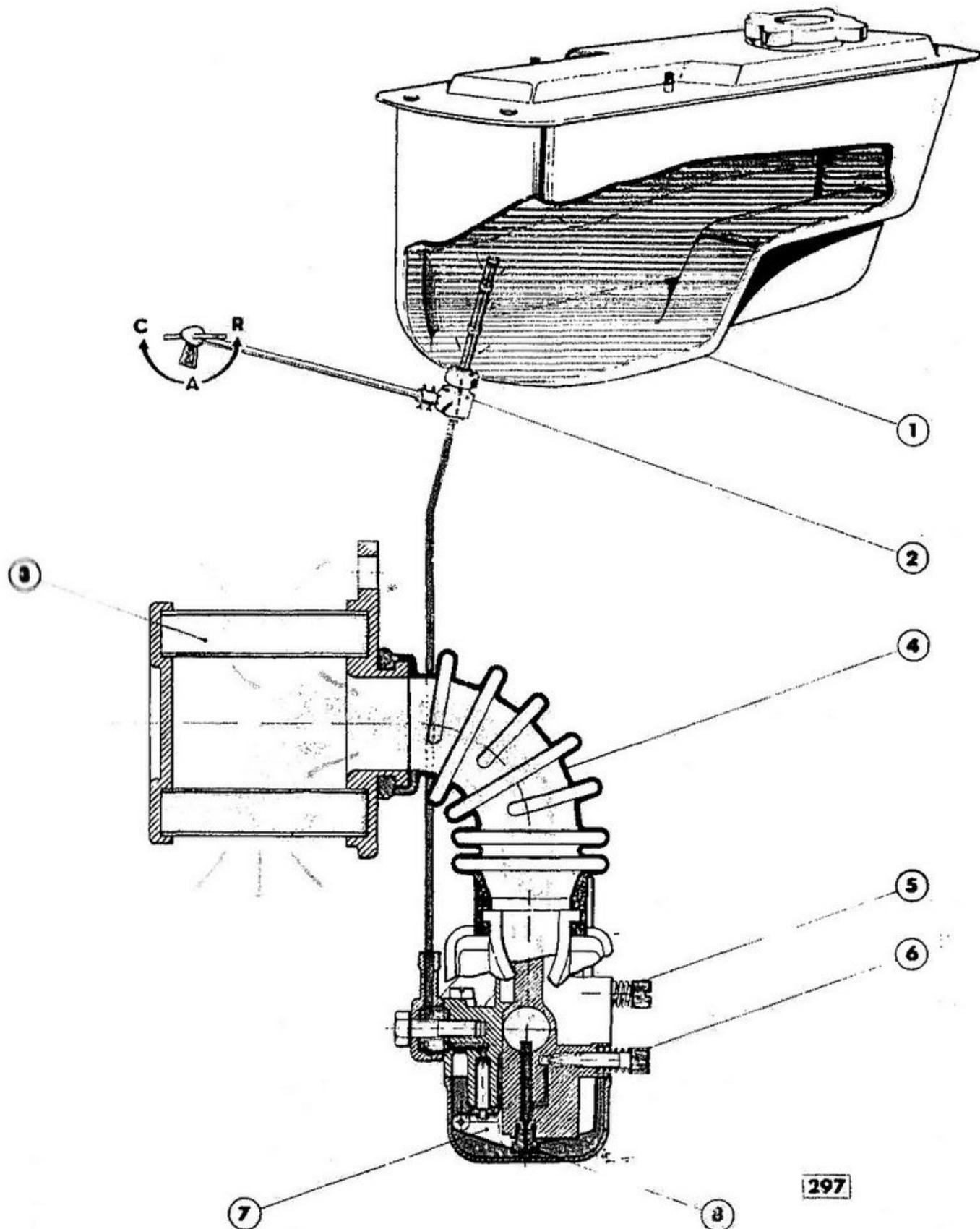


Fig. 6 Schema d'alimentazione

- 1 Serbatoio carburante
- 2 - Rubinetto: (A) aperto (C) chiuso (R) riserva
- 3 Epuratore aria
- 4 Raccordo in gomma
- 5 - Vite registro valvola gas
- 6 - Vite registro aria minimo
- 7 - Galleggiante
- 8 - Getto massimo

## Carburatore Dellorto SH 14/12/2

	G 50 - G 50 T	G 80
Diffusore	∅ 12	∅ 12
Getto massimo	62	69
Getto minimo	33	33

Filtro aria a cartuccia fissato alla scocca per presa in zona tranquilla e collegato al carburatore con tubo corrugato.

### Accensione

A magnete volano con bobina A.T. esterna.

Anticipo accensione fisso: 30°.

Candela Marelli CW 250 L.

### Lubrificazione

A circolazione forzata all'asse motore con pompa ad ingranaggi e filtro smontabile. La lubrificazione alla testa (bilancieri, molle, valvole) è assicurata dal richiamo di olio dovuto allo sfiato posto sul coperchio bilancieri.

### Raffreddamento

Ad aria forzata con ventilatore centrifugo.

### Trasmissione

Tra motore e cambio ad ingranaggi elicoidali:

G 50 - G 50 T	rapporto	1 : 4,416
G 80	»	1 : 4,000

La ruota posteriore è direttamente calettata sull'albero secondario del cambio con interposizione di un giunto elastico in gomma.

## **Frizione**

A dischi multipli in bagno d'olio.

## **Cambio**

In cascata a 3 rapporti con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola sul manubrio, a sinistra, abbinato alla leva della frizione.

### **Rapporti:**

	G 50 - G 50 T	G 80
in 1 <sup>a</sup>	1 : 6	1 : 5,45
» 2 <sup>a</sup>	1 : 3,475	1 : 2,94
» 3 <sup>a</sup>	1 : 2,87	1 : 96

### **Rapporti di trasmissioni totali:**

	G 50 - G 50 T	G 80
in 1 <sup>a</sup>	1 : 26,5	1 : 21,82
» 2 <sup>a</sup>	1 : 15,18	1 : 11,78
» 3 <sup>a</sup>	1 : 9,218	1 : 7,83

## **Messa in moto**

A pedale.

## **Silenziatore scarico**

Tipo ad espansione

# TELAIO

## **Scocca**

Tipo a culla aperta portante, in lamiera di acciaio stampata. È completata posteriormente da due elementi laterali asportabili in uno dei quali (destro) è ricavato il vano porta attrezzi.

## **Sospensione anteriore**

A ruota tirata oscillante, con ammortizzatore idraulico e molla ad elica di torsione incorporati in astucci telescopici.

## **Sospensione posteriore**

Il carter motore funge da braccio oscillante integrato da molla ad elica di torsione e ammortizzatore idraulico incorporati in astucci telescopici.

## **Ruote**

A dischi scomponibili in lamiera di acciaio stampato e intercambiabili.

Dimensioni del cerchio: 2 1/2 x 10"

Pneumatici 3 x 10 ciclomotore, per G 50

3,00 x 10, per G 50 T e G 80.

## DIMENSIONI

Lunghezza totale	m.	1,62
Larghezza max. (manubrio)	m.	0,60
Altezza massima	m.	0,985
Passo	m.	1,10
Raggio di volta	m.	3,30
Peso totale (senza carburante ed attrezzi)	kg.	67

## PRESTAZIONI

### **G 50**

Portata. 1 persona.

Velocità max.. km/h 38,5 (secondo norme Codice)

Pendenza max. superabile: 20 %.

Consumo carburante: litri 1,1 per 100 km.

Autonomia. km 350 circa.

### **G 50 T**

Portata: 2 persone.

Velocità max.. km/h 60.

Pendenza max. superabile: 25 %.

Consumo carburante: 1,5 per 100 km.

Autonomia. km 250 circa.

### **G 80**

Portata: 2 persone.

Velocità max.. km/h 70.

Pendenza max. superabile: 25 %.

Consumo carburante: 1,7 per 100 km.

Autonomia: km 200 circa.

## IMPIANTO ILLUMINAZIONE E SEGNALAZIONE

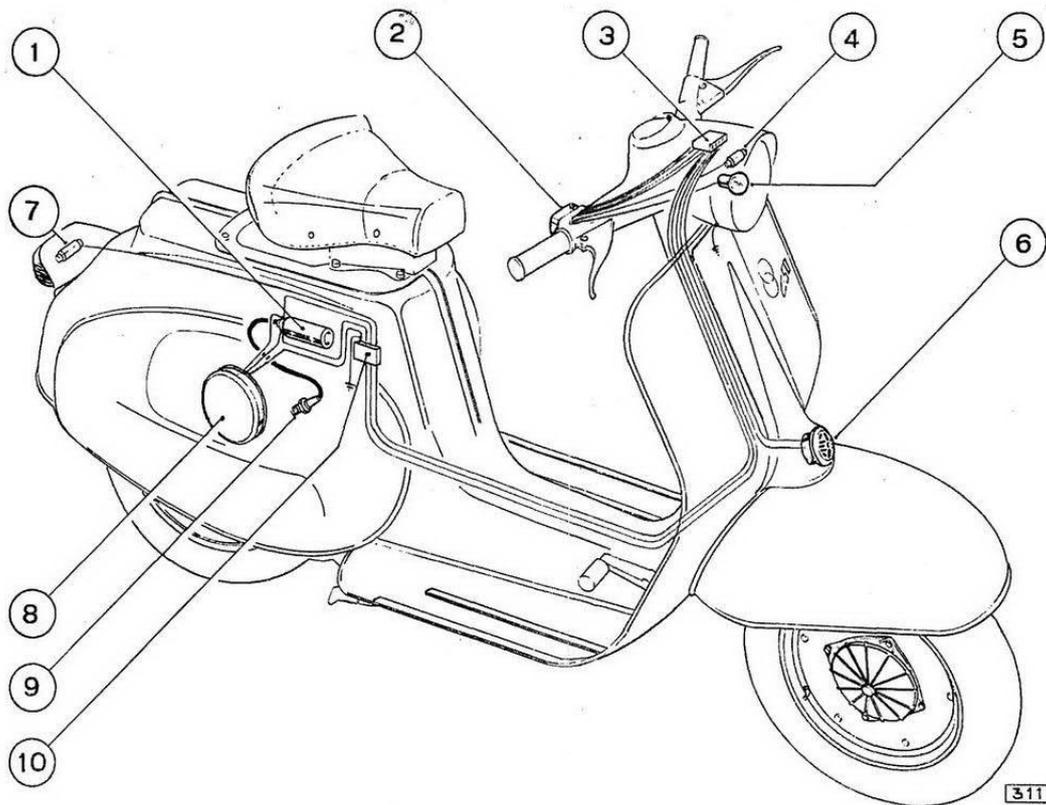
È composto dai seguenti apparati:

### Per G 50

- 1) Magnete volano a 4 poli, 6 Volt, 18 Watt.
- 2) Proiettore con luce di posizione anteriore, incorporato nel manubrio, completo di:  
n. 1 lampada 6 V - 15 W per luce proiettore  
n. 1 lampada 6 V - 15 W per luce posizione anteriore.
- 3) Fanalino posteriore con catarinfrangente e lampada 6 V-3 W per luce posizione posteriore.
- 4) Avvisatore acustico incorporato anteriormente nella scocca.
- 5) Deviatore luci con pulsante avvisatore acustico e bottone di massa, sul manubrio a destra.

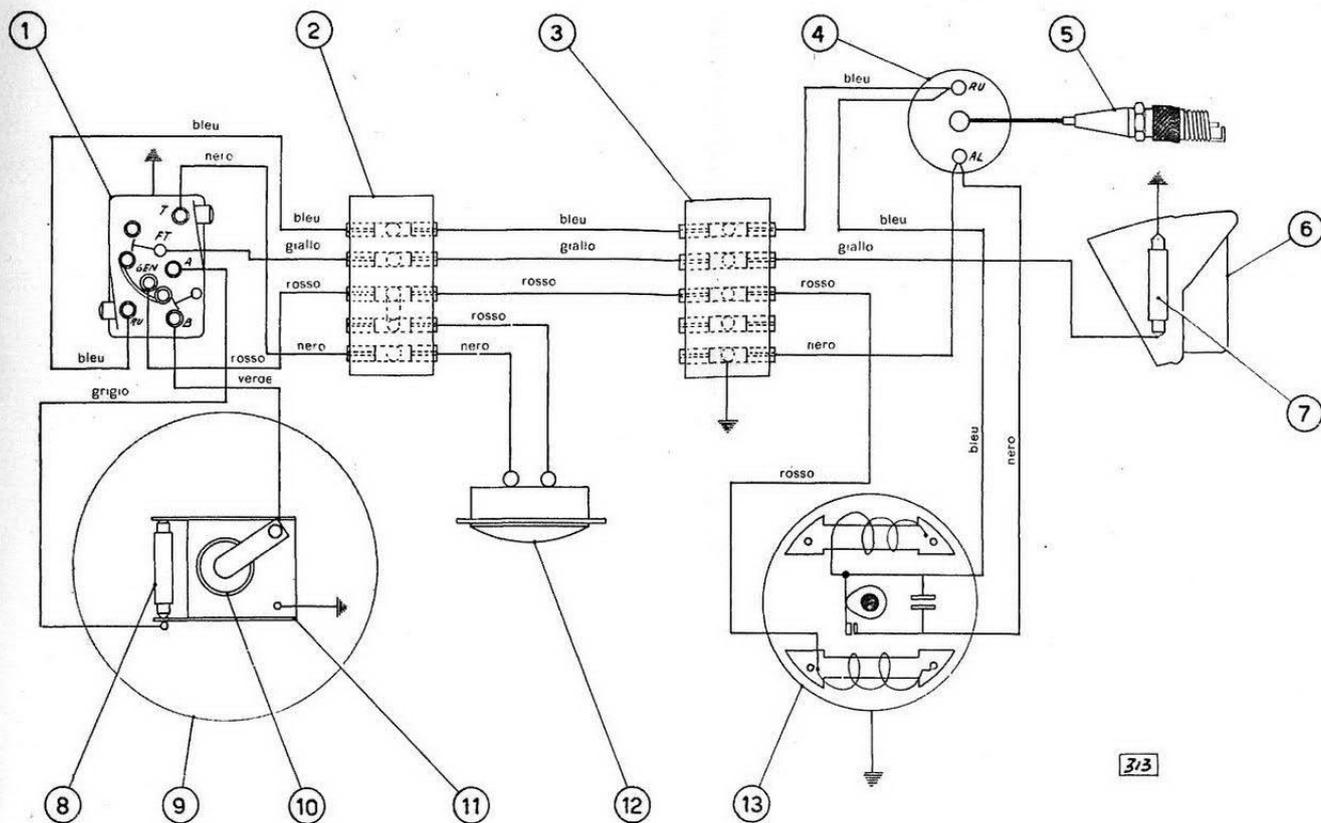
### Per G 50 T e G 80

- 1) Magnete volano a 4 poli, 6 V, 28 W.
- 2) Proiettore con luce di posizione anteriore, incorporato nel manubrio, completo di:  
n. 1 lampada 6 V-25/25 W biluce  
n. 1 lampada a siluro 6 V - 5 W per città.
- 3) Fanalino posteriore con catarinfrangente completo di due lampade: 6 V-15 W per indicazione d'arresto; 6 V-3 W per luce targa e posizione.
- 4) Avvisatore acustico incorporato anteriormente nella scocca.
- 5) Deviatore luci con pulsante avvisatore acustico e bottone di massa sul manubrio a destra.



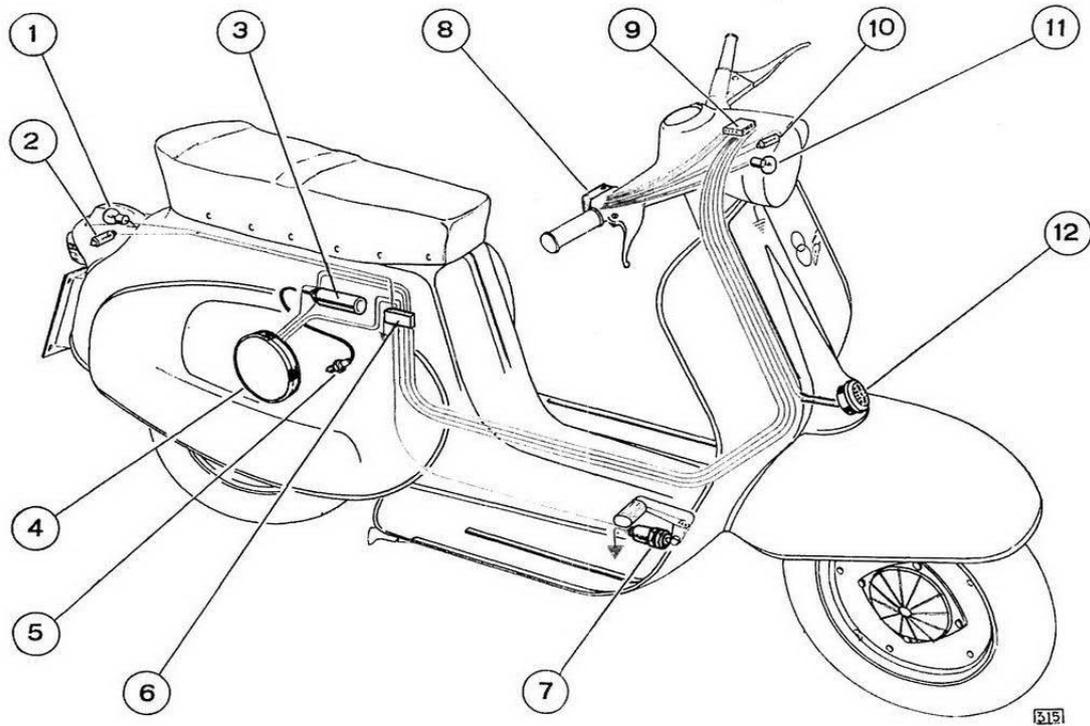
**Fig. 7 - Schema dispositivi di illuminazione, segnalazione e loro collegamenti (G 50).**

- 1 Bobina A.T. - 2 Deviatore luci con pulsante tromba - 3 Morsettiera sul faro - 4 Lampada per luce città a siluro - 5 Lampada anabbagliante - 6 Avisatore acustico - 7 Lampada a siluro per fanalino posteriore - 8 Magnete volano - 9 Candela - 10 Morsettiera sul telaio.



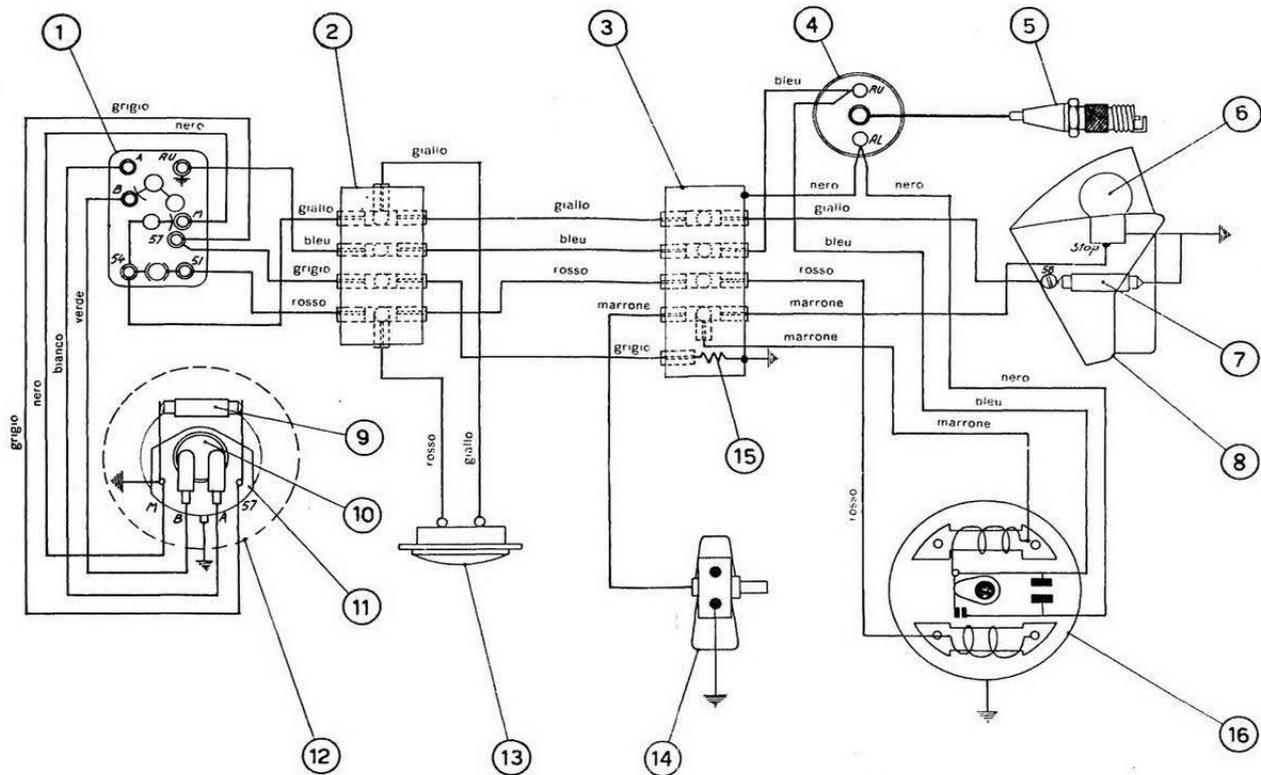
**Fig. 8 - Schema impianto elettrico**  
per G. 50

1 Commutatore luci - 2 Morsetti sul faro - 3 Morsetti sul telaio - 4 Bobina A.T. - 5 Candela accensione - 6 Fanalino posteriore - 7 Lampada a siluro 6 V - 5 W - 8 Lampada a siluro 6 V - 15 W - 9 Gruppo ottico - 10 Lampada a bulbo 6 V - 15 W - 11 Portalampada - 12 Avvisatore acustico - 13 Volano.



**Fig. 9 - Schema dispositivi illuminazione segnalazione e loro collegamenti**  
(G 50 T e G 80)

1 Lampada stop - 2 Lampada a siluro - 3 Bobina A.T. - 4 Volano Magnete -  
5 Candela accensione - 6 Morsettiera sul telaio - 7 Interruttore stop - 8 De-  
viatore luci con pulsante tromba - 9 Morsettiera sul faro - 10 Lampada città  
a siluro - 11 Lampada biluce - 12 Avvisatore acustico.



**Fig. 10 - Schema impianto elettrico**  
per G 50 T e G 80

- 1 Commutatore luci - 2 Morsettiera - 3 Morsettiera con resistenza - 4 Bobina A.T. - 5 Candela accensione - 6 Lampada stop 6 V - 15 W - 7 Lampada a siluro 6 V - 3 W - 8 Fanalino posteriore - 9 Lampada città a siluro 6 V - 5 W - 10 Lampada biluce 6 V - 25/25 W - 11 Portalamпада - 12 Gruppo ottico - 13 Avvisatore acustico - 14 Interruttore Stop - 15 Resistenza 2 Ω/20 W - 16 Volano.



## NORME PER L'USO

### Rodaggio: G 50 - G 50 T

Onde permettere un graduale assestamento degli organi meccanici del motore, si raccomanda di effettuare un periodo di rodaggio come sottoindicato:

1) Per i primi 500 km non superare le seguenti velocità:

in 1ª velocità . . . . .	10 km/h
» 2ª » . . . . .	18 km/h
» 3ª » . . . . .	30 km/h

2) Non mantenere le suddette velocità massime consentite per periodi di tempo considerevolmente lunghi.

3) In salita non viaggiare con piena apertura di gas.

4) Dopo i primi 500 km sostituire l'olio motore, e controllare il serraggio delle viti e dei dadi.

5) Dal 500 a 1.500 km aumentare gradualmente i limiti sopra indicati sino a raggiungere a fine rodaggio i seguenti:

in 1ª velocità . . . . .	14 km/h
» 2ª » . . . . .	24 km/h
» 3ª » . . . . .	40 km/h

Per il G 80 attenersi alla tabellina di rodaggio applicata all'interno dello scudo.

### Carburante:

Benzina normale o Super.

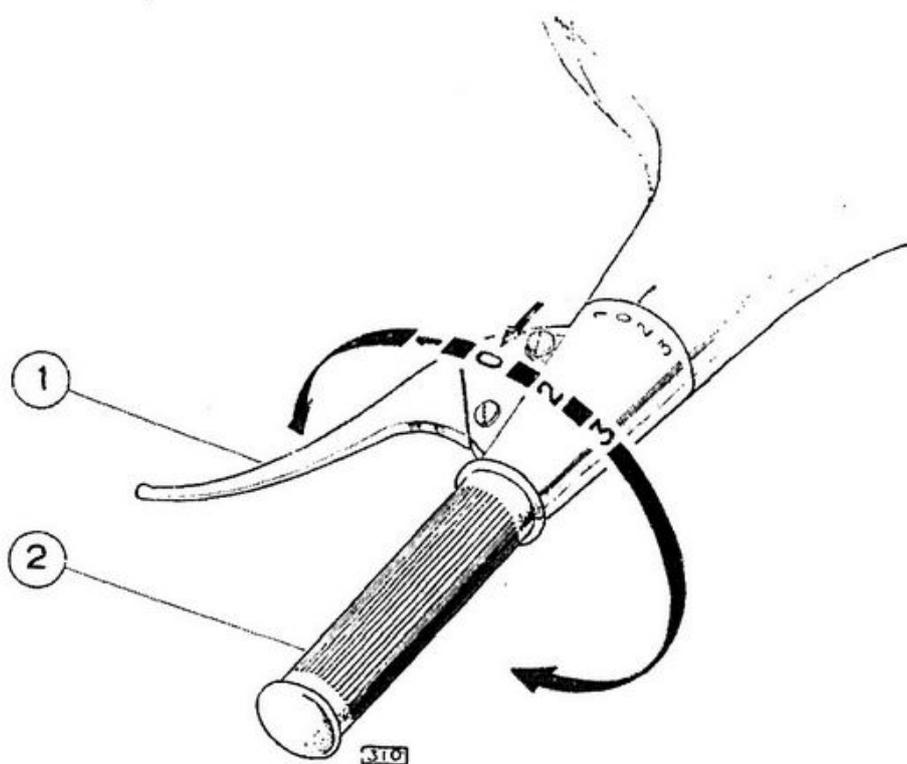
## Avviamento:

Prima di avviare il motore accertarsi:

- 1) Che vi sia benzina nel serbatoio.
- 2) Che l'olio sia al giusto livello e cioè arrivi al bocchettone di riempimento.
- 3) Che il rubinetto del serbatoio benzina sia aperto (posizione A della levetta (fig. 6).
- 4) Che il cambio sia nella posizione di folle (fig. 11).

Per avviare il motore ruotare di circa  $1/8$  della sua corsa il comando del gas indi premere energicamente con il piede il pedale di avviamento dopo aver fatto ruotare il motore in fase di compressione.

Per facilitare l'avviamento da freddo è bene premere



- 1 - Leva comando frizione
- 2 - Manopola comando cambio

Fig. 11

sul pulsante del carburatore (cicchetto) introducendo l'indice nell'apposito foro ricavato sull'elemento posteriore sinistro della scocca (fig. 12).

## Partenza

Avviato il motore come sopra descritto, la partenza avviene nel modo seguente:

con il motore al minimo tirare la leva di comando frizione e ruotare la manopola sinistra in modo da far coincidere la lineetta sulla parte fissa del corpo manubrio con il numero 1° inciso sulla parte raccordata del comando girevole indicante la prima velocità (vedi fig. 11). Lasciare gradualmente la leva della frizione accelerando nel con-

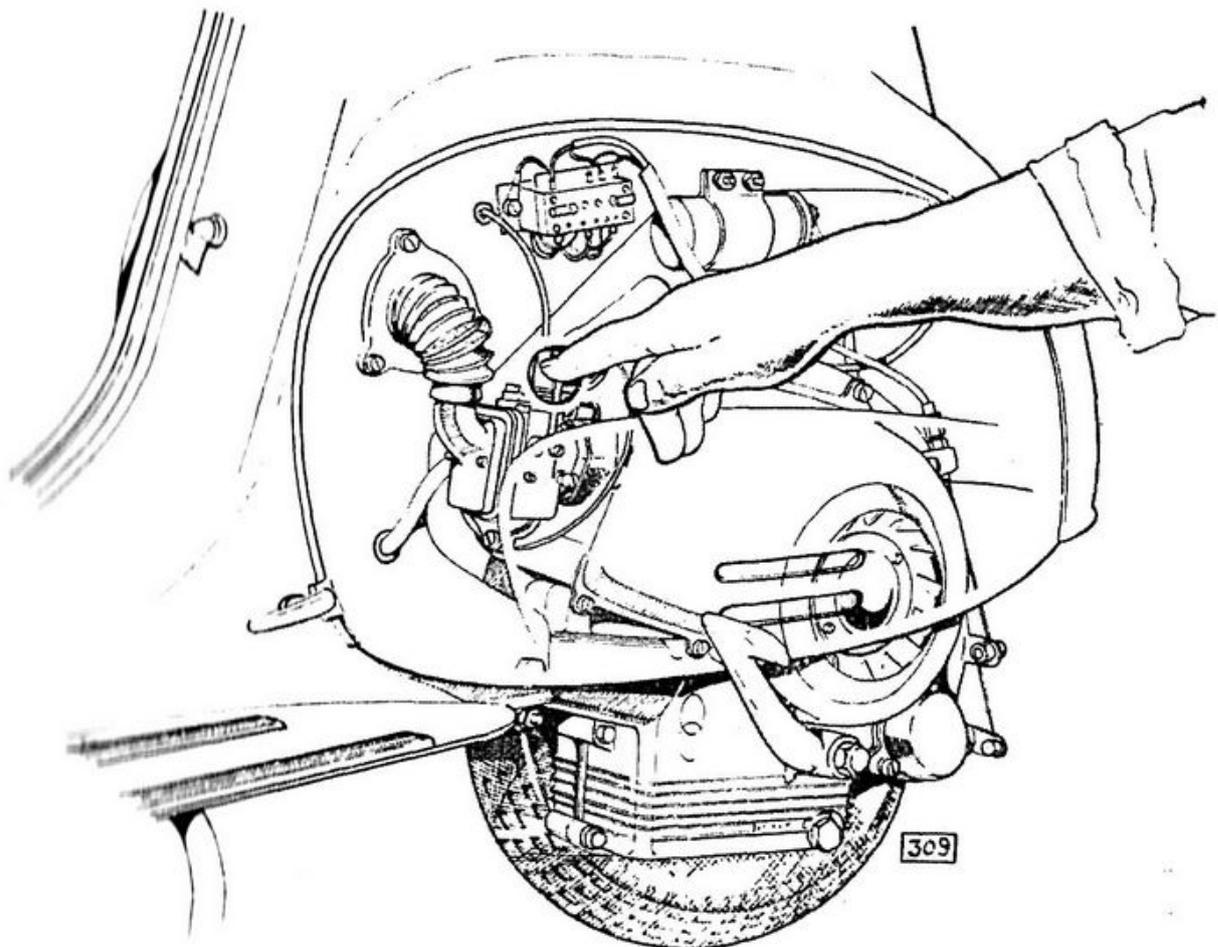


Fig. 12

tempo il motore agendo sulla manopola destra (comando gas).

Raggiunta la velocità di circa 10 km/h, chiudere rapidamente il gas (manopola destra) tirare a fondo la leva della frizione, ruotare la manopola sinistra sulla posizione di 2<sup>a</sup> velocità indi lasciare la leva della frizione ed aprire nuovamente il gas. Passare alla 3<sup>a</sup> velocità ripetendo la manovra della 2<sup>a</sup>.

Per passare dalla velocità superiore a quella inferiore si procede analogamente avendo l'avvertenza, una volta tirata la frizione, di accelerare brevemente a vuoto il motore onde permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare.

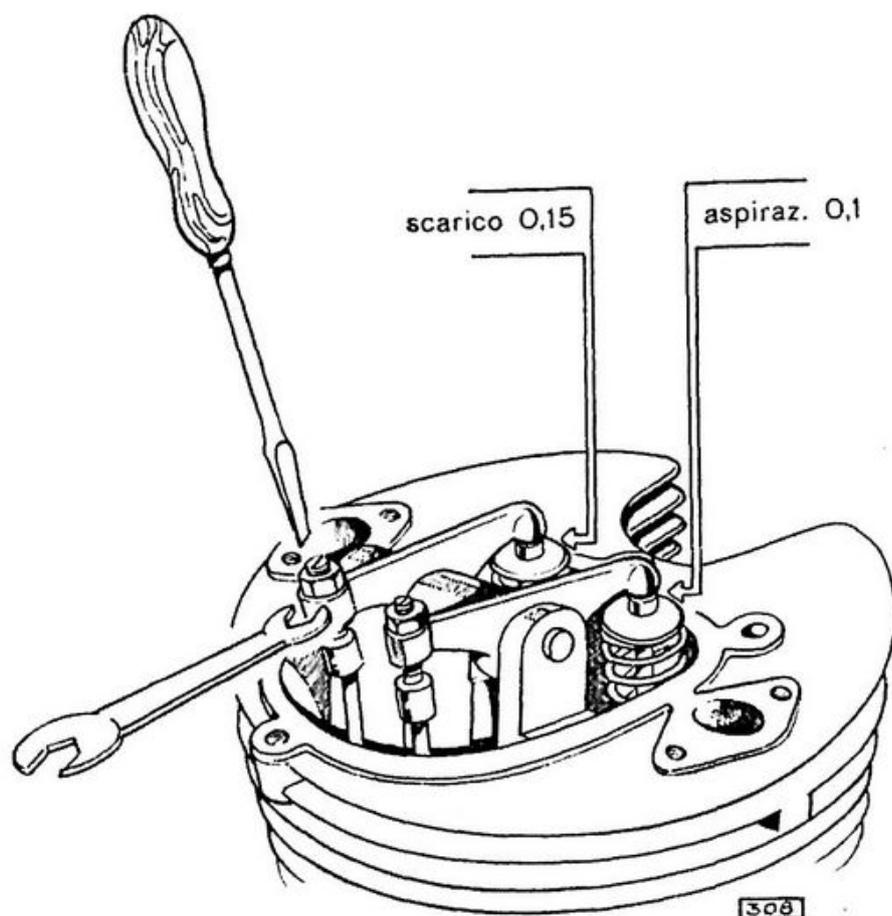


Fig. 13

## **Avvertenza**

Non ruotare la manopola comando cambio a motore fermo.

## **Registrazione la distribuzione**

Il gioco tra bilancieri e valvole si effettua a motore freddo nel modo seguente (fig. 13):

togliere l'elemento posteriore sinistro della scocca, togliere il coperchio bilancieri indi, sbloccato con l'apposita chiave il dado sul registro, agire su quest'ultimo con l'apposito cacciavite sino ad ottenere il gioco prescritto, controllato con spessimetro, di mm. 0,20 per la valvola di aspirazione e di mm. 0,25 per la valvola di scarico. Bloccare infine il dado di fissaggio tenendo fermo col cacciavite il registro.

## **Regolazione carburatore**

Accertarsi che la valvola del gas scorra liberamente nella sua sede.

Il carburatore è regolato dalla Casa per il migliore rendimento, ma cause fortuite possono alterare detta regolazione.

Per ripristinarla si proceda come segue:

## **Regolazione del minimo**

Si effettua a motore caldo agendo sulle viti A e B (fig. 14) che regolano rispettivamente la posizione della valvola ed il passaggio del minimo, sino a trovare la giusta combinazione di miscela onde avere il minimo desiderato.

A questo punto, aprendo lentamente il comando del gas il motore non deve mancare o spegnersi. In caso con-

trario stringere leggermente la vite aria del minimo sino a far scomparire detto punto debole. La vite aria minimo, normalmente, va aperta di 1 giro rispetto alla chiusura completa.

### Regolazione del massimo e del passaggio

Se i getti, valvole, ecc. sono del calibro prescritto la regolazione dovrebbe risultare a posto. A causa però di variazioni di densità della benzina, di sbalzi di tempera-

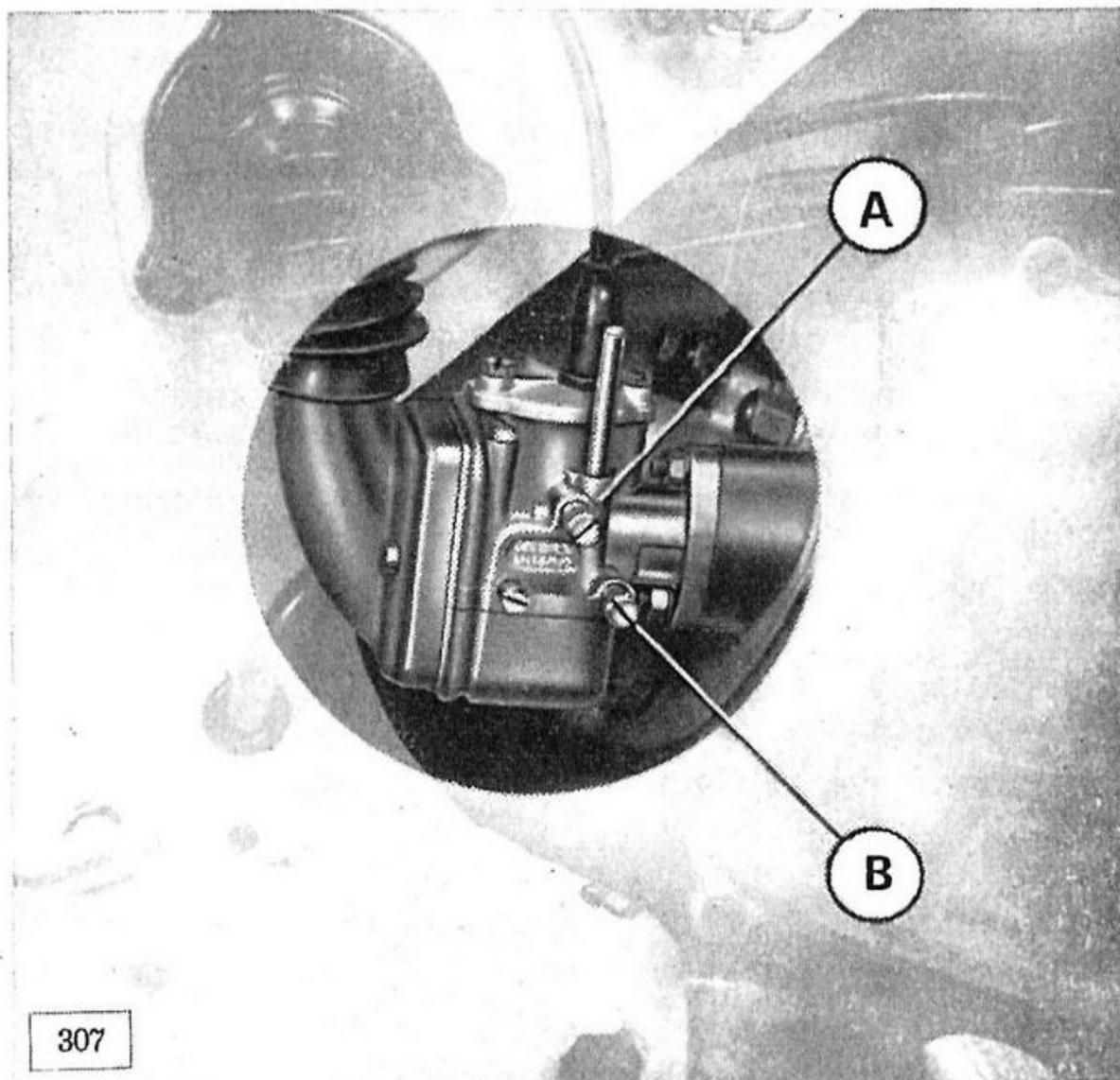
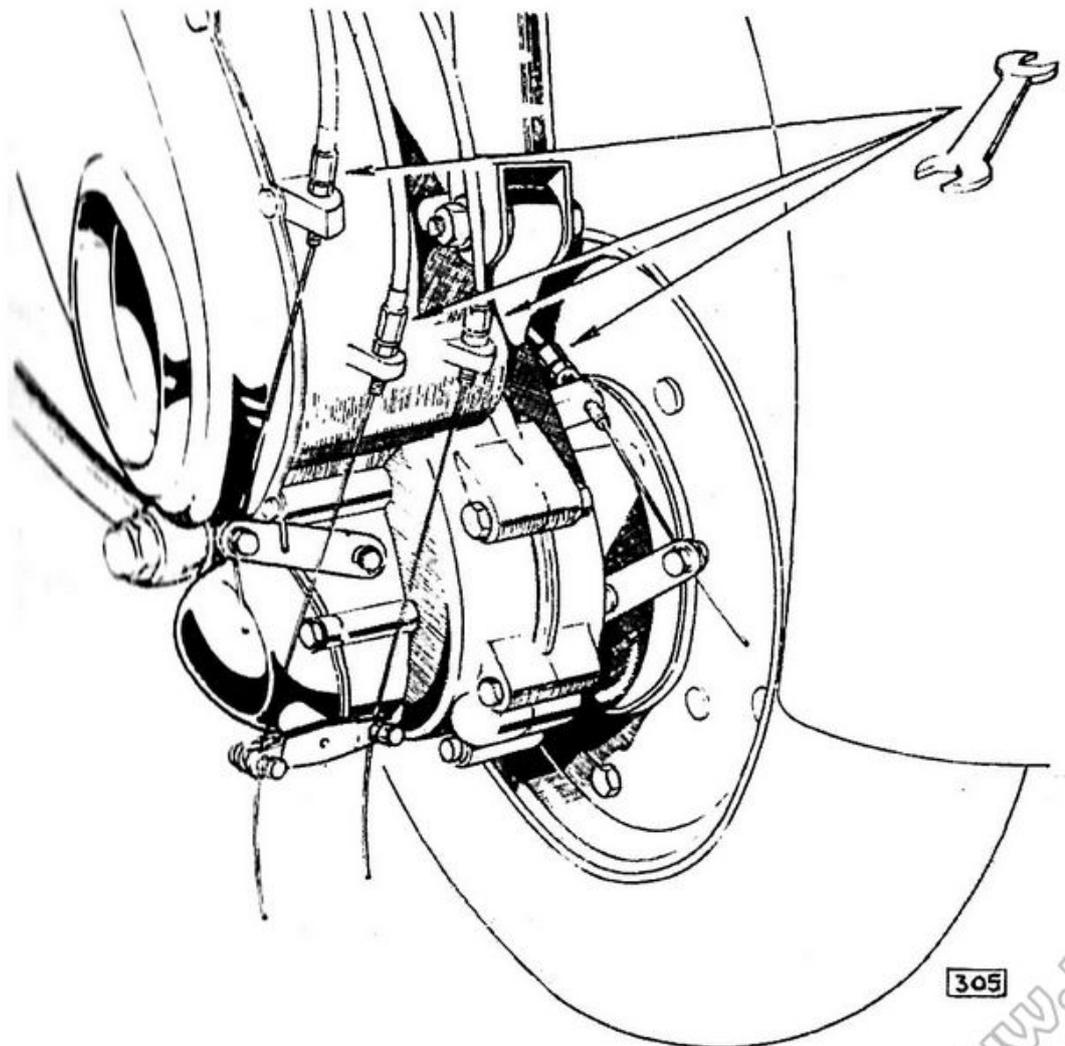
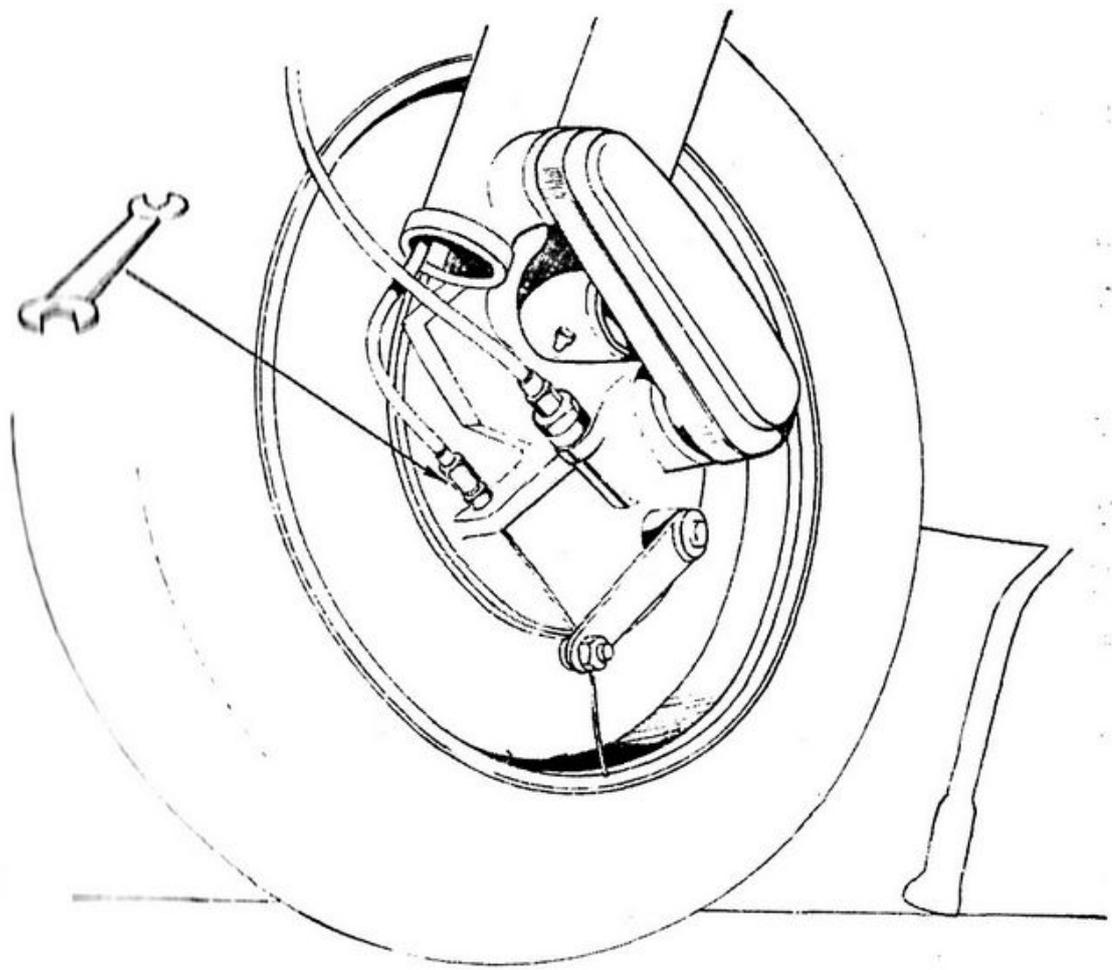


Fig. 14 - Regolazione carburatore.



305

Fig. 15

tura ambiente (estate-inverno) o di altitudine (mare-montagna) si rende necessario cambiare il getto del massimo. Si ricorda pertanto che bisogna aumentare il getto se aumenta la densità della benzina o se diminuisce la temperatura ambiente e l'altitudine.

### **Smontaggio ruote e pneumatici**

Le ruote, intercambiabili, possono essere montate indifferentemente sia avanti che dietro tenendo presente la differente pressione di gonfiaggio richiesta.

### **Registrazione freni, frizione e cambio (fig. 15)**

La registrazione dei comandi freno si effettua agendo sugli appositi tirafili situati anteriormente sul mozzo ruota e posteriormente sul carter motore. Accertarsi che la ruota giri liberamente quando le leve di comando sono in posizione di riposo.

La registrazione della frizione e del comando cambio si effettua agendo sugli appositi tirafili situati posteriormente sul carter motore.

### **Manutenzione**

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

### **Pulizia**

Il motore e le parti non verniciate si lavano con petrolio usufruendo di pennello ed asciugando con stracci puliti.

Le parti verniciate vanno lavate con acqua usufruendo di spugna ed asciugando con pelle scamosciata.

### Verifiche

Controllare il livello dell'olio nel carter. Esso deve giungere a filo del bocchettone di riempimento.

Dopo i primi 500 km a veicolo nuovo, sostituire l'olio nel carter procedendo come segue: scaldare il motore onde rendere bene fluido l'olio, togliere il tappo di introduzione ed il filtro onde scaricare completamente l'olio, rimettere il filtro olio, immettere un po' di olio fresco, fare

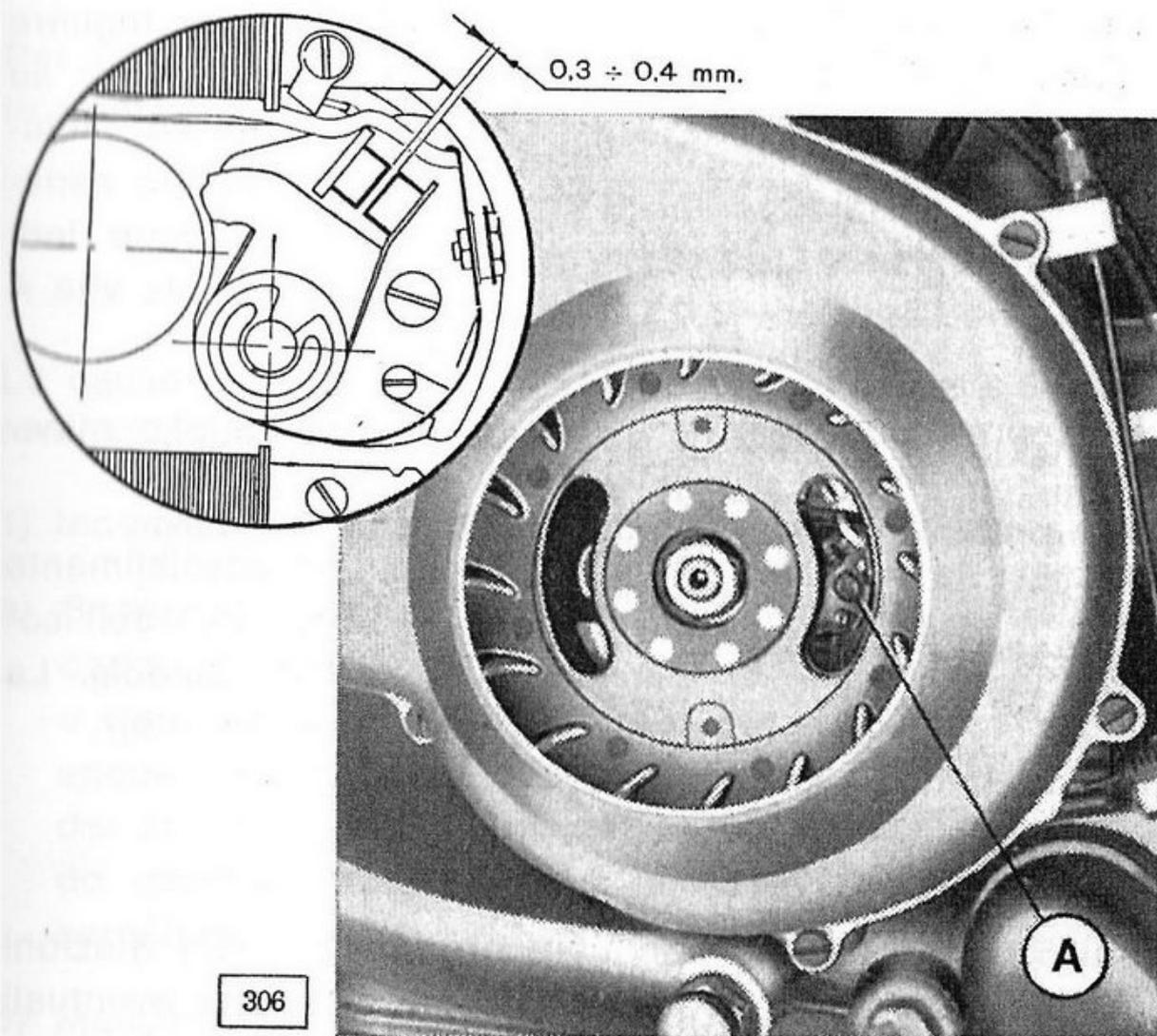


Fig. 16

ruotare il motore al minimo per cinque minuti indi levare il filtro e scaricare accuratamente l'olio. Rimettere il filtro dopo averlo lavato con benzina e rifare il pieno di olio. In seguito il cambio dell'olio dovrà effettuarsi ai 2000 km e successivamente ogni 3000 km. Si consiglia l'uso dell'olio Agip B.P. Energol HD SAE 40 per la stagione estiva; e SAE 30 per quella invernale.

**Controllare** ogni 4000 - 5000 km che i dadi dei prigionieri fissaggio motore come pure le viti dei vari coperchi e del carter siano chiusi a fondo, in caso contrario provvedere al loro serraggio.

**Controllare** l'impianto accensione. Ogni 5000 km togliere il magnete volano e verificare lo stato dei contatti: se sporchi pulirli con straccio imbevuto di benzina ed asciugare bene; se le superfici di contatto presentassero asperità ripassarle con apposita limetta, ripulirle bene indi registrarne l'apertura a  $0,3 \div 0,4$  mm. agendo sulla vite A (fig. 16).

Lubrificare, se necessario, con due gocce di olio minerale il feltro per camma ruttore.

Verificare la candela: se imbrattata ripulirla possibilmente con spazzolino metallico e controllare lo stato dell'isolante. Se vi fossero incrinature sostituire la candela. La distanza degli elettrodi deve essere di mm.  $0,5 \div 0,7$ .

### **Ispezione della testa**

Ogni 5000 km è bene effettuare presso le nostre Stazioni di Servizio un controllo della testa onde togliere eventuali incrostazioni e verificare la tenuta delle sedi valvole.

## **Ammortizzatori**

In caso di inefficienza degli ammortizzatori sarà bene rimmetterli alla Casa costruttrice o sue Stazioni di Servizio.

## **Pulizia filtro aria**

Ogni 3000 km pulire l'elemento filtrante scuotendolo e soffiandolo dall'interno con aria a bassa pressione. **NON LAVARE.**

Ogni 10.000 km sostituire l'elemento filtrante con uno originale Dell'Orto che porti lo stesso numero di quello fuori uso.

Per l'uso su strade polverose eseguire più frequentemente le operazioni di pulizia e di eventuale sostituzione.

## **IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO**

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

### **1) Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione**

- a) Scoppietti ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico; l'inconveniente può essere dovuto ai condotti e getti del carburatore ostruiti oppure a presenza di acqua nella benzina. Nel primo caso smontare i getti del carburatore e pulirli soffiandovi dentro, nel secondo 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 si provi, con un cacciavite, a stringere la vite B (vedi figura 14). Se gli scoppietti aumentano vuol dire che la miscela è povera: si provveda quindi ad aumentare il getto del massimo. Se, viceversa, gli scoppietti diminuiscono è segno che la miscela è ricca e bisogna quindi provvedere a diminuire 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 fissaggio gruppo indotti e ruotare il gruppo stesso in senso antiorario per ritardare o in senso orario per anticipare.

- b) Autoaccensione dovuta ad eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sul cielo del pistone o nella 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 tra gli elettrodi (mm.  $0,5 \div 0,7$ ). Se il fenomeno non dipende dalla candela controllare se il suo cavo non presenta rotture indi passare alla verifica dei contatti del ruttore come già descritto.

## 3) **Inconvenienti che dipendono dal cattivo funzionamento degli organi del gruppo motore.**

- a) Insufficiente potenza motore.

Può essere causata da mancanza di compressione

devuta all'eccessivo gioco tra pistone cilindro in conseguenza di una forte usura, o da insufficiente tenuta delle valvole per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie o per sedi logorate.

b) Battito eccessivo alla testa cilindro.

Può essere causato da eccessivo gioco tra astine, bilancieri e valvole, o da molle valvole rotte o indebolite, oppure da insufficiente lubrificazione del gruppo bilancieri.

c) Rumorosità motore.

Può essere causata dall'eccessivo logorio delle dentature della coppia di trasmissione primaria.

d) Insufficienza frizione.

Può essere causata dal cedimento delle molle frizione o dalla alterazione delle guarnizioni.

e) Difficoltà di cambio marce.

Può essere causata dall'allentamento dei cavi di comando o da eccessive smussature degli organi di innesto.

f) Mancato innesto della messa in moto.

Può essere causata dalla rottura o cedimento delle molle di comando nottolino e ritorno pedale messa in moto.

Per risolvere le sopra elencate anomalie sarà opportuno rivolgersi ai Concessionari o alle officine autorizzate.

## **GARANZIA**

*(dalle Condizioni generali di vendita)*

La garanzia dei motoveicoli « Gilera » è prestata per 6 mesi dalla consegna e si estende ai difetti di montaggio e di materiale. I pezzi riconosciuti difettosi dalla Fabbrica saranno sostituiti gratuitamente.

I veicoli o parti di essi da esaminare dovranno essere consegnati franco di porto alla Fabbrica, e verranno restituiti all'acquirente in porto assegnato.

Sono a carico del compratore le spese di mano d'opera, benzina, olio.

Sono esclusi da ogni garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, il carburatore, l'impianto di accensione e illuminazione e, in genere, tutte le parti non fabbricate dalla « Moto Gilera ».

Cessa ogni garanzia per quei motoveicoli che non siano stati usati secondo le prescrizioni, siano stati adibiti a corse o noleggio, o siano stati riparati al di fuori dell'organizzazione « Gilera ».

## **RESPONSABILITÀ**

*(dalle Condizioni generali di vendita)*

**La Moto Glera 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.**

