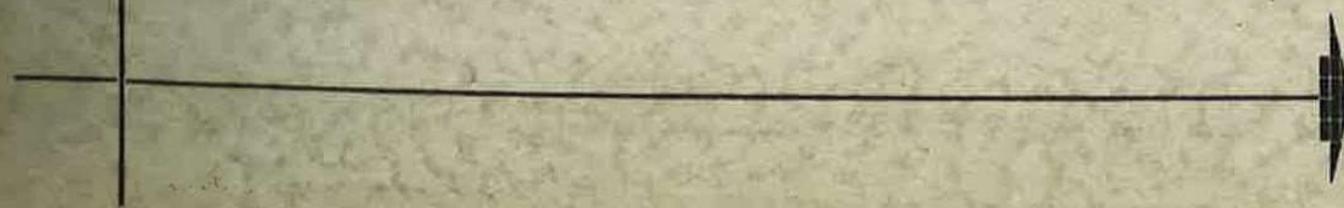


An exploded view technical drawing of a motorcycle engine and chassis. The drawing shows the engine block, cylinder head, carburetor, fuel tank, and various mechanical components like the clutch, gears, and wheels. The drawing is rendered in a fine-line, technical style.

ISTRUZIONI per le RIPARAZIONI

A horizontal arrow pointing to the right, starting from the left edge of the page and ending at the beginning of the "175-150" text.

175 - 150
giubileo

Caratteristiche generali
dei motocicli

Indice delle parti

Ricerca inconvenienti e loro
eliminazioni - registrazioni

Attrezzatura

Smontaggio

Revisione

Rimontaggio

Motocicli  *175 Giubileo e Giubileo Extra*

ISTRUZIONI PER LE RIPARAZIONI

MOTO GILERA - SOCIETÀ PER AZIONI - ARCORE (MILANO)

**Motocicli «150 Giubileo»
Sport e Sport Extra**



STABILIMENTO E SEDE UFFICI: ARCORE (Milano) - Telef.: Vimercate: 64.020 - 64.044 - 64.096 - 64.098

UFFICIO DI MILANO: PIAZZA LEGA LOMBARDA 1 - MILANO - Telef.: 335.284 - 339.978

www.rpw.it

PREFAZIONE

Per eseguire le riparazioni con sicurezza e razionalità, garantendo così i migliori risultati, è indispensabile che l'operatore abbia una conoscenza profonda della macchina da riparare, oltre a quelle cognizioni tecniche di carattere generale che qualificano un meccanico.

Questo manuale si propone appunto di fare da guida al personale preposto alle riparazioni dei motocicli « 175 Giubileo » e « 150 Giubileo » descrivendone caratteristiche e particolari, indicando i sistemi più razionali da seguire per le varie operazioni ed i limiti di usura superati i quali bisogna sostituire i pezzi per non compromettere il funzionamento di tutto il veicolo.

La materia è stata suddivisa in diverse parti in modo da essere di facile consultazione.

INDICE

CARATTERISTICHE GENERALI DEI MOTOCICLI

Disposizione comandi	pag.	11
Dati per l'identificazione	»	12
Prestazioni	»	14
Ingombri e peso	»	14
Rifornimenti	»	14
Motore	»	14
Mototelaio	»	17
Impianto elettrico	»	17

RICERCA INCONVENIENTI E LORO ELIMINAZIONE

Registrazioni

Difficoltà d'avviamento	pag.	23
Insufficiente rendimento del motore	»	25
Consumo eccessivo di carburante	»	27
Consumo eccessivo d'olio	»	27
Cattivo funzionamento della frizione	»	28
Distribuzione rumorosa	»	29
Insufficiente frenatura	»	29
Registrazioni	»	30

ATTREZZATURA

Attrezzi normali	pag.	37
Attrezzi speciali	»	38

SMONTAGGIO

Smontaggio motore dalla moto	pag.	45
Smontaggio sella e serbatoio	»	48
Smontaggio ruota e freno posteriore	»	49
Smontaggio sospensione posteriore	»	50
Smontaggio cassette, batteria e parafango posteriore	»	51
Smontaggio parafango posteriore e faro	»	52
Smontaggio manubrio e ruota anteriore	»	53
Smontaggio ruota e parafango anteriore	»	54
Smontaggio sospensione anteriore	»	55
Smontaggio tromba, regolatore e bobina	»	57
Smontaggio carburatore	»	58
Smontaggio connessioni	»	59
Smontaggio cavalletto reggimacchina	»	59
Smontaggio motore	»	60

REVISIONE

Lubrificazione	pag.	73
Limiti di usura	»	77
Revisione motore	»	97
Revisione mototelaio	»	104
Revisione impianto elettrico	»	107

RIMONTAGGIO

Rimontaggio mototelaio	pag.	117
Rimontaggio motore	»	117

MOTOCICLO « 175 Giubileo »

(fig. 1)



Lato destro

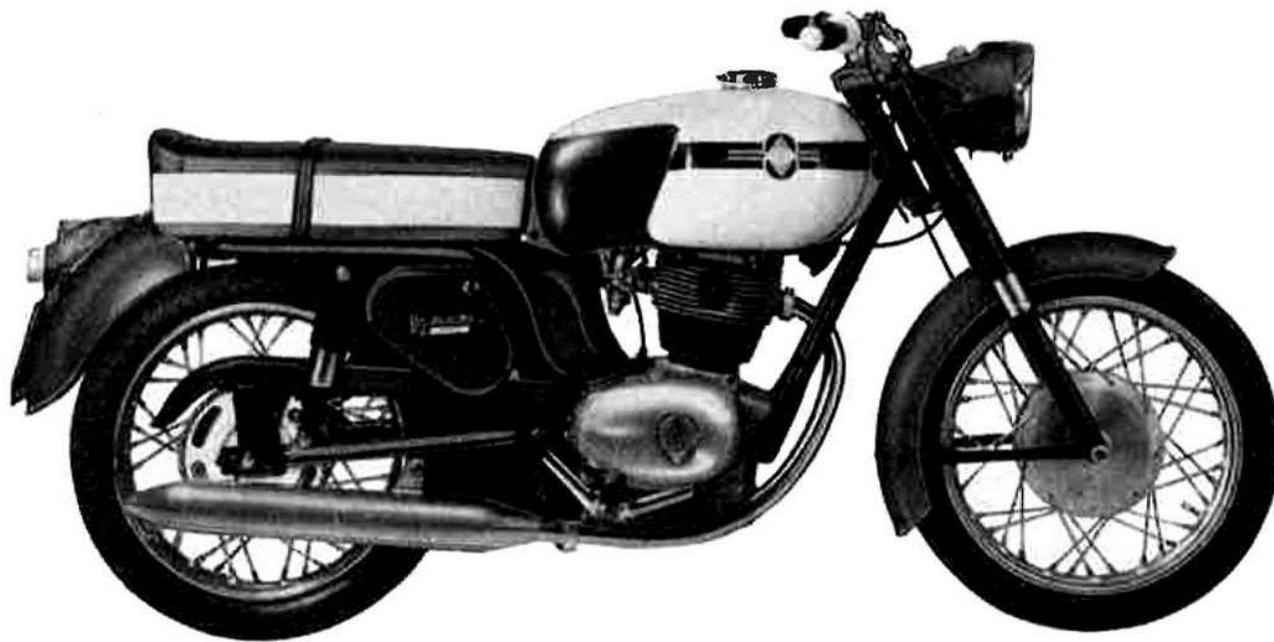


Lato sinistro

www.rpw.it

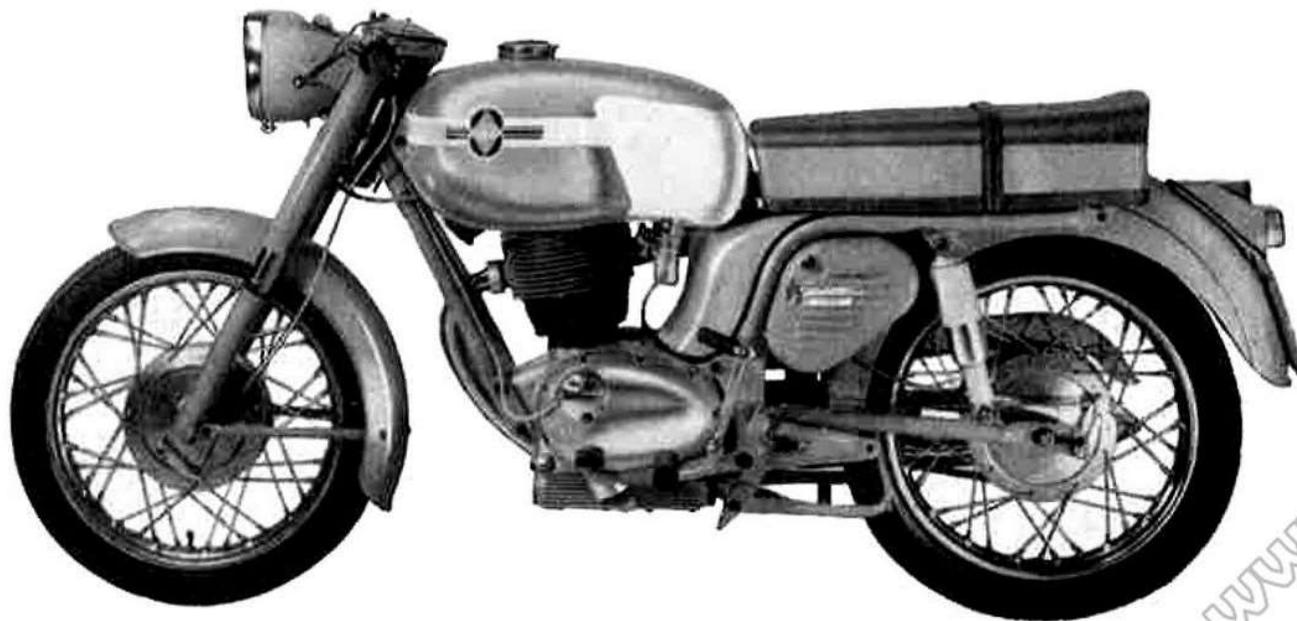
MOTOCICLO « 175 Giubileo Extra »

(fig. 2)



Lato destro (nero)

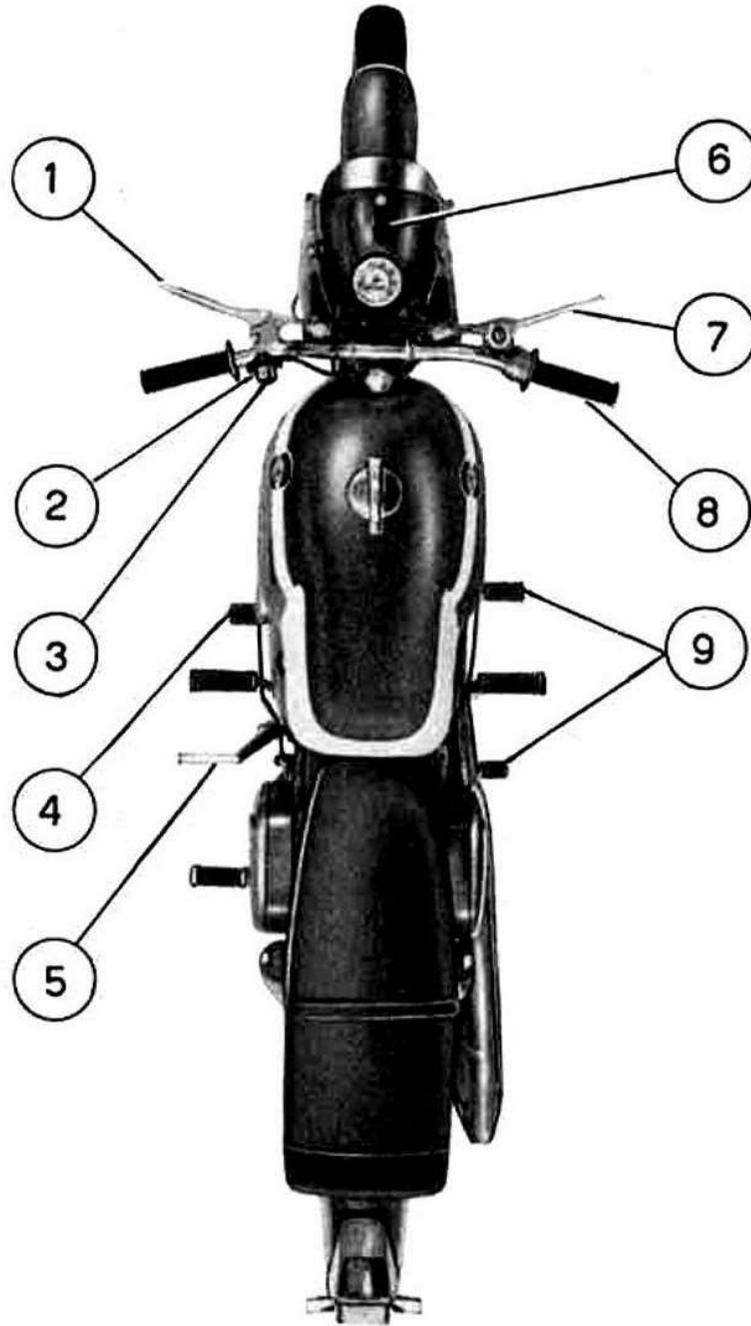
Lato sinistro (rosso)



CARATTERISTICHE GENERALI
dei Motocicli

DISPOSIZIONE COMANDI

Gli organi di comando del motociclo, disposti secondo le indicazioni della figura, sono i seguenti:



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

Fig. 3 - Motociclo « 175 Giubileo »
(pianta con comandi)

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

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

Per il motore sull'apposita basetta sul semicaratter destro, in basso anteriormente.

Per il telaio sul tubo posteriore destro, sotto la sella.

Questo numero (sul telaio) serve all'identificazione del motociclo agli effetti di legge ed è riportato sulla carta di circolazione del motociclo stesso.

Essi devono essere sempre citati nella richiesta delle parti di ricambio.



Identificazione sul telaio



Identificazione sul motore

Fig. 4

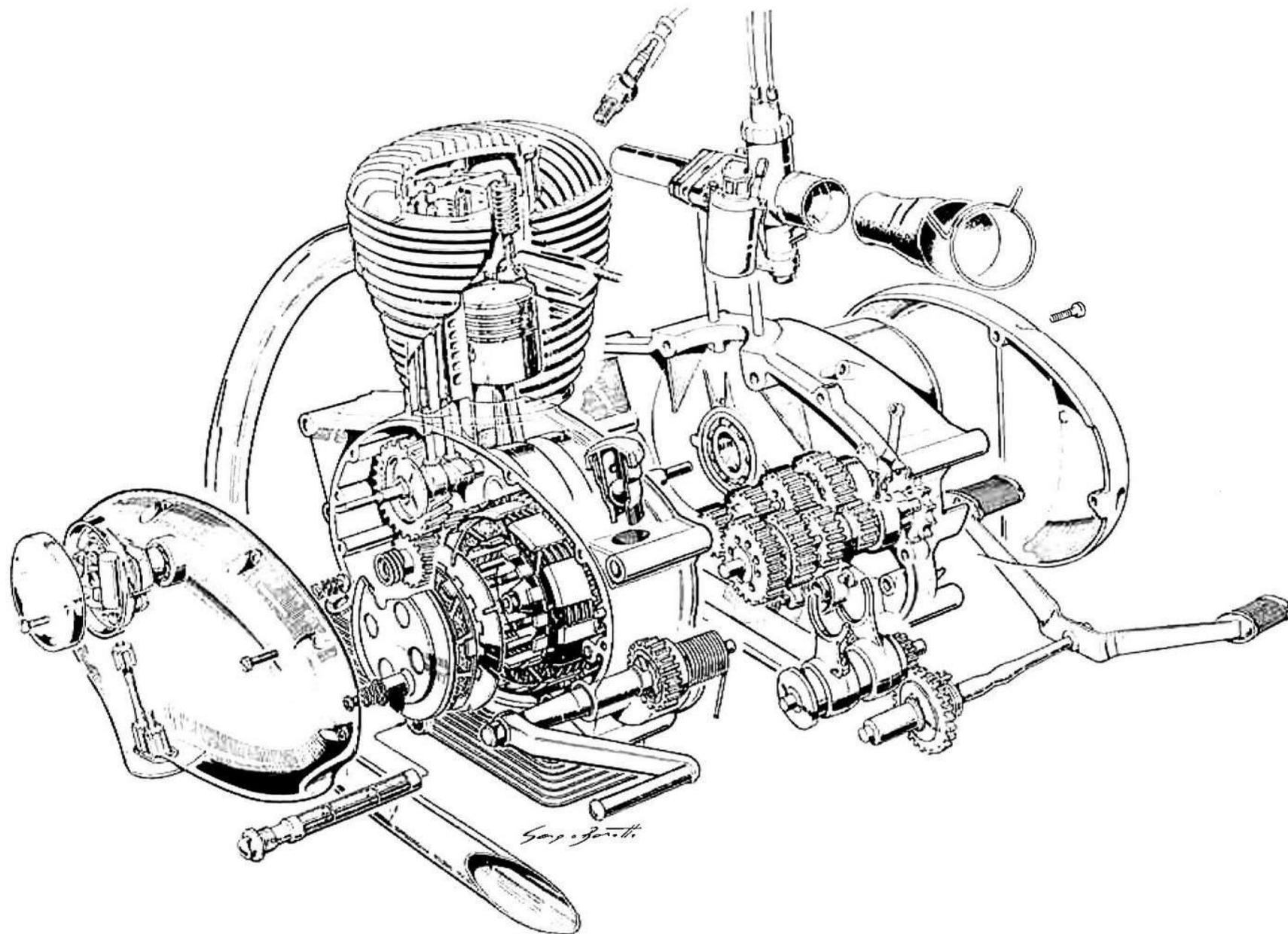


Fig. 5 - Elementi costitutivi del motore « 175 Giubileo e Giubileo Extra »

PRESTAZIONI

Velocità massima	km/h	110 ca.
Consumo carburante - per 100 km (secondo norme CUNA)	litri	2,5
Pendenza max superabile		40 %
Autonomia	km	600 ca.

Le prestazioni sopraindicate si intendono con veicolo in assetto di marcia montato dal solo conduttore su strada in buone condizioni.

INGOMBRI E PESO

Passo	m	1,28
Lunghezza max	»	1,95
Larghezza max	»	0,61
Altezza max	»	0,92
Altezza minima da terra	»	0,110
Peso motociclo senza carburante	kg	123

RIFORMIMENTI

Benzina: capacità serbatoio	litri	15
Olio coppa motore	kg	2

MOTORE

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

Accensione a batteria con bobina e ruttore ad anticipo automatico.

Alimentazione a benzina.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

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

Frizione a dischi multipli in olio.

Trasmissione motore-ruota a catena.

Numero cilindri		1
Alesaggio	mm	60
Corsa	mm	61
Cilindrata effettiva	cc	172,5
Rapporto di compressione		7,5
Potenza massima	CV	10 ca.
Regime di potenza max	g/1'	7000
Regime di coppia max	g/1'	4000
Diametro utile delle valvole { aspirazione	mm	25,5
{ scarico	mm	24

Testa cilindro in lega d'alluminio con sedi valvole in ghisa riportate.

Cilindro: in ghisa.

Carter motore alettato nella parte inferiore.

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 PMS
		fine 64° dopo il PMI
Scarico	{	inizio 64° prima del PMI
		fine 28° dopo PMS

I dati sopradetti si devono controllare con un gioco di mm 0,3 tra valvole e bilancieri. Gioco normale tra bilancieri e valvole a motore freddo: aspirazione mm 0,1; scarico mm 0,15.

Alimentazione

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

La presa d'aria del carburatore avviene a mezzo apposito silenziatore con filtro a cartuccia.

Tipo e regolazione del carburatore:

Dell'Orto/UBF 22 BS con raccordo presa aria n. 4224.00.82.

Diffusore Ø mm 22.

Getto max 105.

Valvole gas n. 70.

Getto min. 45.

Spillo conico E 16 alla 2^a tacca.

Polverizzatore 260/A.

Vite miscela aperta $\frac{3}{4}$ di giro.

Cartuccia filtro aria.

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 tra le quali passano le viti di fissaggio che, una volta allentate, permettono la rotazione del complesso portato dalla piastra.

Anticipo fisso: $3^{\circ} \div 5^{\circ}$.

Anticipo automatico: $38^{\circ} \div 39^{\circ}$.

Anticipo totale: $41^{\circ} \div 44^{\circ}$.

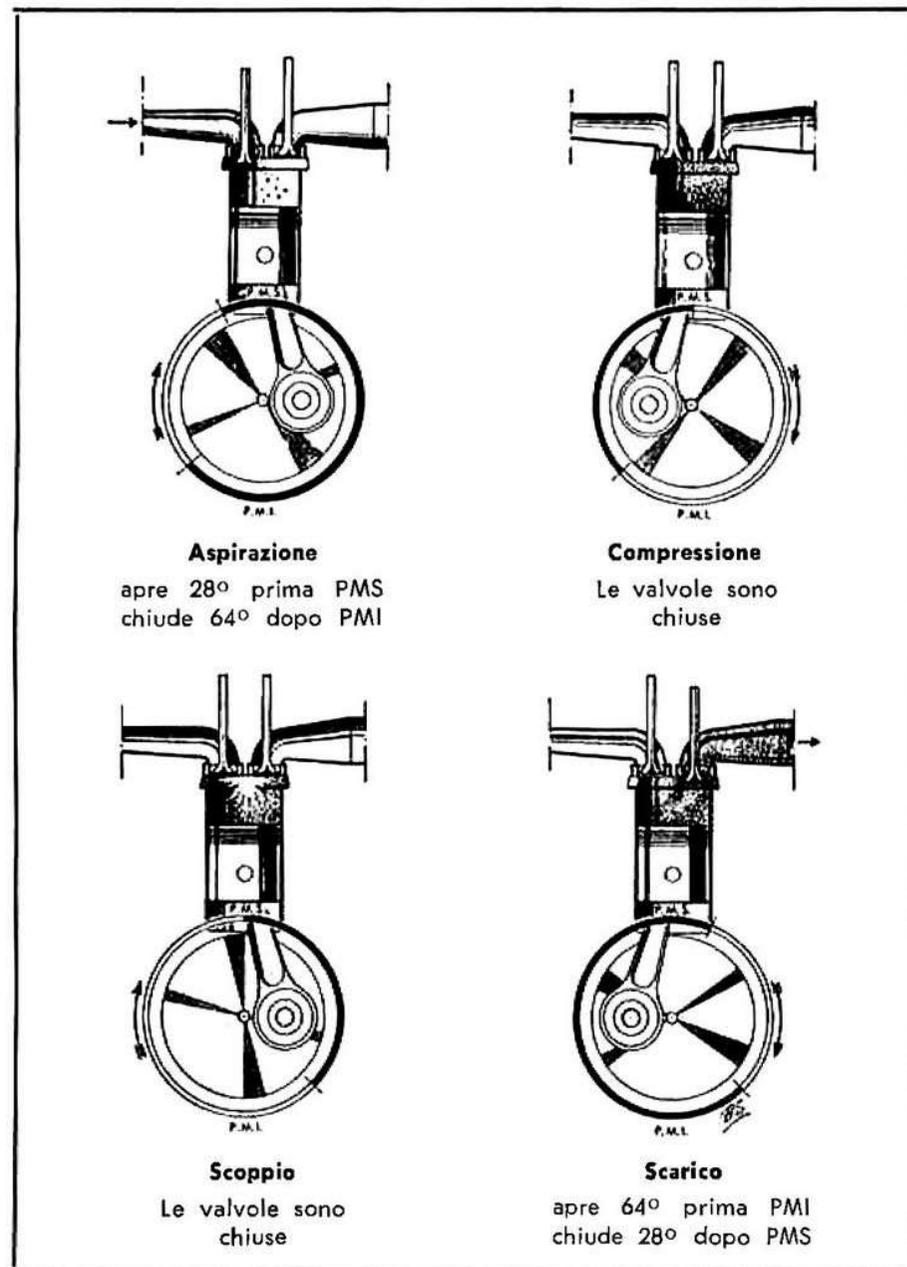


Fig. 6 - Diagramma della distribuzione

2. Bobina d'accensione collocata sotto il tubo superiore telaio entro il vano del serbatoio.
3. Condensatore fissato con viti alla piastra rottore.
4. Deviatore di emergenza per alimentazione bobina incorporato nel faro. Questo dispositivo consente l'avviamento del motore anche con batteria scarica o addirittura mancante.
5. Candela: Bosch W 260 T 2 o similare. Diametro e passo filettatura: 14 x 1,25 (filettatura lunga).

Lubrificazione (vedi fig. 7)

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

Raffreddamento

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

Frizione

Frizione a dischi multipli. I dischi condotti sono 4 in acciaio. I dischi conduttori sono 5 guarniti.

Trasmissione

Primaria: ad ingranaggi a denti elicoidali.

Rapporto: 3,047 (64/21).

Secondaria: a catena ($1/2'' \times 7,8$) con giunto elastico interposto fra tamburo freno e mozzo ruota.

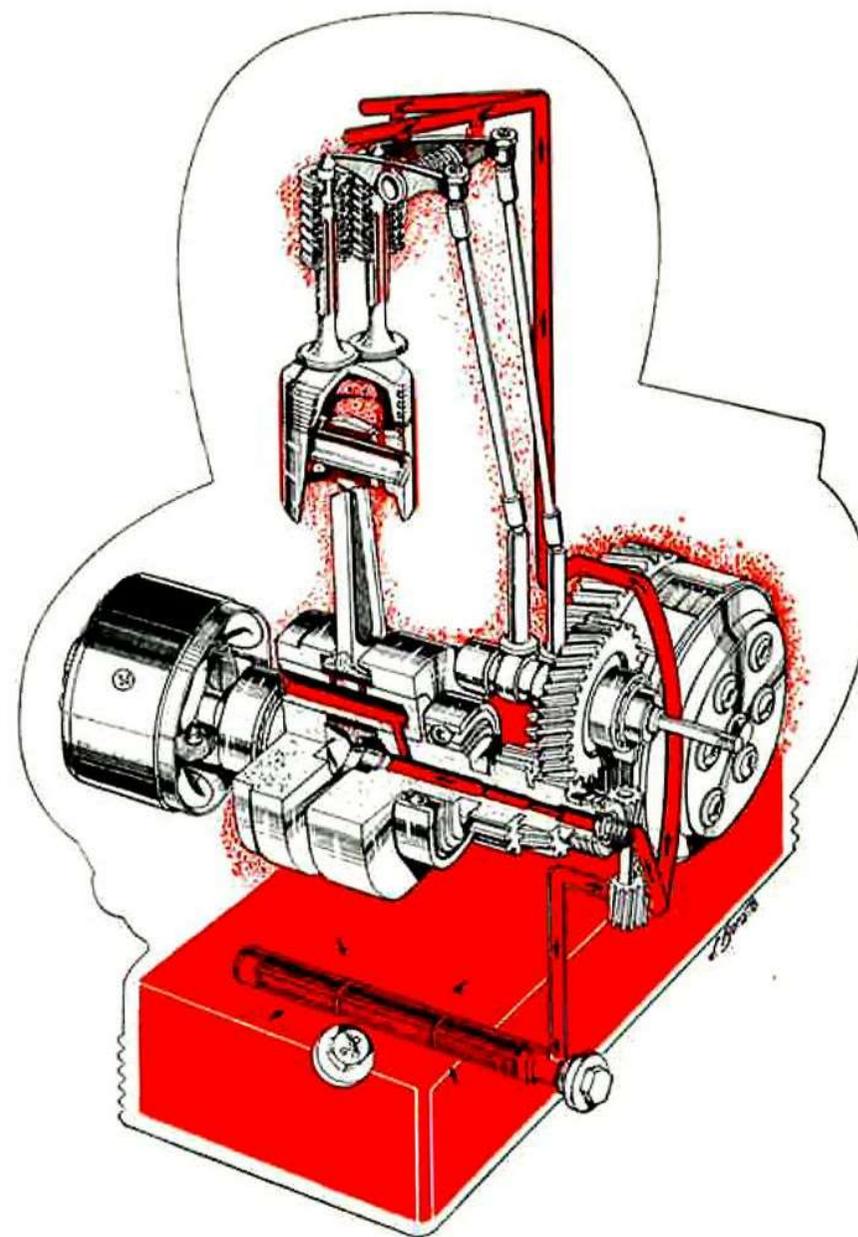


Fig. 7 - Lubrificazione motore

Rapporto trasmissione: 3,866 (58/15) o 3,933 (59/15)
3,800 (57/15)
4,000 (60/15)

Cambio di velocità

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

Rapporti del cambio:

1 ^a velocità	1,941 (33/17)
2 ^a velocità	1,272 (28/22)
3 ^a velocità	0,851 (23/27)
4 ^a velocità	0,613 (19/31)

MOTOTELAIO

Il mototelaio è costituito da un telaio in tubi d'acciaio trafilati a freddo al quale sono collegate le sospensioni anteriore e posteriore, i parafanghi, il serbatoio, il manubrio e la sella.

Sospensione anteriore

A forcella telescopica con ammortizzatore idraulico incorporato.

Sospensione posteriore

Del tipo a forcella oscillante con molle ad elica cilindriche di torsione, incorporate con gli ammortizzatori idraulici in astucci telescopici.

Freni

Sulle due ruote, del tipo a ganaschia ad espansione, agenti sul diametro, di mm 158. Comandato a mano l'anteriore a pedale il posteriore.

Ruote

A raggi tangenti con cerchi in acciaio 17" x 2 1/2:
pneumatico anteriore 17" x 2,75 R scolpito;
pneumatico posteriore 17" x 3,00 R scolpito.

Pressioni di gonfiaggio:

con solo conduttore	{	ant. kg/cm ²	1,75
		post. »	2
con conduttore e passeggero	{	ant. kg/cm ²	1,75
		post. »	2

IMPIANTO ELETTRICO (vedi fig. 8).

Dinamo

Da 45 W - 6 V ritazione destra del tipo cosiddetto « volano » essendo il rotore direttamente calettato sull'asse motore mentre lo statore è centrato da apposito alloggiamento sul carter e fissato a quest'ultimo con due prigionieri.

Regolatore

Il regolatore è applicato su apposita basetta saldata al telaio tra i piantoni anteriori.

Batteria

Capacità 8 A/h - 6 V.

Tromba elettrica

Cometal Cl - 6 V.

Fanaleria

Proiettore Ø mm 130 con luce posizione incorporata (Ø 150 con spia per luce di posizione solo per 175 Giubileo Extra), completo di:

- 1 lampada luce abbagliante e anabbagliante 25/25 W - 6 V
- 1 lampada luce posizione 3 W - 6 V
- 1 lampada per spia luce posizione (solo 175 Giubileo Extra)
- 1 lampada spia 3 W - 6 V
- 2 valvole fusibili
- 1 chiavetta di comando asportabile per interruttore circuito accensione e deviatore luce
- 1 deviatore di emergenza

1 deviatore luce anabbagliante con pulsante tromba applicato al manubrio.

1 fanalino posteriore con catarifrangente completo di n. 2 lampade 15 W - 6 V per indicatore d'arresto; 5 W - 6 V per luce targa e posizione.

La chiavetta di comando può assumere le seguenti posizioni:

Faro APRILIA	}	centrale:	acc. motore	}	chiave asportabile
		a sinistra:	luce posiz.		
		a destra:	luce abbagl. e anabbagl.		
Faro SIEM	}	centrale:	circuito aperto	}	chiave asportabile
		a sinistra:	luci posiz.		
		tre a destra:	1 ^a accensione 2 ^a luce posiz. 3 ^a luce abb. e anabb.		

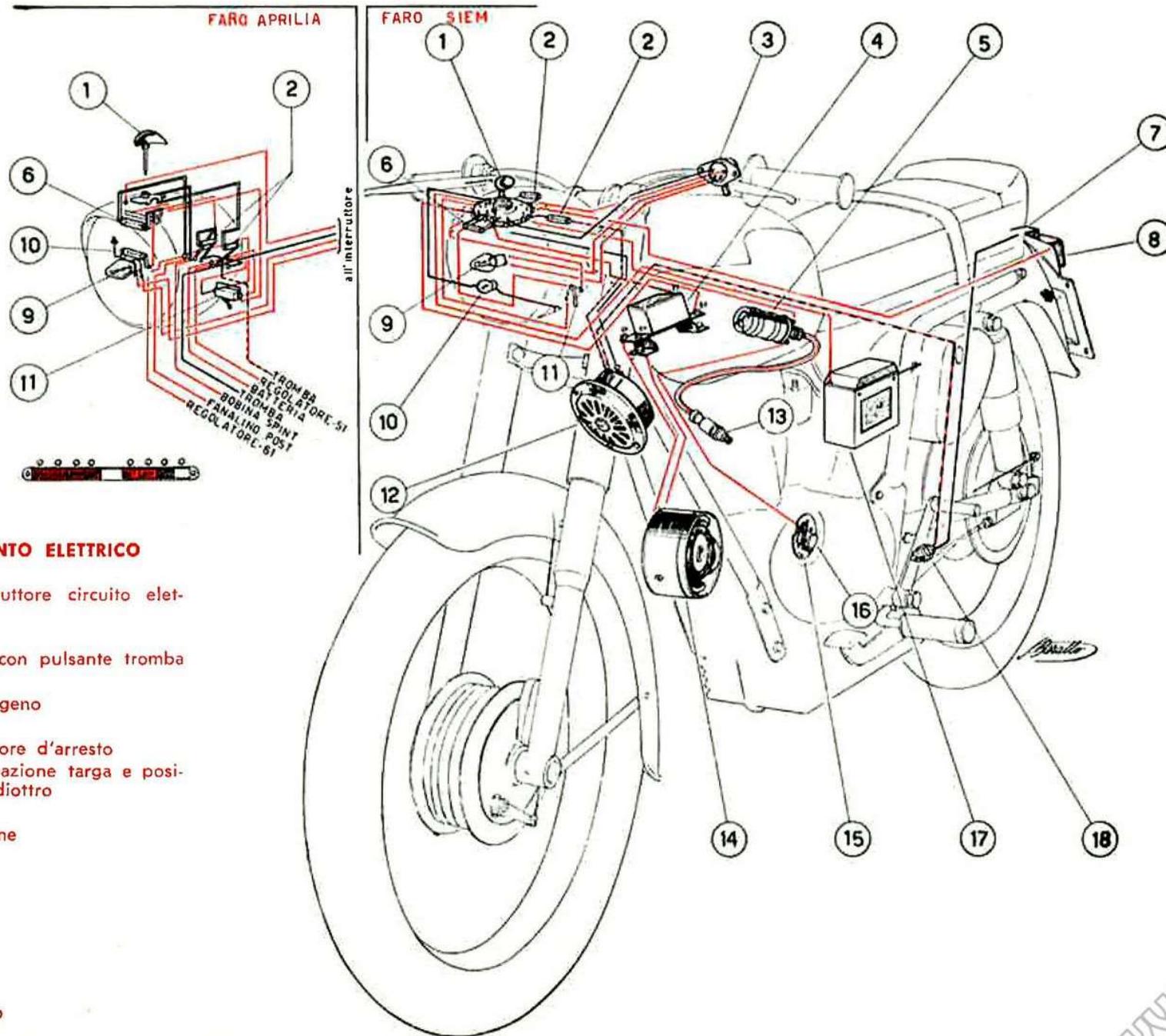
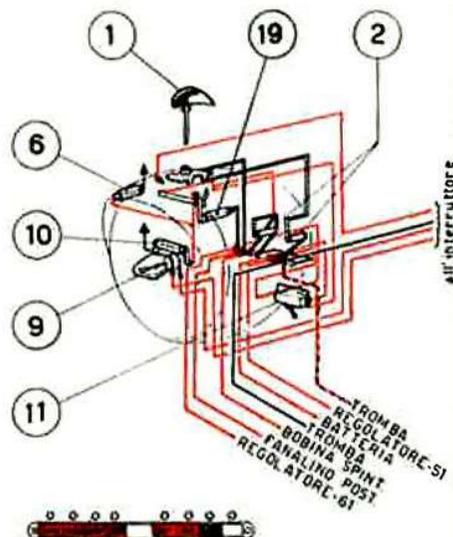


Fig. 8 - IMPIANTO ELETTRICO

- 1 - Chiavetta interruttore circuito elettrico
- 2 - Fusibili
- 3 - Deviatore luce con pulsante tromba
- 4 - Regolatore
- 5 - Bobina spinterogeno
- 6 - Luce spia
- 7 - Fanalino indicatore d'arresto
- 8 - Fanalino illuminazione targa e posizione con catadiottero
- 9 - Luce viaggio
- 10 - Luce di posizione
- 11 - Deviatore
- 12 - Tromba
- 13 - Candela
- 14 - Dinamo
- 15 - **Ruttore**
- 16 - Condensatore
- 17 - Batteria
- 18 - Interruttore stop

Schema interno FARO APRILIA



Schema esterno IMPIANTO ELETTRICO

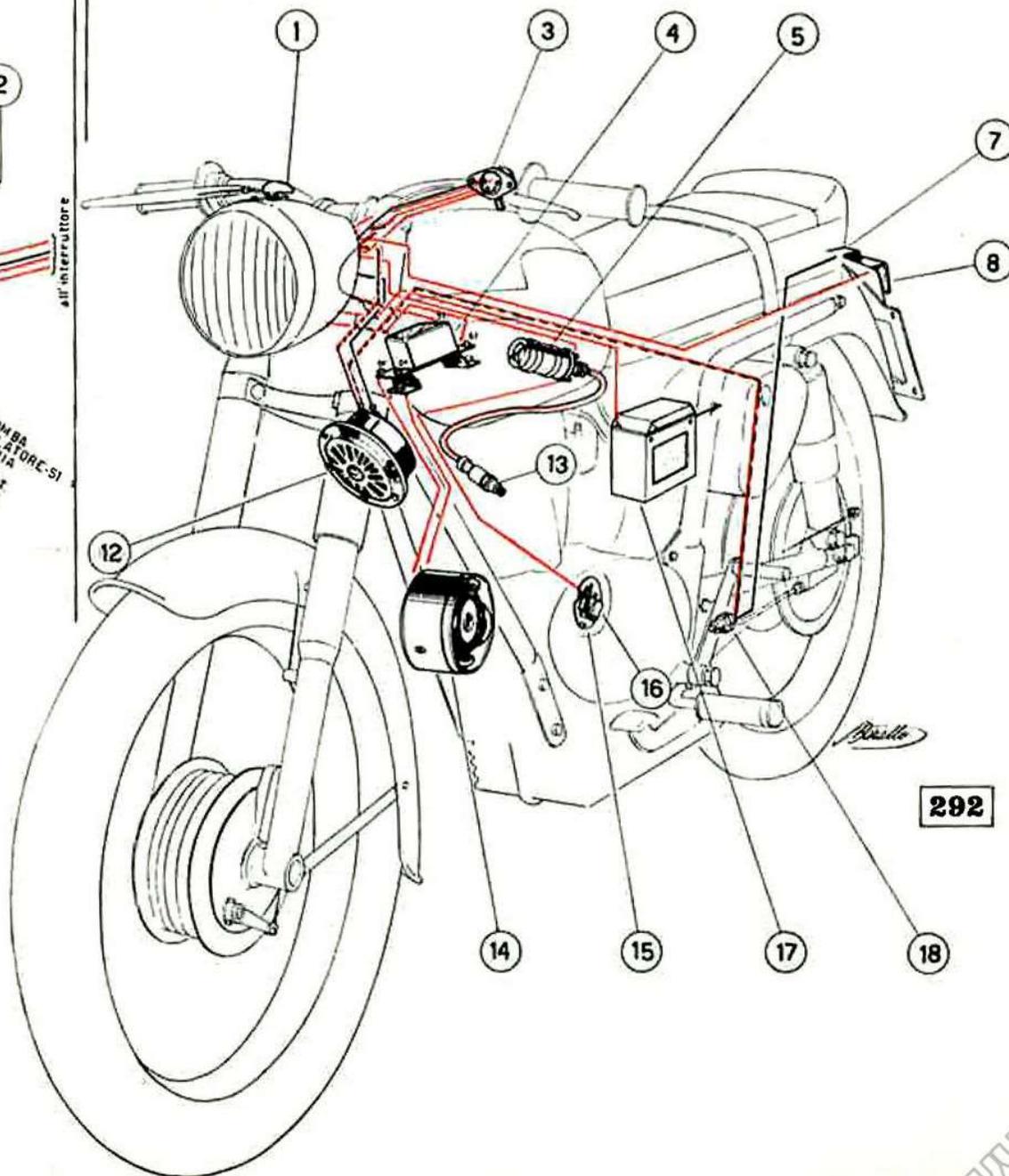


Fig. 9 - SCHEMA FARO APRILIA
(solo 175 Giubileo Extra)

- 1 - Chiavetta interruttore circuito elettrico
- 2 - Fusibili
- 3 - Deviatore luce con pulsante tromba.
- 4 - Regolatore
- 5 - Bobina spinterogeno
- 6 - Luce spia per luce di posiz. (verde)
- 7 - Fanalino indicatore di arresto
- 8 - Fanalino illuminazione targa e posizione
- 9 - Luce proiettore
- 10 - Luce di posizione
- 11 - Deviatore d'emergenza
- 12 - Tromba elettrica
- 13 - Candela
- 14 - Dinamo
- 15 - Ruttore
- 16 - Condensatore
- 17 - Batteria
- 18 - Interruttore stop
- 19 - Luce spia carica batteria (bianca)

RICERCA INCONVENIENTI E LORO ELIMINAZIONI
REGISTRAZIONI

RICERCA INCONVENIENTI E LORO ELIMINAZIONE

RICERCA ED INDIVIDUAZIONE DELL'INCONVENIENTE	CAUSA DELL'INCONVENIENTE	PROVVEDIMENTI	NOTE
DIFFICOLTA' D'AVVIAMENTO			
1 - Alimentazione			
<i>Benzina che non arriva al motore.</i>	Ostruzioni dei condotti per deposito di impurità.		
a) Foro sul tappo serbatoio. Rubinetto serbatoio.	Ostruiti.	Smontare e pulire.	
b) Tubo flessibile tra rubinetto e carburatore.	Rotto oppure ostruito.	Sostituire o pulire con aria compressa.	
c) Filtro sul carburatore.	Ostruito.	Smontare e pulire.	
d) Getti.	Ostruiti.	Smontare e pulire con aria compressa.	
e) Corpo del carburatore.	Condotti ostruiti.	Smontare carburatore e pulire con benzina ed aria compressa.	
<i>Fuoriuscita benzina dal carburatore.</i>	Ingolfamento carburatore.		
f) Galleggiante.	Forato.	Sostituire.	
g) Galleggiante.	Imperfetta tenuta dell'ago.	Pulire o sostituire unitamente al coperchio della vaschetta.	
h) Carburatore.	Montato in posizione errata.	Correggere (asse vaschetta verticale).	
2 - Accensione			
a) Candela.	Sporca.	Pulire. Ripristinare la distanza tra gli elettrodi (0,5 ÷ 0,7 mm).	

RICERCA ED INDIVIDUAZIONE DELL'INCONVENIENTE	CAUSA DELL'INCONVENIENTE	PROVVEDIMENTI	NOTE
a) Candela.	<p>Formazione di perline sull'isolante.</p> <p>Isolante rotto.</p> <p>Elettrodi consumati.</p>	<p>Sabbiare.</p> <p>Sostituire la candela.</p> <p>Sostituire la candela.</p>	
b) Batteria.	<p>Scarica (la spia posta sul faro è spenta, l'avvisatore acustico non funziona).</p>	<p>Spostare dalla parte contrassegnata « DIN » il deviatore di emergenza posto sotto il faro ed effettuare l'avviamento a spinta.</p>	(vedi pag. 107)
c) Ruttore.	<p>Puntine sporche.</p> <p>Puntine non regolate.</p>	<p>Pulire con carta abrasiva fine o con l'apposita limetta.</p> <p>Riportare l'apertura max. al valore prescritto di mm 0,35 ÷ 0,40.</p>	(vedi pag. 32)
d) Condensatore.	<p>Puntine consumate o corrose.</p> <p>Inefficiente (scintillio eccessivo alle puntine del ruttore).</p>	<p>Sostituire le puntine.</p> <p>Sostituire.</p>	
e) Bobina.	<p>Connessioni allentate o poco pulite.</p> <p>Inefficiente.</p> <p>Per il controllo della bobina procedere come segue: Staccare la candela dal cavo A.T. e avvicinarlo ad una aletta della testa (massa) ad una distanza di 8 mm circa, togliere il coperchio della frizione e con un cacciavite alzare e abbassare la puntina mobile del ruttore. Se la bobina è efficiente deve scoccare scintilla tra cavo A.T. e testa.</p>	<p>Pulire accuratamente.</p> <p>Sostituire.</p>	

RICERCA ED INDIVIDUAZIONE DELL'INCONVENIENTE	CAUSA DELL'INCONVENIENTE	PROVVEDIMENTI	NOTE
f) Cavo della candela. g) Connessioni impianto. h) Fase accensione.	Guaina rotta. Contatti con candela e bobina allentati. Guaine rotte con conseguente scaricamento a massa. Errata.	Sostituire cavo. Ripristinare contatti. Sostituire cavo deteriorato. Registrare la fase d'accensione.	(vedi pag. 124)
INSUFFICIENTE RENDIMENTO DEL MOTORE			
1 - Perdita compressione			
a) Accoppiamento testa-cilindro. b) Guarnizione tra cilindro e testa. c) Candela. d) Valvole. e) Sedi valvole. f) Accoppiamento pistone-cilindro. g) Fascie elastiche.	La testa non è fissata bene sul cilindro. Non offre buona tenuta. Non serrata bene sulla testa. Puntate. Imperfetta tenuta. Gioco eccessivo. Incollate al pistone. Usurate.	Stringere accuratamente i dadi. Sostituire. Stringere. Registrare. Ripristinare accoppiamento sede valvola. Alesare cilindro e sostituire pistone. Sostituire e raschiare accuratamente le sedi sul pistone. Sostituire.	(vedi pag. 30) (vedi pag. 97) (vedi pag. 77)
2 - Accensione irregolare			
a) Candela.	Incrostata.	Pulire.	

RICERCA ED INDIVIDUAZIONE DELL'INCONVENIENTE	CAUSA DELL'INCONVENIENTE	PROVVEDIMENTI	NOTE
<p>a) Candela.</p> <p>b) Ruttore.</p>	<p>Elettrodi troppo vicini o troppo lontani.</p> <p>Elettrodi consumati. (Autoaccensione).</p> <p>Puntine non regolate.</p> <p>Accensione troppo anticipata o troppo ritardata.</p>	<p>Ripristinare distanza (0,5 ÷ 0,7 mm).</p> <p>Sostituire la candela (durata approssimativa della candela: km 10.000).</p> <p>Riportare l'apertura max. al valore prescritto di mm 0,35 ÷ 0,40.</p> <p>Regolare la piastrina ruttore fino ad ottenere l'anticipo fisso prescritto di 5° dal PMS.</p>	<p>(vedi pag. 32)</p> <p>(vedi pag. 124)</p>
<p>c) Condensatore.</p> <p>d) Dinamo.</p>	<p>Difettoso (scoppi irregolari).</p> <p>Non carica (batteria quasi scarica:</p> <p>a) spazzole consumate;</p> <p>b) collettore sporco;</p> <p>c) collettore rigato.</p> <p>d) regolatore fuori uso.</p>	<p>Sostituire.</p> <p>Sostituire spazzole.</p> <p>Pulire.</p> <p>Eliminare le rigature.</p> <p>Sostituire.</p>	<p>(vedi pag. 124)</p> <p>Verificare lo stato della batteria.</p>
<p>3 - Alimentazione irregolare</p>			
<p>Vedere « Difficoltà d'avviamento », paragrafo 1, lettere a, b, c, d, e, f, g, h:</p>			
<p>a) Valvola gas.</p>	<p>Gioco eccessivo tra valvola gas e corpo carburatore.</p>	<p>Alesare corpo carburatore e sostituire la valvola con una maggiorata.</p>	<p>(vedi pag. 101)</p>

RICERCA ED INDIVIDUAZIONE DELL'INCONVENIENTE	CAUSA DELL'INCONVENIENTE	PROVVEDIMENTI	NOTE
CONSUMO ECCESSIVO CARBURANTE			
<p>1) Assicurarsi che il carburatore sia in perfetto stato come precedentemente descritto. Si ricorda che una cattiva carburazione può essere causa di eccessivo consumo di carburante.</p> <p>2) Getto del massimo.</p> <p>3) Spillo conico.</p>	<p>Maggiorato.</p> <p>Troppo grande.</p> <p>Troppo alto.</p>	<p>Sostituire con uno nuovo di pari numero.</p> <p>Provare a montare uno di 5 unità inferiore.</p> <p>Provare ad abbassarlo di una tacca.</p>	<p>(vedi pagg. 23 - 101)</p>
CONSUMO ECCESSIVO DI OLIO			
<p>1) Accoppiamento pistone-cilindro.</p> <p>2) Fascie elastiche.</p> <p>3) Accoppiamento valvola-guida.</p>	<p>Gioco eccessivo.</p> <p>Usurate o bloccate.</p> <p>Gioco eccessivo.</p>	<p>Alesare cilindro e sostituire pistone con uno maggiorato.</p> <p>Sostituire.</p> <p>Ripristinare il giusto accoppiamento sostituendo o la guida o la valvola o entrambi. (Quest'ultima soluzione è sempre consigliabile).</p>	<p>(vedi pag. 77)</p> <p>(vedi pagg. 79 - 80)</p>

RICERCA ED INDIVIDUAZIONE DELL'INCONVENIENTE	CAUSA DELL'INCONVENIENTE	PROVVEDIMENTI	NOTE
4) Guarnizione cilindro carter e guarnizione accoppiamento carter.	Imperfetta tenuta.	Sostituire assicurandosi della perfetta planarità dei piani di accoppiamento.	Per queste operazioni è sufficiente smontare il coperchio e gli organi sottostanti.
5) Guarnizioni sull'uscita albero distribuzione, albero motore, albero frizione e albero selettore.	Imperfetta tenuta.	Sostituire.	
CATTIVO FUNZIONAMENTO DELLA FRIZIONE			
1 - Slittamento della frizione			
a) Cavo di comando.	Troppo teso.	Regolare mediante uno degli appositi registri.	(vedi pag. 31)
b) Dischi frizione.	Sporchi di olio. Eccessivamente logori.	Smontare e pulire con benzina. Sostituire i dischi.	
c) Molle.	Scariche.	Sostituire.	
2 - Frizione che non stacca			
a) Cavo di comando.	Troppo lento. Carico delle molle non uniforme.	Regolare mediante uno degli appositi registri. Regolare agendo sull'apposito dado di ritegno molla.	(vedi pag. 31)
b) Dischi frizione.	Guarnizione rigonfiata. Deformati.	Sostituire i dischi guarniti. Sostituire i dischi non guarniti.	

RICERCA ED INDIVIDUAZIONE DELL'INCONVENIENTE	CAUSA DELL'INCONVENIENTE	PROVVEDIMENTI	NOTE
DISTRIBUZIONE RUMOROSA			
1 - Bilancieri - Valvole	Eccessivo gioco (testa rumorosa).	Registrazione. A freddo { 0,1 aspirazione { 0,15 scarico	(vedi pag. 30)
2 - Ingranaggio albero distribuzione	Gioco eccessivo d'ingranamento.	Sostituire l'ingranaggio.	(vedi pag. 100)
INSUFFICIENTE FRENATURA			
a) Leva comando freno anteriore.	Troppo lenta (corsa a vuoto eccessiva).	Registrazione.	(vedi pag. 33)
b) Pedale comando freno posteriore.	Troppo lento (corsa a vuoto eccessiva).	Registrazione.	(vedi pag. 33)
c) Guarnizione dei ceppi freno.	Lucide. Consumate.	Passare con tela smeriglio. Sostituire.	

REGISTRAZIONI

Gioco tra bilancieri e valvole (fig. 10)

L'operazione si effettua a motore freddo e nel modo seguente:

Togliere il coperchio alla testa, controllare il serraggio dei dadi dei prigionieri e allentare i controdadi dei registri con chiave da 10.

Avvitare o svitare con il cacciavite i registri onde ottenere i giochi prescritti di mm. 0,1 per la valvola di aspirazione e mm 0,15 per la valvola di scarico, controllare con lo spessi-

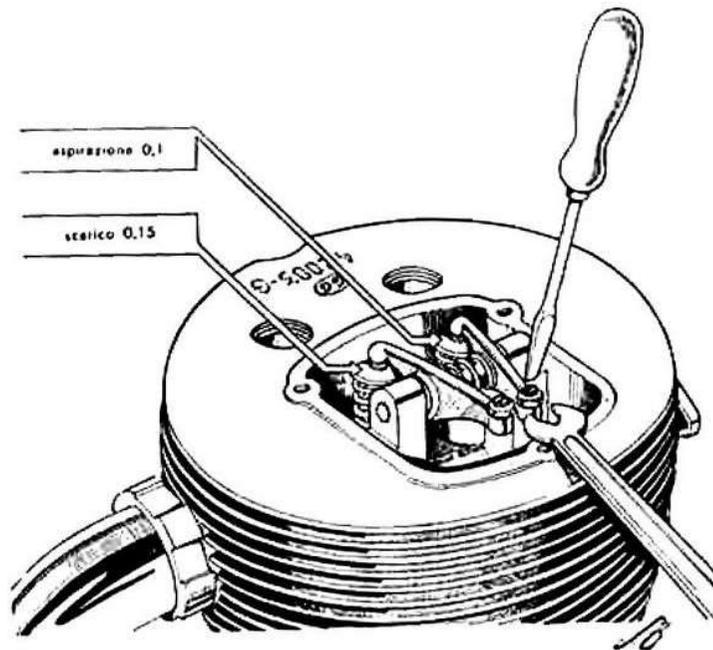


Fig. 10

metro e bloccare il controdado tenendo fermo il registro col cacciavite.

Regolazione del carburatore

Il carburatore è già regolato dalla Casa per il migliore rendimento; se cause fortuite alterassero detta regolazione si proceda a ripristinarla come segue:

a) Regolazione del minimo.

Si effettua a motore caldo agendo sulle viti B e A (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 stringere lentamente la vite aria del minimo (A) sino a far scomparire detto punto debole. La vite aria del minimo non va aperta generalmente oltre 1 giro o 1½ rispetto alla chiusura completa.

b) Regolazione del massimo e del passaggio.

Se getti, valvola, spillo conico, sono del calibro prescritto e non presentano usura sensibile la regolazione dovrebbe risultare a posto; in caso contrario, e ciò in conseguenza soprattutto di variazioni nella densità della benzina oppure di sensibili sbalzi di temperatura ambiente e pressione (montagna), si rende necessario cambiare il getto del massimo o la posi-

zione dello spillo conico. Si ricorda perciò 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 e viceversa se la densità della benzina diminuisce o la temperatura ambiente aumenta.

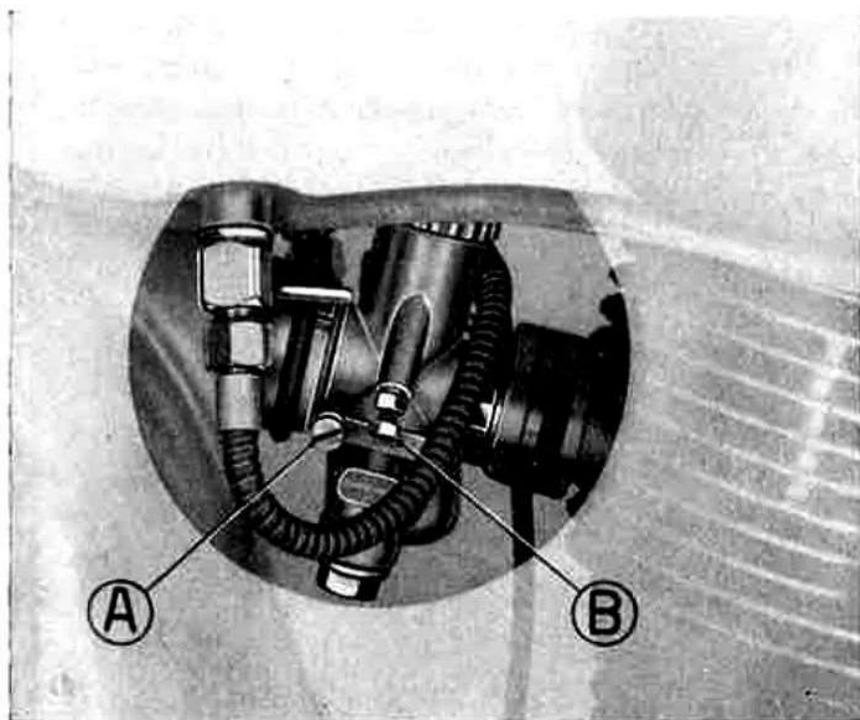


Fig. 11

Registrazione della frizione (fig. 12)

Agire sul tirafilo A. Qualora il suddetto fosse a fine corsa riavvitarlo indi agire sul registro B regolando poi con il tirafilo A la corsa a vuoto di mm 4 all'estremità della leva sul manubrio.

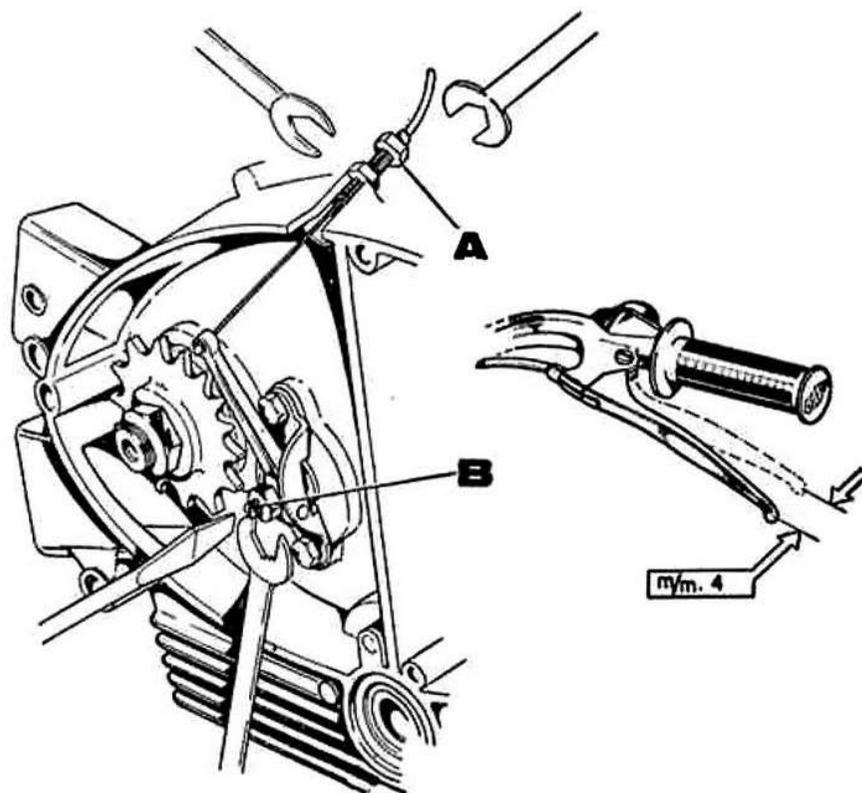


Fig. 12

Registrazione del rottore (fig. 13)

Verificare lo stato dei contatti; se sono sporchi pulirli con straccio imbevuto di benzina ed asciugare bene; se le superfici piane di detti contatti presentassero delle asperità eliminarle con l'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.

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

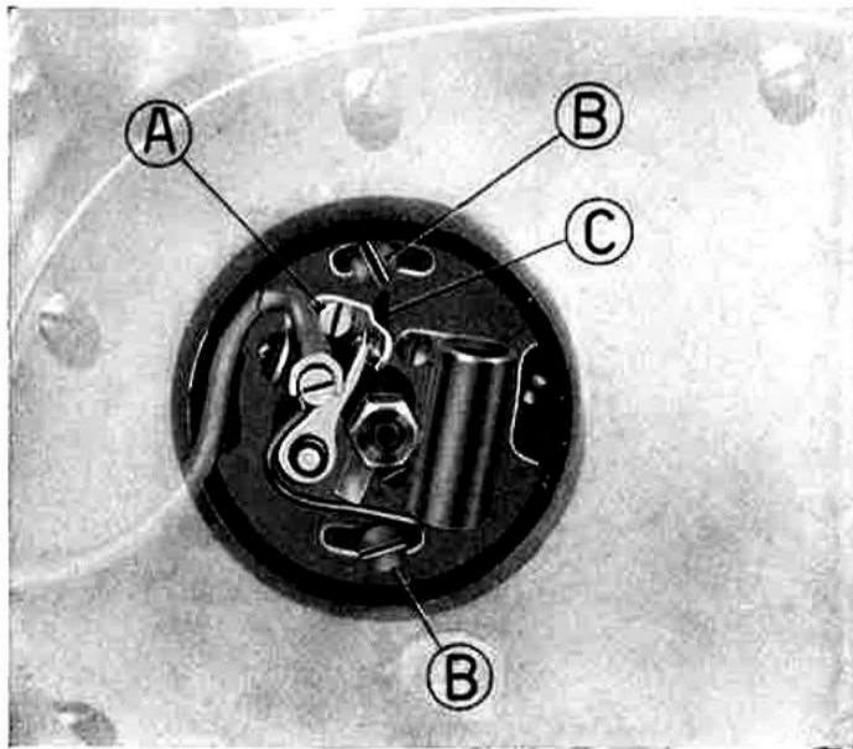


Fig. 13

Dopo detta operazione si consiglia di rifare la messa in fase dell'anticipo accensione.

Il gruppo dell'anticipo automatico lavato con benzina e asciugato con getto di aria compressa va lubrificato con qualche goccia di olio minerale fluido nei perni delle masse, nella forcella della camma e nel perno di guida della camma stessa.

Registrazione catena (fig. 14)

La registrazione della catena si effettua nel modo seguente: mettere la macchina sul cavalletto, allentare il dado del perno che fissa la ruota posteriore, allentare il dado che fissa il copricatena al sostegno sulla forcella posteriore, agire sui dadi dei tendicatena in modo uguale onde ottenere a 200 mm dall'asse ruota, orizzontalmente, una freccia verticale di mm 20, sul tratto inferiore della catena. Bloccare per ultimo, il dado che fissa la ruota posteriore.

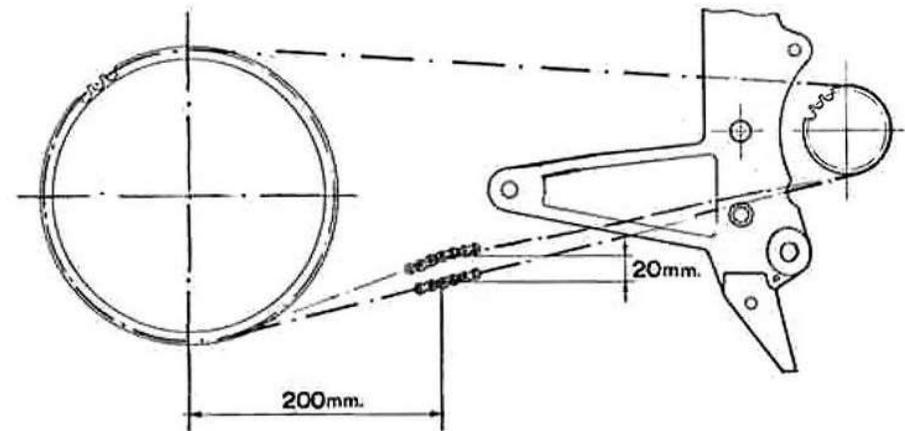


Fig. 14

Registrazione freni (fig. 15)

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

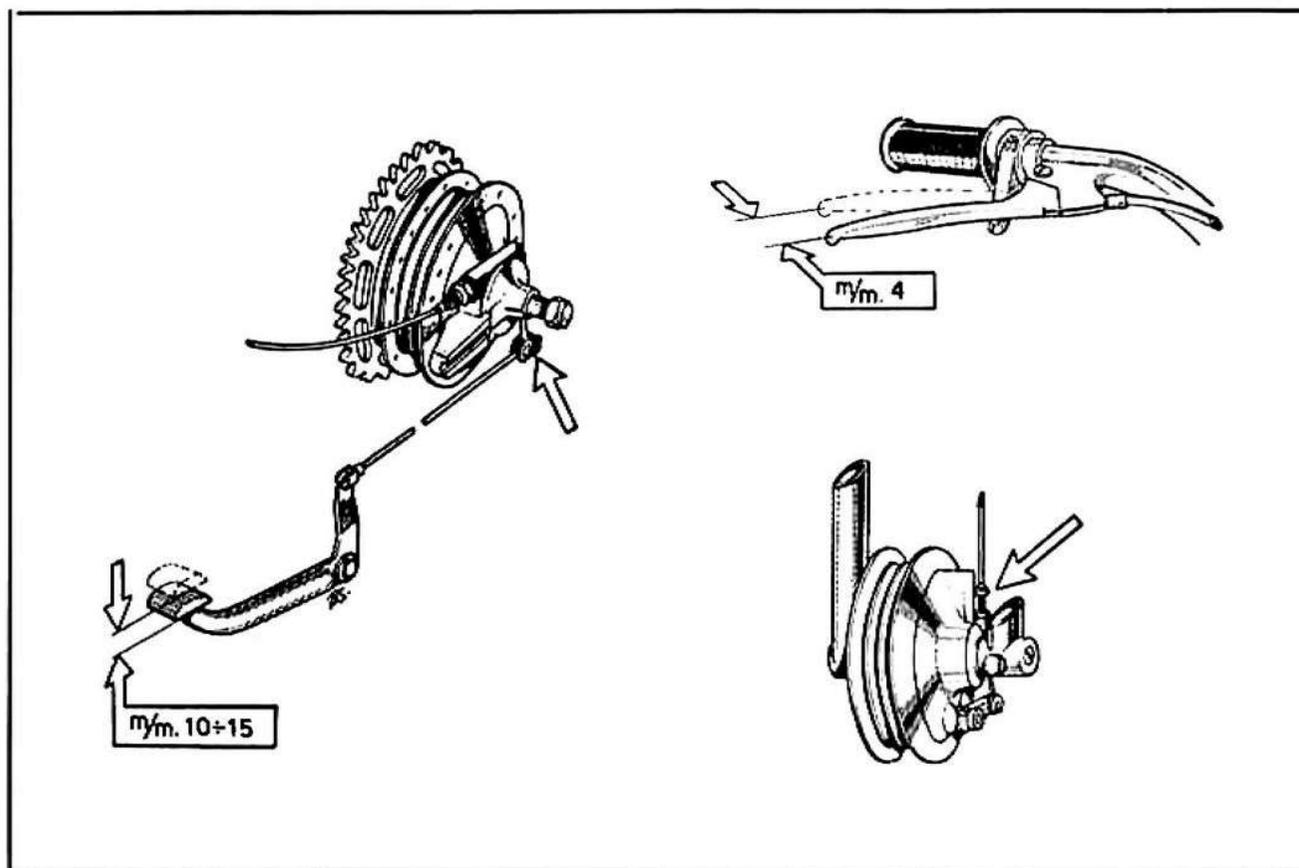


Fig. 15

ATTREZZATURA

ATTREZZI NORMALI

Il seguente elenco comprende gli attrezzi comunemente in commercio, necessari per le operazioni di montaggio, revisione e rimontaggio.

- Una serie** di chiavi fisse stampate a due teste.
- Una serie** completa di chiavi a T esagonali.
- Chiave** tira-raggi mm. 5.
- Chiave** tira-raggi mm. 5,5.
- Chiave** a settore per diametri da mm. 45 a 50.
- Cacciavite** tipo americano - lunghezza lama mm. 150.
- Cacciavite** a forchetta - lunghezza lama mm. 75.
- Cacciavite** tipo elettricista - lunghezza lama mm. 150.
- Pinza** universale a manici godronati - lunghezza mm. 160.
- Pinza** per anelli « Seeger » esterni a becchi diritti - lunghezza mm. 130.
- Pinza** a becchi ricurvi.
- Chiave** Brugola da 6.
- Pinza** tipo americano per segmenti di pistone da diametro mm. 50 a 100.
- Mazzuola** di piombo o di rame.
- Mazzuola** di pelle di bufalo. Peso gr. 260.
- Comparatore** a quadrante con relativo sopporto.
- Apparecchio** rilevatore fasatura accensione.
- Sega** per smicare i collettori - lunghezza lama mm. 130.
- Densimetro** per elettrolito accumulatori.
- Spessimetro.**

ATTREZZI SPECIALI

Il seguente elenco comprende gli attrezzi speciali, costruiti espressamente per le operazioni di smontaggio, revisioni e rimontaggio.

Oltre al numero di disegno, viene citata la pagina dove è descritto o illustrato il funzionamento dell'attrezzo in oggetto.

N. DISEGNO	DENOMINAZIONE	PAG.
03.18036	Estrattore per ingranaggio comando contachilometri	49
03.20838	Tappo di reazione per estrattore ingranaggio contachilometri	49
03.20839	Estrattore per cuscinetto 15 x 35	50
03.18217	Attrezzo smontaggio foderi ammortizzatori	50-54
03.18218	Supporto telaio	53
03.13875	Chiave mm. 34 per dado attacco manubrio	55
03.11859	Punzone filettato per estrazione tubi portanti	55
03.13959	Chiave per calotta sterzo	56
03.18219	Leva smontaggio molla cavalletto	59-117
03.17722	Sopperto motore	60
03.19869	Pinza smontaggio valvole	61
03.18034	Estrattore spinotto	61
03.18035	Spina per piede di biella	62
03.9534	Estrattore indotto dinamo	62
03.17948	Estrattore per cuscinetto 12 x 37	63
03.17993	Brida smontaggio tamburo frizione	63
03.16398	Estrattore per tamburo interno frizione	64
03.20905	Attrezzo smontaggio e rimontaggio manovellismo	65-117-118
03.21161	Estrattore per pignone comando catena	66
03.18222	Estrattore per cuscinetto 17 x 47	66
03.18309	Estrattore per cuscinetto 25 x 62	66
03.21160	Estrattore per cuscinetto 50 x 80	66
03.18223	Attrezzo per ripassare sedi valvole	97

N. DISEGNO	DENOMINAZIONE	PAG.
03.21162	Sopperto testa per ripassare sedi valvole	97
03.7700	Chiave per smerigliare valvole	97
03.21163	Attrezzo per estrarre bronzina testa di biella	98
03.18226	Attrezzo per estrarre bronzina piede di biella	98
03.21164	Attrezzo per alesare bronzine biella	99
03.20896	Attrezzo montaggio ingranaggio albero distribuzione	100
03.17969	Spezzamaglie per catena	101
08.32247	Calibro a tampone controllo polverizzatore	102
03.20884	Fresa con guida anteriore per alesare carburatore	102
03.20886	Fresa a finire per alesare carburatore	102
03.20888	Riduzione impugnatura	102
03.18230	Impugnatura per alesare carburatore	102
03.21165	Dima controllo telaio	104
03.21166	Dima controllo forcella posteriore	105
03.18232	Attrezzo per alesare bronzine forcella posteriore	105
03.21167	Alesatore per bronzine forcella posteriore	105
08.33738	Calibro controllo lamatura bronzina forcella posteriore	105
08.34504	Calibro controllo ruota anteriore	106
08.34505	Calibro controllo ruota posteriore	106
03.18234	Attrezzo centratura ruote	106
03.21168	Punzone per tappo volano	117
03.21169	Punzone per tappo asse accoppiamento	117
03.9953/8	Punzone per montaggio cuscinetto 15 x 35	119
03.9953/13	Punzone per montaggio cuscinetto 25 x 62	119
03.9953/14	Punzone per montaggio cuscinetto 50 x 80	119
03.9953/4	Punzone per montaggio cuscinetto 17 x 47	119
03.9953/6	Punzone per montaggio cuscinetto 12 x 37	119
08.34506	Calibro controllo profondità cuscinetti albero primario e secondario cambio sul carter destro	119

N. DISEGNO	DENOMINAZIONE	PAG.
08.34507	Calibro controllo profondità cuscinetti albero primario e secondario cambio sul carter sinistro	119
08.34508	Calibro controllo spallamento albero primario e secondario cambio e selettore	121
03.20860	Bussola protezione guarnizione tenuta olio albero messa in moto	121
03.20861	Bussola protezione guarnizioni tenuta olio albero a camme	121
03.18037	Fascia stringi segmenti	123
03.5992	Disco graduato messa in fase motore	124

SMONTAGGIO

PREMESSA ALLO SMONTAGGIO

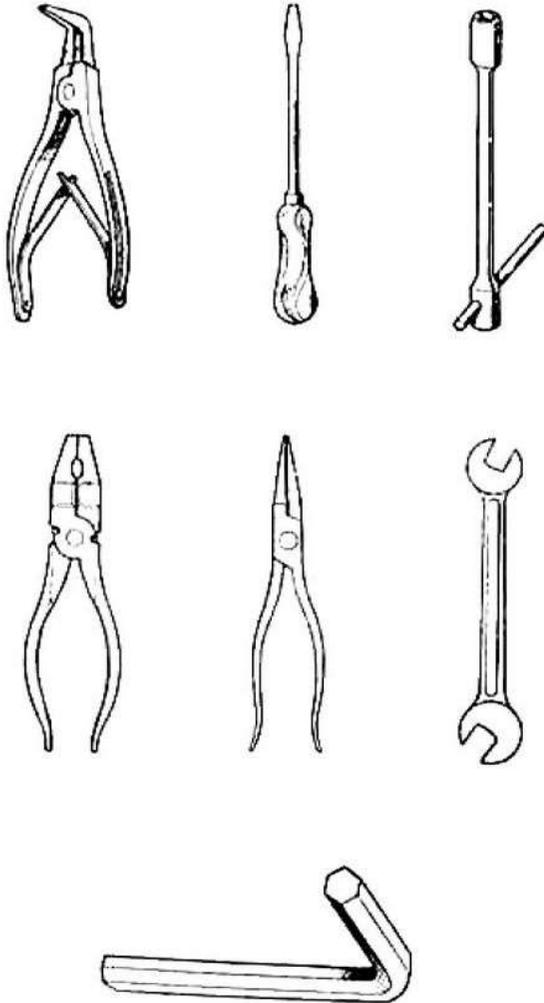
In questa parte viene illustrata tutta una sequenza di operazioni necessarie per smontare completamente il motociclo, secondo una razionale progressione.

Si raccomanda di attenersi fedelmente al testo e soprattutto di usare gli attrezzi indicati che garantiscono la buona riuscita delle operazioni oltre che risparmio di tempo.

Si consiglia di non smontare quelle parti che non richiedono una riparazione od un controllo, con particolare riguardo agli accoppiamenti forzati come guarnizioni ad anello, cuscinetti, perni, spine, bronzine, prigionieri fissi ecc.

Cascun attrezzo è indicato col suo numero di disegno, mentre le chiavi piatta e a tubo, il cacciavite e la pinza sono indicati rispettivamente con i simboli a fianco rappresentati e con le dimensioni dell'esagono delle chiavi stesse. Qualora non sia indicato alcun attrezzo l'operazione è eseguibile a mano.

Si consiglia di prendere nota sia del numero che della posizione degli spessori di registro e disporre i pezzi smontati in modo da evitarne la confusione con pezzi appartenenti ad altro veicolo. Prendere inoltre le precauzioni necessarie per preservare i pezzi dalla polvere e dalla ossidazione qualora il rimontaggio non sia da effettuare subito.



SMONTAGGIO MOTORE DALLA MOTO

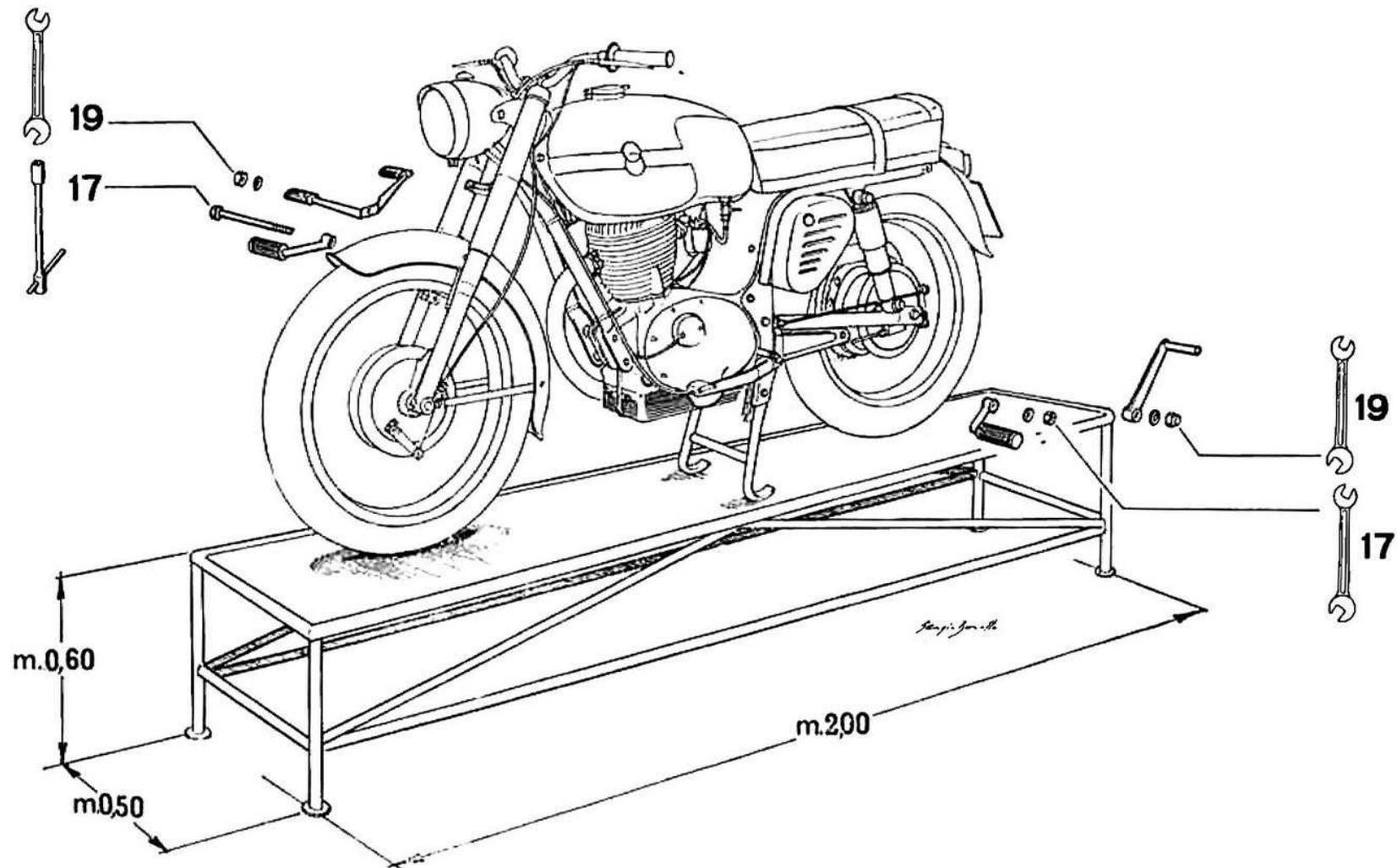


Fig. 16

- 1 - Pedanine poggiapiedi, prigioniero inferiore fissaggio motore, leva cambio e leva messa in moto.
Mettete la moto su una panca delle seguenti dimensioni approssimative: alt. m 0,60; lunghezza m 2; larghezza m 0,50.

SMONTAGGIO MOTORE DALLA MOTO

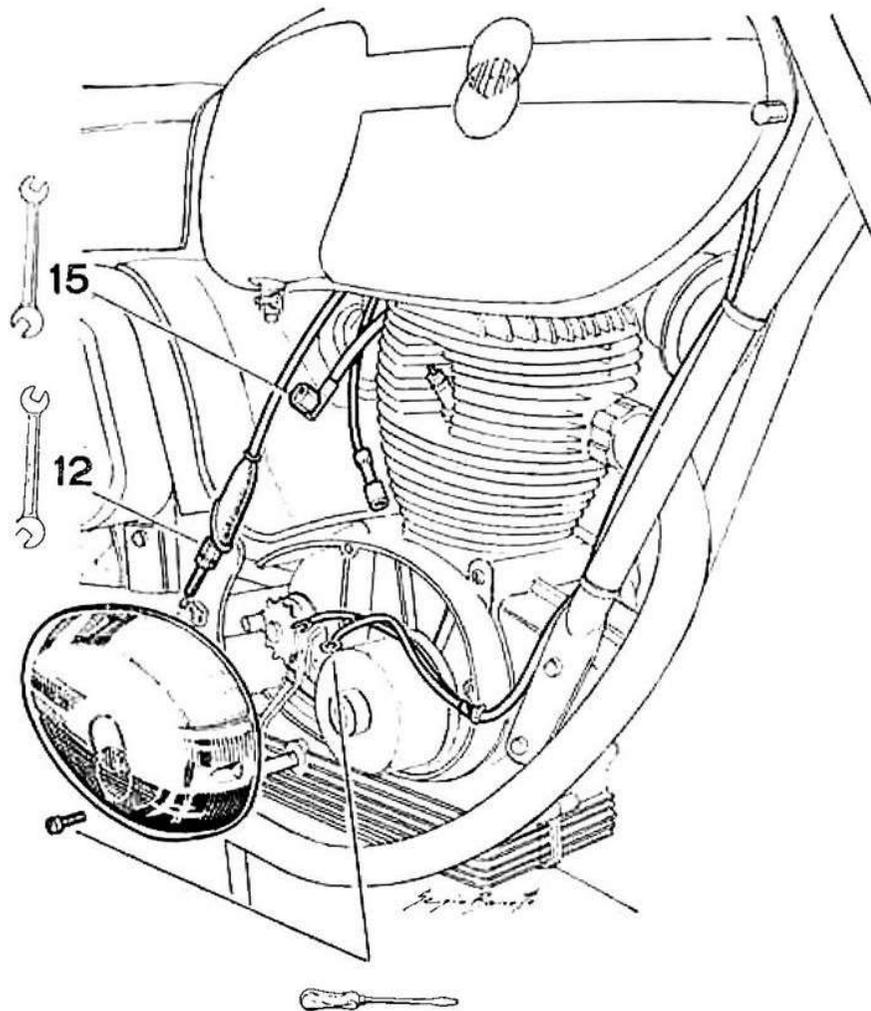


Fig. 17

- 2 - Togliere il coperchio del carter destro e staccare i cavi della dinamo ed il cavo comando frizione.
- 3 - Staccare il cappuccio della candela.
- 4 - Staccare i tubetti benzina.

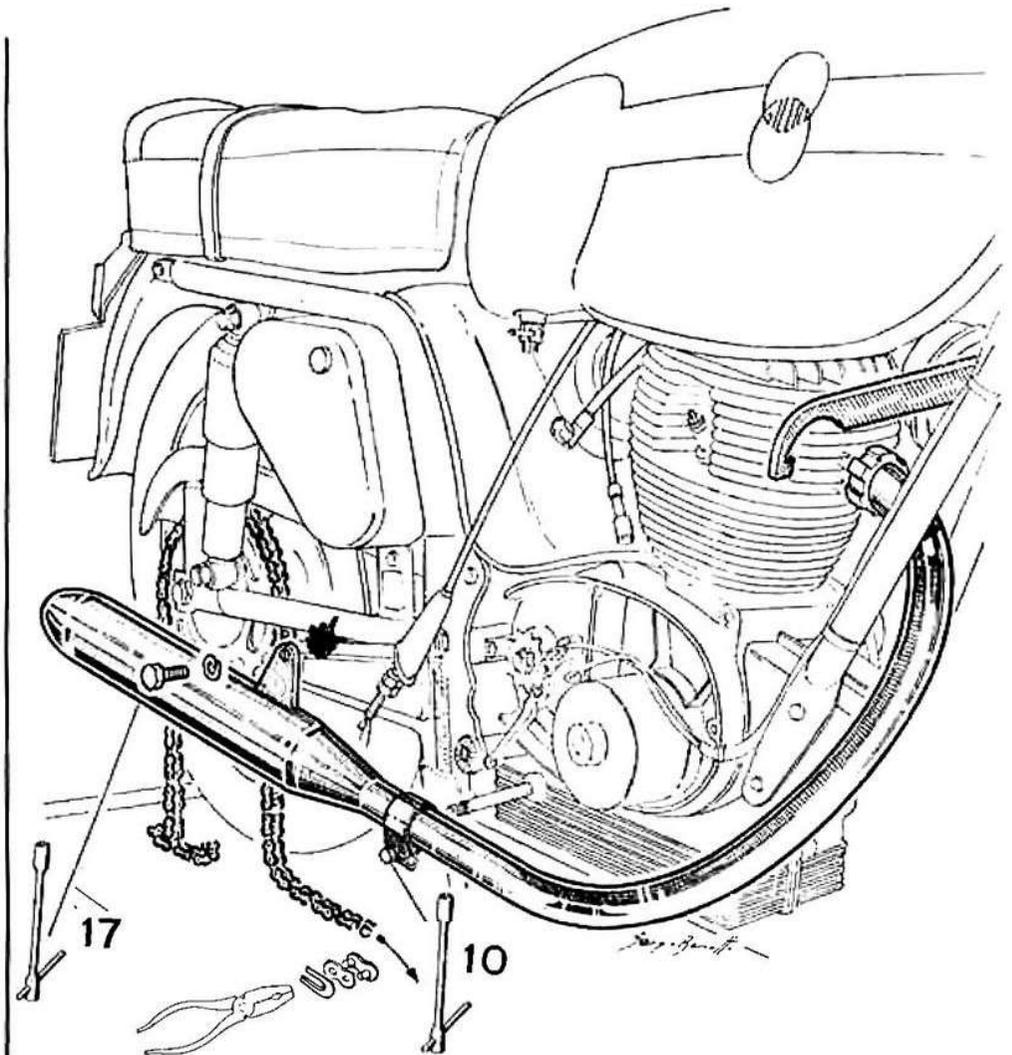


Fig. 18

- 5 - Allentare prima l'attacco silenziatore al telaio poi la ghiera tubo scarico con la chiave a settore quindi asportare tutto il gruppo.
- 6 - Aprire e sfilare la catena.
N.B. - Nel rimontare la catena mettere la molletta della maglia di congiunzione con il lato chiuso rivolto nel senso di movimento della catena come indicato in figura.

SMONTAGGIO MOTORE DALLA MOTO

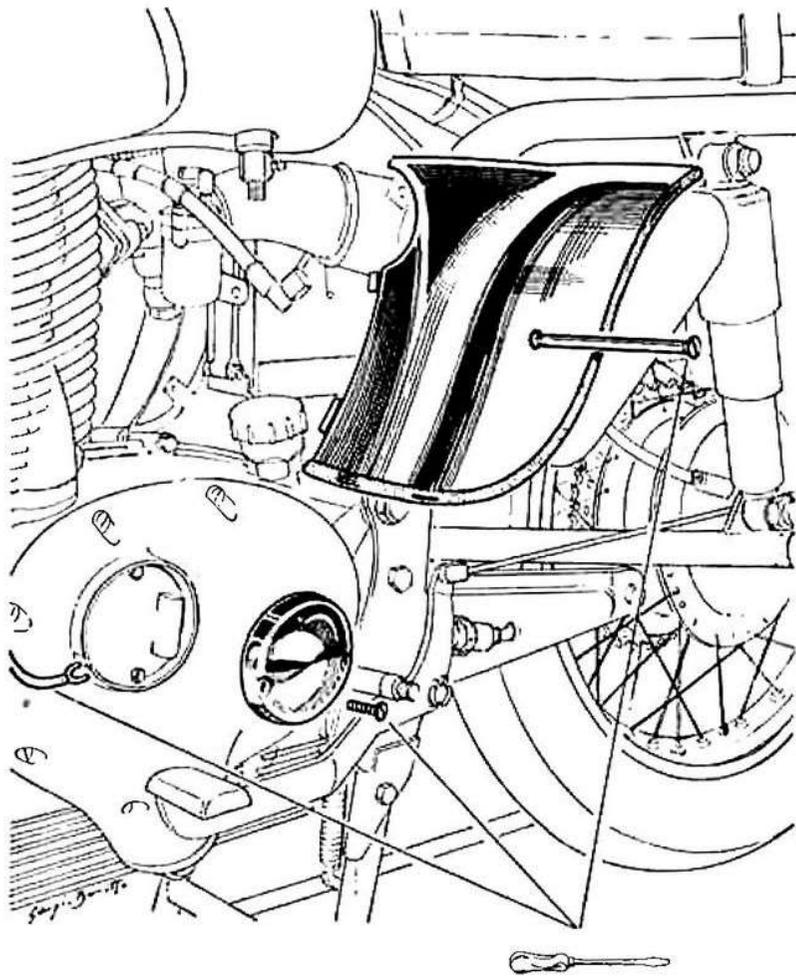


Fig. 19

- 7 - Togliere il coperchio ruttore e staccare il cavo.
- 8 - Togliere il copribatteria.

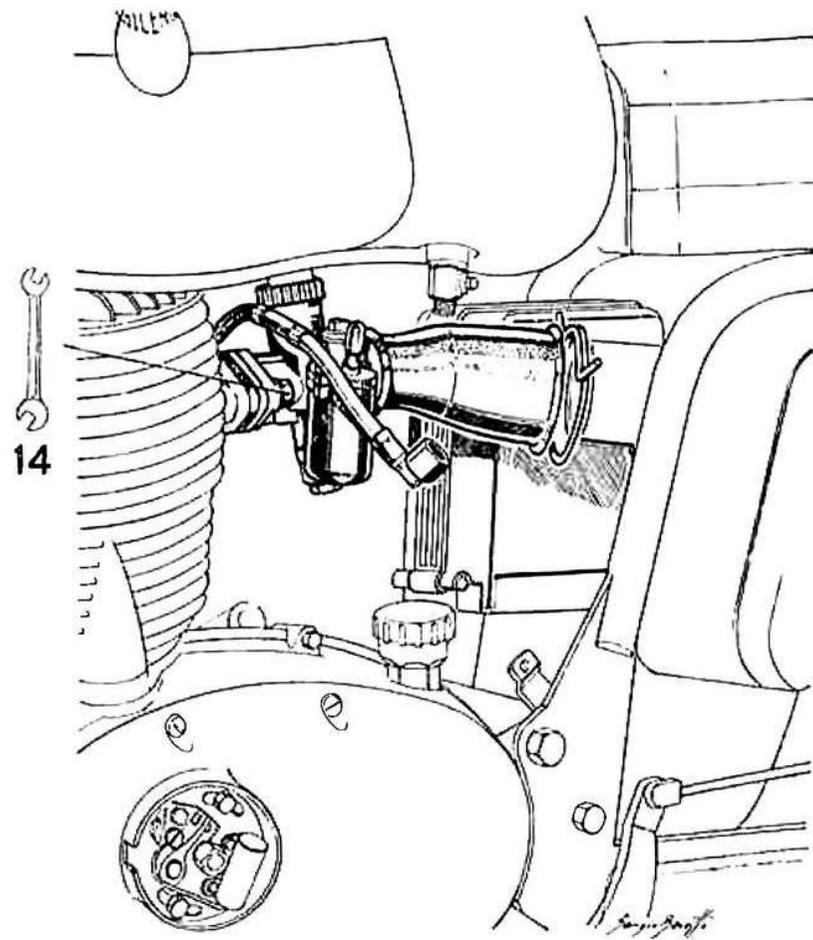


Fig. 20

- 9 - Staccare il manicotto filtro aria.
- 10 - Staccare il carburatore.

SMONTAGGIO MOTORE DALLA MOTO

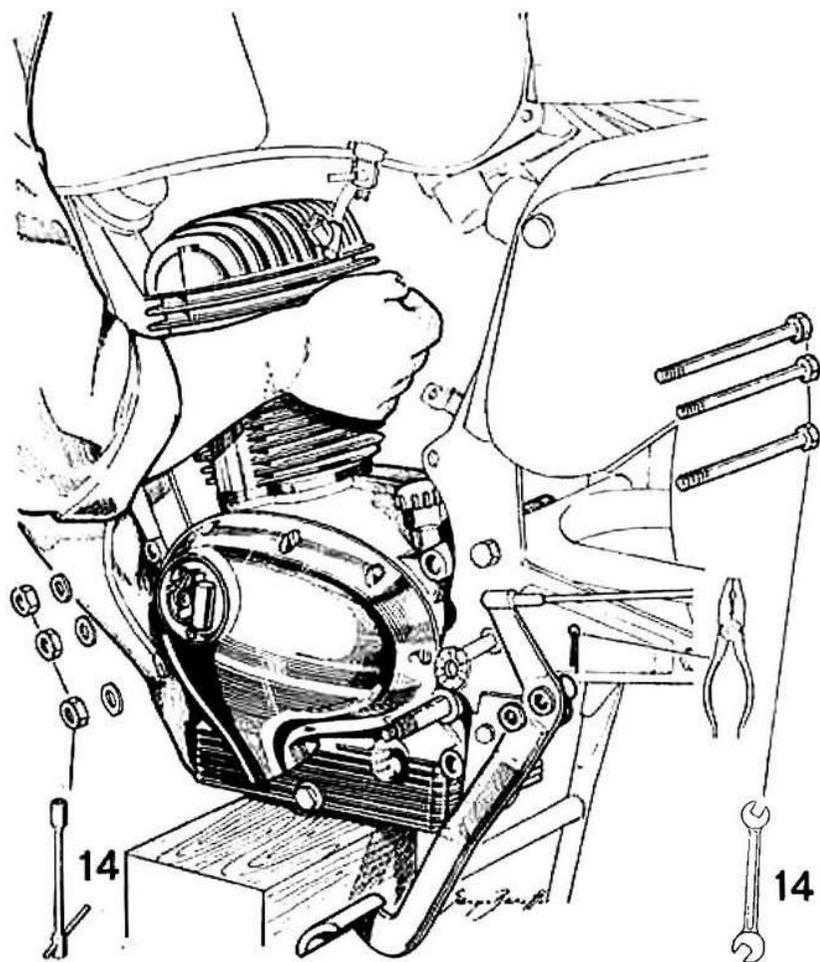


Fig. 21

- 11 - Togliere il pedale freno.
- 12 - Sfilare i prigionieri fissaggio anteriore motore al telaio ed allentare la vite posteriore.
- 13 - Sostenere il motore, togliere del tutto la vite posteriore e quindi posare il motore sulla panca.

SMONTAGGIO SELLA E SERBATOIO

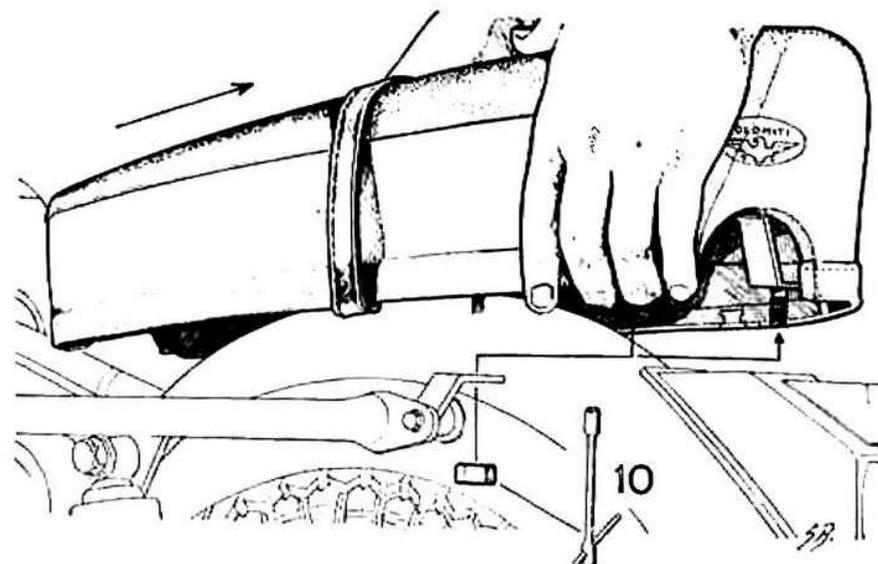


Fig. 22

14 - Sella.

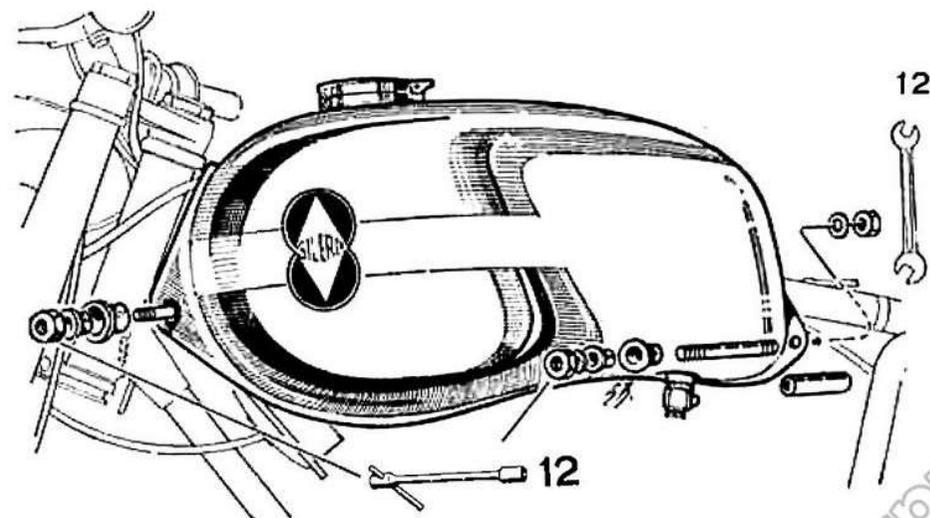


Fig. 23

15 - Serbatoio.

SMONTAGGIO RUOTA E FRENO POSTERIORE

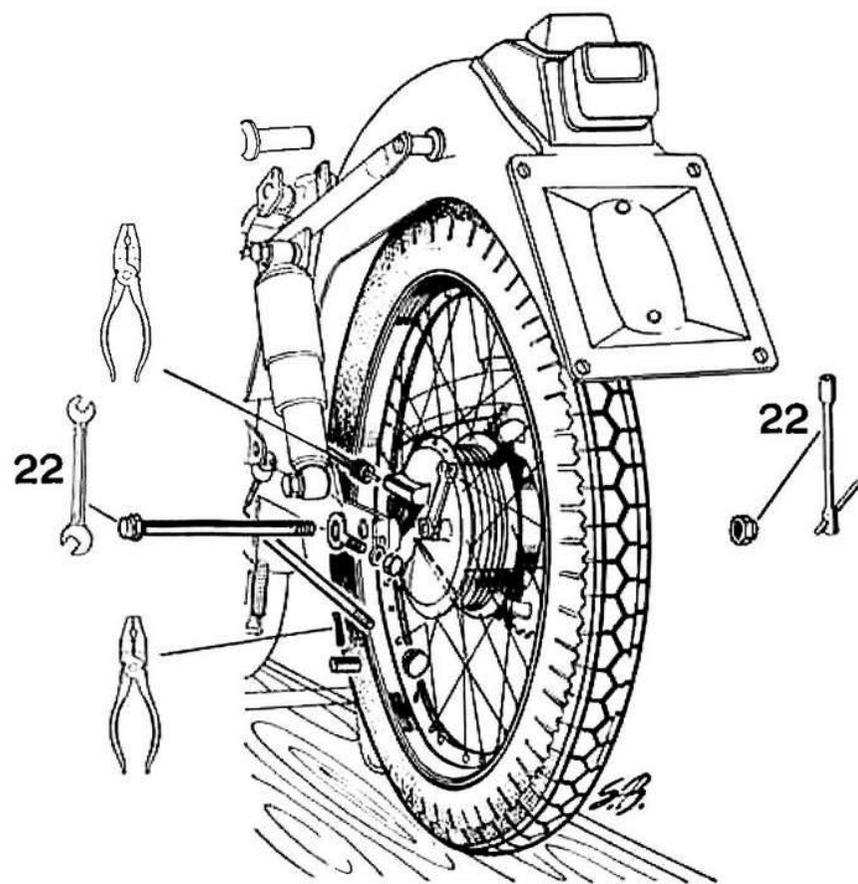


Fig. 24

16 - Ruota posteriore.

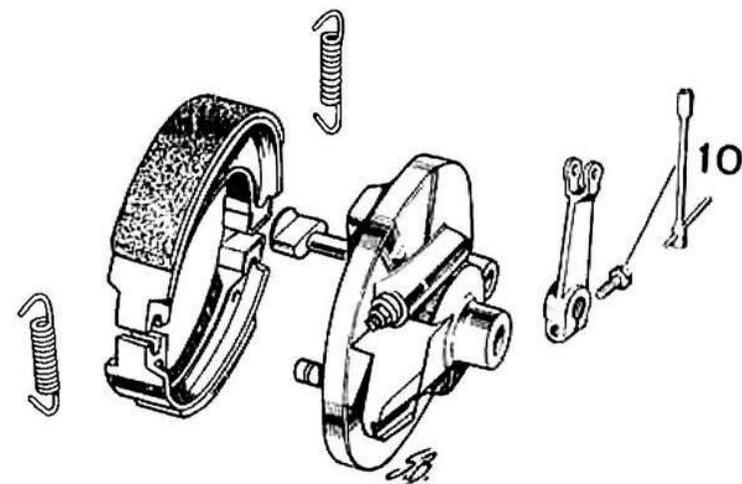


Fig. 25

17 - Disco portaceppi.

N.B. - Si raccomanda di ricorrere alla Casa Costruttrice per la eventuale sostituzione delle guarnizioni ceppi freno.

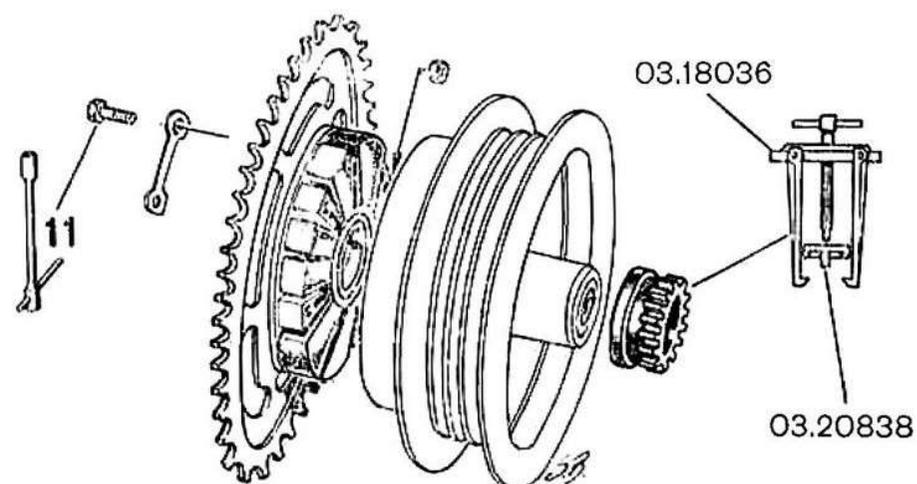


Fig. 26

18 - Corona dentata.

19 - Ingranaggio comando contachilometri.

Servirsi per l'estrazione di un tappo di reazione.

SMONTAGGIO RUOTA E FRENO POSTERIORE

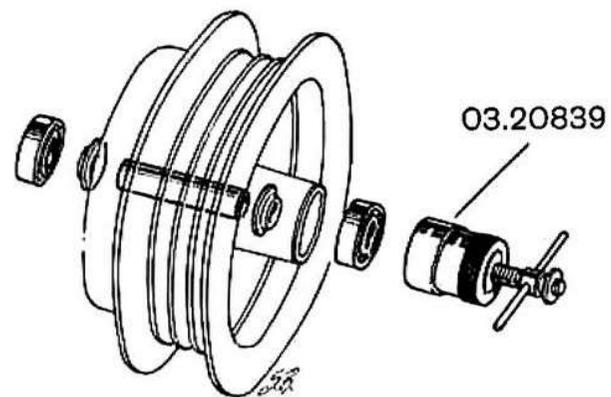


Fig. 27

20 - Cuscinetti mozzo ruota posteriore (solo per sostituire).

SMONTAGGIO SOSPENSIONE POSTERIORE

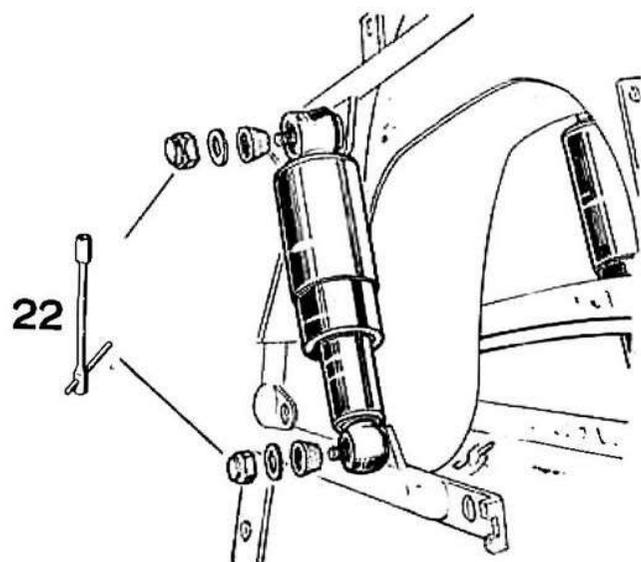


Fig. 28

21 - Ammortizzatori.

SMONTAGGIO SOSPENSIONE POSTERIORE

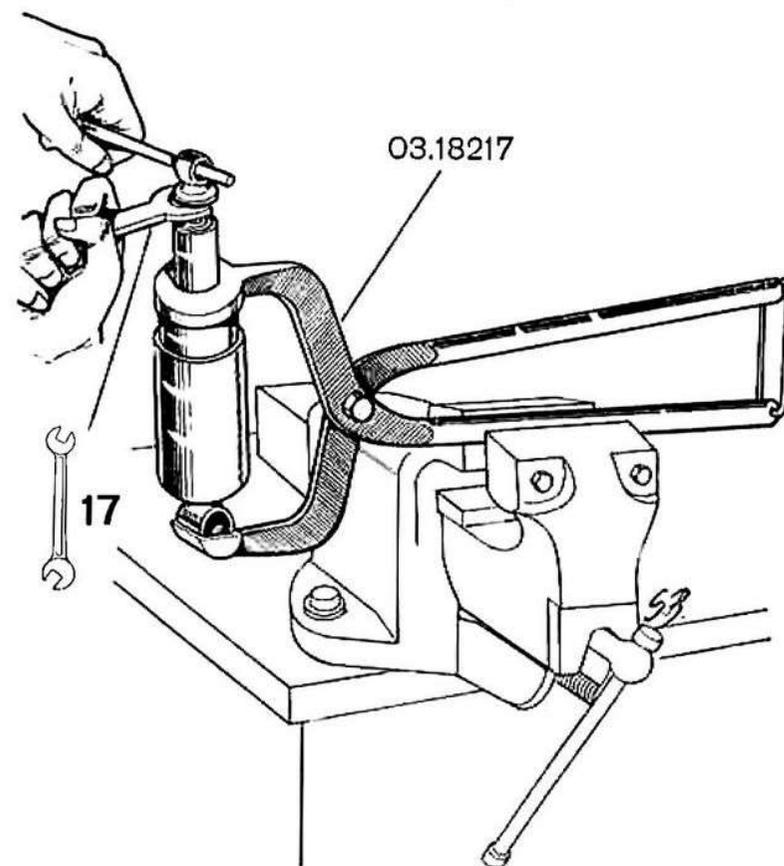


Fig. 29

22 - Foderi ammortizzatori.

SMONTAGGIO SOSPENSIONE POSTERIORE

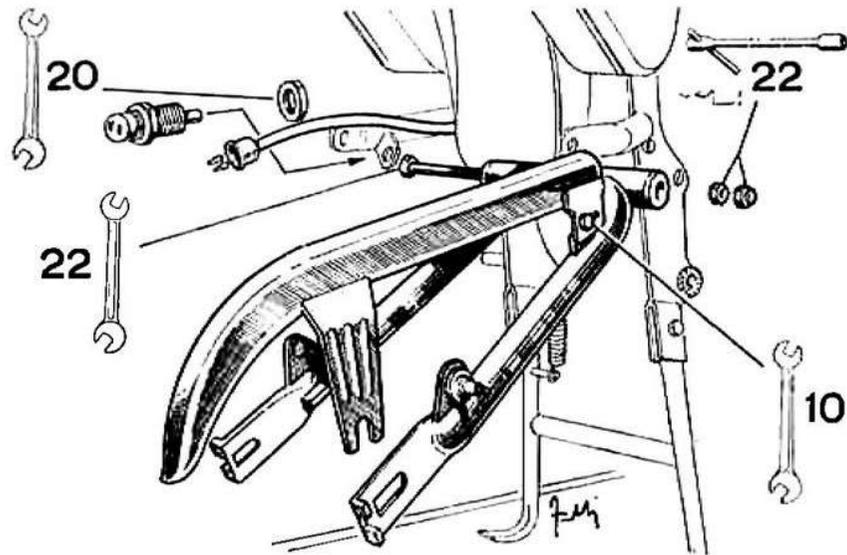


Fig. 30

- 23 - Copricatena.
- 24 - Forcella posteriore.
- 25 - Interruttore stop.

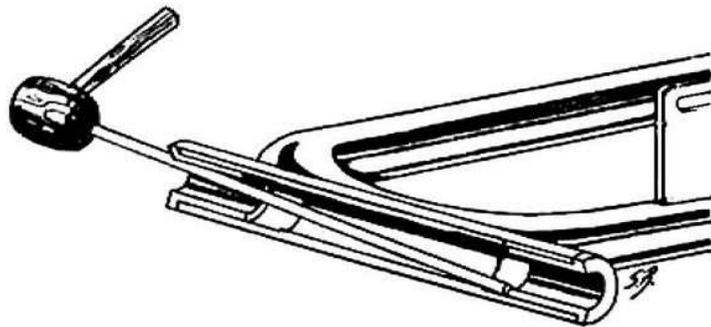


Fig. 31

- 26 - Bronzina forcella posteriore (solo per sostituire).

SMONTAGGIO CASSETTE, BATTERIA E PARAFANGO POSTERIORE

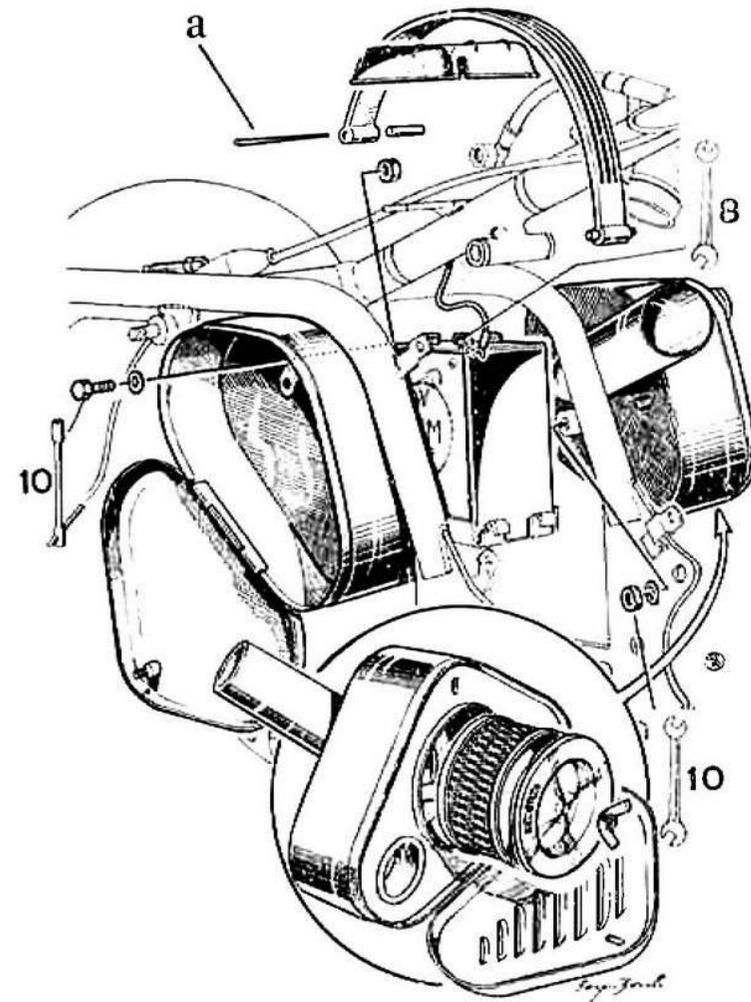


Fig. 32

- 27 - Batteria.
 - 28 - Cassette portautensili e silenziatrice.
- Per allentare la fascia di gomma infilare un tondino (a) di acciaio nel tubetto della fascia stessa.

SMONTAGGIO PARAFANGO POSTERIORE E FARO

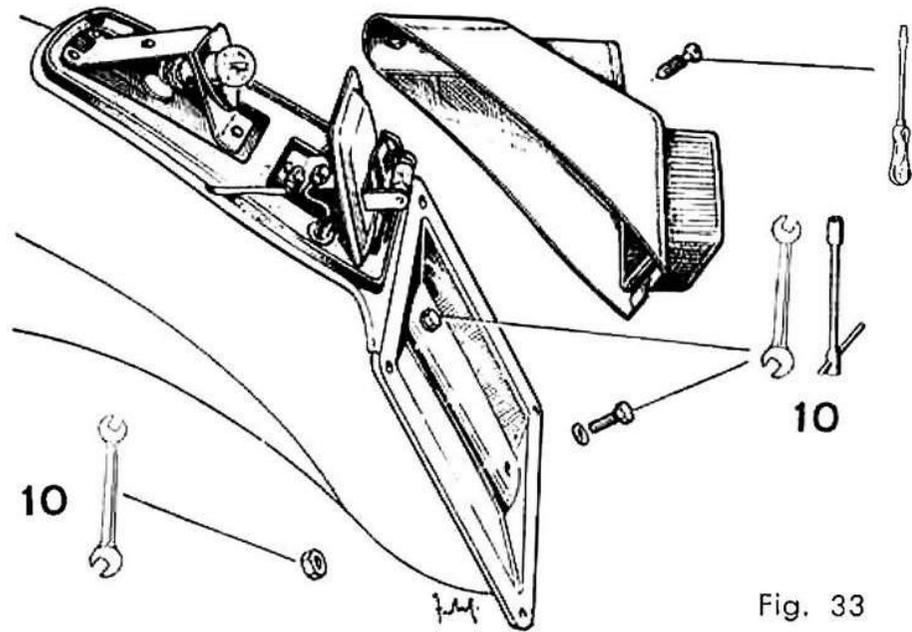


Fig. 33

29 - Fanalino posteriore con portatarga.
Staccare i cavi del fanalino posteriore e sfilarli dal parafango.

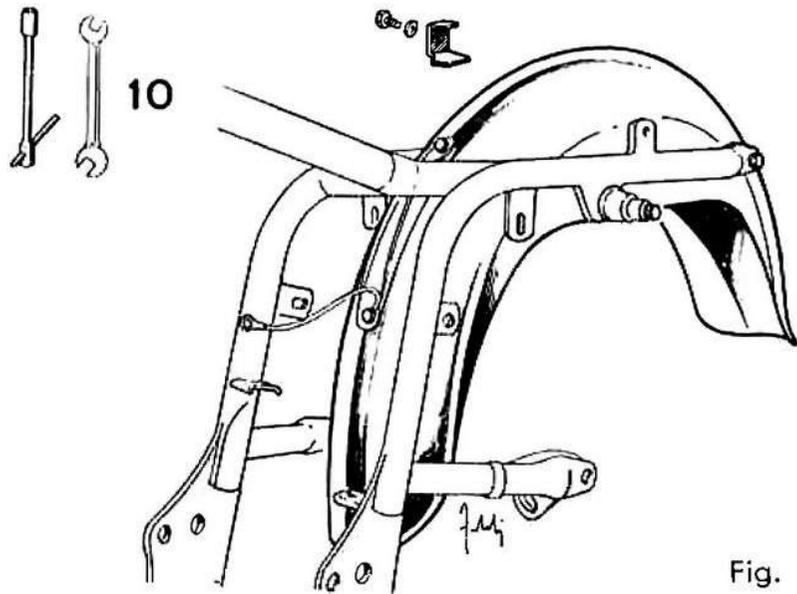


Fig. 34

30 - Parafango posteriore.

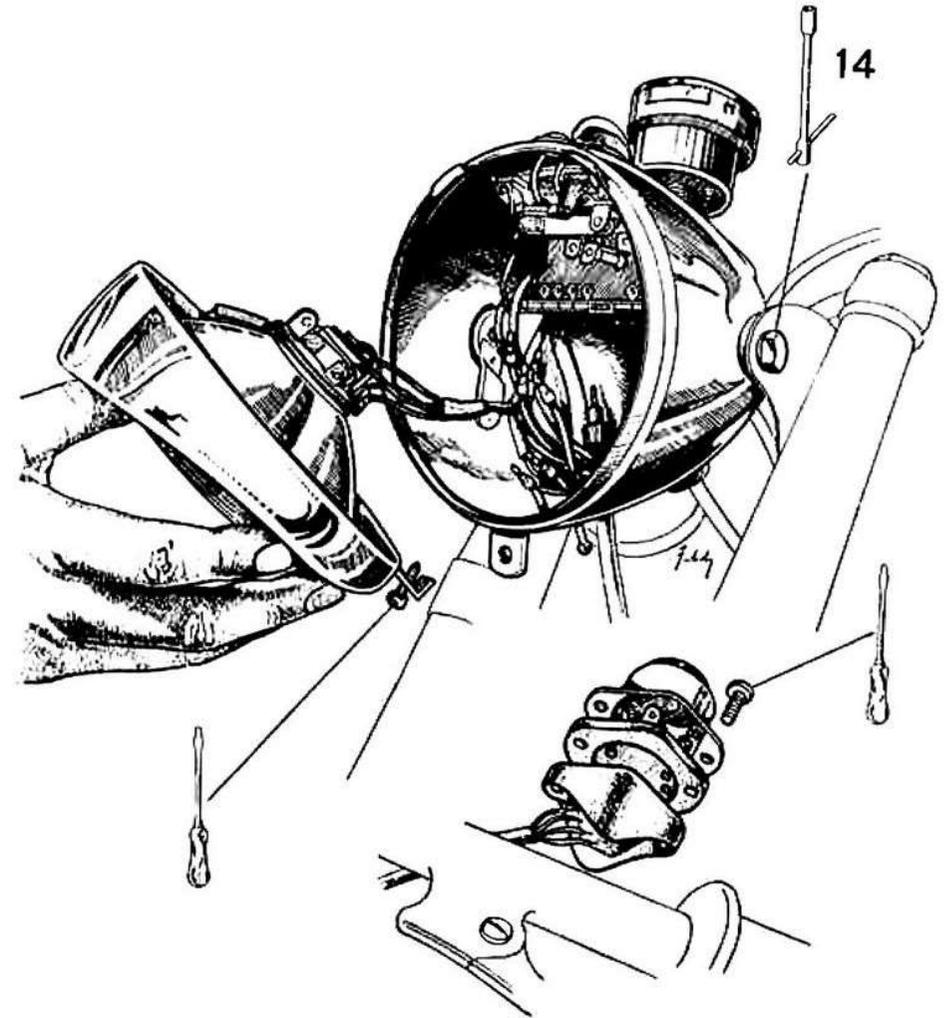


Fig. 35

31 - Smontare il faro.

Staccare i collegamenti elettrici sul manubrio e sul faro. Staccare il flessibile del contachilometri.

SMONTAGGIO MANUBRIO E RUOTA ANTERIORE

Solo 175 Giubileo Extra

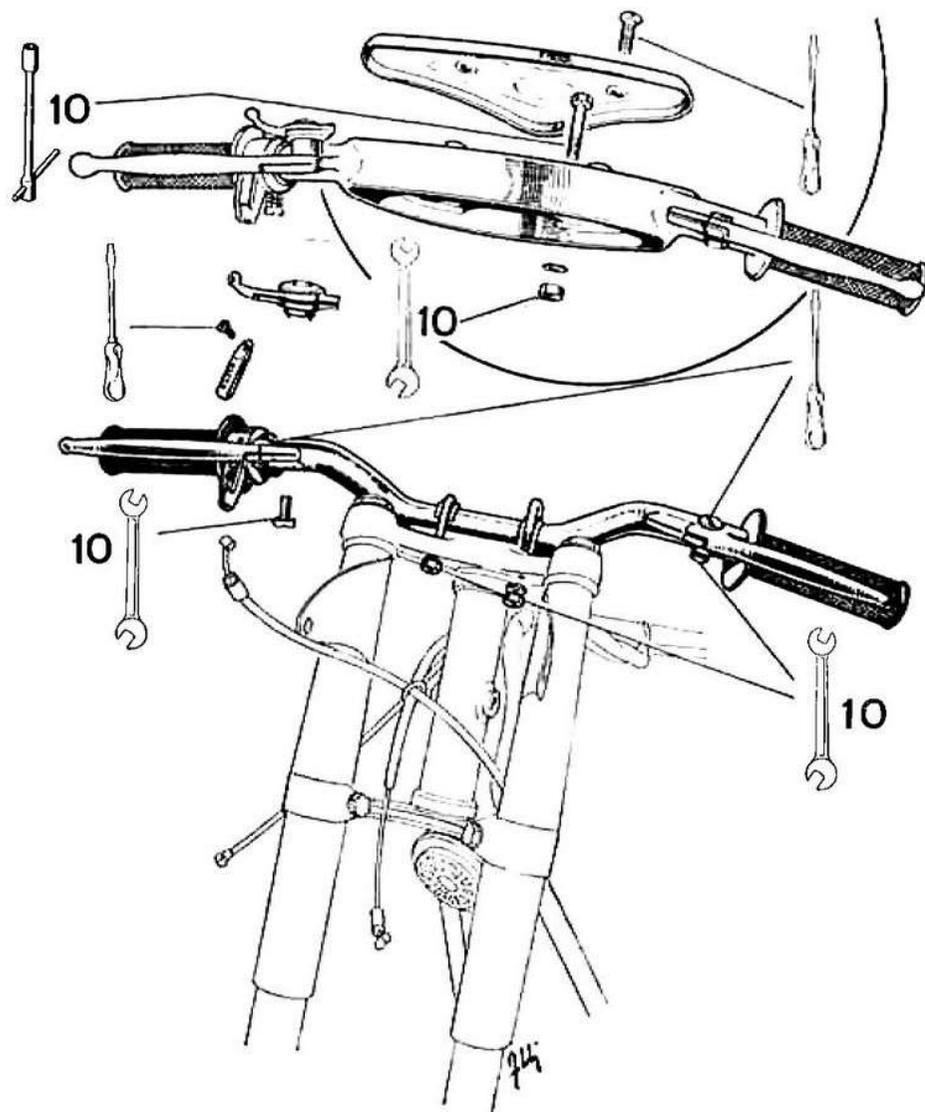


Fig. 36

32 - Manubrio.

Staccare i cavi comando freno anteriore, frizione e gas.

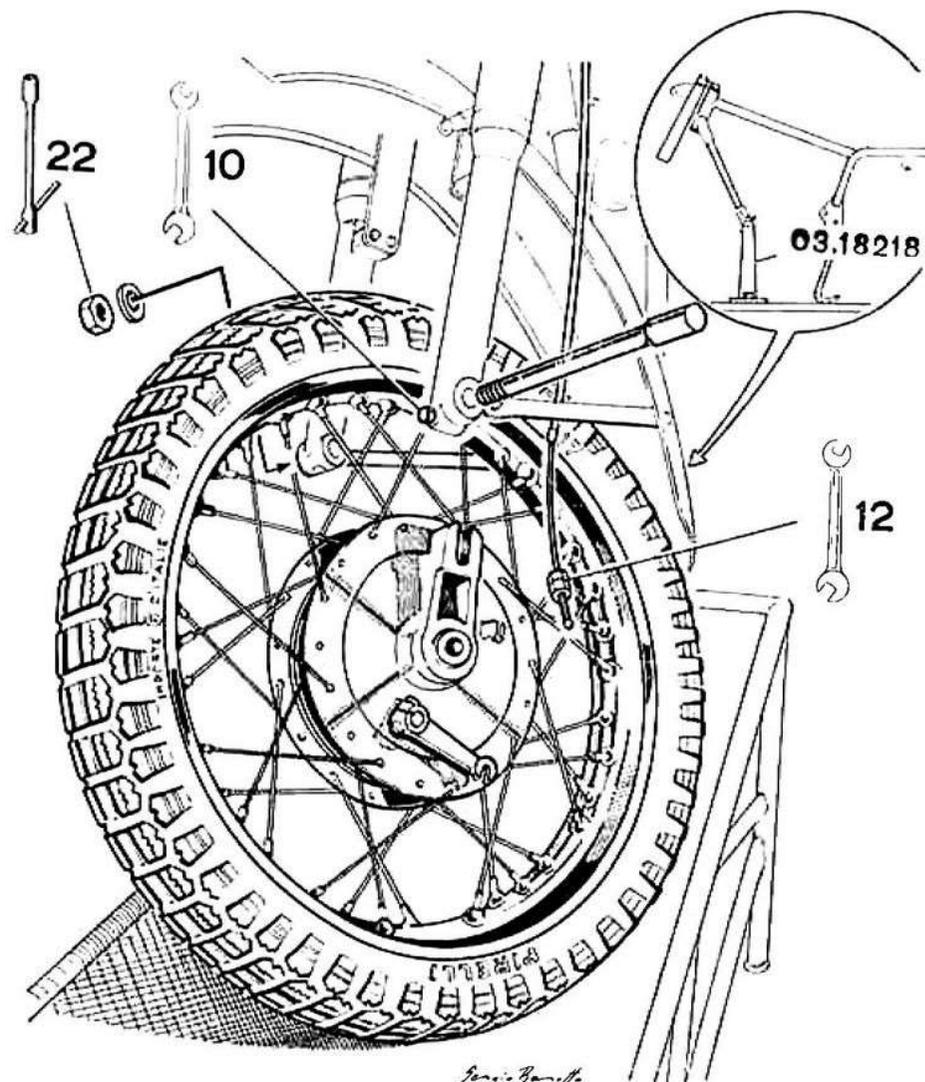


Fig. 37

33 - Ruota anteriore.

Fissare l'attrezzo n. 03.18218 alla panca ed ancorarvi il telaio.

Staccare il cavo del freno.

Togliere il dado perno ruota.

Allentare la vite sull'elemento mobile.

Estrarre il perno aiutandosi con una spina e mazzuola.

SMONTAGGIO RUOTA E PARAFANGO ANTERIORE

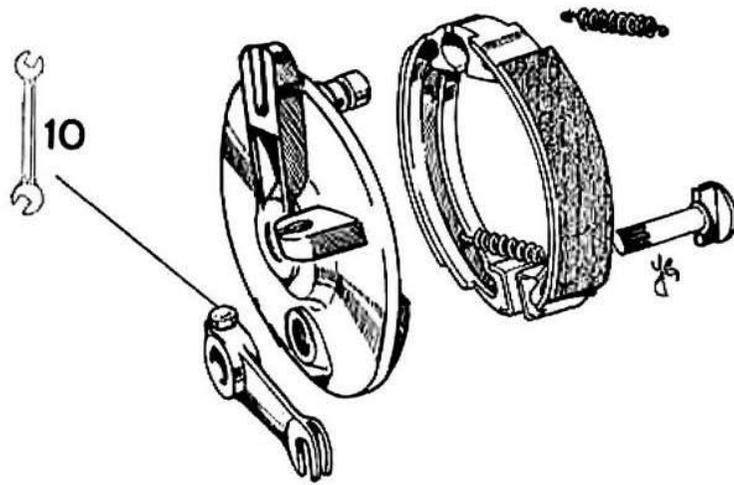


Fig. 38

34 - Disco portaceppi.

N.B. - La sostituzione delle guarnizioni ceppi freno può essere eseguita solo dalla Casa costruttrice.

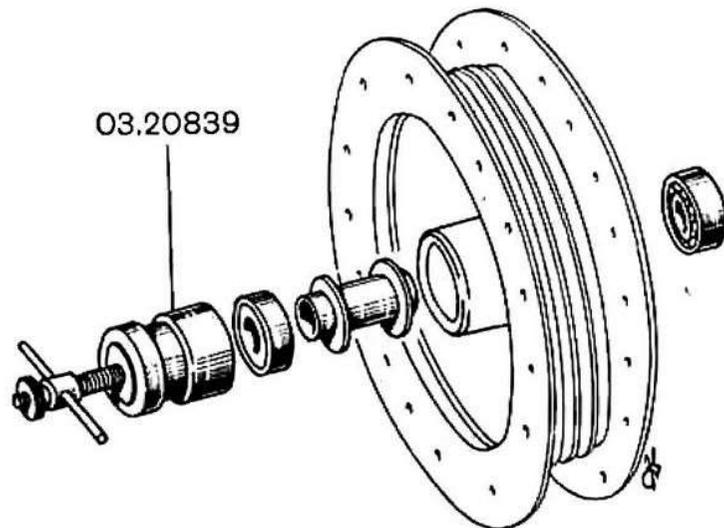


Fig. 39

35 - Cuscinetti tamburo freno (solo per sostituire).

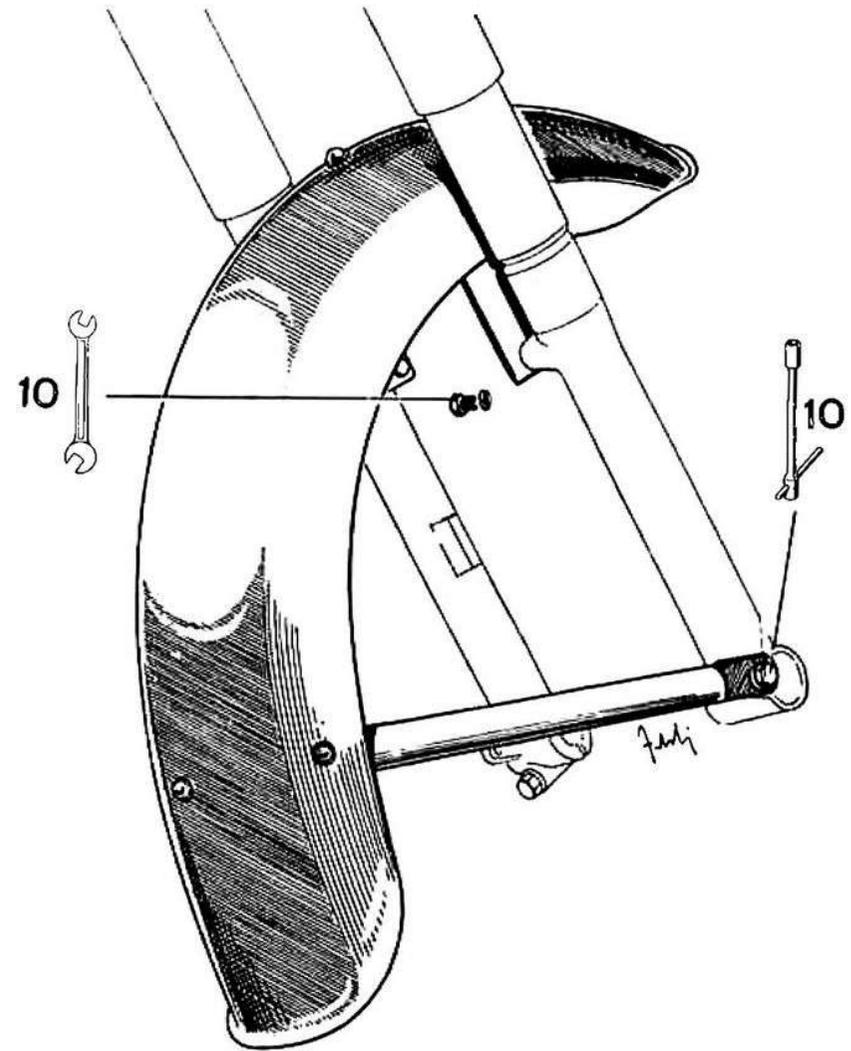


Fig. 40

36 - Parafango anteriore.

SMONTAGGIO SOSPENSIONE ANTERIORE

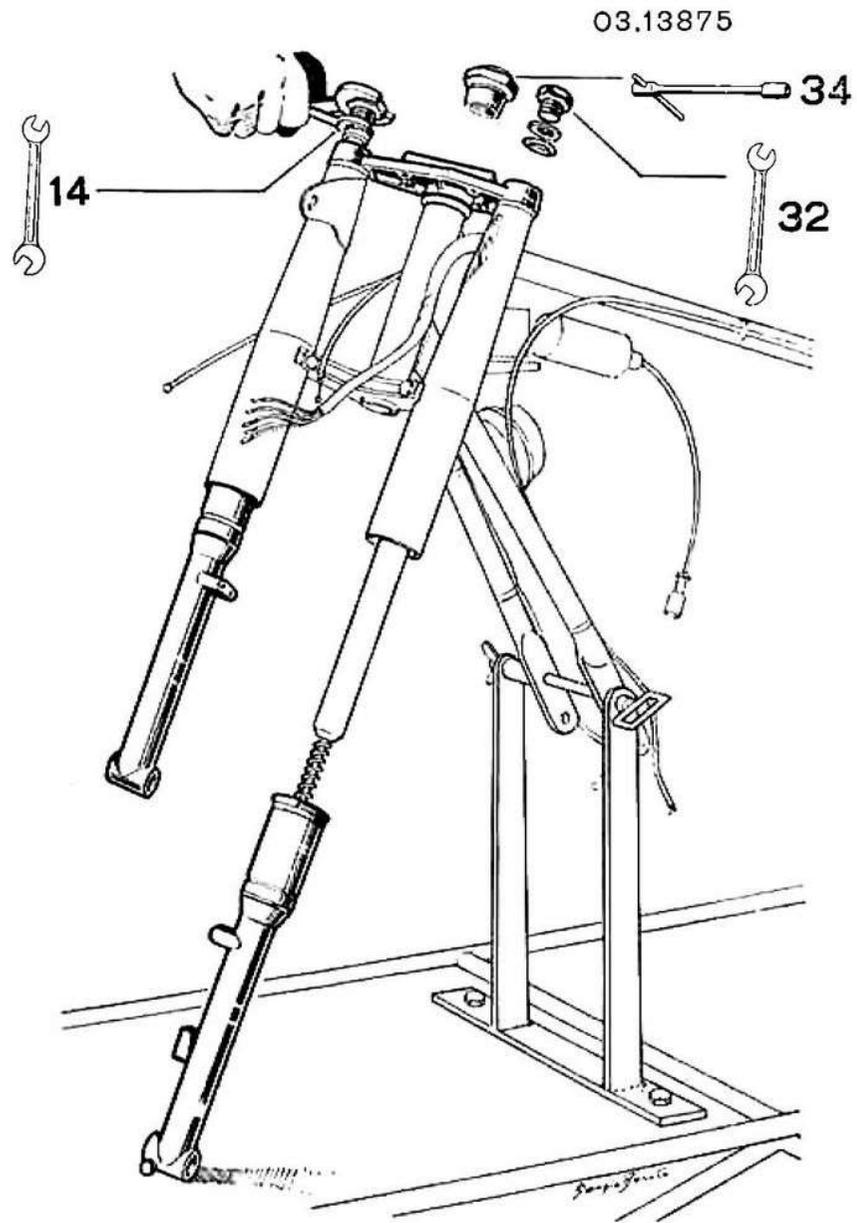


Fig. 41

- 37 - Attacco manubrio.
- 38 - Elemento mobile.

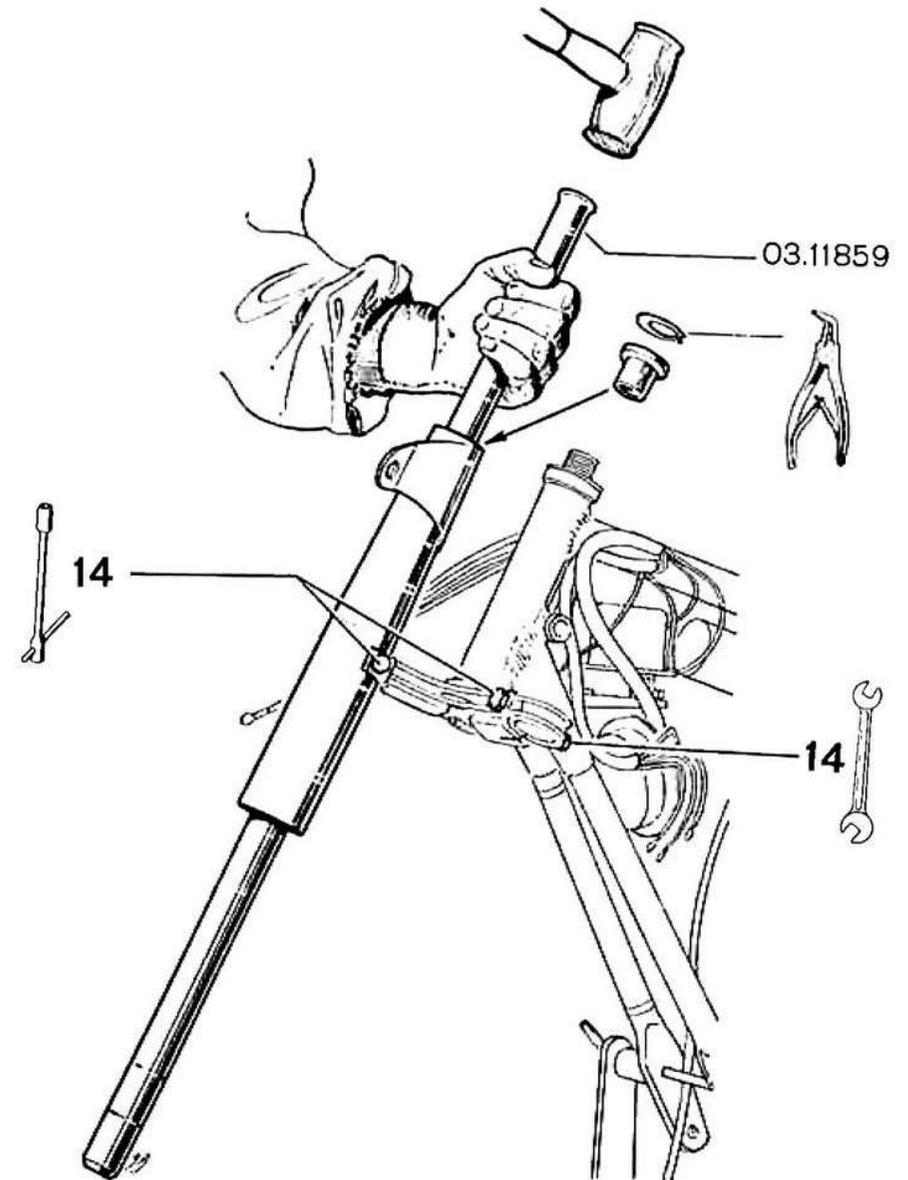


Fig. 42

- 39 - Tubo portante.
- 40 - Foderi copritubo.

SMONTAGGIO SOSPENSIONE ANTERIORE

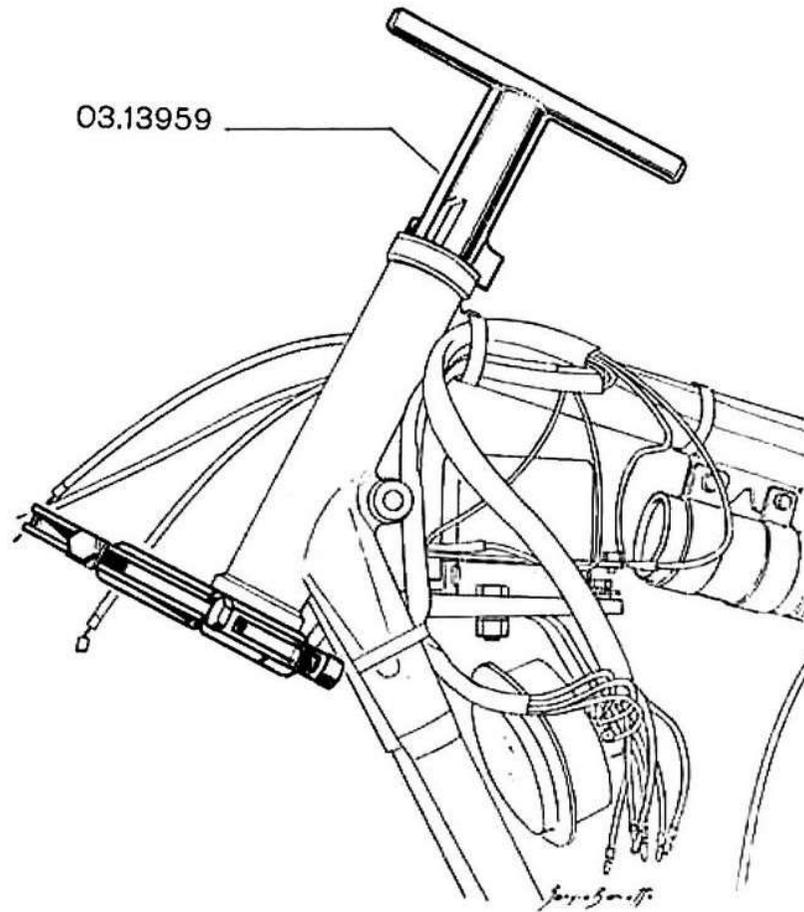


Fig. 43

41 - Staccare la testa forcella dal telaio.

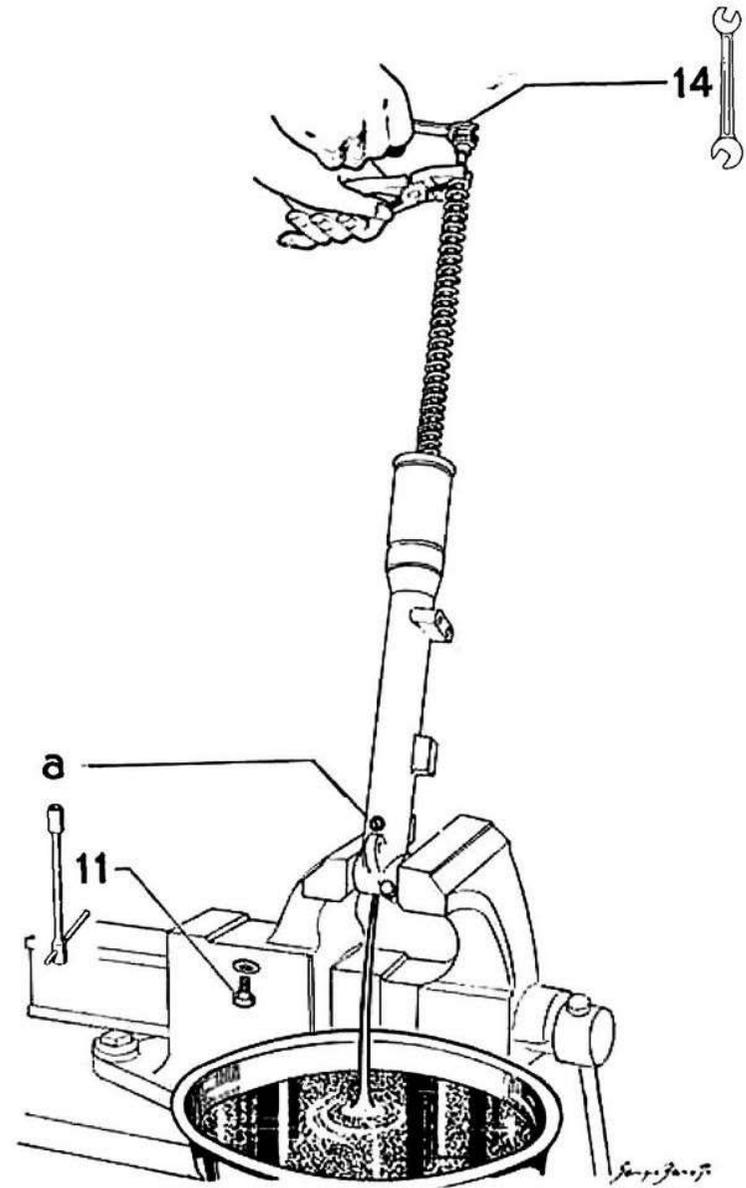


Fig. 44

42 - Molla ammortizzatore idraulico.

43 - Vuotare l'olio.

N.B. - A sospensione anteriore montata il travaso dell'olio va fatto svitando la vite indicata in figura con la lettera (a).

SMONTAGGIO SOSPENSIONE ANTERIORE

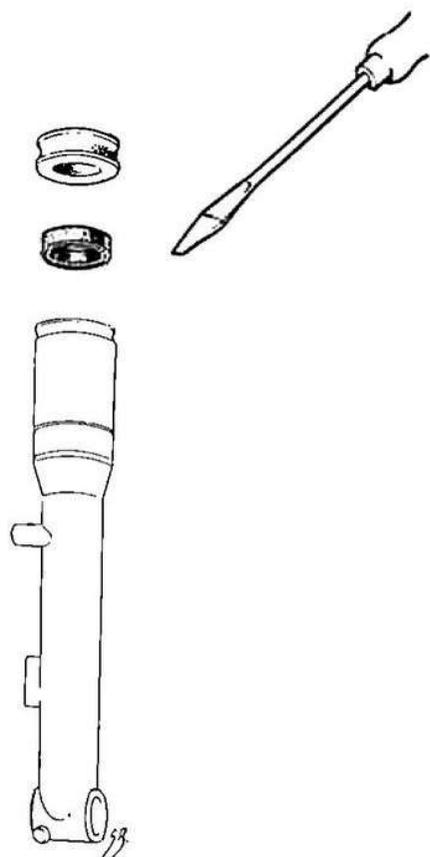


Fig. 45

44 - Anelli tenuta olio.

SMONTAGGIO TROMBA, REGOLATORE E BOBINA

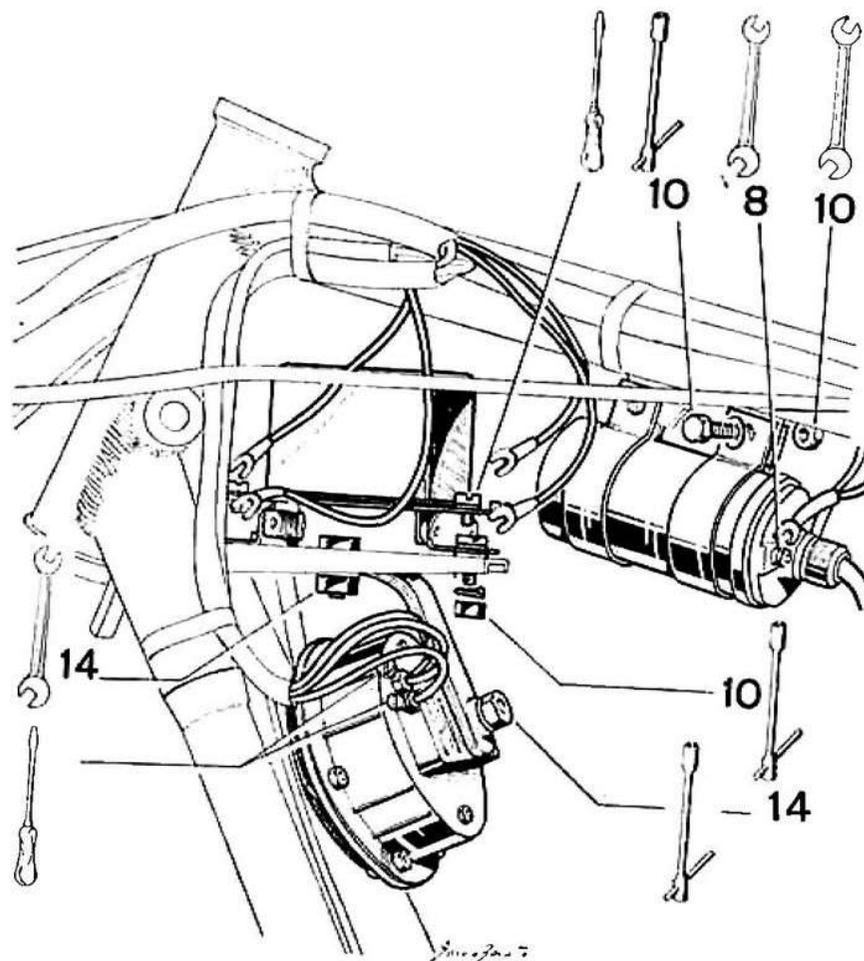
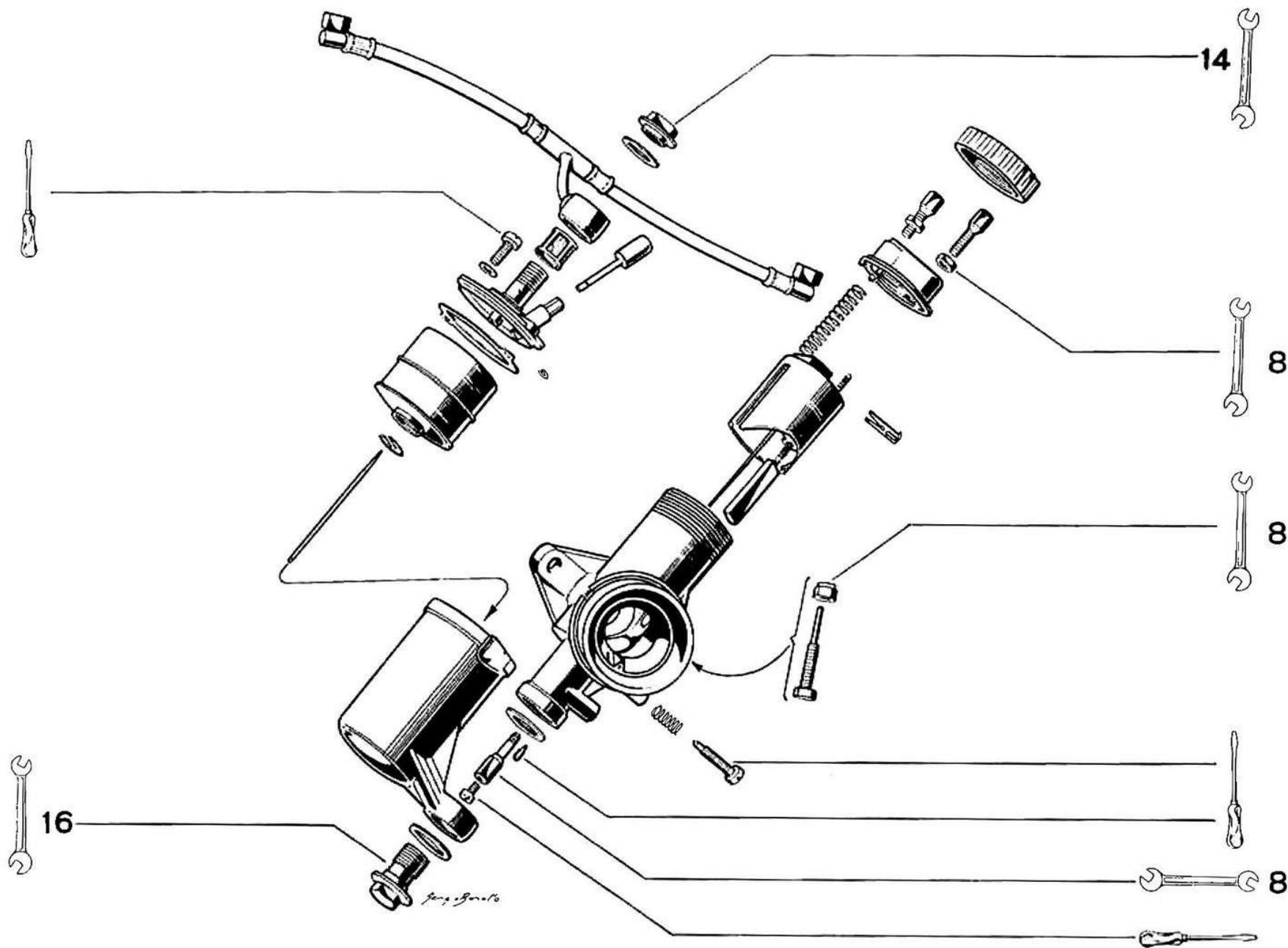


Fig. 46

45 - Tromba.
46 - Regolatore.
47 - Bobina.

SMONTAGGIO CARBURATORE



48 - Carburatore.

Fig. 47

SMONTAGGIO CONNESSIONI

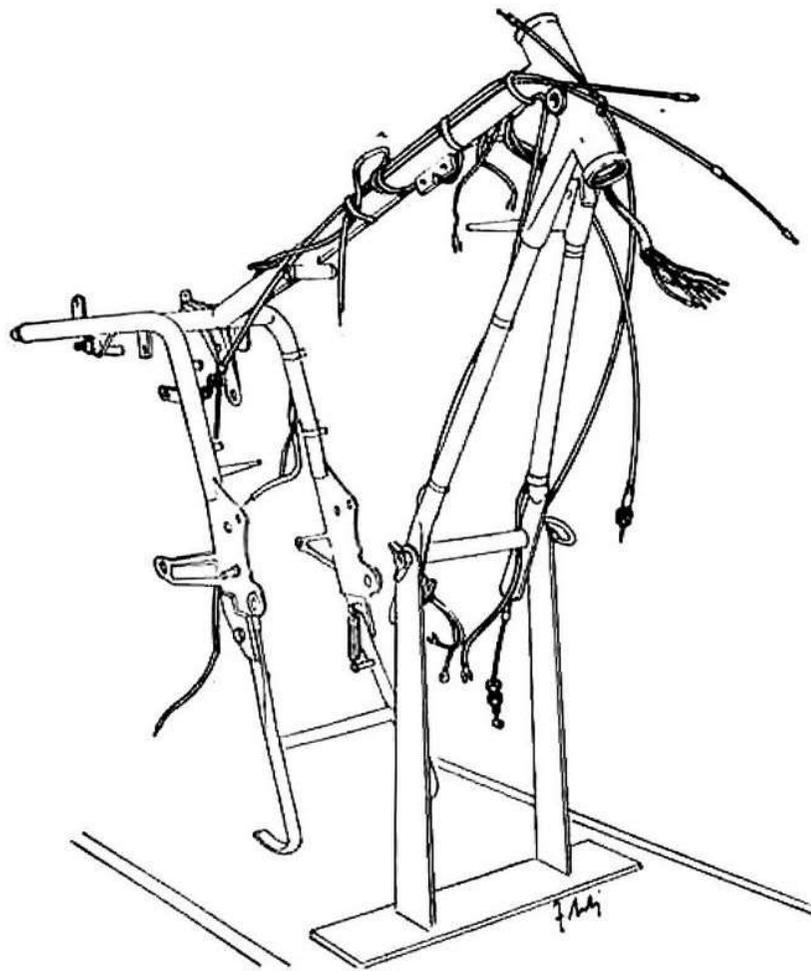


Fig. 48

49 - Connessioni impianto elettrico. Flessibile contachilometri. Filo comando frizione. Filo comando gas. Filo comando aria.

SMONTAGGIO CAVALLETTO REGGIMACCHINA

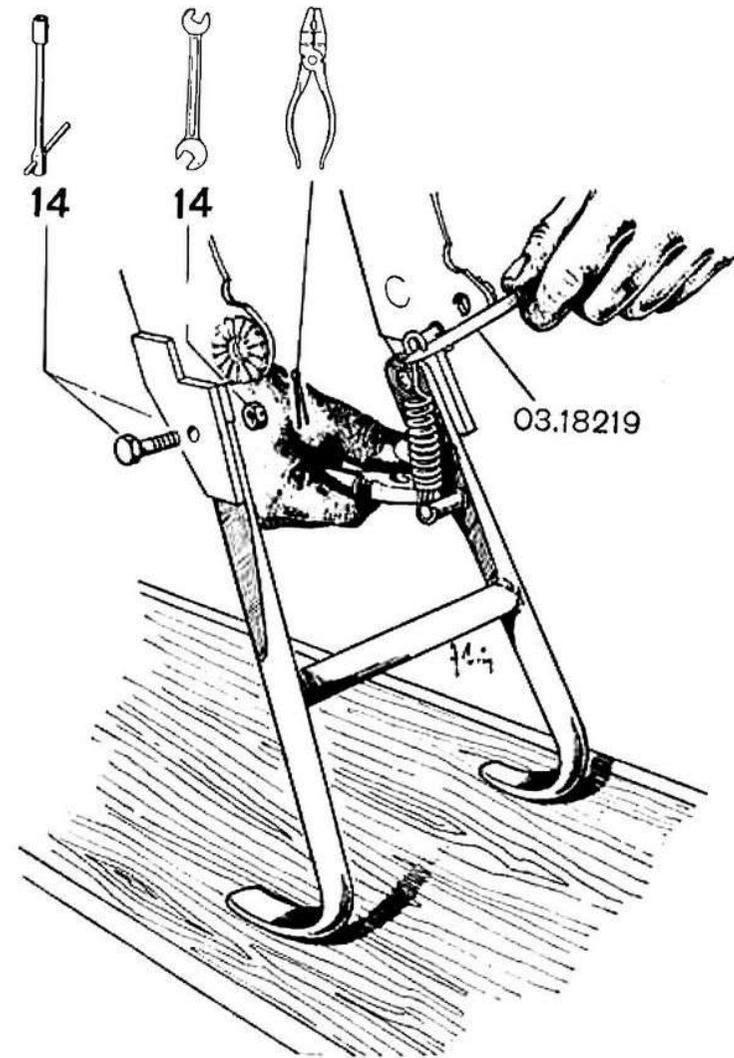


Fig. 49

50 - Cavalletto reggimacchina.

SMONTAGGIO MOTORE

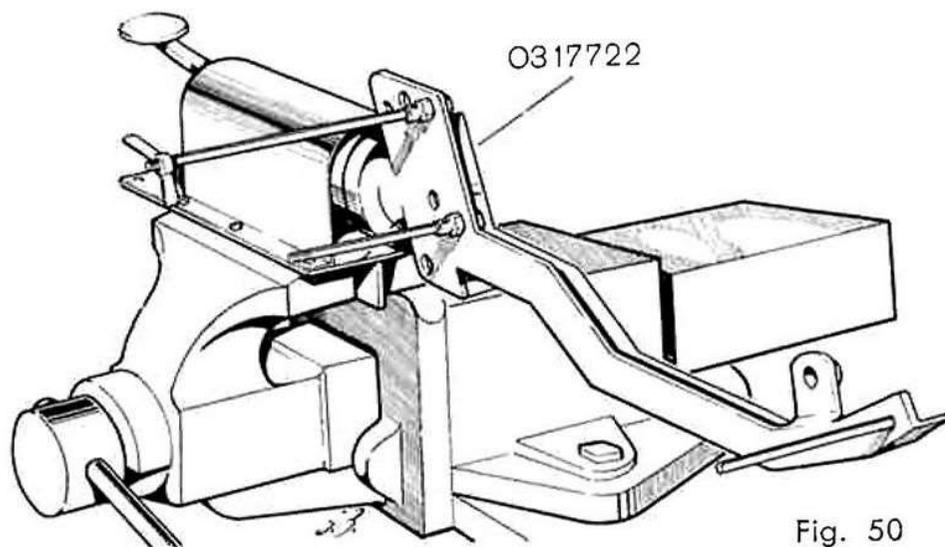


Fig. 50

51 - Sopperto motore.

N.B. - Spostare l'attrezzo nelle diverse posizioni a seconda delle necessità.

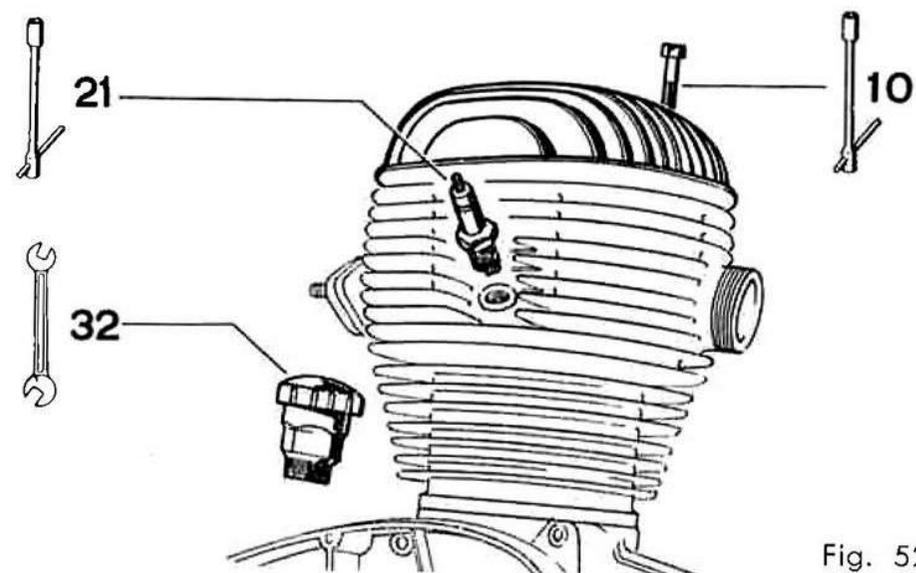


Fig. 52

53 - Smontare la candela, il coperchio bilancieri con la relativa guarnizione, e lo sfiatatoio.

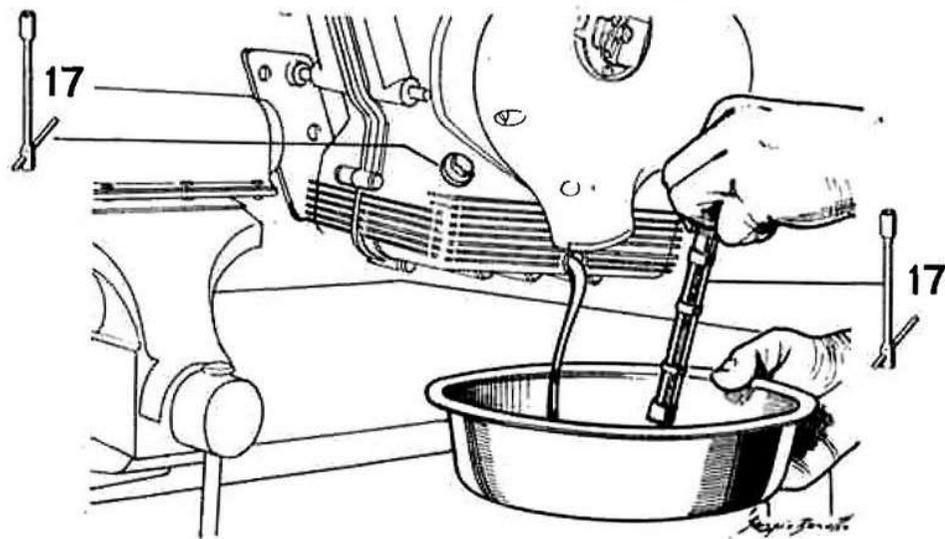


Fig. 51

52 - Travaso dell'olio.

Per facilitare la fuoriuscita dell'olio svitare il tappo di riempimento.

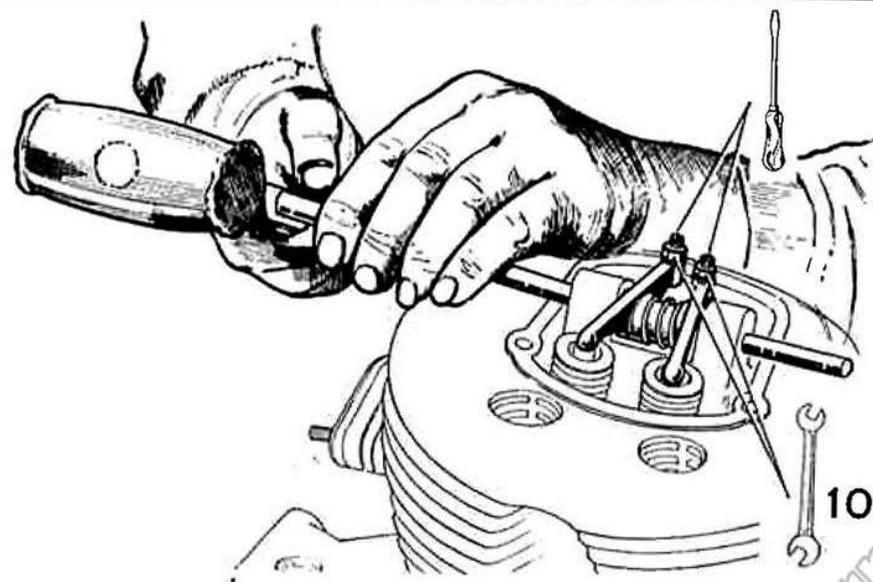


Fig. 53

54 - Smontaggio bilancieri.

Per l'estrazione servirsi di una mazzuola e di un perno.

SMONTAGGIO MOTORE

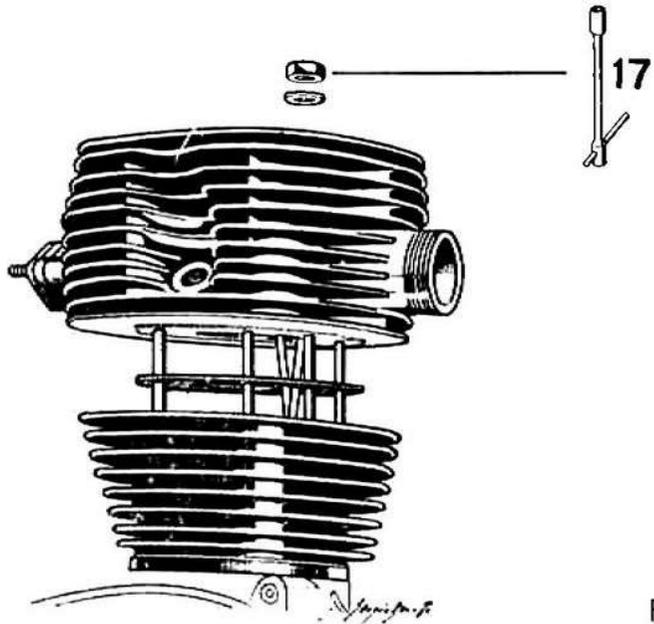


Fig. 54

55 - Testa e cilindro.

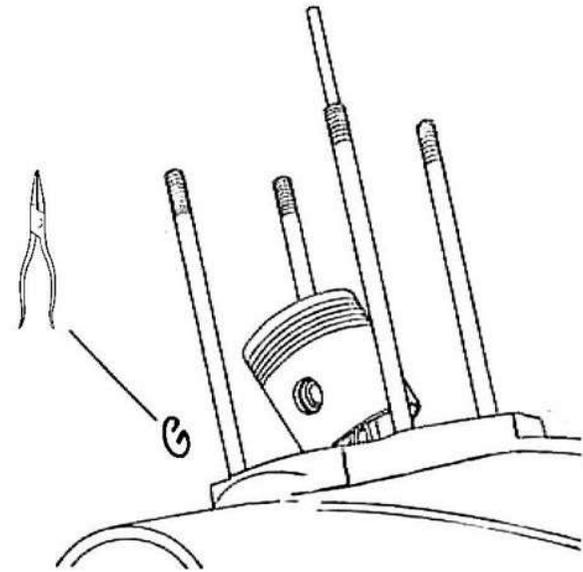


Fig. 56

57 - Anelli ferma spinotto.

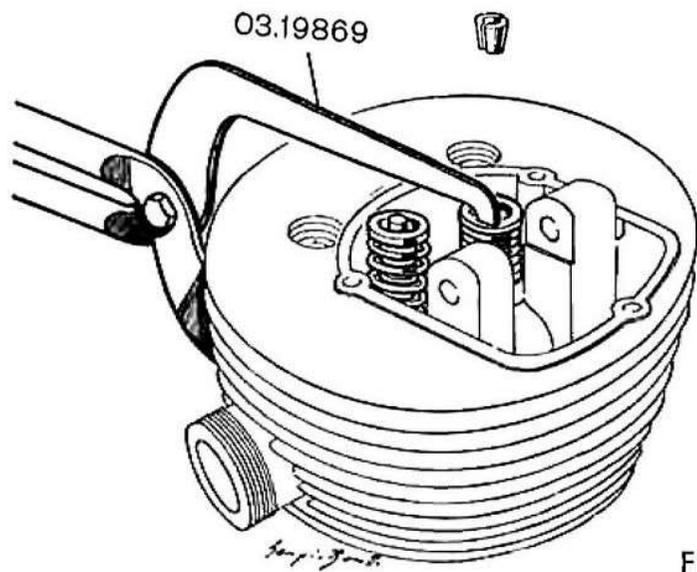


Fig. 55

56 - Valvole.

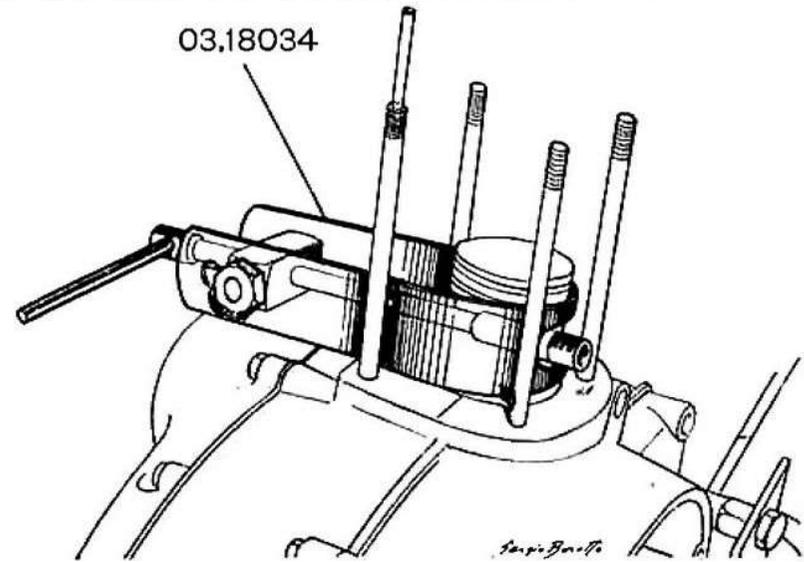


Fig. 57

58 - Estrazione spinotto.

SMONTAGGIO MOTORE



Fig. 58

59 - Fascie elastiche.
Usare la pinza per segmenti.

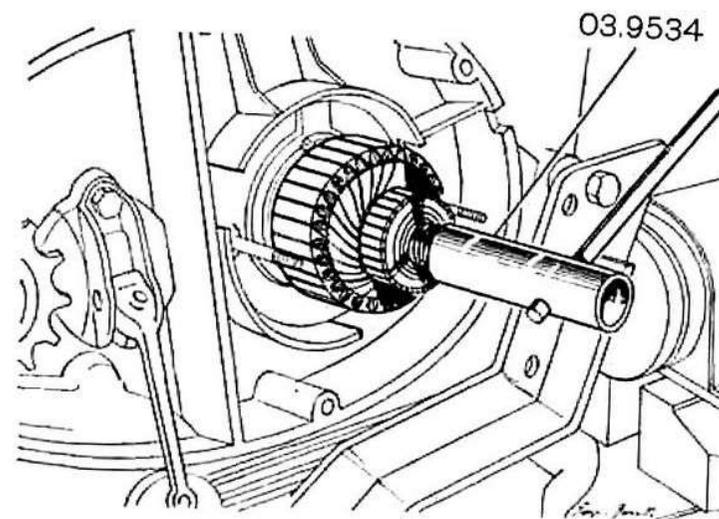


Fig. 60

61 - Estrazione indotto dinamo.

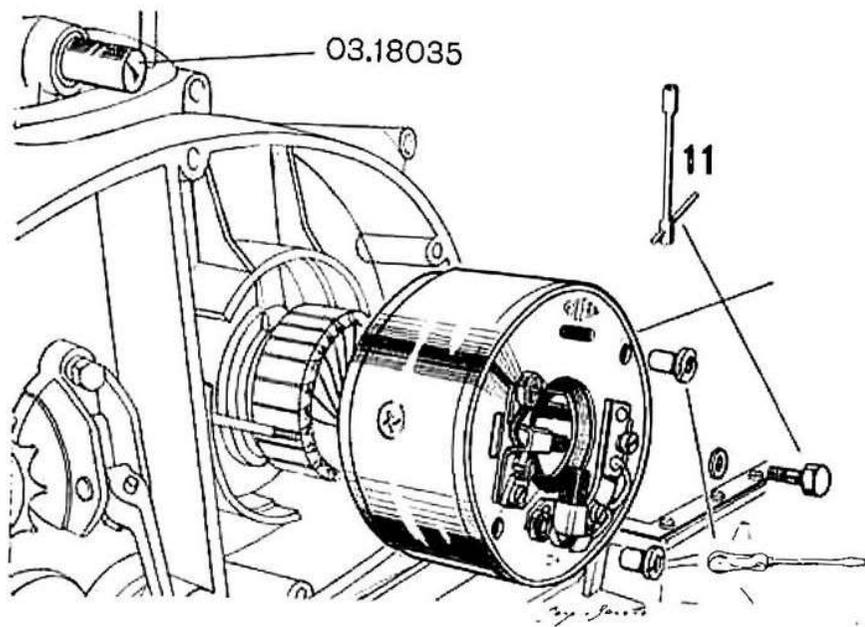


Fig. 59

60 - Carcassa dinamo.

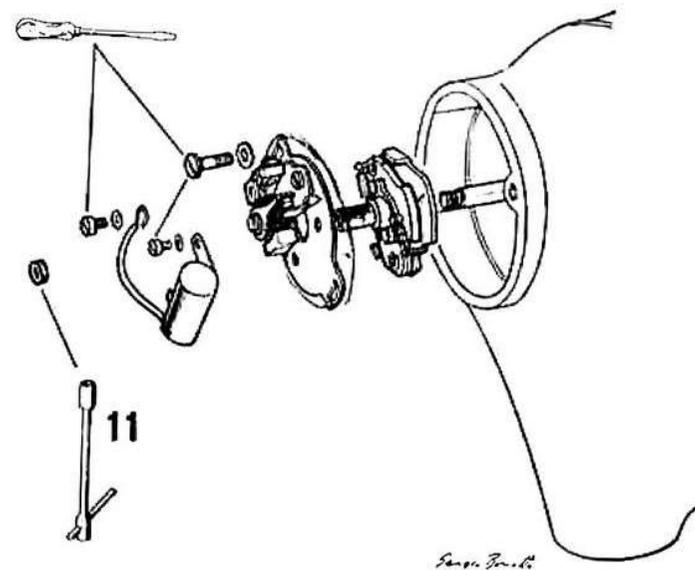


Fig. 61

62 - Condensatore, ruttore, anticipo automatico.

SMONTAGGIO MOTORE

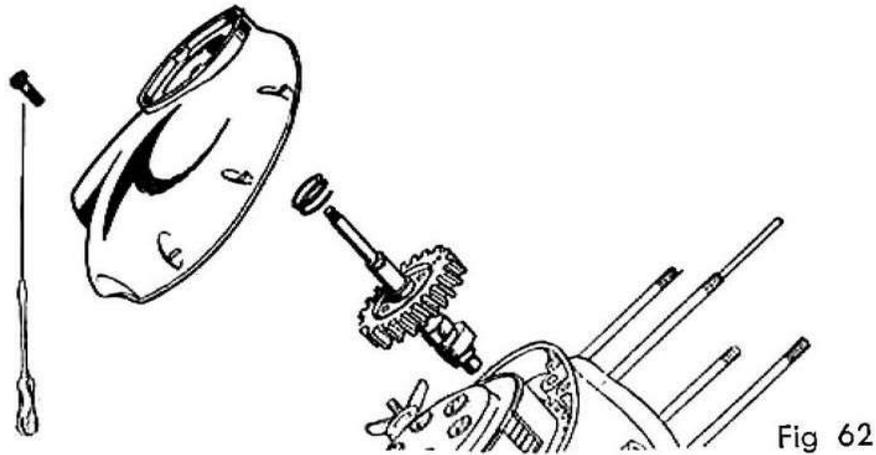


Fig 62

63 - Coperchio frizione.

64 - Albero a cammes.

Per l'estrazione dell'albero a cammes servirsi di una leva di alluminio da interporre tra ingranaggio e carter.

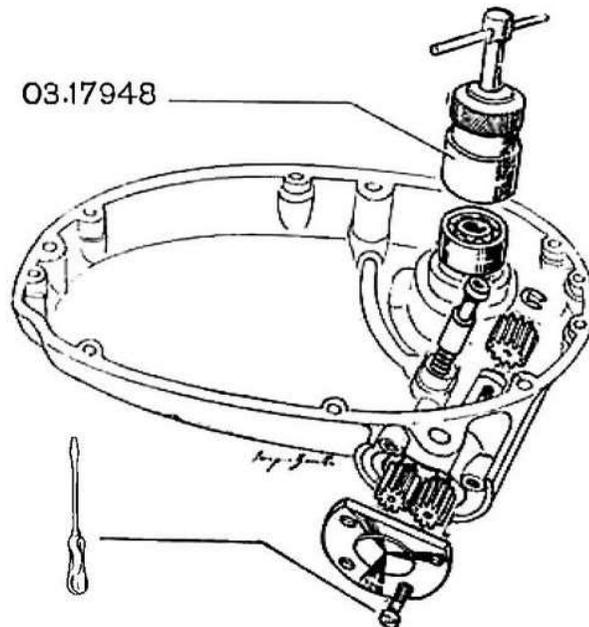


Fig 63

65 - Cuscinetto albero distribuzione (solo per sostituire).
66 - Iniettore olio.
67 - Pompa olio.

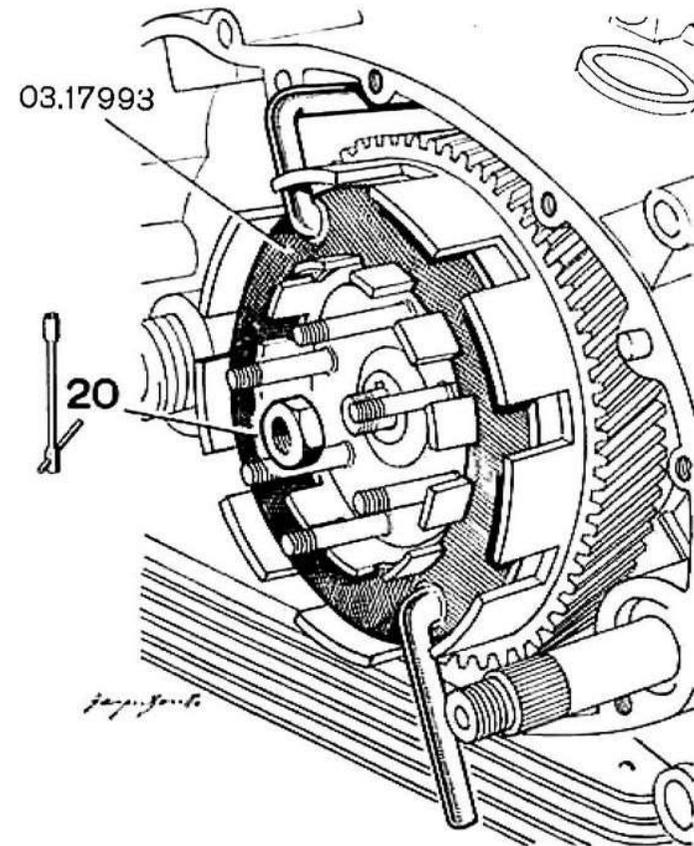
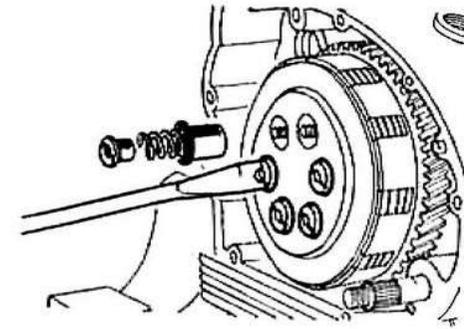


Fig. 64

68 - Molle frizione. Usare il cacciavite a forchetta.
69 - Dado fissaggio tamburo interno frizione.

SMONTAGGIO MOTORE

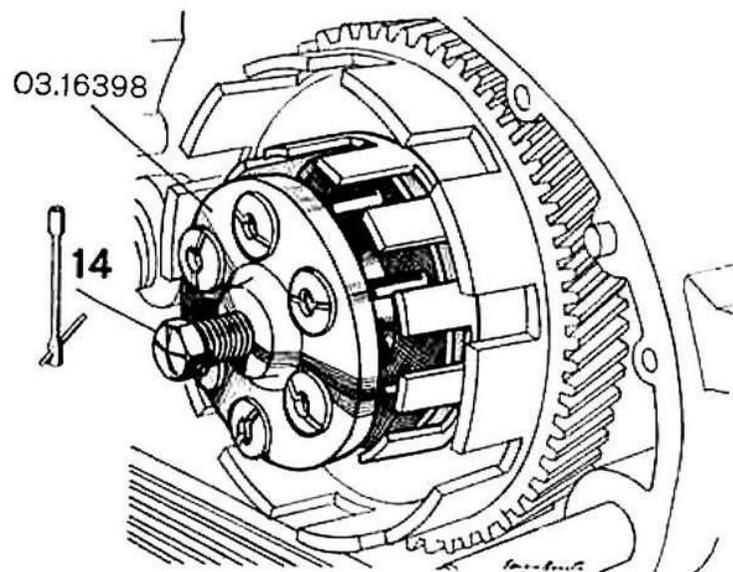


Fig. 65

70 - Estrazione tamburo interno frizione.

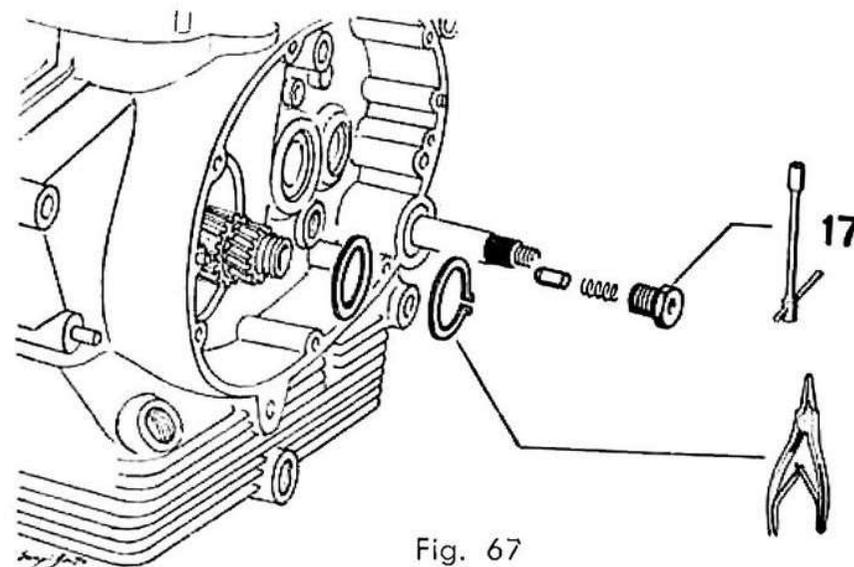


Fig. 67

72 - Bussola per nottolino arresto tamburo a glifi.
73 - Anello Seeger e rondella ritegno manovellismo.

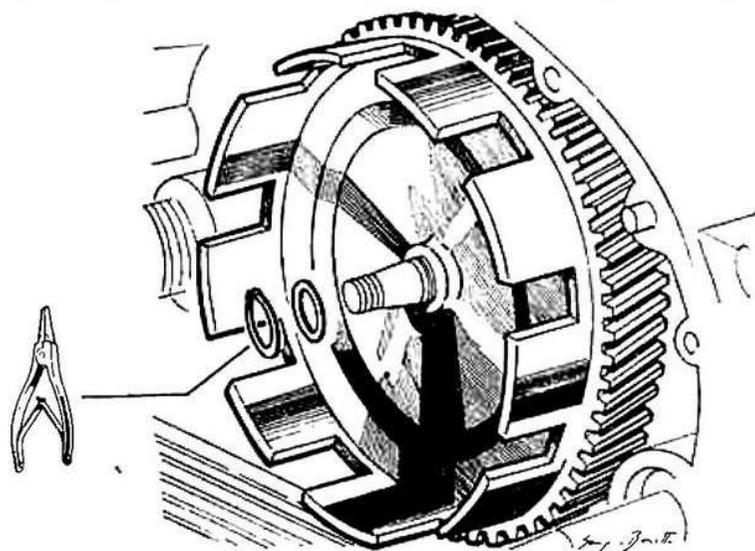


Fig. 66

71 - Estrazione tamburo esterno frizione.

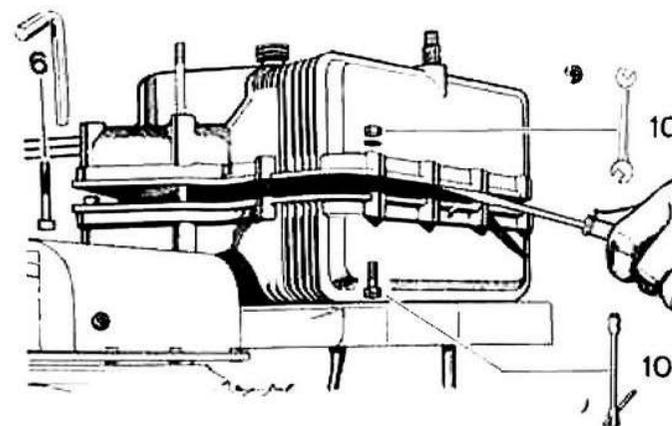


Fig. 68

74 - Aprire il carter.

Dopo aver tolto tutte le viti di unione carter, battere leggeri colpi di mazzuola sull'albero primario in modo da togliere solo il carter sinistro. Per facilitare la separazione, aiutarsi con un cacciavite, interponendolo fra i due semicarter nella posizione indicata in figura (sotto il carter fra le due apposite linguette).

SMONTAGGIO MOTORE

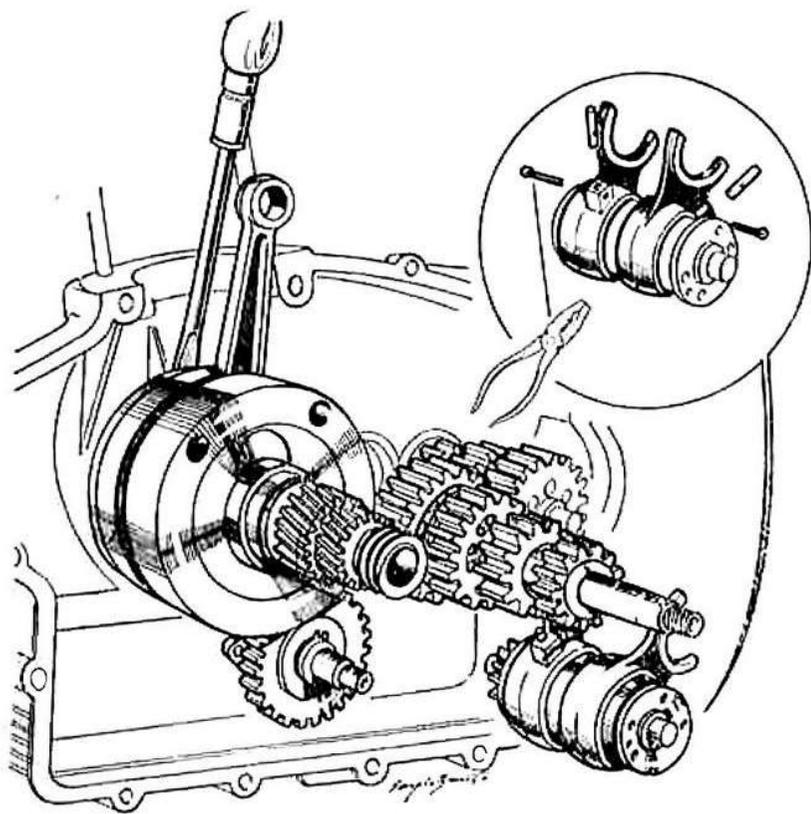
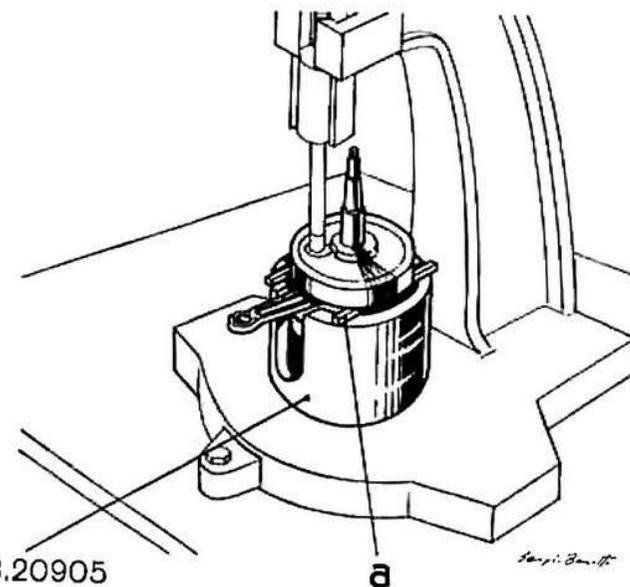


Fig. 69

- 75 - Togliere il manovellismo.
Aiutarsi facendo leva con un cacciavite.
- 76 - Albero primario.
- 77 - Selettore e comando.



03.20905

Fig. 70

- 78 - 1^a operazione smontaggio manovellismo.
a) traversini di acciaio.

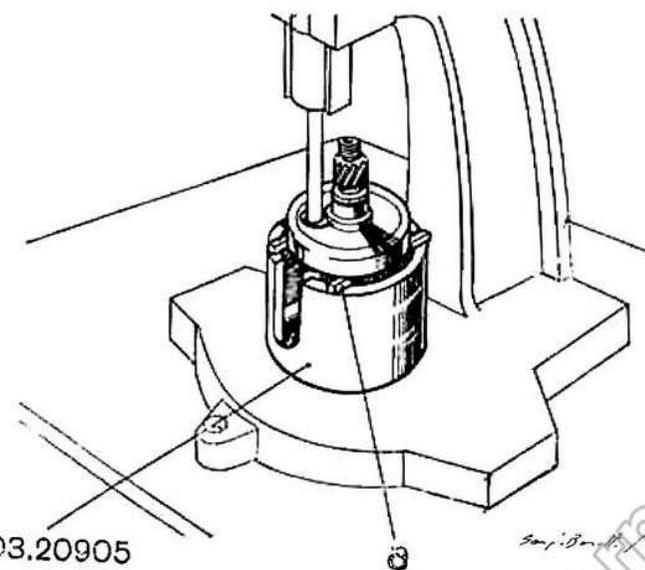


Fig. 71

03.20905

- 79 - 2^a operazione smontaggio manovellismo.
a) traversini di acciaio.

SMONTAGGIO MOTORE

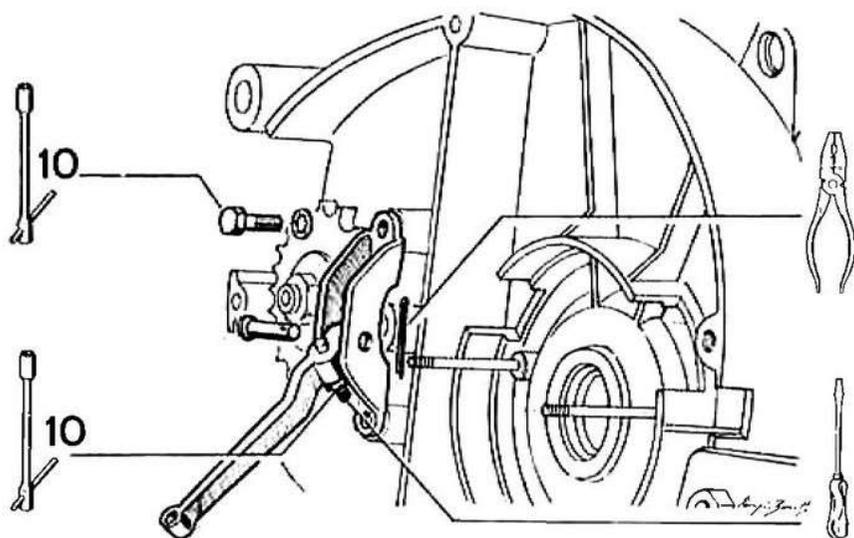


Fig. 72

80 - Leva comando frizione.

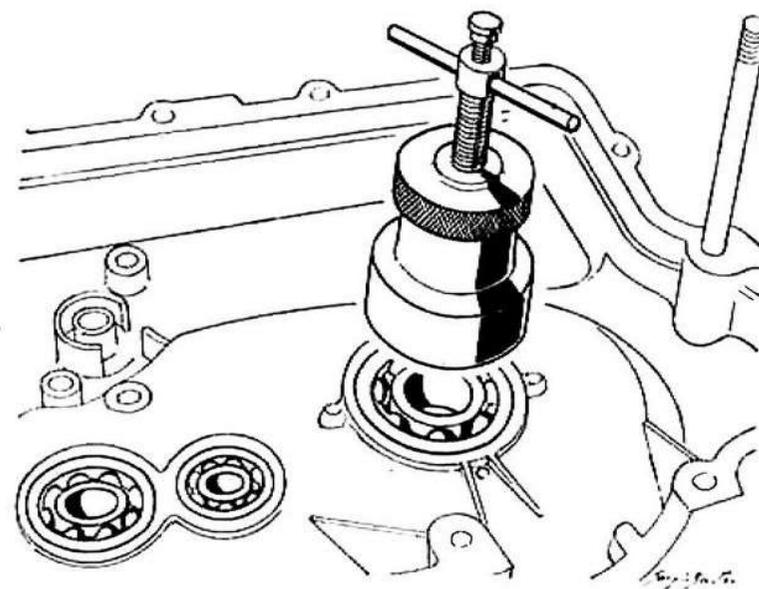


Fig. 74

83 - Estrazione cuscinetti carter destro (solo per sostituire).
N.B. - Usare i diversi attrezzi estrattori necessari per le varie dimensioni dei cuscinetti (vedi a pag. 38-39 attrezzi speciali).

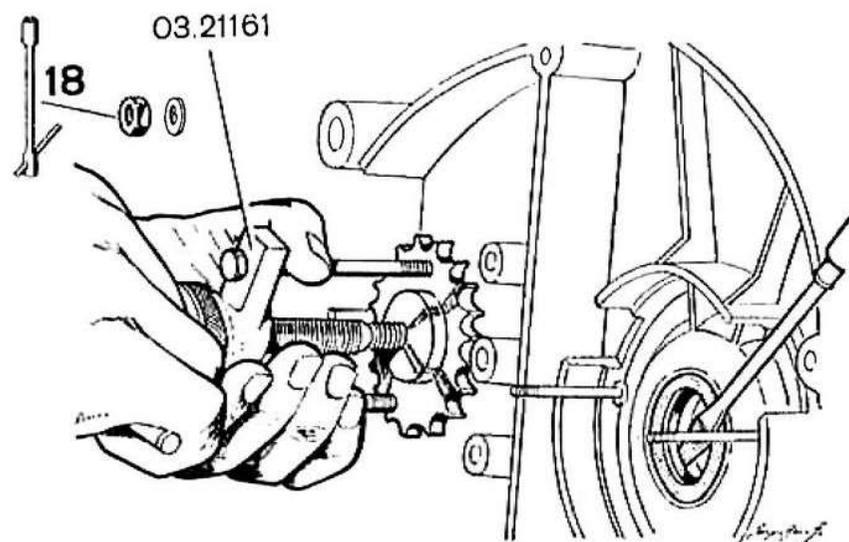


Fig. 73

81 - Estrazione pignone catena.
 (Di conseguenza estrarre l'albero secondario cambio).
 82 - Estrazione guarnizioni tenuta olio (solo per sostituire).

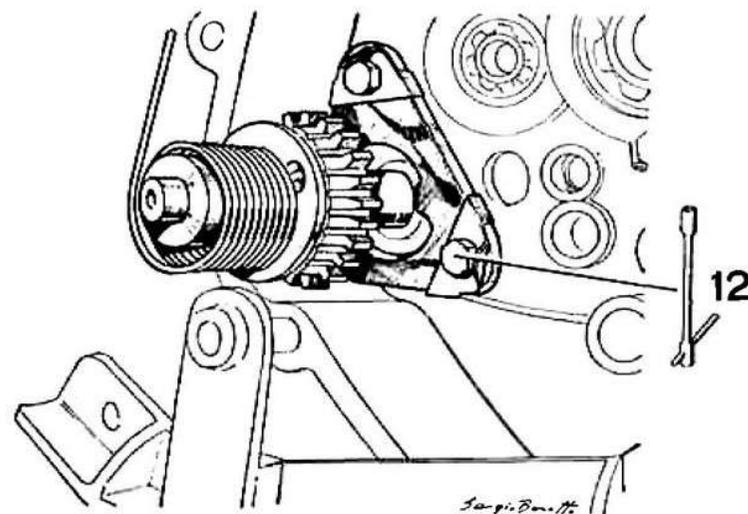


Fig. 75

84 - Messa in moto.
 Per togliere la piastra di svincolo ed arresto messa in moto raddrizzare prima le piastrine di sicurezza delle viti.

SMONTAGGIO MOTORE

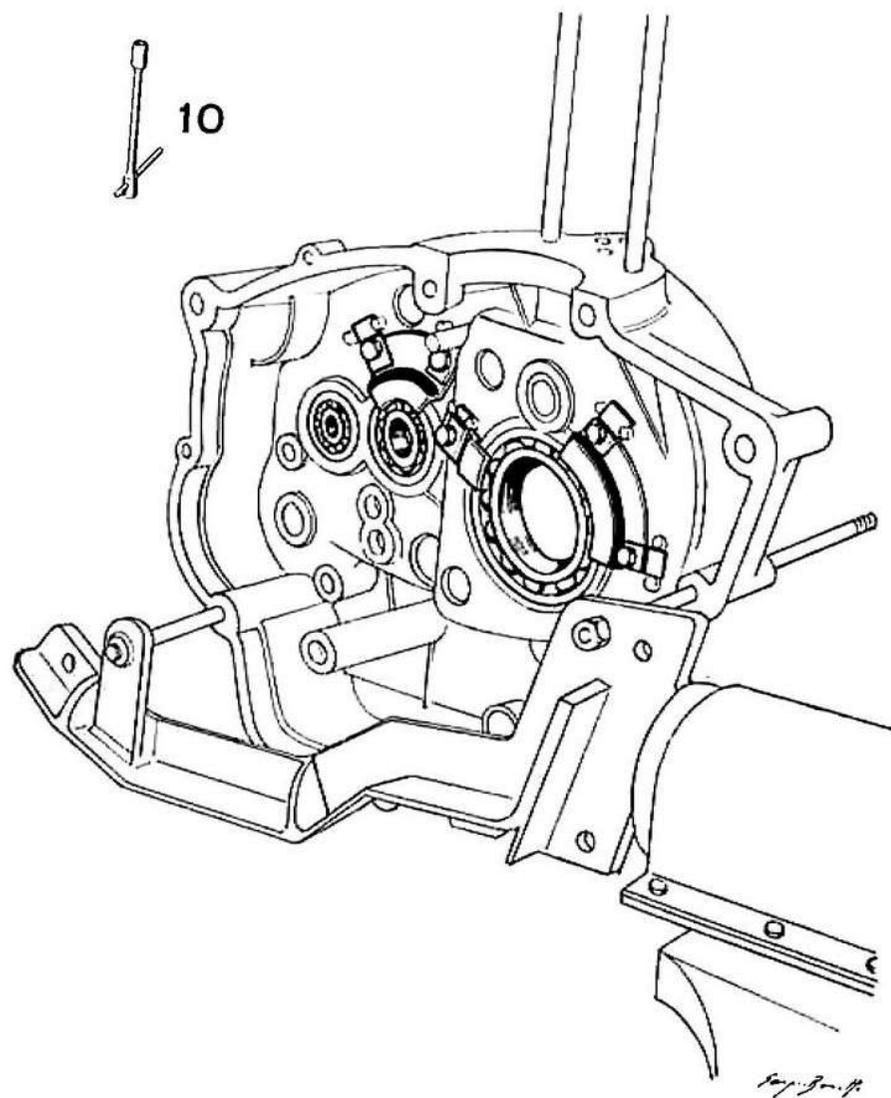


Fig. 76

86 - Per togliere le piastre di spallamento cuscinetti raddrizzare prima le piastrine di sicurezza delle viti. Estrarre quindi i cuscinetti carter sinistro (solo per sostituire), usando a tal scopo i diversi estrattori necessari per le varie dimensioni dei cuscinetti (vedi a pag. 38 - 39 attrezzi speciali).

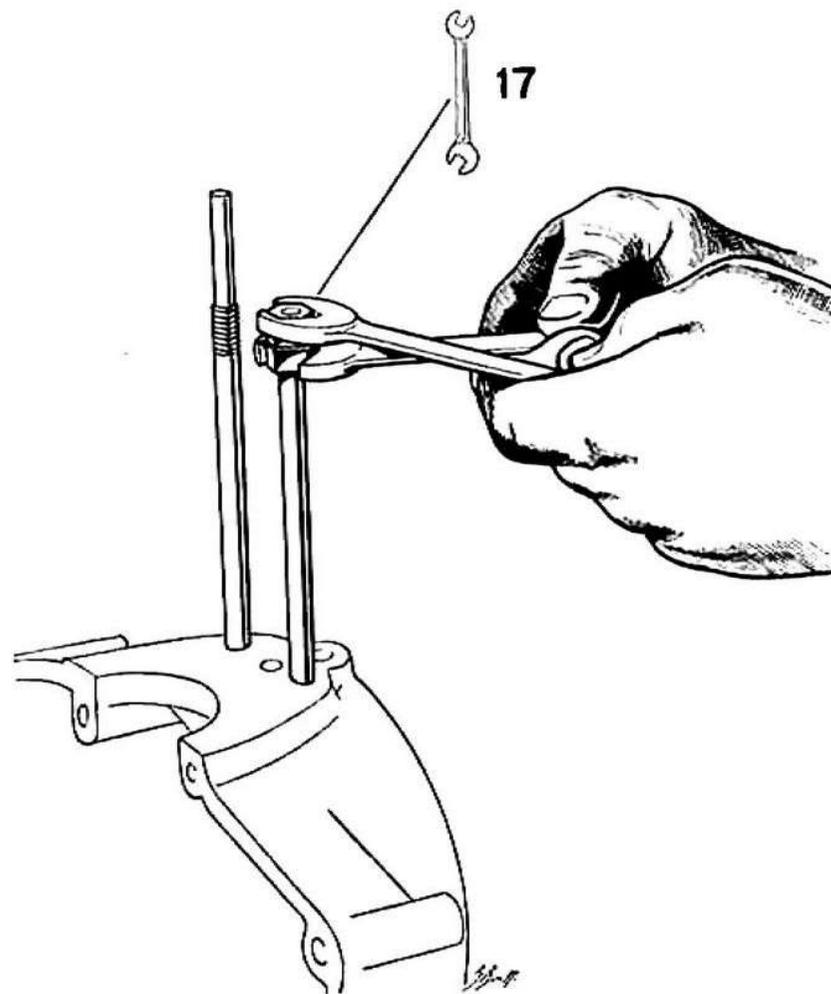


Fig. 77

87 - Prigionieri fissaggio cilindro-testa. (Bloccare i dadi tra di loro indi allentare il prigioniero agendo sul dado inferiore).

REVISIONE

PREMESSA ALLA REVISIONE

Verranno elencati, in questa parte, i possibili inconvenienti cui possono essere soggette le varie parti del veicolo ed i rimedi relativi, nonchè i criteri generali per una revisione periodica ed efficace, i limiti di usura dei vari organi e le modalità per la loro sostituzione quando detti limiti risultassero superati.

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE

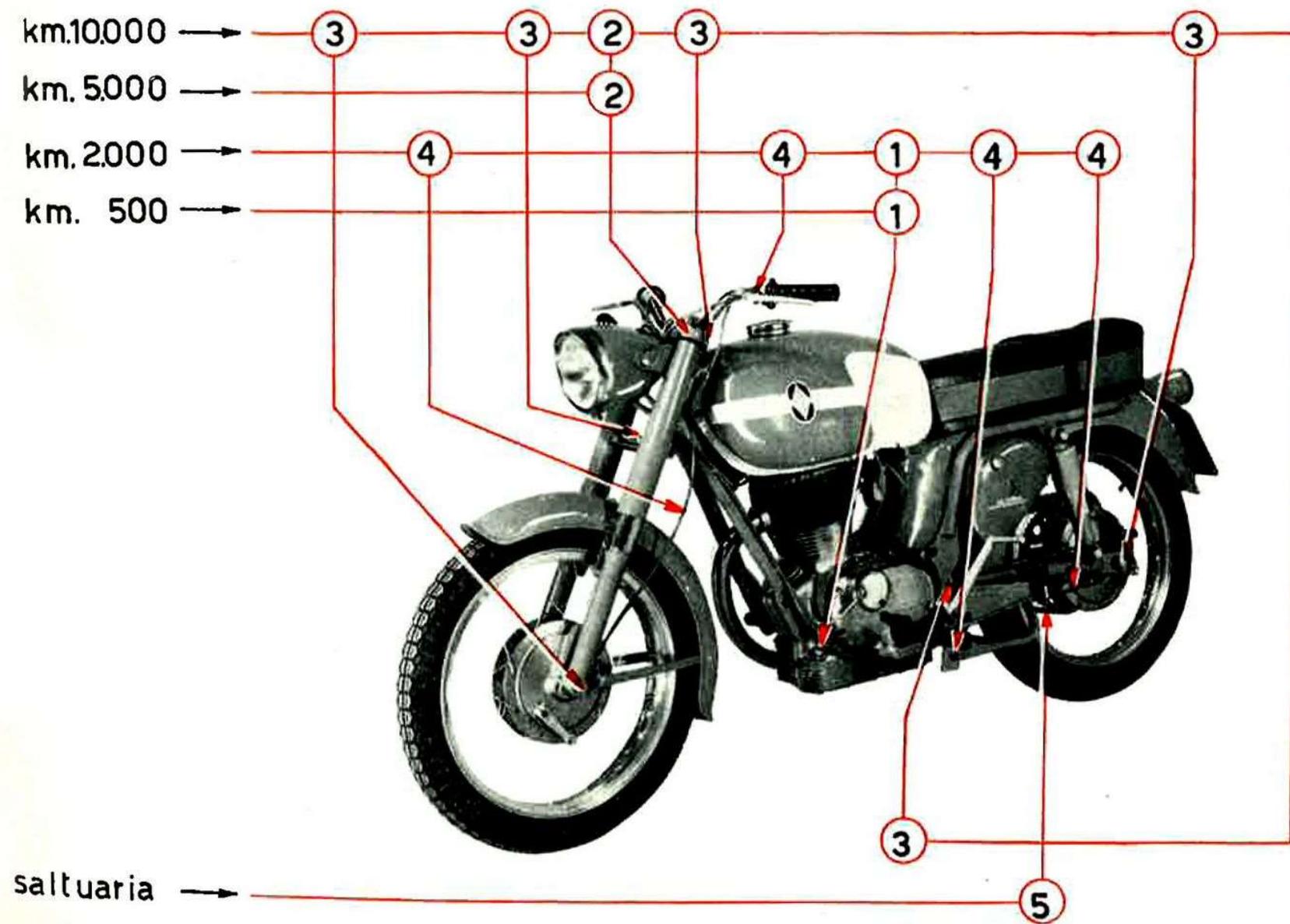


Fig. 78

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

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 BP Energol 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 di 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 BP Energol HD SAE 20 W
		Ogni 10.000 km.	Ricambiare l'olio (90 cmc per ogni braccio).	
3	Cuscinetti ruota anteriore e ruota posteriore. Asse oscillazione forcella posteriore. Sfere sterzo.	Ogni 10.000 km.	Smontare e ingrassare.	Grasso. « Energrease L 3 »

N. rifer.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
4	Rinvio e cavo con tachilometri, cavi comando frizione, gas, freno anteriore, perni ceppi freno, perno pedale freno, perni cavalletto.	Ogni 5.000 km.	Da introdurre.	Grasso. « Energrease L 3 »
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 caldo (50 ÷ 60°) per 30 minuti onde permettere al lubrificante di penetrare tra rulli e perni e lasciare scolare l'eccedenza d'olio.	

SELEZIONE ACCOPPIAMENTI PISTONI E CILINDRI

Normale		Maggiorato M 2		Maggiorato M 4	
Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C
59,940	60,000	60,140	60,200	60,340	60,400
59,945	60,005	60,145	60,205	60,345	60,405
59,950	60,010	60,150	60,210	60,350	60,410
59,955	60,015	60,155	60,215	60,355	60,415
59,960	60,020	60,160	60,220	60,360	60,420

ACCOPPIAMENTI

I pistoni ed i cilindri sono accoppiati con **gioco** di mm. 0,06, cioè secondo una delle coppie corrispondenti di valori « P » e « C » riportate in tabella.

LIMITI DI USURA

Il gioco massimo « g » ammesso al limite di usura è di mm. 0,13.

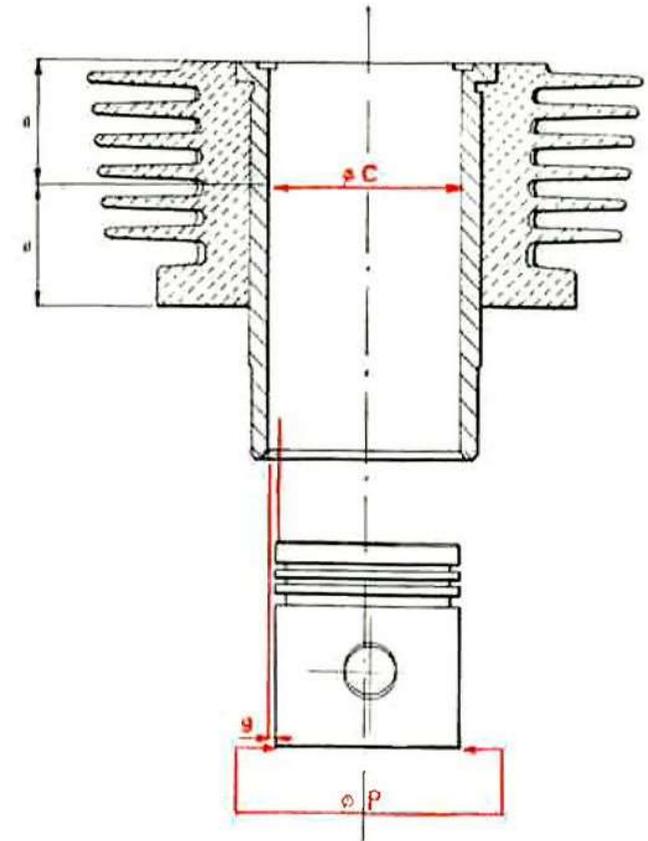


Fig. 79

Le quote dei diametri « P » e « C », rilevate come indicano le figure, sono stampigliate rispettivamente sulla testa del pistone e sulla base appoggio testa del cilindro. Dette quote corrispondono ad uno dei valori riportati in tabella con arrotondamento $\pm 0,002$. I pistoni ed i cilindri maggiorati portano la stampigliatura M 2 o M 4 a seconda se la maggiorazione è di mm. 0,2 o mm. 0,4.

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITE DI USURA TRA SPINOTTO E PISTONE

Pistone $\varnothing A$	$14,995 \div 15,006$
Spinotto $\varnothing B$	$15,000 \div 14,992$
Interferenza e gioco di montaggio C	Interf. 0,005 Gioco 0,014
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,03

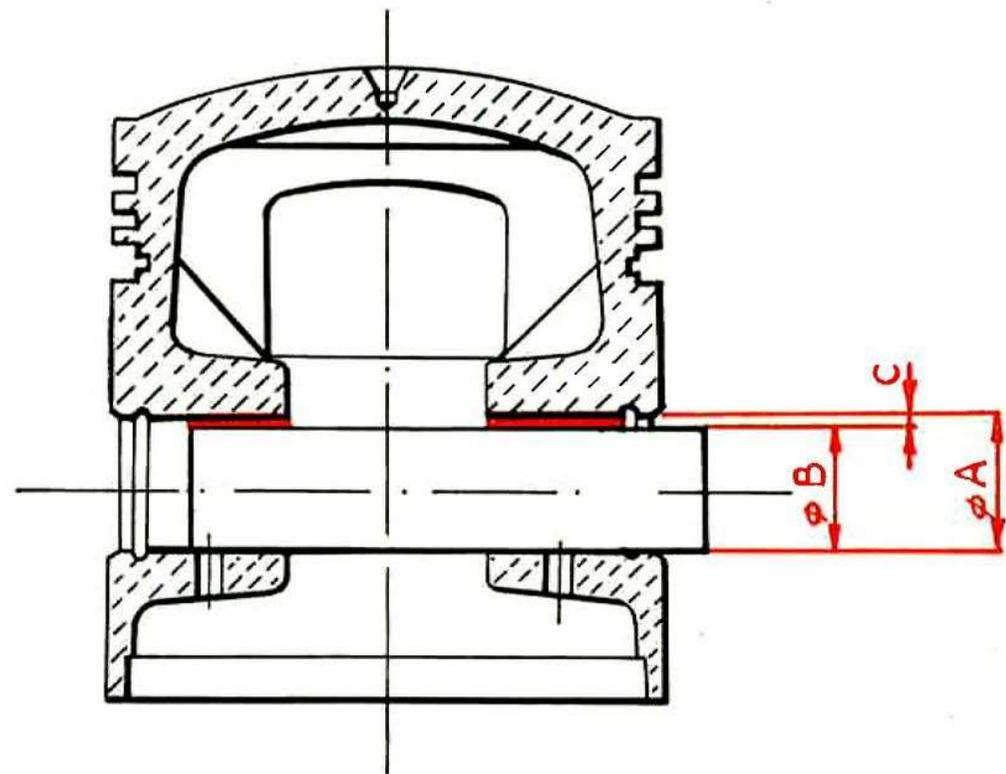


Fig. 80

GIOCO ASSIALE E LIMITE DI USURA DEGLI ANELLI ELASTICI DI COMPRESIONE

Pistone D	2,04 ÷ 2,06
Anello elastici E	2,000 ÷ 2,978
Gioco assiale di montaggio F	max 0,082 min 0,040
Gioco max ammesso dopo l'uso F max	0,15

GIOCO ASSIALE E LIMITE DI USURA DEGLI ANELLI ELASTICI RASCHIAOLIO

Pistone D	3,04 ÷ 3,06
Anelli elastici E	2,990 ÷ 2,978
Gioco assiale di montaggio F	max 0,082 min 0,050
Gioco max ammesso dopo l'uso F max	0,16

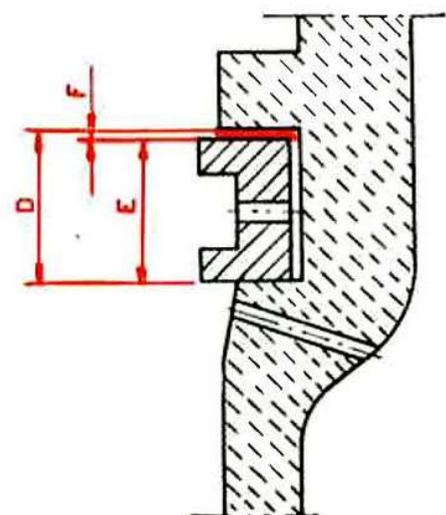
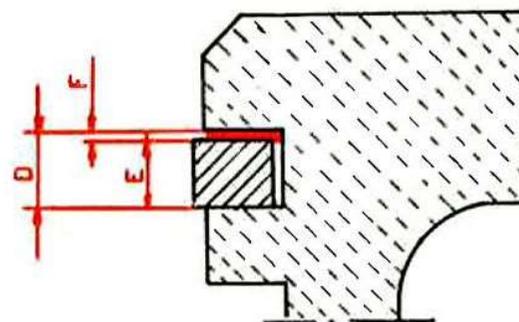


Fig. 81

GIOCO TRA LE ESTREMITA' DEGLI ANELLI ELASTICI

Operazione	Diametro esterno dei segmenti $\varnothing L$	Gioco tra le estremità con segmento montato G	Gioco max ammesso dopo l'uso G max
Montaggio normale	60	$0,25 \div 0,40$	2 mm.
1 ^a maggiorazione	60,2		
2 ^a maggiorazione	60,4		
3 ^a maggiorazione	60,6		

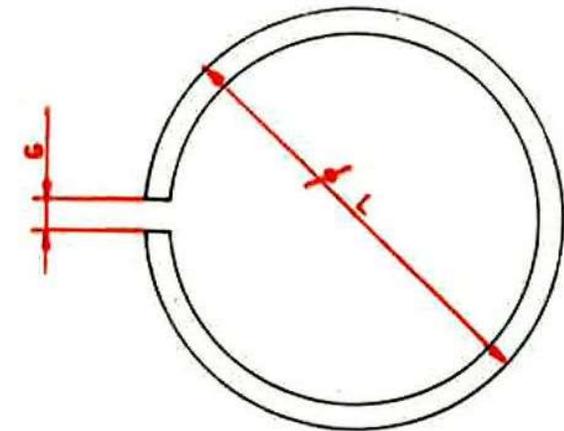


Fig. 82

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA PIEDE DI BIELLA E SPINOTTO

Piede di biella $\varnothing A$	15,016 ÷ 15,027
Spinotto $\varnothing B$	15,000 ÷ 14,992
Gioco di montaggio C	max 0,035 min 0,016
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,08

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA TESTA DI BIELLA E ASSE D'ACCOPIAMENTO

Testa di biella $\varnothing A$	34,050 ÷ 34,061
Asse accoppiamento $\varnothing B$	34,000 ÷ 33,989
Gioco di montaggio C	max 0,071 min 0,050
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,15

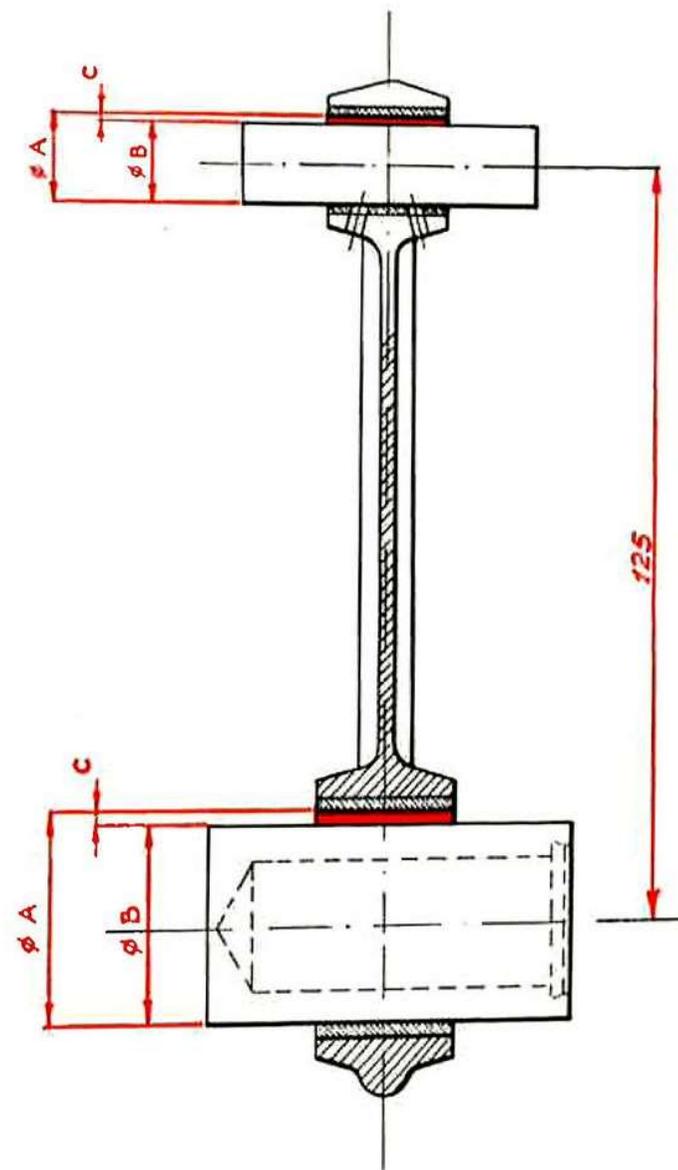


Fig. 83

TOLLERANZE DI MONTAGGIO TRA VOLANI E BIELLA

Bottoni albero motore Larghezza A	$24,00 \div 24,20$
Testa di biella Spessore B	$23,60 \div 23,50$
Gioco laterale di montaggio C	max 0,7 min 0,4

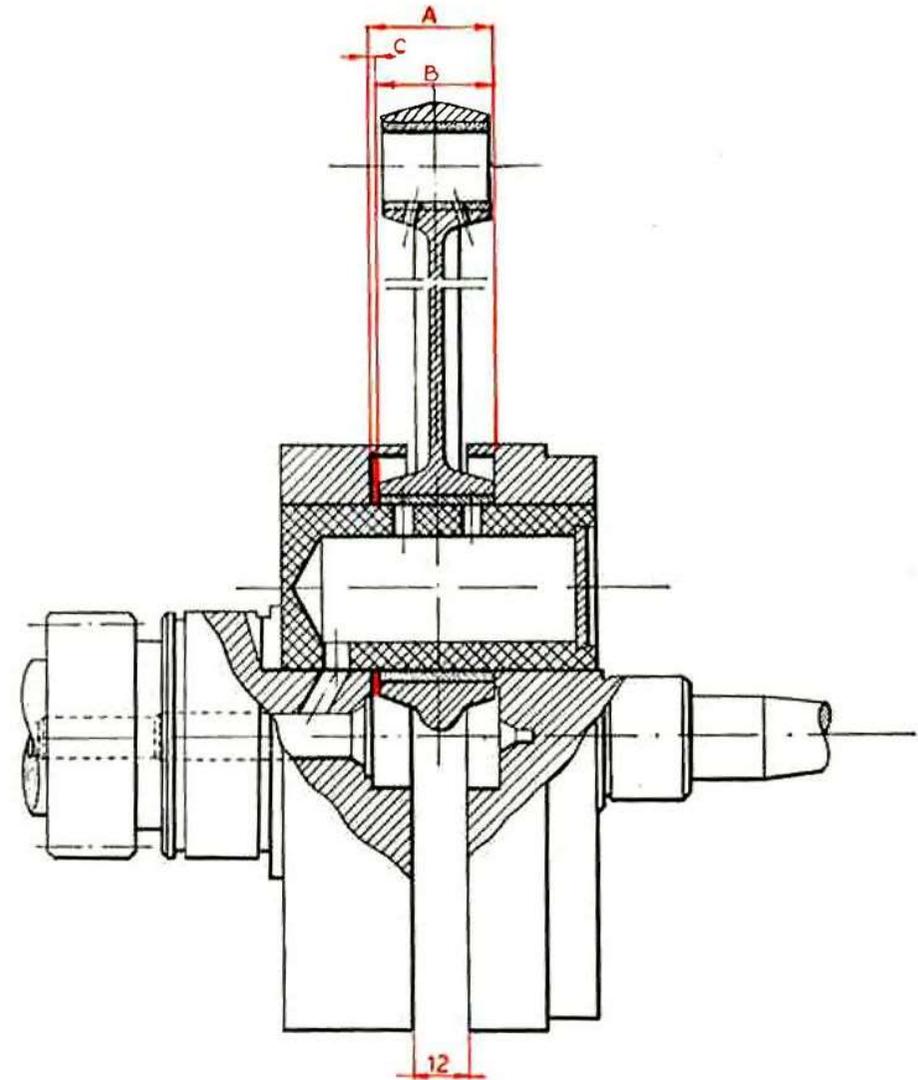


Fig. 84

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITE DI USURA TRA VALVOLA E GUIDA-VALVOLA

Guida-valvola \varnothing A	Asp. 7,025 7,040	Scar. 7,040 7,055
Valvola \varnothing B	7,000 \div 6,991	
Gioco di montaggio C	Asp. max 0,049 min. 0,025	Scar. 6,064 0,040
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	Asp. 0,14	Scar. 0,15

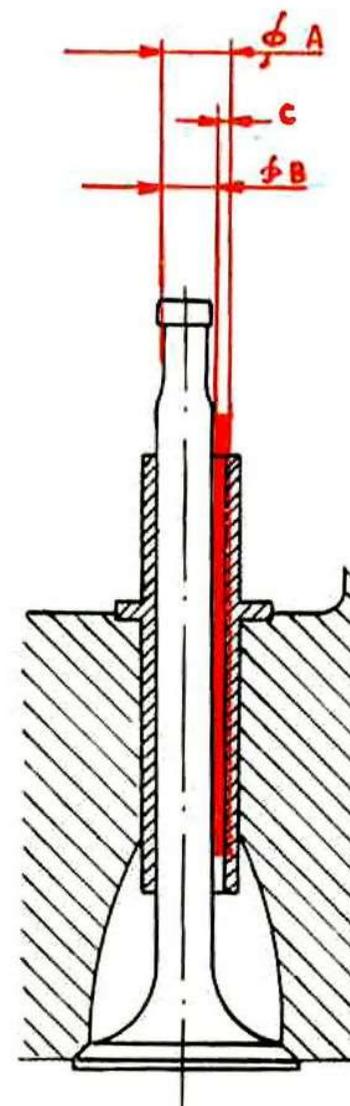


Fig. 85

N.B. - Se la guida-valvola si dovesse allentare nel suo alloggiamento sulla testa, bisognerà estrarla e pressarne una maggiorata a \varnothing 11,168 \div 11,155.

LUNGHEZZE, CARICHI E LIMITI RELATIVI DELLE MOLLE VALVOLA

	Molle esterna	Molla interna
Molla nuova	L = 52,5 Carico alla lunghezza di mm 30 = kg 26,5	L = 40,5 Carico alla lunghezza di mm 25,5 = kg 10,5
Molla assestata	L = 48,5 Carico alla lunghezza di mm 30 = kg 21,5	L = 38,5 Carico alla lunghezza di mm 25,5 = kg 9,1
Limite max ammesso dopo l'uso	L = 47 Carico alla lunghezza di mm 30 = kg 20	L = 37 Carico alla lunghezza di mm 25,5 = kg 8

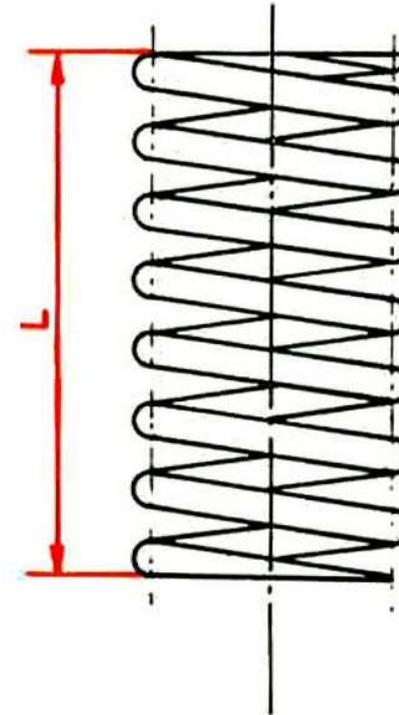


Fig. 86

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA PERNO BILANCIERE E SOPPORTO E TRA PERNO BILANCIERE E BILANCIERE

Sopporto bilancieri $\varnothing A$	$10,005 \div 9,990$
Bilanciere $\varnothing B$	$10,020 \div 10,005$
Perno $\varnothing C$	$10,000 \div 9,991$
Gioco di montaggio	
D	E
Interferenza 0,010	max 0,029
Gioco 0,014	min. 0,005
Gioco max. ammesso dopo l'uso	
D max	E max
0,10	0,13

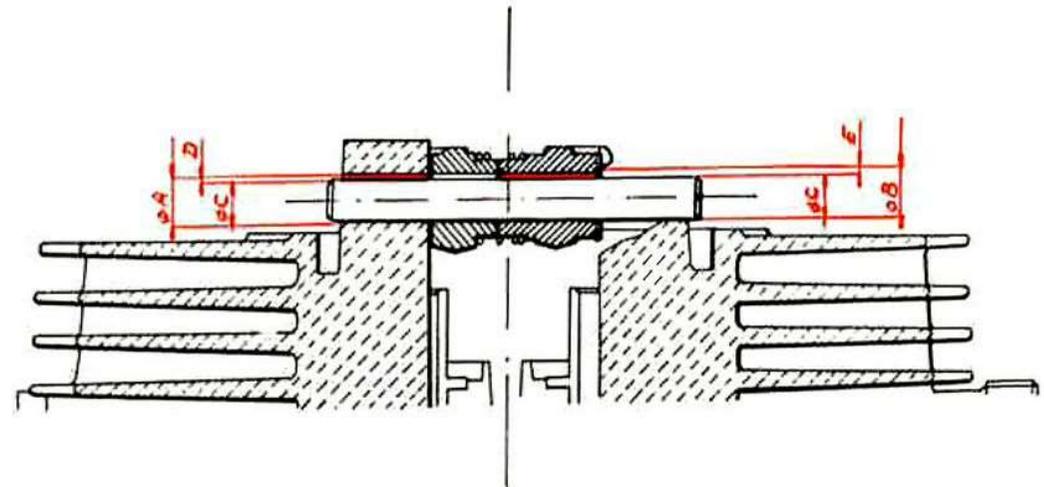


Fig. 87

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA BRONZINA SOPPORTO ALBERO DISTRIBUZIONE

Diametro interno bronzina $\varnothing A$	Diametro albero $\varnothing B$	Gioco di montaggio C	Gioco max ammesso dopo l'uso C_{max}
$14,000 \div 14,018$	$13,894 \div 13,973$	max 0,045 min 0,016	0,1

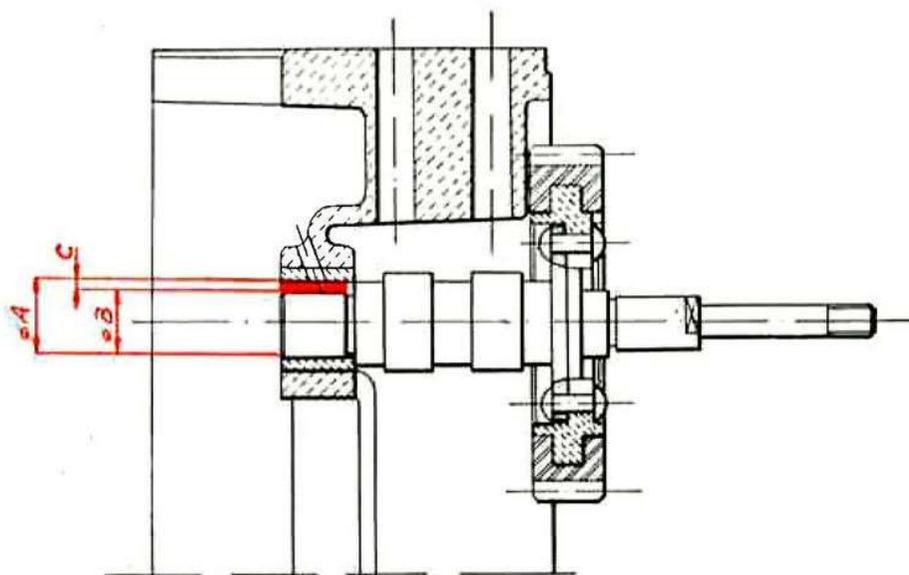


Fig. 88

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA ALBERO PRIMARIO CAMBIO E TAMBURO ESTERNO FRIZIONE

Diametro albero cambio \varnothing A	16,994 \div 16,983
Diametro interno tamburo frizione \varnothing B	17,000 \div 17,027
Gioco di montaggio C	max 0,024 min 0,006
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,050

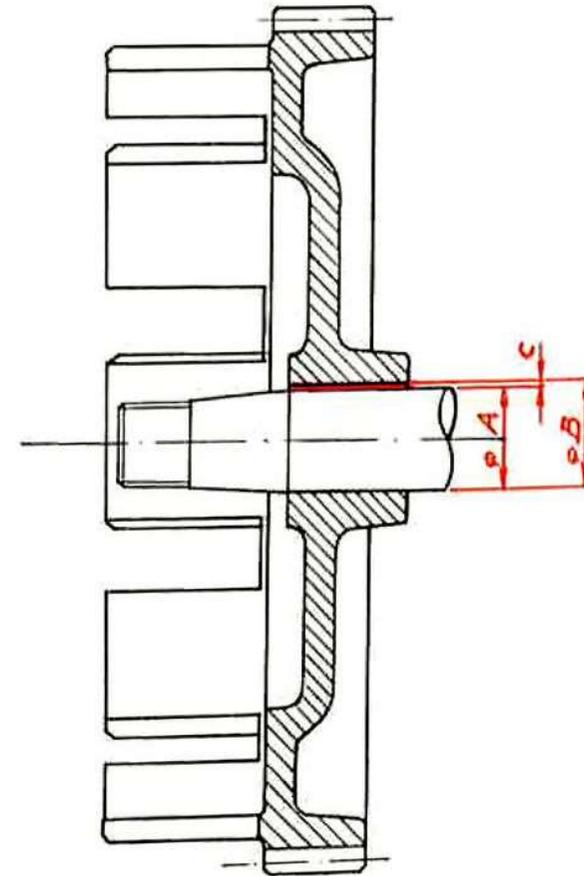


Fig. 89

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA BRONZINA PER INGRANAGGIO FOLLE 1^a VELOCITA' ALBERO SECONDARIO

Diametro interno bronzina $\varnothing A$	17,000 ÷ 17,027
Diametro albero cambio $\varnothing B$	16,984 ÷ 16,966
Gioco di montaggio C	max 0,061 min 0,016
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,1
Diametro interno ingranaggio $\varnothing D$	20,000 ÷ 20,021
Diametro esterno bronzina $\varnothing E$	19,993 ÷ 19,980
Gioco di montaggio F	max 0,041 min 0,007
Gioco max ammesso dopo l'uso F max	0,1

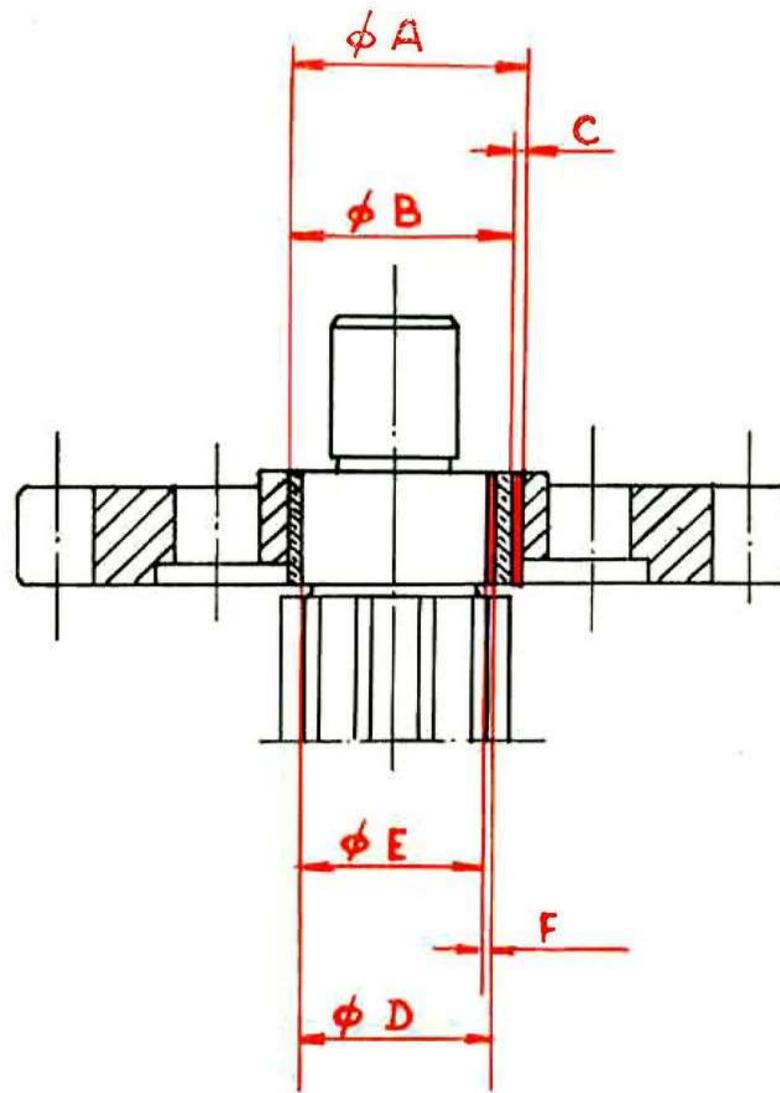


Fig. 90

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELL'INGRANAGGIO FOLLE 2^a VELOCITA' ALBERO PRIMARIO

Diametro interno ingranaggio \varnothing A	18,500 ÷ 18,521
Diametro albero cambio \varnothing B	18,480 ÷ 18,459
Gioco di montaggio C	max 0,060 min 0,020
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max	0,15

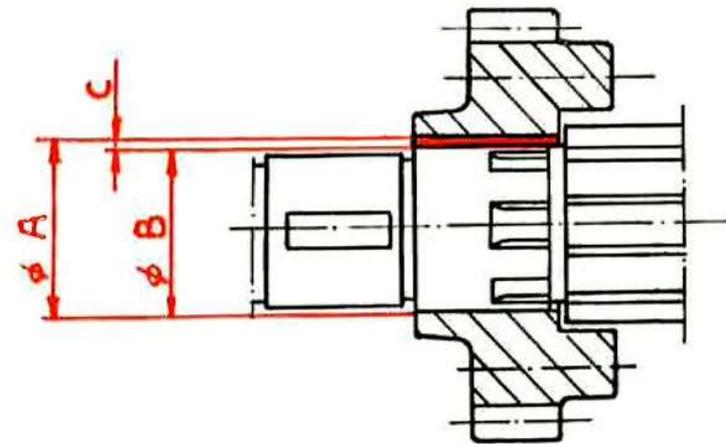


Fig 91

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELL'INGRANAGGIO FOLLE 3^a VELOCITA' ALBERO SECONDARIO

Diametro interno ingranaggio \varnothing A	18,500 ÷ 18,521
Diametro albero cambio \varnothing B	18,480 ÷ 18,459
Gioco di montaggio C	max 0,061 min 0,020
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,15

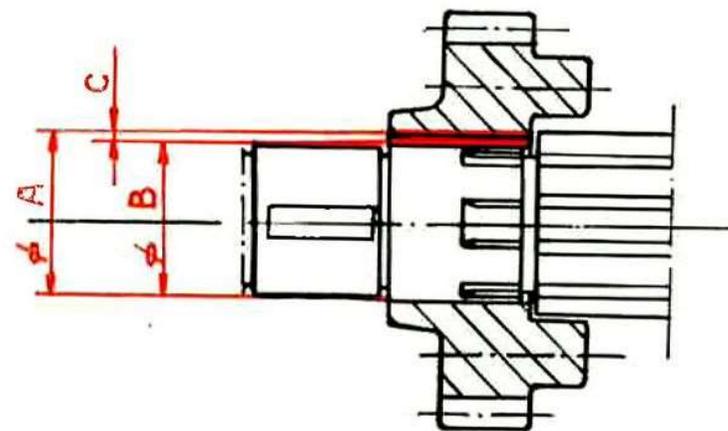


Fig. 92

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELL'INGRANAGGIO FOLLE 4^a VELOCITA' ALBERO PRIMARIO

Diametro interno bronzina \varnothing A	13,516 ÷ 13,534
Diametro albero cambio \varnothing B	13,500 ÷ 13,482
Gioco di montaggio C	max 0,052 min 0,016
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,1
Diametro interno ingranaggio \varnothing D	16,000 ÷ 16,018
Diametro esterno bronzina \varnothing E	15,994 ÷ 15,983
Gioco di montaggio F	max 0,035 min 0,006
Gioco max ammesso dopo l'uso F max	0,1

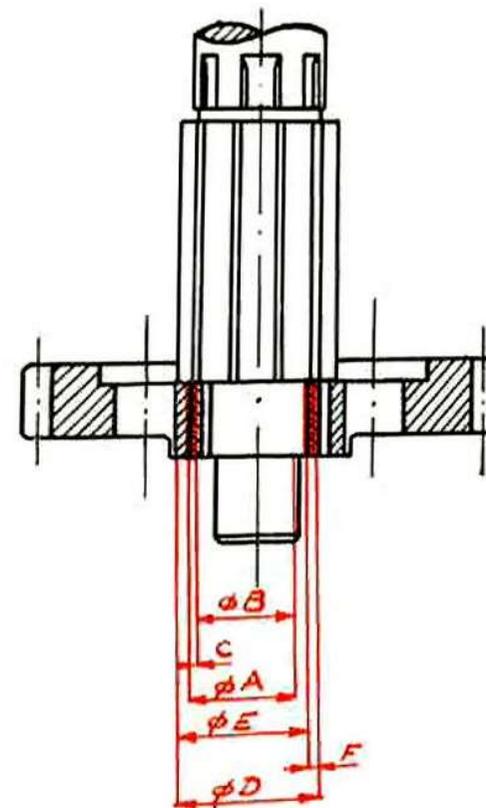


Fig. 93

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA BRONZINA PER INGRANAGGIO MESSA IN MOTO

Diametro interno ingranaggio $\varnothing A$	$42,050 \div 42,066$
Diametro esterno bronzina $\varnothing B$	$41,991 \div 41,975$
Gioco di montaggio C	max 0,091 min 0,059
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,2

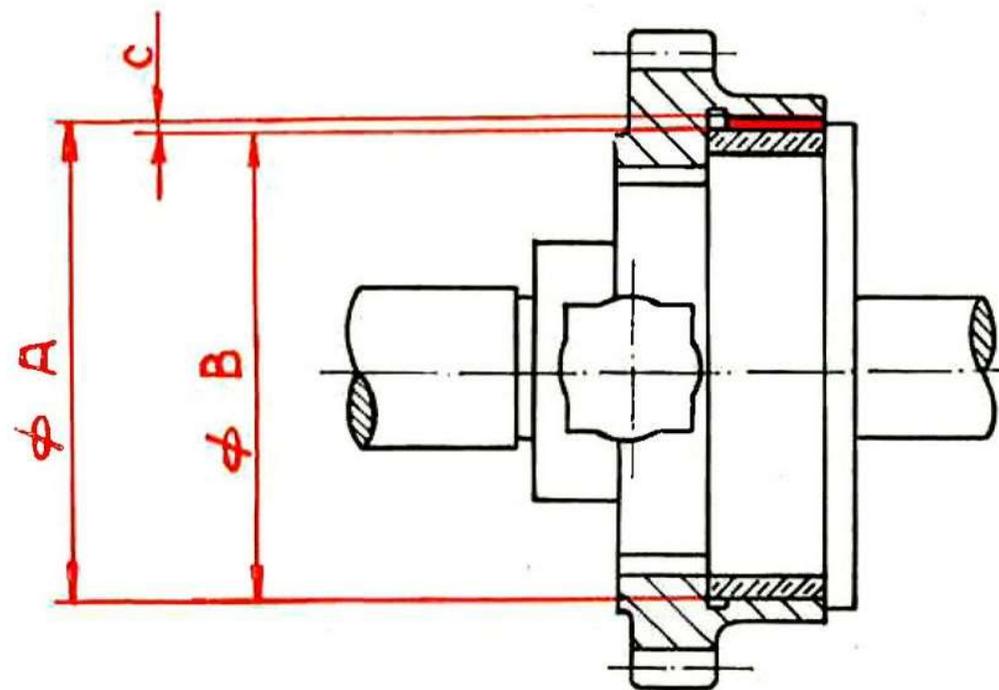


Fig. 94

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA FORCELLA E TAMBURO A GLIFI

Diametro tamburo a glifi $\varnothing A$	$37,966 \div 37,991$
Diametro interno forcella $\varnothing B$	$38,000 \div 38,025$
Gioco di montaggio C	max 0,059 min. 0,009
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,15

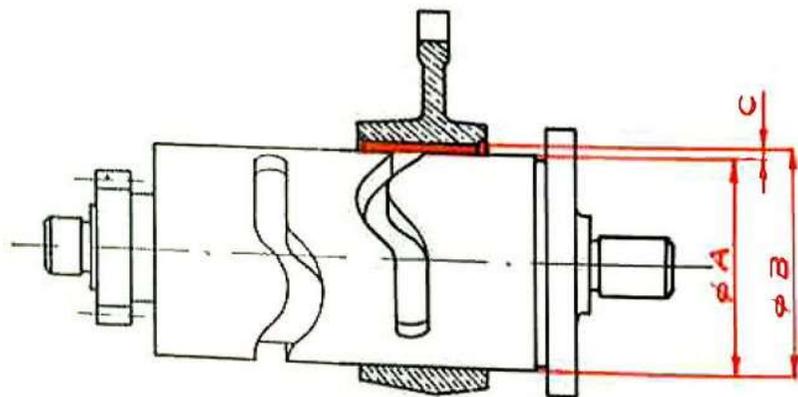


Fig. 95

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA FORCELLA ED INGRANAGGIO SCORREVOLE

Spessore forcella A	$5,000 \div 5,200$
Larghezza alloggiamento B	$5,250 \div 5,400$
Gioco di montaggio C	max 0,4 min. 0,05
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,55

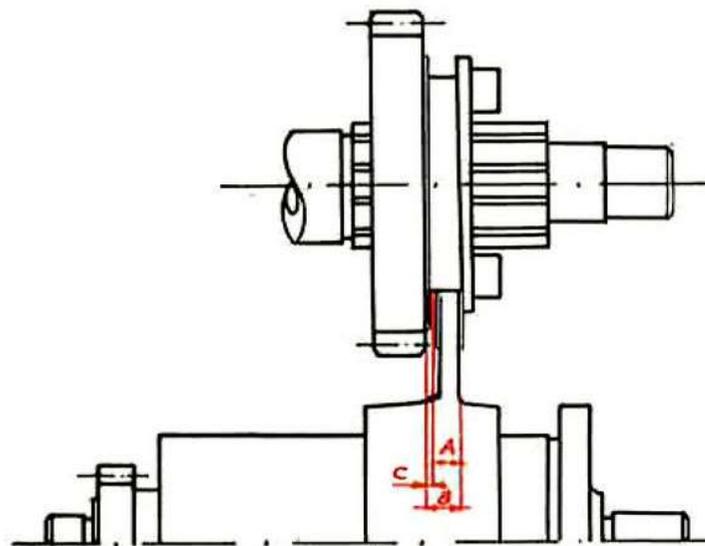


Fig. 96

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA POMPA OLIO

Profondità sede ingranaggi A	$18,032 \div 18,075$
Altezza degli ingranaggi B	$17,99 \div 17,98$
Gioco di montaggio C	max 0,095 min 0,042
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,2

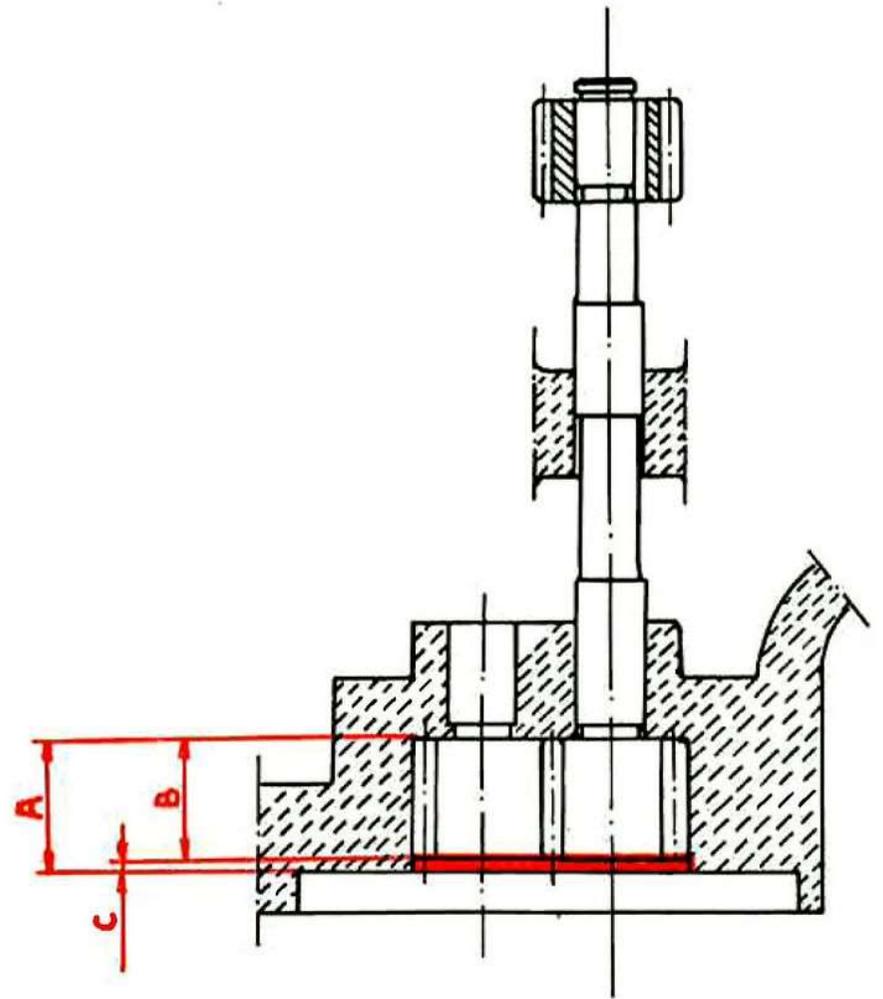


Fig. 97

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA TUBO PORTANTE ED ELEMENTO MOBILE

Diametro esterno tubo portante $\varnothing A$	$30,000 \div 29,967$
Diametro interno elemento mobile $\varnothing B$	$30,020 \div 30,053$
Gioco di montaggio C	max 0,086 min 0,020
Gioco max ammesso dopo l'uso C_{max}	0,15

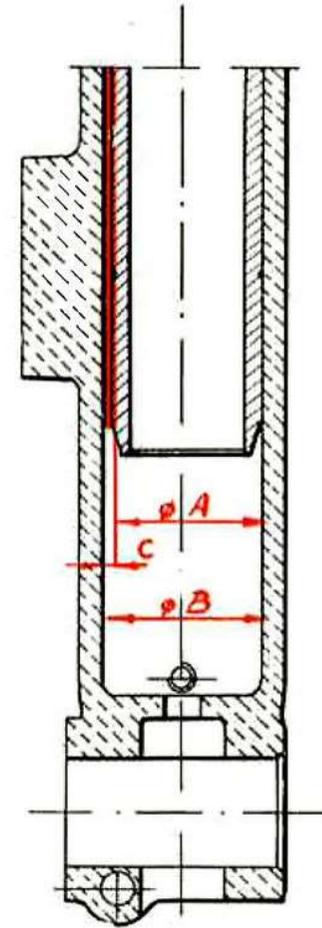


Fig. 98

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLE BRONZINE OSCILLAZIONE FORCELLA POSTERIORE

Diametro interno bronzina \varnothing A	19,000 ÷ 19,021	Gioco di montaggio C	max 0,041 min 0,007	Gioco di montaggio trasversale D	max 0,7 min 0,3
Diametro esterno distanziatore \varnothing B	18,993 ÷ 18,980	Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,15	Gioco max ammesso dopo l'uso D max	1,2

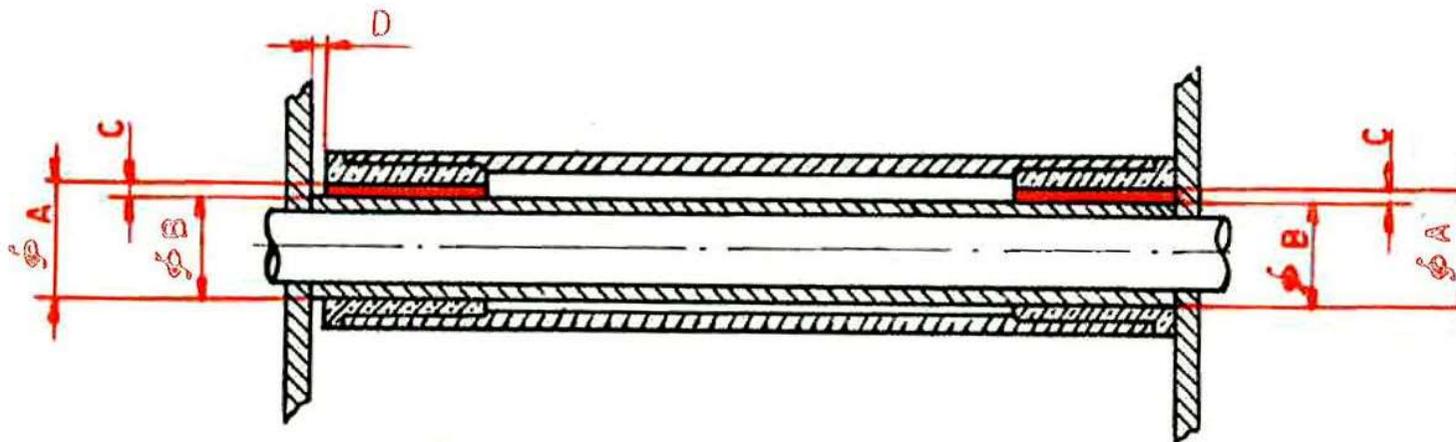


Fig. 99

REVISIONE MOTORE

TESTA MOTORE

Togliere accuratamente i depositi carboniosi senza intaccare il metallo e lavare con petrolio.

Esaminare le sedi delle valvole: esse non devono presentare intaccature o rigature ma devono avere la superficie uniforme in modo che sia assicurata la perfetta tenuta delle valvole.

Nel caso mancasse detta tenuta bisogna provvedere alla smerigliatura delle sedi stesse.

Questa operazione deve essere eseguita con molta cura nel modo seguente (fig. 101): fissare la testa in morsa, servendosi del supporto n. 03.21162, spalmare le sedi e le valvole, sempre che non siano logorate, con smeriglio fine impastato a olio. Introdurre la valvola nella rispettiva guida e fissare l'attrezzo n. 03.7700 all'estremità dello stelo. Manovrare alternativamente nei due sensi l'attrezzo cambiando ogni tanto posizione. Evitare di fare entrare lo smeriglio nelle guide delle valvole. Ad operazione ultimata lavare accuratamente testa e valvole con benzina o petrolio.

Se le sedi delle valvole si presentano logorate o con segni profondi è necessario, prima di effettuare la smerigliatura ripassarle con l'apposito utensile 03.18223 (fig. 100). Se con questa operazione la sede si dovesse approfondire troppo bisognerà eseguire una lamatura attorno alla sede stessa, lavorando col lato piatto dell'utensile 03.18223. Per il controllo della perfetta tenuta delle valvole versare un po' di benzina nei condotti aspirazione e scarico e osservare che questa non passi assolutamente dalle valvole stesse.

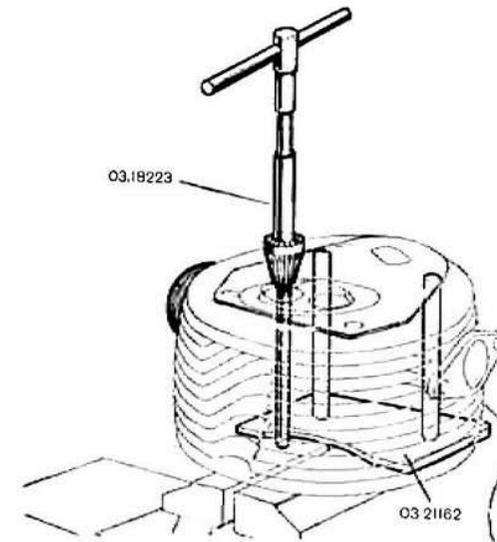


Fig. 100 - Ripassatura delle sedi valvole

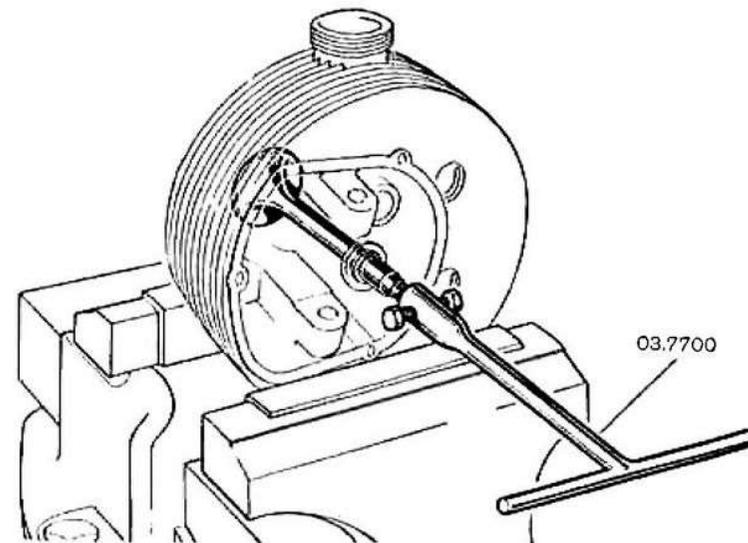


Fig. 101 - Smerigliatura delle valvole.

VALVOLE

Dopo aver verificato la sede, come già descritto, controllare l'accoppiamento con la sua guida riferendosi alla tabella di pag. 83.

Se la sede è eccessivamente logorata oppure l'accoppiamento con la sua guida ha superato il limite prescritto bisogna sostituire la valvola. In questo caso si consiglia di sostituire anche la guida valvola.

MOLLE VALVOLE - BILANCIERI - PERNI

Controllare carichi e accoppiamenti come dalle tabelle a pag. 84 - 85

CILINDRO - PISTONE

Osservare che le superfici di lavoro non presentino tracce di ingranamento, rigature profonde o screpolature. Passare poi a controllare le dimensioni come dalla tabella a pag. 77.

Sia che da questo esame risultino superati i limiti di usura sia che si presentino le tracce di grippatura suesposte è necessario provvedere alla rialesatura del cilindro ed alla conseguente sostituzione del pistone con uno nuovo maggiorato. Con il pistone maggiorato bisogna montare anche i relativi segmenti maggiorati.

L'usura dei segmenti va controllata come dalle tabelle a pag. 79 - 80.

BIELLA

Controllare come da tabella a pag. 81. Se le bronzine hanno superato il limite di usura prescritto sostituirle procedendo come segue:

Estrarre le bronzine usurate col bilanciere a mano e gli attrezzi n. 03.21163 e n. 03.18226 e rimontare quindi quelle nuove col solo aiuto del bilanciere (fig. 102).

Montare la biella da lavorare sull'attrezzo n. 03.21164 e centrarla con l'apposita spina nella posizione indicata in fig. 103. Staffare l'attrezzo sul piatto del tornio e centrarlo con l'aiuto di un comparimetro la cui punta appoggi all'interno della bronzina da alesare.

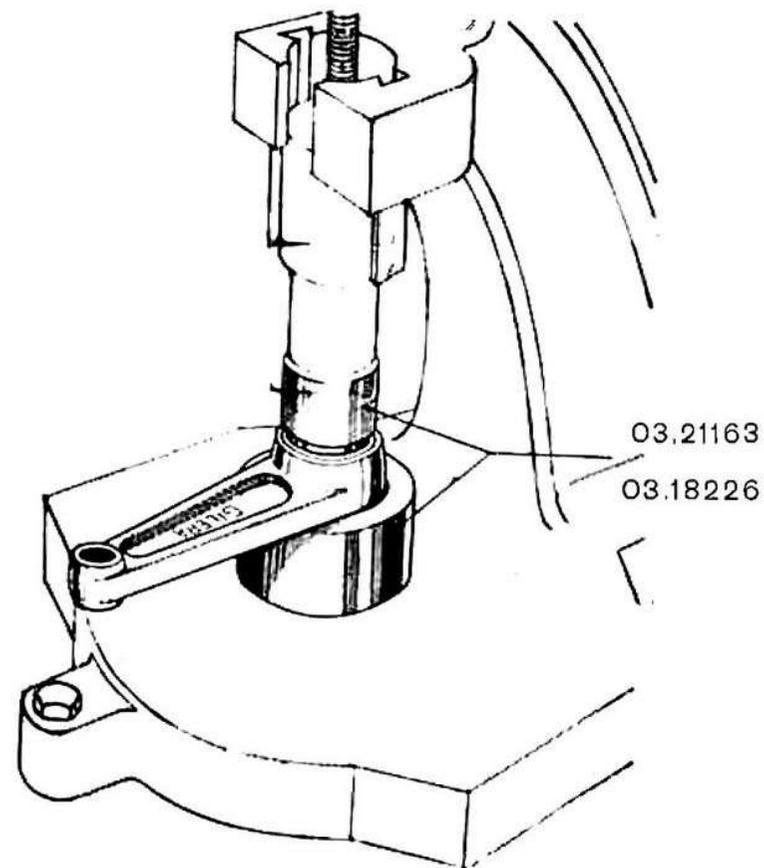


Fig. 102

Tornire quindi portando il diametro al valore stabilito. Si raccomanda di ottenere una superficie molto liscia. Girare quindi la biella sostituendo sull'attrezzo la spina e le bussole. Senza muovere l'attrezzo dalla sua posizione iniziale alesare anche la bronzina del piede di biella.

Dopo l'alesatura forare la bronzina del piede in corrispondenza dei fori già esistenti sul piede di biella.

N.B. - Bisogna sostituire tutte e due le bronzine anche se solo quella di testa ha superato il limite di usura.

SPINOTTO - ASSE D'ACCOPIAMENTO - VOLANI

Controllare come dalle tabelle a pag. 78 - 81 - 82.

Se dovesse grippare la biella tra i volani con conseguente rinvenimento (colore bluastro) della zona d'incastro dell'asse d'accoppiamento è indispensabile sostituire i volani e l'asse d'accoppiamento.

POMPA DELL'OLIO

Controllare come dalla tabella a pag. 94. Sostituire l'ingranaggio elicoidale presa di movimento se eccessivamente usurato.

DISTRIBUZIONE

Osservare la superficie delle camme e dei piattelli delle punterie. Se presentano profondi segni di usura sostituire i particolari.

Verificare l'ingranaggio dell'albero a camme. Se la dentatura si presenta eccessivamente usurata sostituirla (vedi fig. 104).

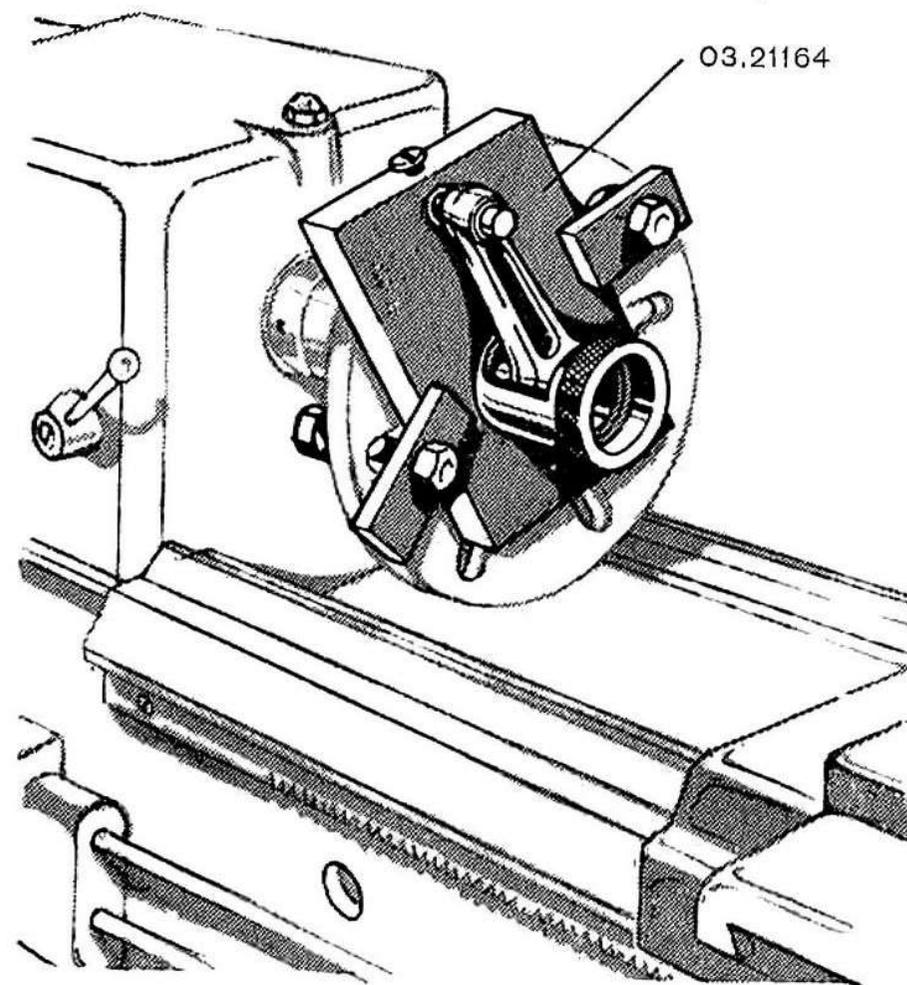
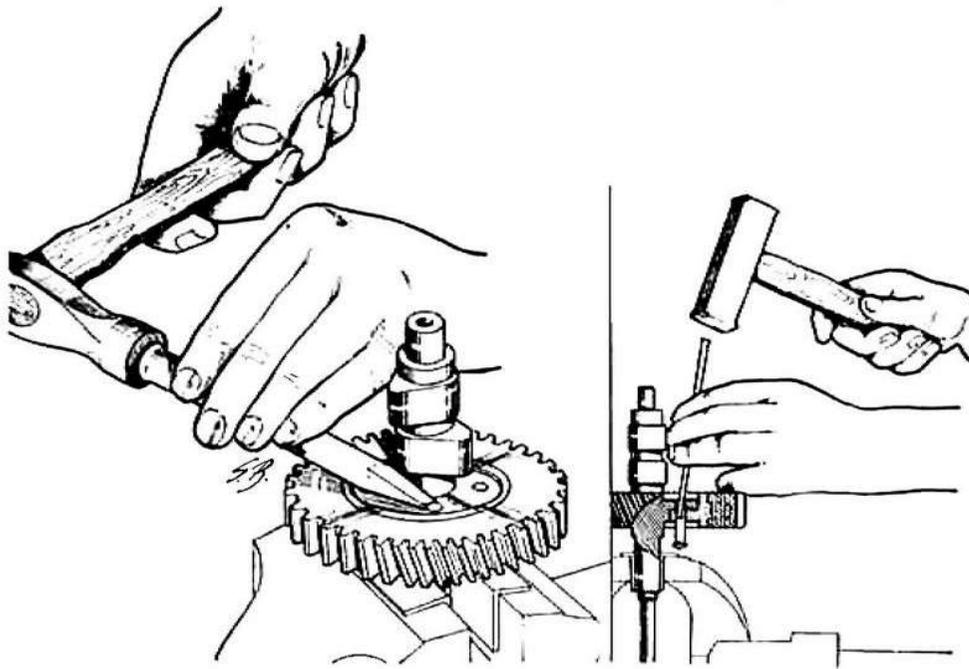
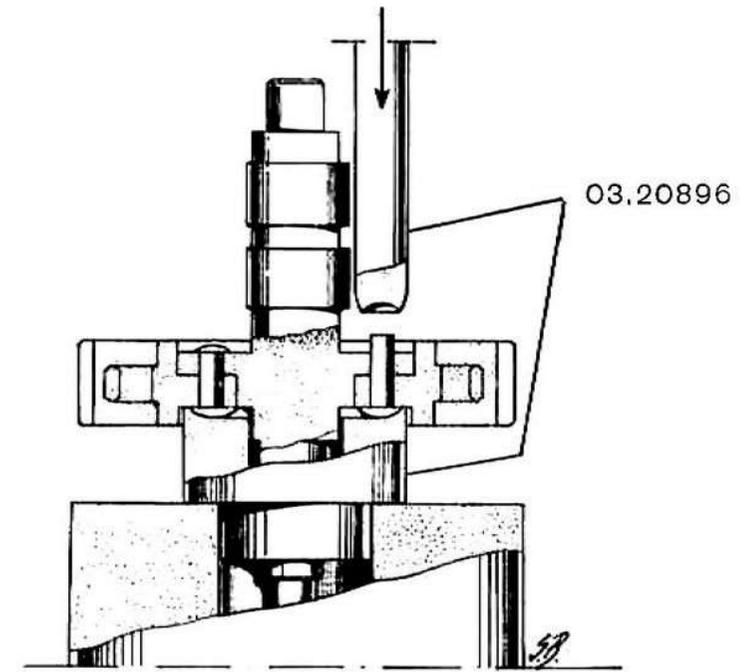


Fig. 103 - Alesatura bronzine biella.



Smontaggio ingranaggio albero distribuzione

Fig. 104



Montaggio ingranaggio albero distribuzione

MESSA IN MOTO

Controllare la bronzina dell'ingranaggio messa in moto secondo la tabella di pag. 92. Verificare che il nottolino scorra liberamente nel suo alloggiamento, e che il suo spigolo d'innesto non presenti usura eccessiva.

PEDIVELLA MESSA IN MOTO (solo 175 Giubileo Extra)

Qualora il braccio snodato tendesse a spostarsi dalla sua posizione di riposo, smontarlo, svitando la vite di fissaggio, e controllare la molla o la sfera di ritegno, nel caso sostituirli.

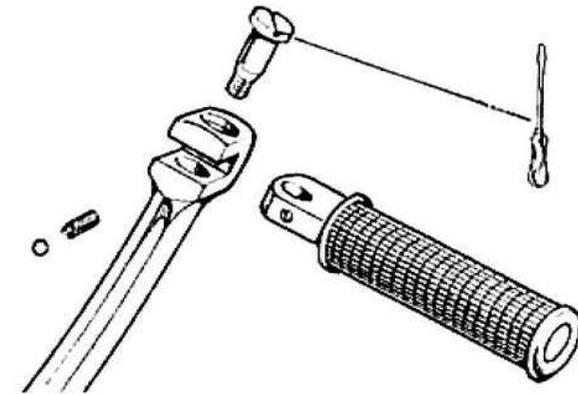


Fig. 105

SELETTORE E FORCELLE COMANDO MARCE

Se il pedale cambio può fare una piccola corsa a folle senza che si senta la resistenza della molla bisogna sostituire quest'ultima in quanto deformata. Osservare che il profilo interno della piastra selettore non abbia segni evidenti di usura soprattutto agli spigoli. Nel caso sostituire il particolare. Controllare gli accoppiamenti delle forcelle come dalle tabelle a pag. 93. Verificare che i nottolini scorrano liberamente nella propria sede e che gli spigoli d'innesto non presentino usura eccessiva.

FRIZIONE

Controllare l'usura delle guarnizioni, degli innesti sui dischi, e della dentatura del tamburo.

INGRANAGGI

Controllare che non vi siano denti rotti, scheggiati o eccessivamente usurati. In questo caso sostituire con particolari nuovi.

CUSCINETTI A SFERE

L'usura del cuscinetto si rileva sia dalla sua rumorosità (piste e sfere inclinate) che dal gioco radiale eccessivo tra anello interno ed esterno.

SFIATATOIO

Verificare il libero movimento della sfera, in caso contrario sostituirla.

TRASMISSIONE POSTERIORE

Verificare l'usura dei denti del pignone e della corona. E' necessario sostituire i particolari quando l'usura si dimostri eccessiva.

Si consiglia di cambiare contemporaneamente pignone, corona e catena.

Se si arrivasse a fondo corsa dei tendicatena togliere la maglia falsa con l'apposito spezzamaglia (fig. 106).

CARBURATORE

Smontare il carburatore in tutti i suoi particolari, provvedere ad un accurato lavaggio con benzina e soffiare con un getto d'aria compressa in tutte le canalizzazioni e fori esistenti nel corpo carburatore. Assicurarsi inoltre della perfetta pulizia delle suddette canalizzazioni passando un appropriato filo di rame nelle stesse.

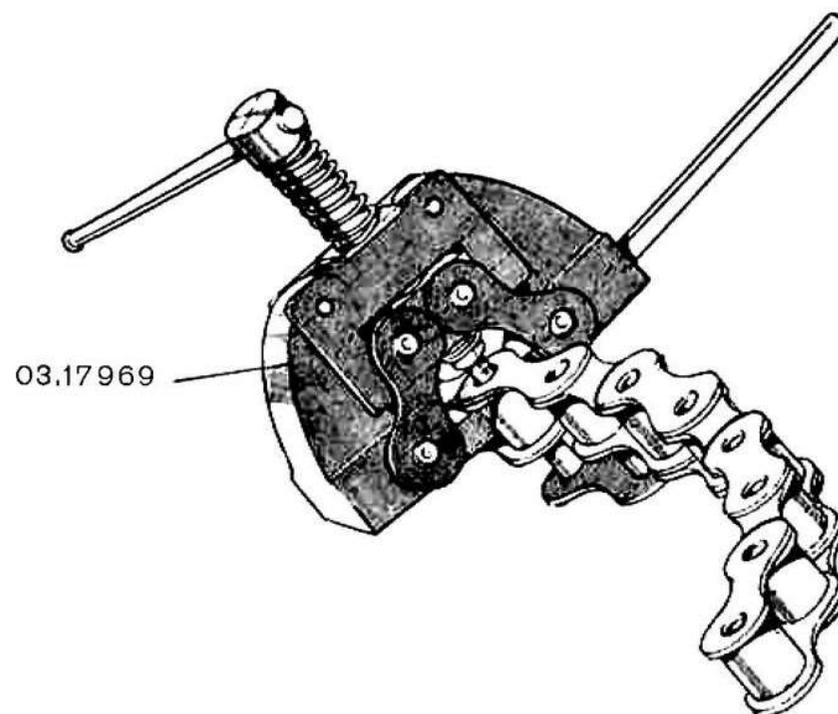


Fig. 106

Buona conservazione: a carburatore smontato verificare con attenzione lo stato di tutti i pezzi componenti lo stesso ed in modo speciale dei seguenti:

1) **Valvola gas:** osservare se la stessa scorre bene nella camera miscela ed in caso di gioco eccessivo per forte usura provvedere alla sua sostituzione con una nuova. Riscontrando anche segni di usura nella camera miscela tale da non permettere una normale tenuta od un libero scorrimento della valvola (anche se nuova) eseguire l'alesatura della camera miscela e montare poi una valvola maggiorata di 2/10 di mm.

2) **Spillo conico:** Osservare se lo spillo conico presenta segni di usura lungo la sua parte conica o nelle tacche di fissaggio. In tal caso provvedere senz'altro alla sua sostituzione con uno nuovo di pari tipo.

3) **Polverizzatore:** Controllare detto particolare con il calibro a tampone n. 08.32247. Detto tampone deve entrare con precisione dalla parte contrassegnata « P » (passa) e non deve entrare con la parte contrassegnata « NP » (non passa). Qualora entrasse anche la parte « NP » vuol dire che il pulverizzatore è maggiorato e che quindi occorre sostituirlo con uno nuovo di pari calibro.

4) **Getto massimo:** Il getto non deve mai essere manomesso allo scopo di ritoccare la taratura e tanto meno passato con filo che non sia molto più sottile e di materiale tenero. In caso di dubbio per la sua originale taratura od anche per maltrattamenti nella sua parte esteriore, provvedere senz'altro alla sostituzione di detto getto con uno nuovo di pari calibro.

5) **Getto minimo:** Le stesse regole sopra esposte valgono anche per detto getto.

6) **Vaschetta a livello costante:** Il buon funzionamento di detta parte del carburatore è indispensabile per una corretta carbu-

razione e per avere ciò è necessario controllare le seguenti parti:

7) **Astina a cono:** Osservare che la detta astina nella sua parte conica non sia usurata eccessivamente da comprometterne la tenuta ed in caso di incassatura o di segni evidenti di logoramento provvedere senz'altro alla sua sostituzione.

8) **Galleggiante:** Assicurarsi che lo stesso non sia appesantito da eventuali infiltrazioni di benzina (il peso giusto è inciso sulla parte superiore del galleggiante). Controllare che il sistema di fissaggio sull'astina a cono sia in perfetta efficienza, in caso di avaria sostituirlo senz'altro con uno nuovo.

Alesatura della camera miscela

1) Liberare il corpo del carburatore da tutti gli altri particolari compresa la spinetta di riferimento valvola.

2) Prendere la fresa con guida anteriore n. 03.20884 per la prima operazione d'imbocco e montarla sull'autocentrante del tornio come mostrato nella fig. 107, assicurandosi della sua centratura.

3) Montare la riduzione n. 03.20888 sulla impugnatura numero 03.18230.

4) Lubrificare la fresa con acqua emulsionata ad olio chimico.

5) Fare girare il mandrino ad una velocità di 100 giri circa al minuto primo.

6) Accompagnare a mano il carburatore da alesare fino all'inizio dell'imbocco della fresa, poi premendo sull'estremità inferiore del carburatore stesso, colla contropunta del tornio a forma piana (appositamente preparata), avanzare lentamente e progressivamente per circa 25-30 mm, in modo da avere nel corpo da alesare un corrispondente tratto maggiorato nel quale poi imboccare la fresa a finire.

7) Dopo la prima operazione di alesatura passare alla seconda operazione di finitura, sostituendo la fresa di imbocco con quella a finire n. 03.20886 e colla stessa arrivare ad alesare sino in fondo alla camera miscela facendo attenzione di non intaccare il fondo della stessa. Durante le predette operazioni il carburatore potrà essere tenuto fermo facendo appoggiare l'impugnatura sul bancalino del tornio o trattenendo a mano l'impugnatura stessa. Se l'operazione sarà stata eseguita bene

la superficie alesata sarà priva di rigature o di ondulazioni. Quando la fresa maggiorata avrà preso il tagliente l'inconveniente verrà rivelato perchè il diametro della camera miscela alesata risulterà minorata e la valvola nuova forzerà in essa; in tal caso ravvivare i taglienti della fresa stessa passando controfilo un utensile temperato duro quale cacciavite, scalpello o ferro da tornio.

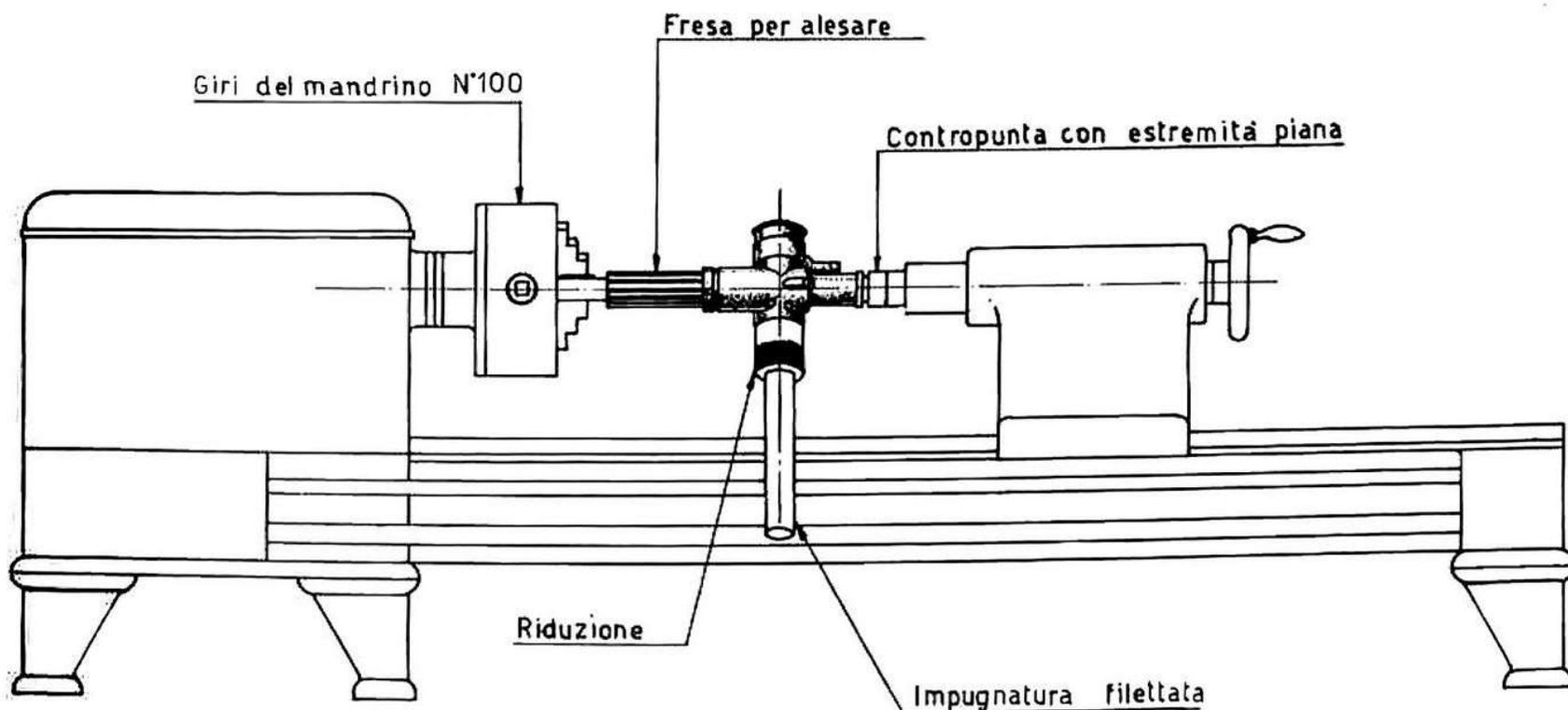


Fig. 107 - Alesatura della camera miscela del carburatore.

REVISIONE MOTOTELAIO

FORCELLA TELESCOPICA

Controllare i diametri del tubo portante (tratto investito dall'elemento mobile), e il diametro interno dell'elemento mobile. Non devono presentare rigature o abrasioni e l'usura deve essere contenuta nei limiti indicati dalle tabelle a pag. 95. Usando di frequente il motociclo su strade fangose si consiglia di controllare spesso le condizioni dell'olio. Se esso risultasse acquoso o sporco sostituirlo dopo aver fatto un lavaggio (a forcella montata) con un po' di benzina.

TELAIO

Se in seguito a cadute il telaio si dovesse stortare rimetterlo in squadra riscaldando col cannello le parti interessate.

Per il controllo montare il telaio sulla apposita dima (fig. 108) e osservare che tutti i punti coincidano. Per questa operazione si richiede personale specializzato onde evitare rotture o pericolose incrinature nei tubi.

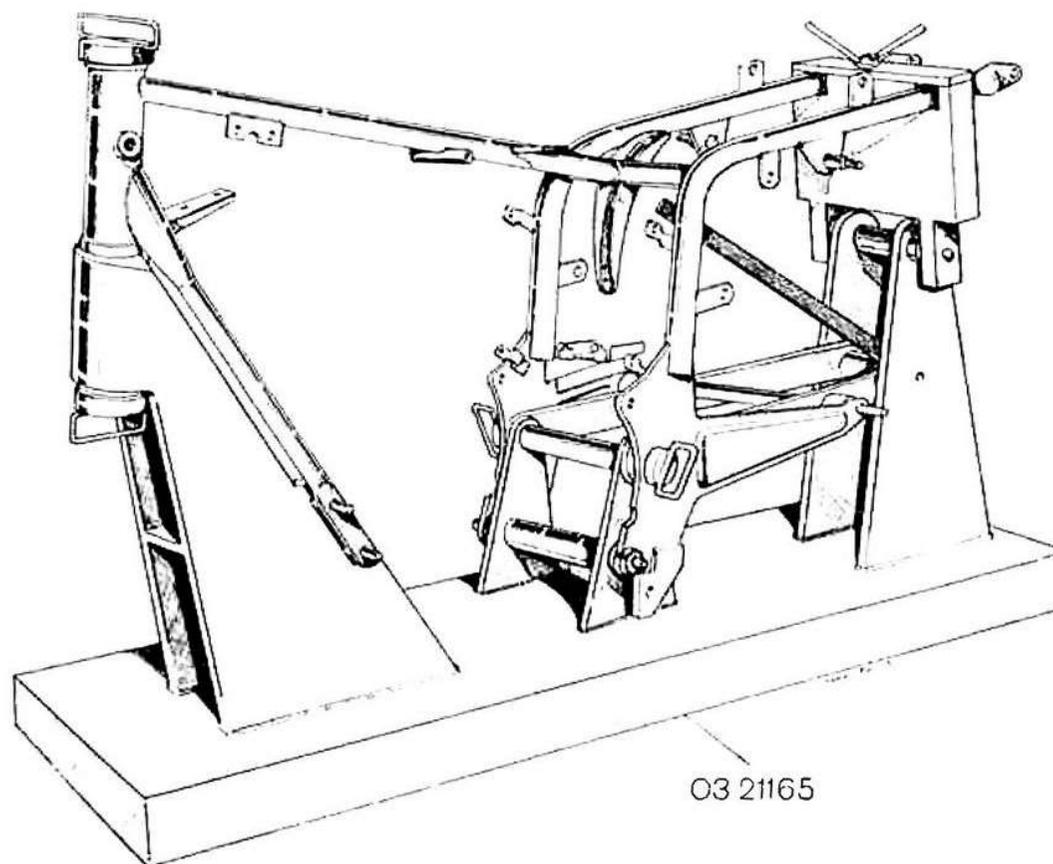


Fig. 108

FORCELLA POSTERIORE

1) Per la rimessa in squadra vale quanto è stato detto per il telaio (fig. 109).

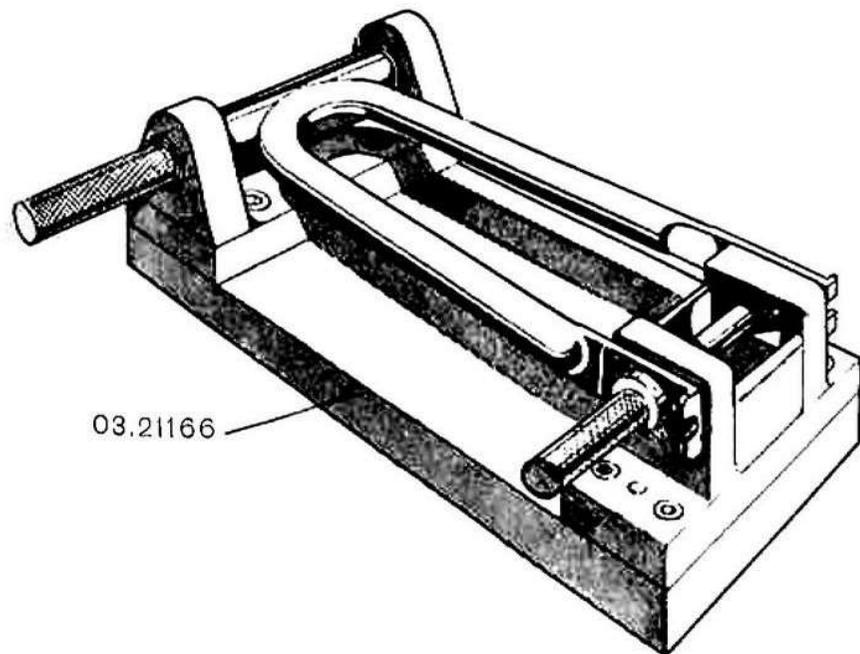


Fig. 109 - Dima controllo forcella posteriore.

2) Sostituzione delle bronzine

Dopo avere tolto le bronzine usurate come indicato a pag. 96, rimettere quelle nuove con l'aiuto di un bilanciere a mano. Montare la forcella sull'attrezzo n. 03.18232 e con un trapano sul cui mandrino sia stato montato l'alesatore n. 03.21167 alesare il foro e lamare leggermente il piano della bronzina. Dopo avere allentato il volantino posteriore tirare l'apposito nottolino e ruotare la forcella. Procedere quindi alla lavorazione della seconda bronzina controllando la misura totale col calibro n. 08.33738 (fig. 110).

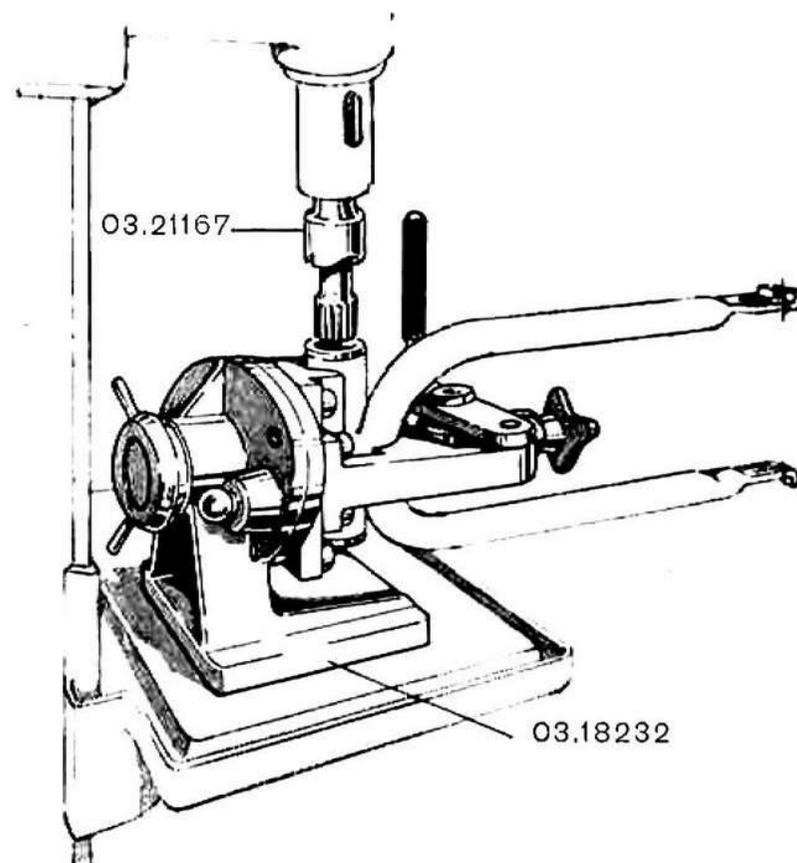


Fig. 110 - Alesatura bronzine forcella posteriore.

CENTRATURA RUOTE

Controllare la posizione del mozzo rispetto al cerchio con la dima n. 08.34504 per la ruota anteriore e la dima n. 08.34505 per la ruota posteriore (fig. 111).

Montare la ruota sull'apposito supporto 03.18234 e con il tiraraggi avvitare i nippli che lo richiedono fino a centrare la ruota sia assialmente che trasversalmente, servendosi degli appositi riferimenti (fig. 112).

Per eseguire con facilità questa operazione necessita un po' di pratica.

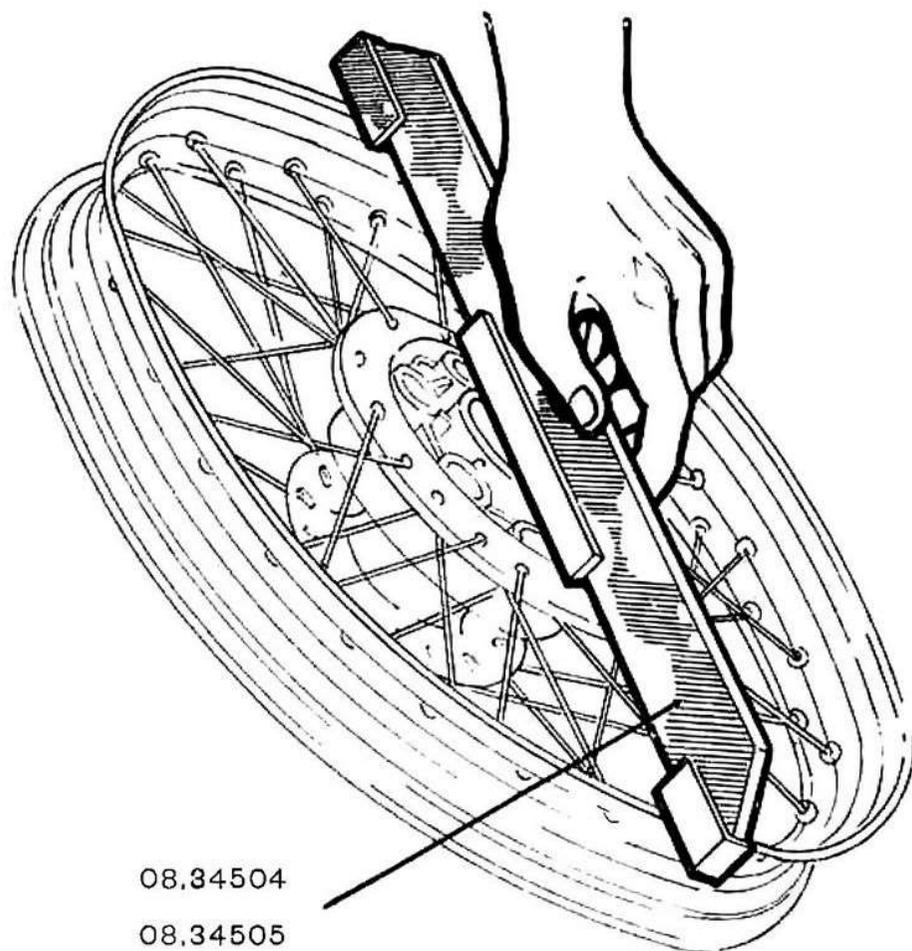


Fig. 111

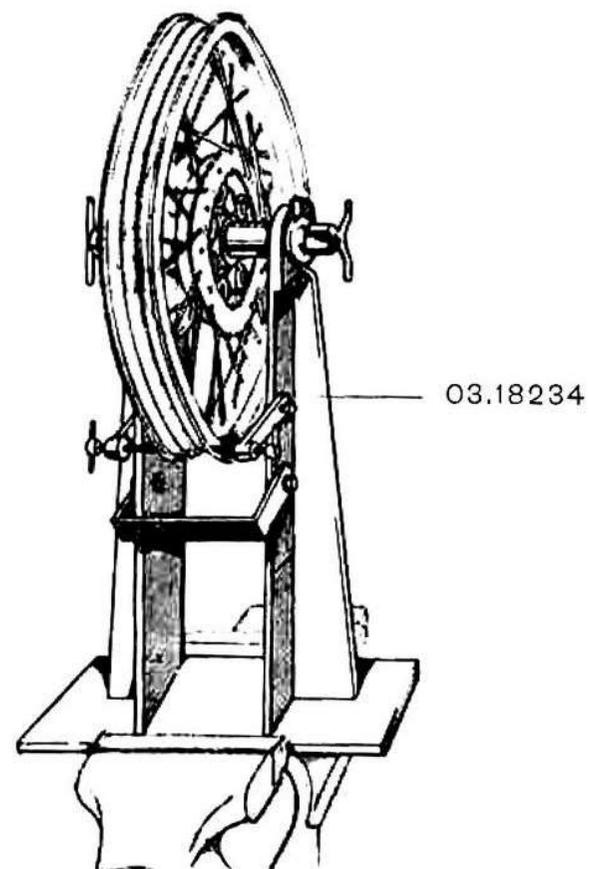


Fig. 112 - Centrare ruote.

REVISIONE IMPIANTO ELETTRICO

BATTERIA

È l'organo elettrico che richiede la più assidua sorveglianza e la più diligente manutenzione. Le principali norme di manutenzione sono:

1) Verifica del livello dell'elettrolito.

Il livello dell'elettrolito, che deve essere controllato almeno una volta al mese, deve ricoprire il bordo superiore delle piastre di circa 5 mm.

Qualora fosse necessario ripristinare detto livello bisogna usare esclusivamente **acqua distillata**.

2) Controllo dello stato di carica.

Dopo avere ripristinato il livello dell'elettrolito controllarne la densità con l'apposito densimetro (fig. 113).

A batteria carica si dovrà riscontrare una densità di $30^{\circ} \div 32^{\circ}$ Bé corrispondenti ad un peso specifico di $1,26 \div 1,28$. Se la densità è scesa al di sotto di 20° Bé la batteria è completamente scarica e pertanto si rende necessario la ricarica della medesima.

Inoltre a batteria carica la tensione di ogni elemento deve essere di $2 \div 2,1$ V. Il limite di scarica di ogni elemento è di 1,8 V. I controlli suddetti di tensione devono essere eseguiti inserendo sul circuito esterno della batteria una lampadina del faro.

3) Ricarica della batteria.

La ricarica normale al banco si deve effettuare con una corrente di 1,2 A per 12 ore circa.

I collegamenti con la sorgente di alimentazione devono essere fatti collegando i poli corrispondenti (+ con + e - con -). Durante la carica i tappi della batteria devono essere tolti. A

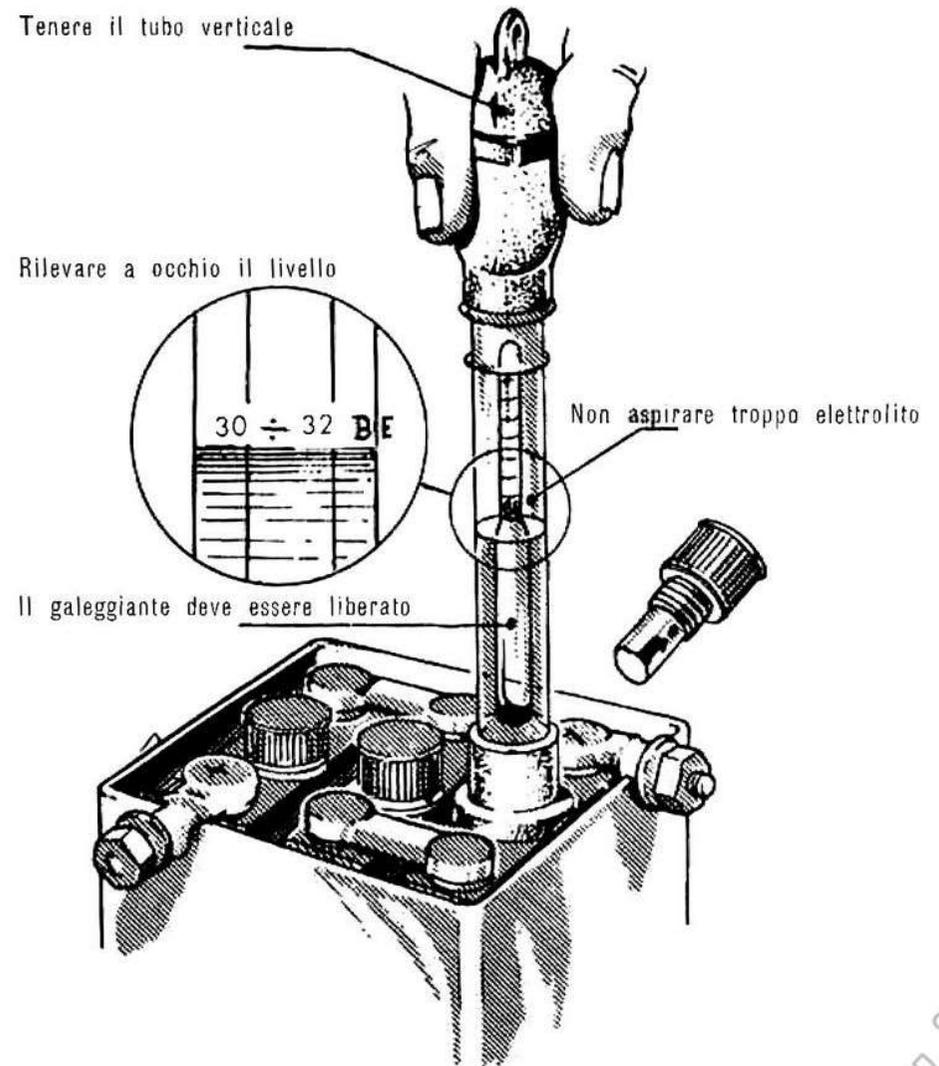


Fig. 113 - Controllo della densità dell'elettrolito.

fine carica controllare il livello e la densità dell'elettrolito nonché la tensione di ogni elemento.

4) Pulizia della batteria.

Si consiglia di mantenere costantemente pulita la batteria soprattutto nella parte superiore e proteggere i morsetti con vaselina.

DINAMO E REGOLATORE

Per conservare la dinamo nelle migliori condizioni di efficienza è opportuno eseguire una periodica operazione di pulizia. Ogni 4000 o 5000 km togliere dal collettore e dalle guide delle spazzole quello strato di grafite, polvere o grasso che con il tempo e l'uso si è andato accumulando. L'operazione è semplicissima perchè basta liberare le spazzole dalle molle, sfilarle dalla loro guida e poi, con uno straccetto pulito imbevuto di benzina, pulire bene il collettore e le guide. Se il collettore presentasse delle rigature leggere mettere in moto il motore e passare leggermente con carta vetrata fine. (Mai carta spuntiglio). Dopo questa operazione è sempre bene soffiare sul collettore con un getto di aria compressa.

Se invece le rigature fossero profonde, bisognerà smontare l'indotto e ripassare il collettore al tornio.

Dopo la ripassatura al tornio abbassare l'isolante di mica tra le lamelle di circa 0,5 mm sotto il diametro del collettore.

Servirsi per detta operazione dell'apposita lama a sega o di una macchina smicatrice. Le spazzole possono essere facilmente controllate. Un'usura di 2 o 3 mm è normale, mentre al di sopra di 4 mm si rende necessaria la loro sostituzione. Il regolatore non esige alcuna operazione di manutenzione. Sarà comunque buona norma nel corso della periodica manu-

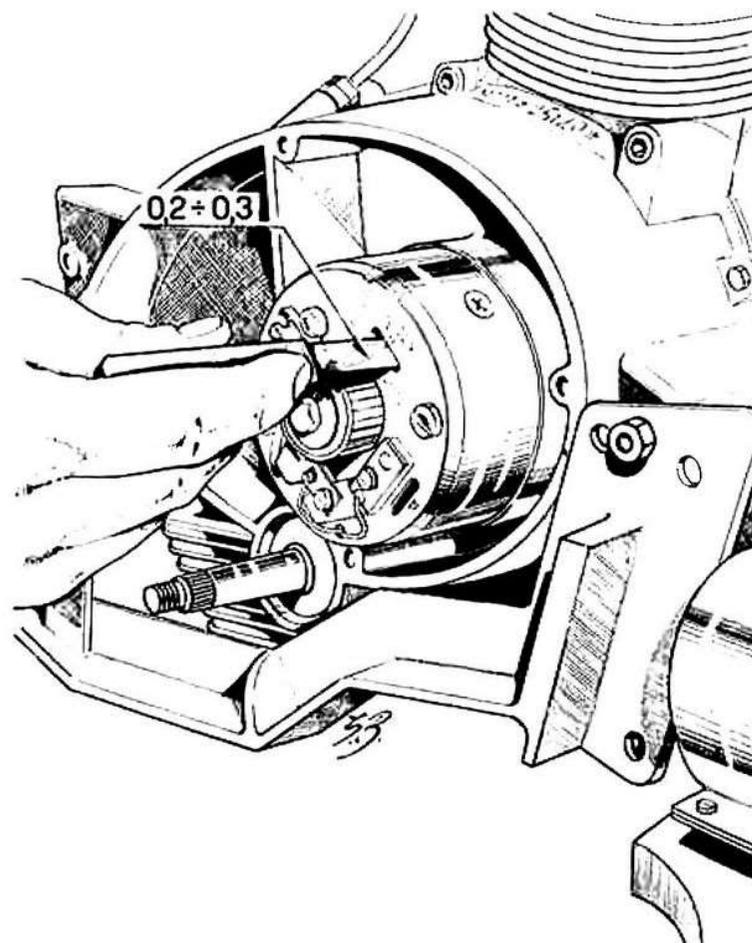


Fig. 114 - Controllo del traferro dinamo.

tenzione della dinamo, ispezionare lo stato dei conduttori e dei capi-corda ed il serraggio dei morsetti.

Gli inconvenienti di funzionamento che possono verificarsi in una dinamo sono di varia entità e origine.

Ci limitiamo pertanto a descriverne sommariamente i principali:

1) La dinamo non eroga la corrente durante la marcia.

E' uno degli inconvenienti più comuni ed il suo verificarsi è immediatamente segnalato dal continuo brillare della lampadina di spia posta sul faro la cui luce non si spegne con il salire del regime del motore. La causa di una simile irregolarità può risiedere nella dinamo, nel regolatore oppure nei collegamenti esterni. Si procede pertanto al controllo dei suddetti organi secondo l'ordine sottoindicato:

a) **Collegamenti:** Controllare se vi sono interruzioni dovute a rotture, a cavi non perfettamente isolati oppure a morsetti allentati. Sostituire i cavi deteriorati e bloccare i morsetti.

b) **Regolatore:** Persistendo l'inconveniente si provi a sostituire, con collegamenti provvisori, il regolatore con un altro efficiente.

Se il difetto scompare con il nuovo regolatore bisogna sostituire definitivamente l'originario.

c) **Dinamo:** Se invece il regolatore è efficiente passare a controllare la dinamo. Provare il circuito di campo mediante lampadina spia e batteria. (Collegare il morsetto + della batteria con il morsetto D + della dinamo).

Se il circuito non è interrotto deve prodursi scintilla. In caso contrario sostituire l'avvolgimento del campo. Dopo detta sostituzione assicurarsi con uno spessimetro che il traferro tra polarini e indotto sia rimasto invariato al valore di $0,2 \div 0,3$

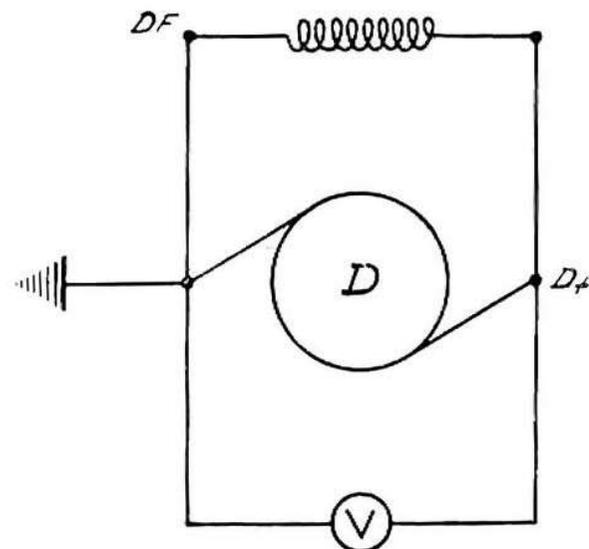


Fig. 115 - Schema prova dinamo a vuoto.

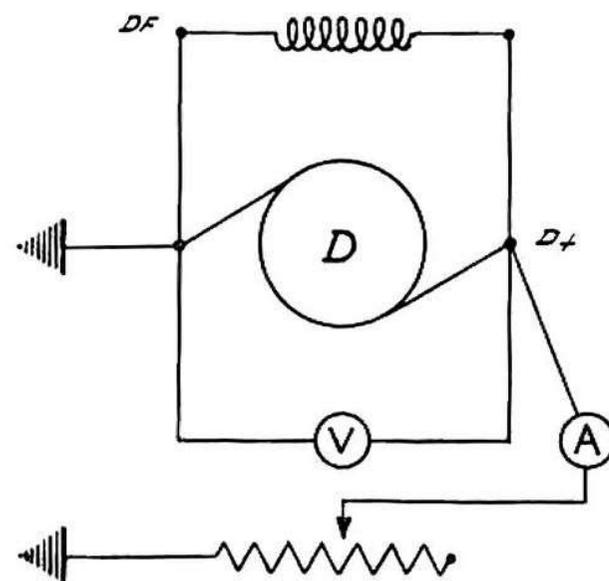


Fig. 116 - Schema prova dinamo sotto carico a tensione costante 6 V.

millimetri (fig. 114). Provare poi il circuito dell'indotto cortocircuitando due lamelle consecutive per volta. Se non passa corrente in una coppia di lamelle bisogna sostituire l'indotto.

2) La dinamo non eroga la potenza nominale.

Normalmente questo inconveniente è segnalato da una frequente insufficienza di carica della batteria. Dopo avere verificato la batteria, come dalle istruzioni relative, procedere alle seguenti prove della dinamo.

a) Prova a vuoto: Montare la dinamo sull'apposito banco prova. Collegare il morsetto DF alla massa ed inserire il voltmetro tra il D + e la massa (fig. 115). Aumentare lentamente i giri fino ad ottenere la tensione di 6 V. A questo punto il numero di giri deve risultare minore o uguale a 1450 g/1'.

N.B. - La dinamo deve essere fatta girare nel senso che ruota sul motore, cioè antiorario guardando le spazzole.

b) Prova sotto carico a tensione costante 6 V: Fermi restando i collegamenti della prova precedente collegare un reostato tra il D + e la massa con in serie un amperometro (fig. 116). Aumentare gradatamente i giri e regolare il reostato finché con la tensione di 6 V si ottiene una corrente di 7,5 A. La potenza sarà quindi $6 \text{ V} \times 7,5 \text{ A} = 45 \text{ W}$ (potenza nominale). Il numero di giri corrispondente deve essere minore o uguale a 2100 g/1'. Se la dinamo ha le caratteristiche suddette vuol dire che è efficiente, e bisogna quindi cercare la causa nel regolatore.

Bisogna perciò eseguire le seguenti prove:

c) Tensione e giri di attacco: Collegare i morsetti D + e DF della dinamo con i corrispondenti del regolatore. Collegare il voltmetro tra il « 61 » del regolatore e la massa ed una lampadina spia tra il « 51 » e la massa (fig. 117). Fare ruotare

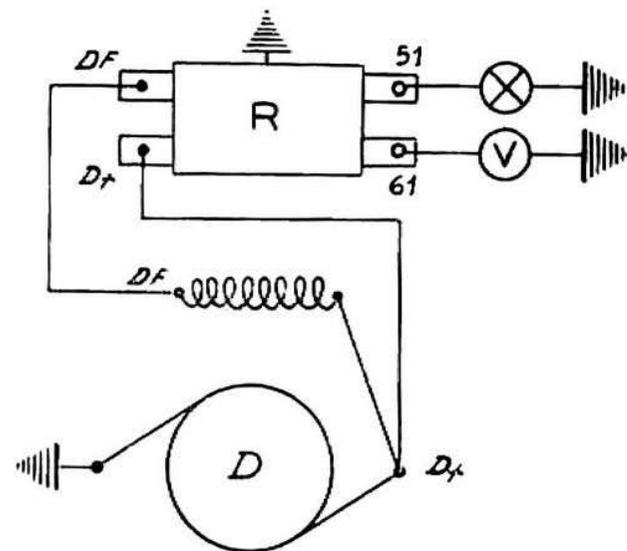


Fig. 117 - Schema prova tensione di regolazione a carico.
Schema prova tensione di regolazione a vuoto.

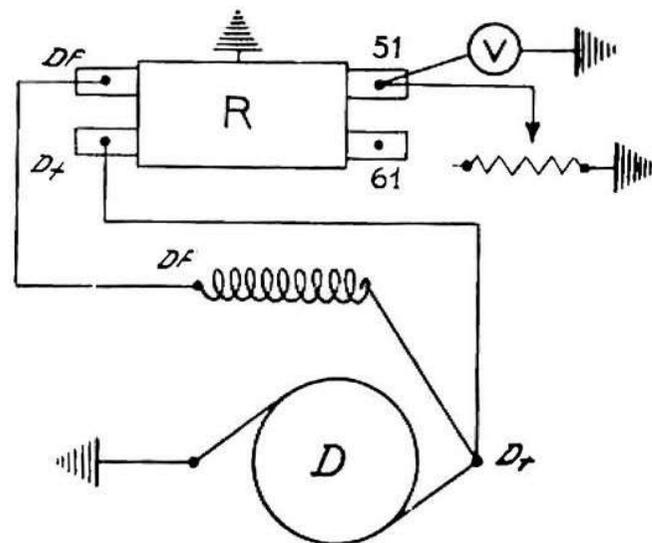


Fig. 118 - Schema prova tensione e giri di attacco.

la dinamo aumentando lentamente i giri fino a quando la lampadina spia si accende. In questo istante è avvenuto l'attacco delle puntine dell'interruttore di minima e la tensione corrispondente, che si legge al voltmetro, deve risultare di $4 \div 5$ V. Nello stesso istante in cui si accende la lampadina il numero di giri deve essere minore o uguale a 1280 g/1'.

d) Tensione di regolazione a vuoto.

Controllare inoltre, con gli stessi collegamenti della prova precedente, la regolazione di tensione a vuoto. Detta tensione deve rimanere compresa tra $7,4 \div 8,2$ V con l'aumentare del regime di rotazione della dinamo.

e) Tensione di regolazione a carico.

Collegare i morsetti D + e DF della dinamo con i corrispondenti del regolatore. Collegare un voltmetro e un reostato ai morsetti « 51 » e la massa (fig. 118). Regolare il reostato fino a ch , con tensione nominale (6 V), si ottiene la potenza nominale della dinamo (45 W).

Con l'inizio della regolazione la tensione deve rimanere compresa tra $6,8 \div 7,2$ V pur aumentando il numero di giri. Durante quest'ultima prova il reostato non deve essere toccato. Non verificandosi le condizioni richieste ai punti **c), d), e)**, bisogna provvedere a ritarare il regolatore.

Per il punto c) occorrer  agire sul registro dell'interruttore di minima come da fig. 119.

Per i punti d) ed e) bisogner  agire sul registro del regolatore di tensione come da fig. 120.

AVVISATORE ACUSTICO

Normalmente questo apparecchio non abbisogna di manutenzione.

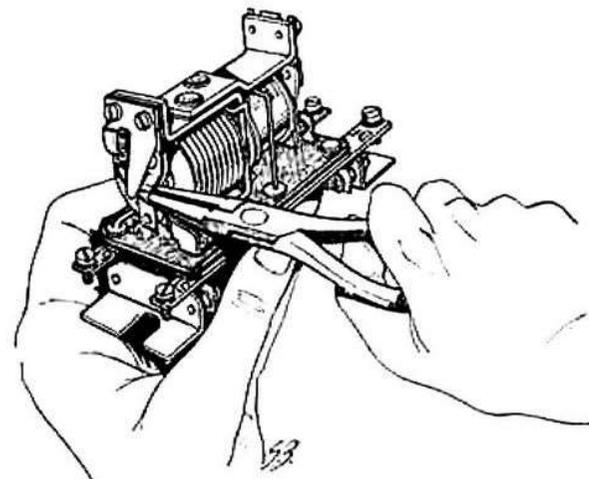


Fig. 119 - Taratura dell'interruttore di minima.

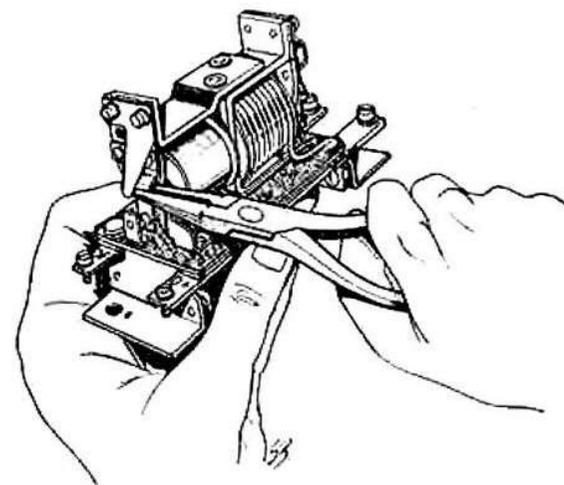


Fig. 120 - Taratura del regolatore di tensione.

INCONVENIENTI

1) L'avvisatore non funziona.

Se l'avvisatore non funziona il difetto può essere dovuto:

- a) Avvisatore avariato.
- b) Connessioni tra batteria, pulsante e avvisatore interrotte o pulsante avariato.
- a) Se l'avvisatore è avariato può essere rilevato inserendolo direttamente su una batteria. In caso positivo occorre sostituire l'avvisatore.
- b) Se invece l'avvisatore, collegato direttamente alla batteria, funziona, procedere al controllo delle connessioni e del pulsante.

2) L'avvisatore emette un suono stonato.

Il difetto va ricercato nell'allentamento delle viti di fissaggio del supporto dell'avvisatore oppure nella regolazione del ruttore dell'avvisatore stesso.

Nel primo caso basta procedere ad uno stretto bloccaggio del supporto mentre nel secondo bisognerà procedere ad una nuova regolazione azionando l'apposita vite posta nella parte posteriore del corpo dell'avvisatore (fig. 121).

REGOLAZIONE PROIETTORE

Per orientare correttamente il proiettore bisogna mettere la moto distante 10 metri da uno schermo, su cui sia segnato il punto 0 come da fig. 122.

Il centro del fascio luminoso abbagliante deve coincidere col punto 0 e la luce anabbagliante deve essere al disotto della linea orizzontale passante per 0. Se necessario allentare le viti B e orientare il proiettore fino ad ottenere la regolazione voluta.

Prima di eseguire detta operazione assicurarsi che le gomme siano gonfiate con la pressione prescritta.

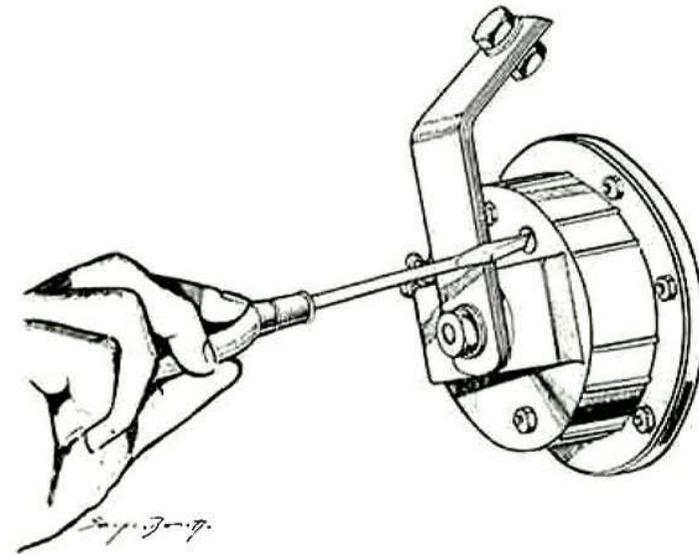


Fig. 121 - Regolazione dell'avvisatore.

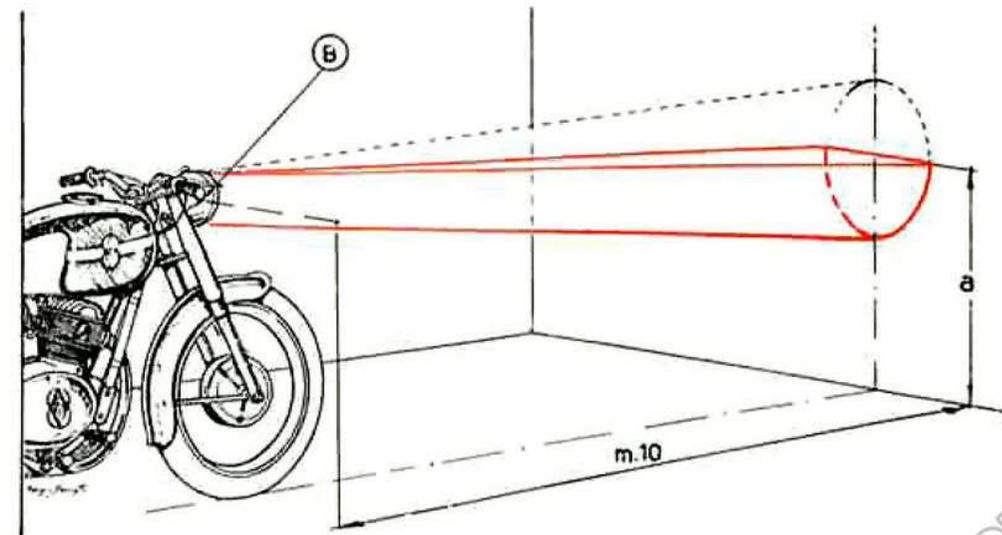


Fig. 122 - Regolazione proiettore.

RIMONTAGGIO

PREMESSA AL RIMONTAGGIO

Nel rimontare seguire all'incirca il procedimento inverso a quello dello smontaggio usando anche gli stessi attrezzi. Indichiamo perciò in questa parte soltanto quelle operazioni che richiedono attrezzi o procedimenti diversi da quelli per lo smontaggio. Si consiglia, per non essere costretti poi a rifare il lavoro, di usare la massima diligenza nonchè la massima pulizia soprattutto durante il rimontaggio del motore. Ricordarsi di ingrassare o bagnare di olio tutte quelle parti che lo richiedono.

RIMONTAGGIO MOTOTELAIO

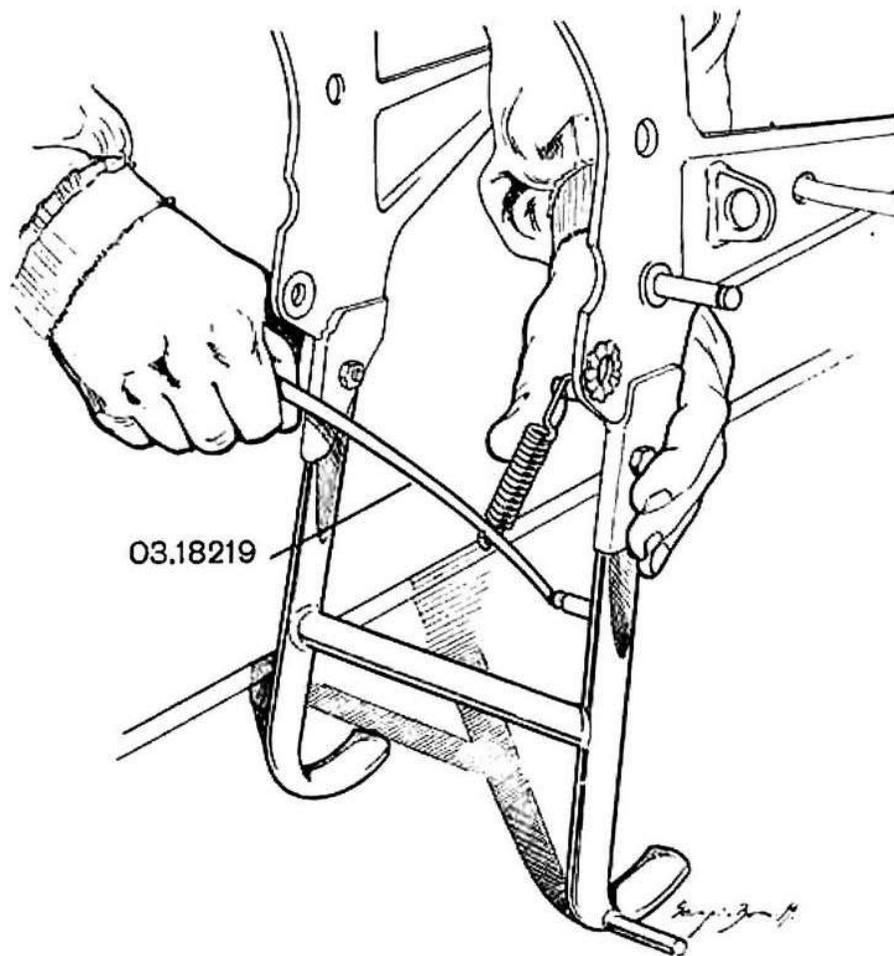


Fig. 123

1 - Montaggio molle cavalletto.

RIMONTAGGIO MOTORE

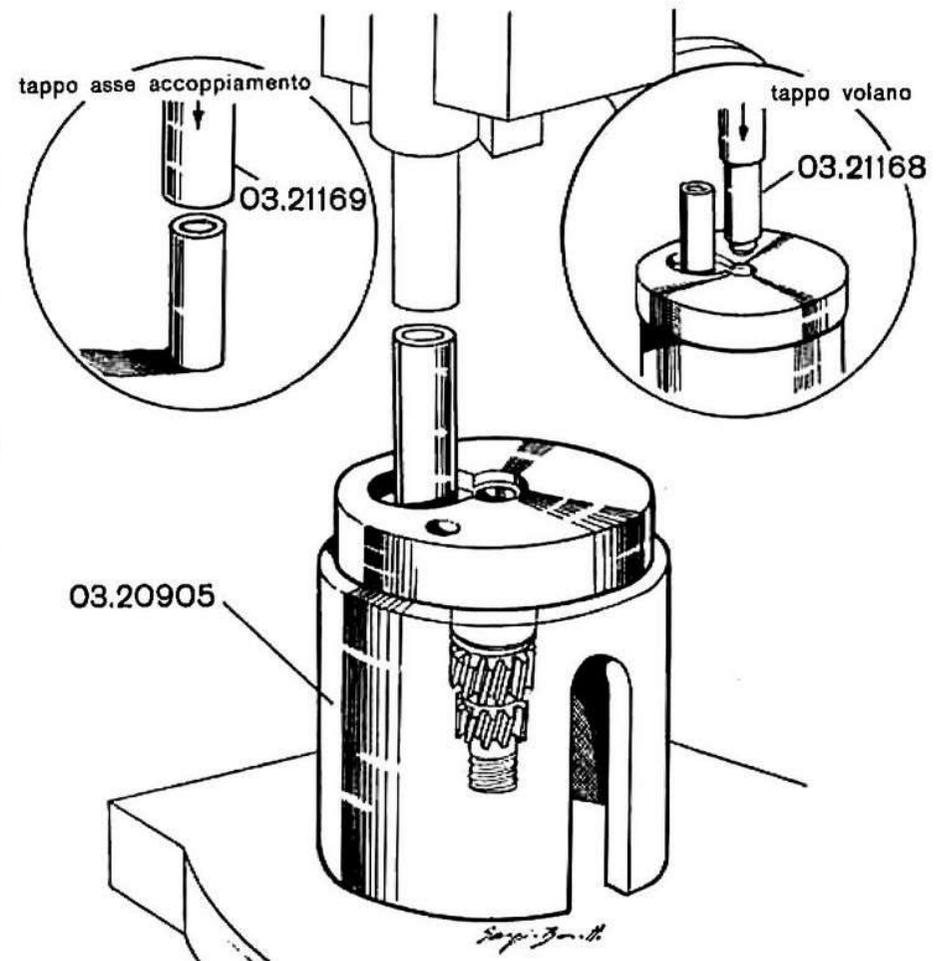


Fig. 124

2 - Pressare l'asse d'accoppiamento nel volano sinistro.

N.B. - Allineare il foro passaggio olio dell'asse in modo che coincida con il foro del volano. Ad operazione ultimata assicurarsi che il passaggio olio sia libero.

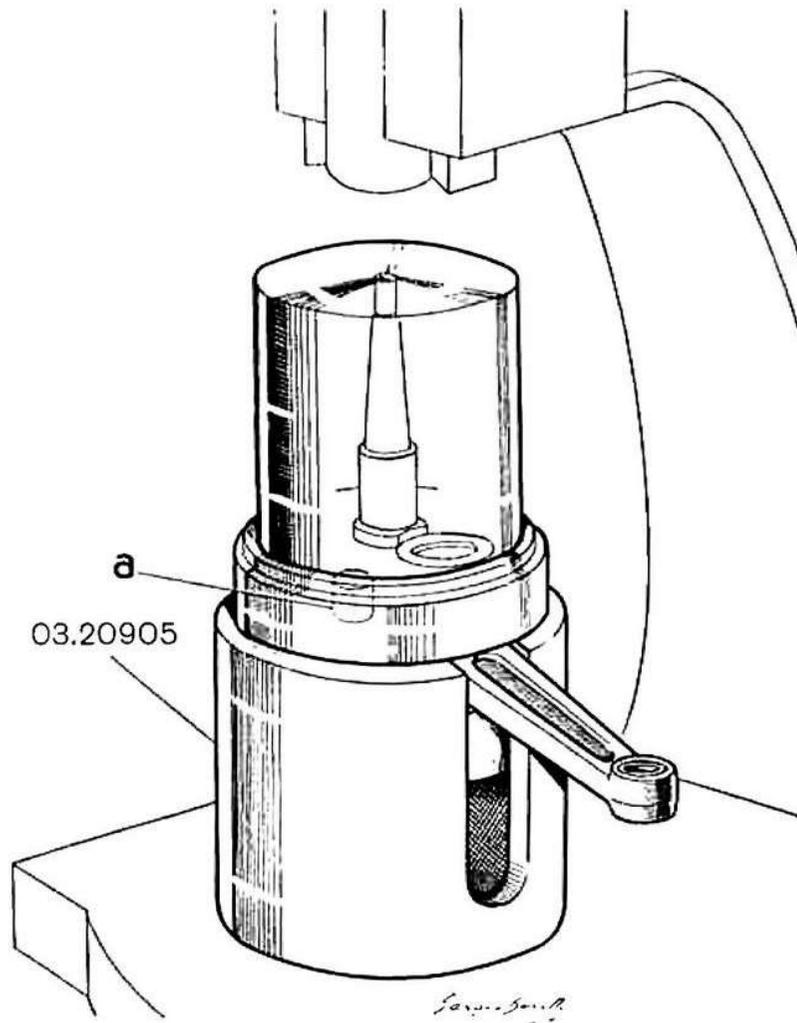


Fig. 125

- 3 - Girare l'attrezzo, alloggiare il volano con l'asse già pressato, montare la biella, sistemare i tre distanziatori (a) in posizione pressochè equidistante sulla fascia rettificata del volano alloggiato, indi introdurre nell'attrezzo il volano destro in modo da poterne effettuare la pressatura sull'asse accoppiamento.

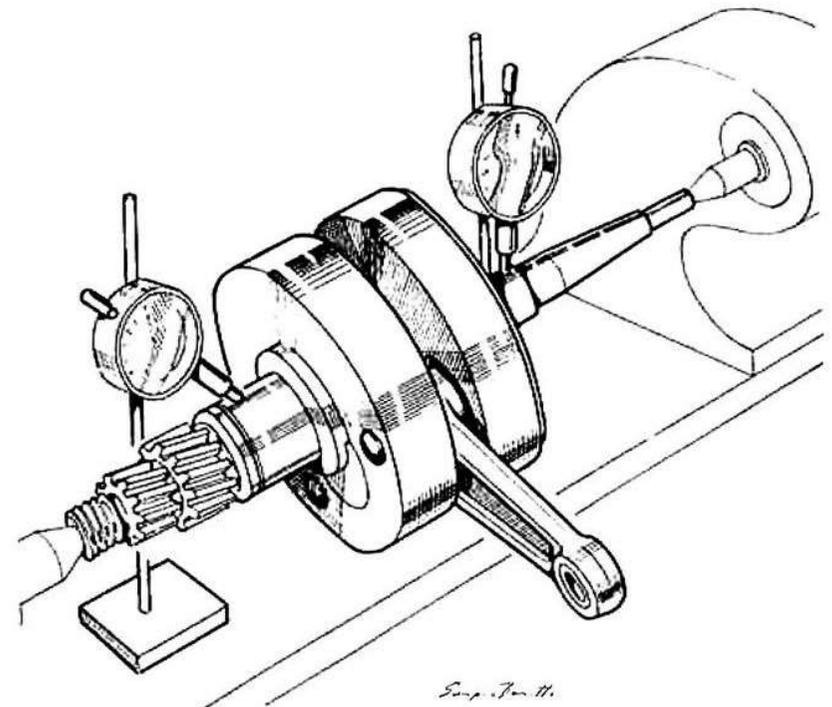


Fig. 126

- 4 - Controllo allineamento manovellismo con comparatori. Eccentricità max ammessa mm 0,03 per asse.

N.B. - Se fosse necessario, aiutarsi con piccoli colpi di mazzuola di alluminio o di rame.

RIMONTAGGIO MOTORE

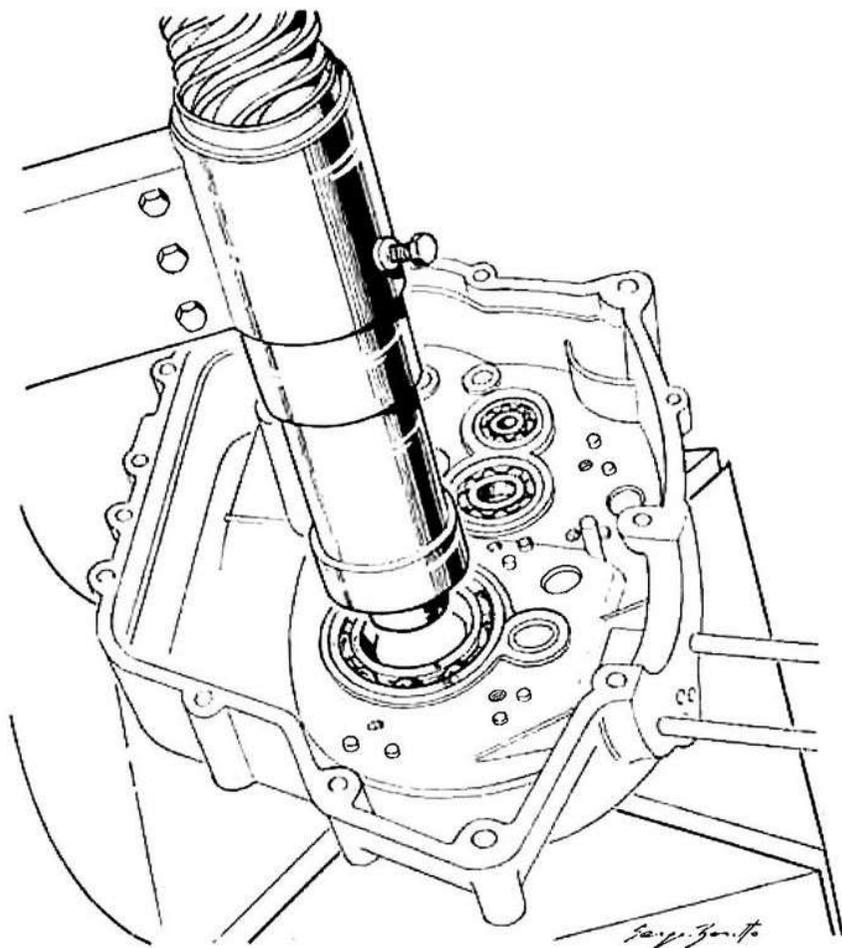


Fig. 127

5 - Montaggio cuscinetti nel carter.

Usare i diversi punzoni necessari per le varie dimensioni dei cuscinetti (vedi attrezzi speciali a pagg. 39 - 40).

N.B. - Assicurarsi con getto d'aria che i tubetti passaggio olio nel coperchio carter sinistro e nel semicarter sinistro siano liberi.

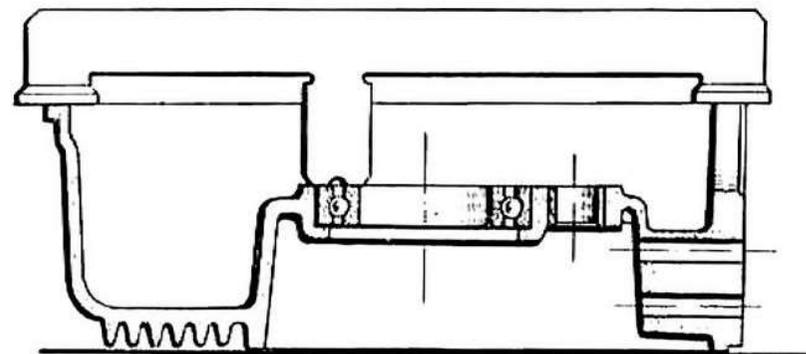


Fig. 128

6 - Controllo spallamento cuscinetti.

Controllare con gli appositi calibri di profondità.

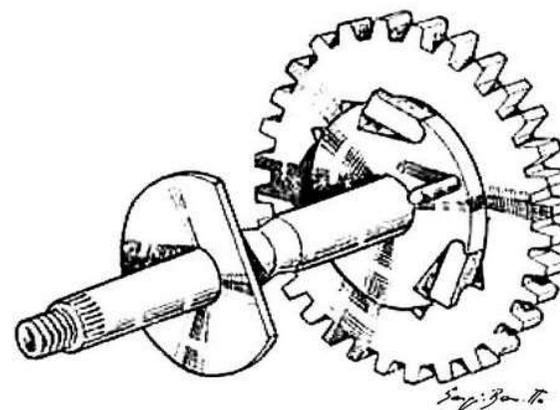


Fig. 129

7 - Posizione nottolini selettore all'atto del montaggio sul carter del gruppo.

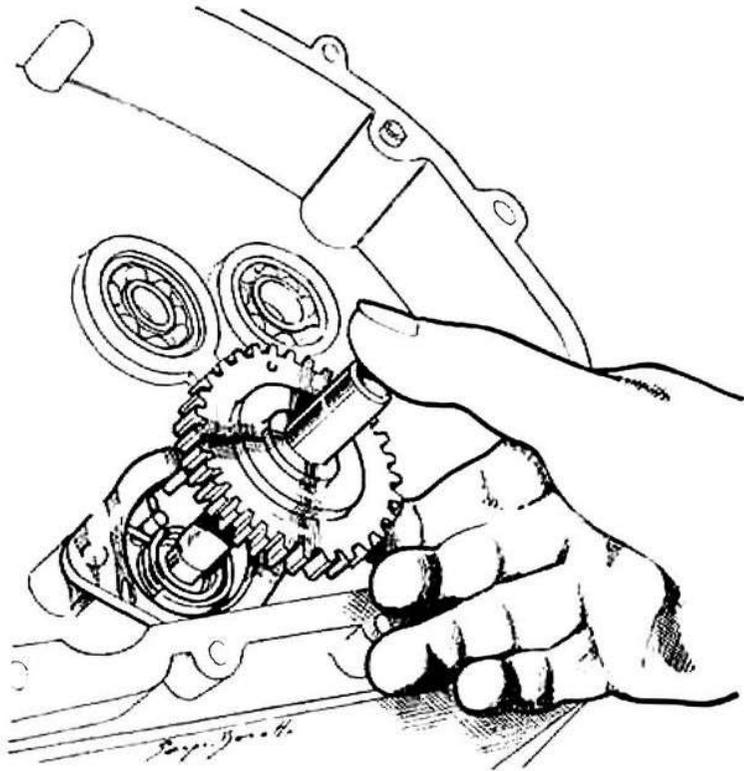


Fig. 130

8 - Montaggio albero selettore.

N.B. - La molla ritorno pedale va montata come in figura.

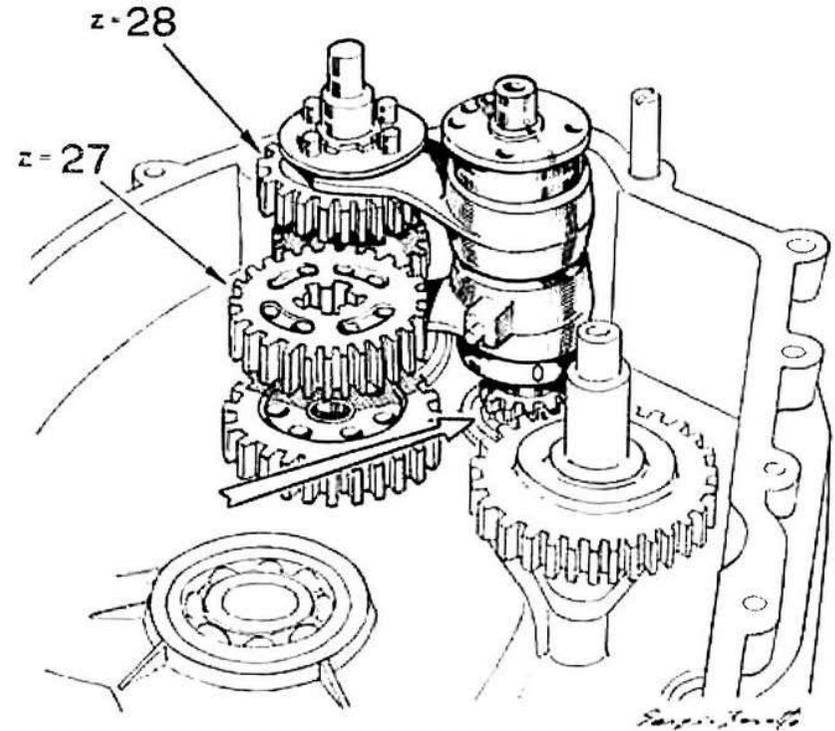


Fig. 131

9 - Montaggio tamburo a glifi.

N.B. - I riferimenti di fase O sul tamburo a glifi e bullonatura sul dente dell'ingranaggio selettore, devono essere allineati come in figura. Inoltre nel rimontare gli ingranaggi sugli alberi del cambio tenere presente che l'ingranaggio scorrevole di 28 denti va montato sull'albero secondario, mentre l'ingranaggio scorrevole di 27 denti va su quello primario.

RIMONTAGGIO MOTORE

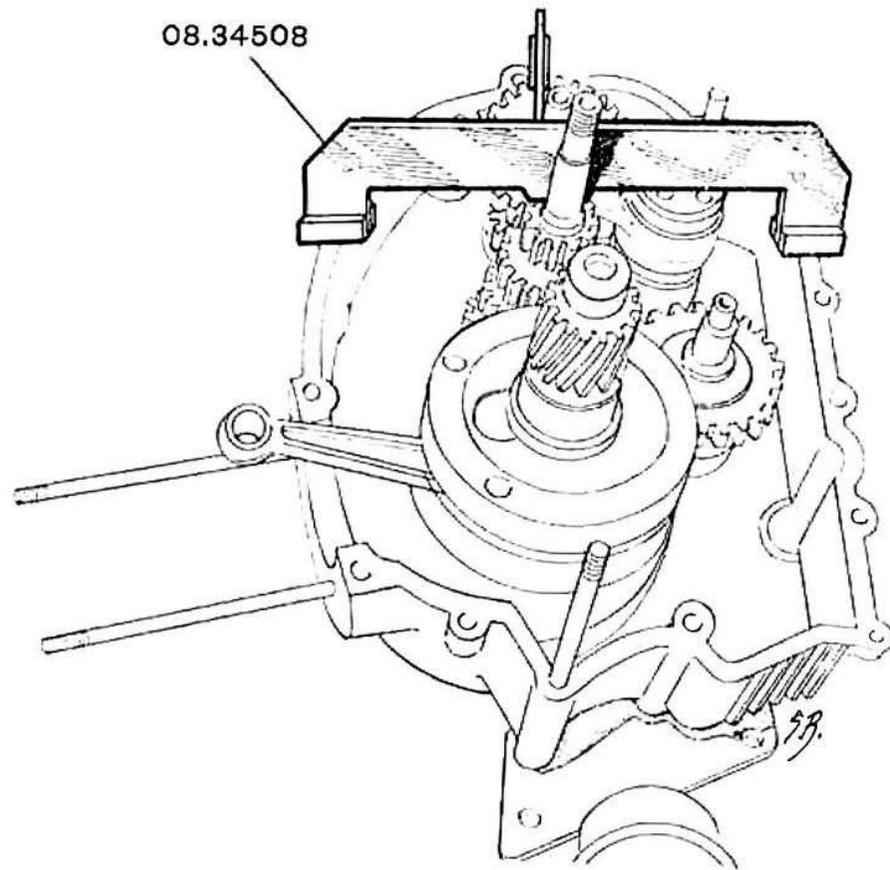


Fig. 132

10 - Controllo spallamento albero primario, secondario cambio e selettore.

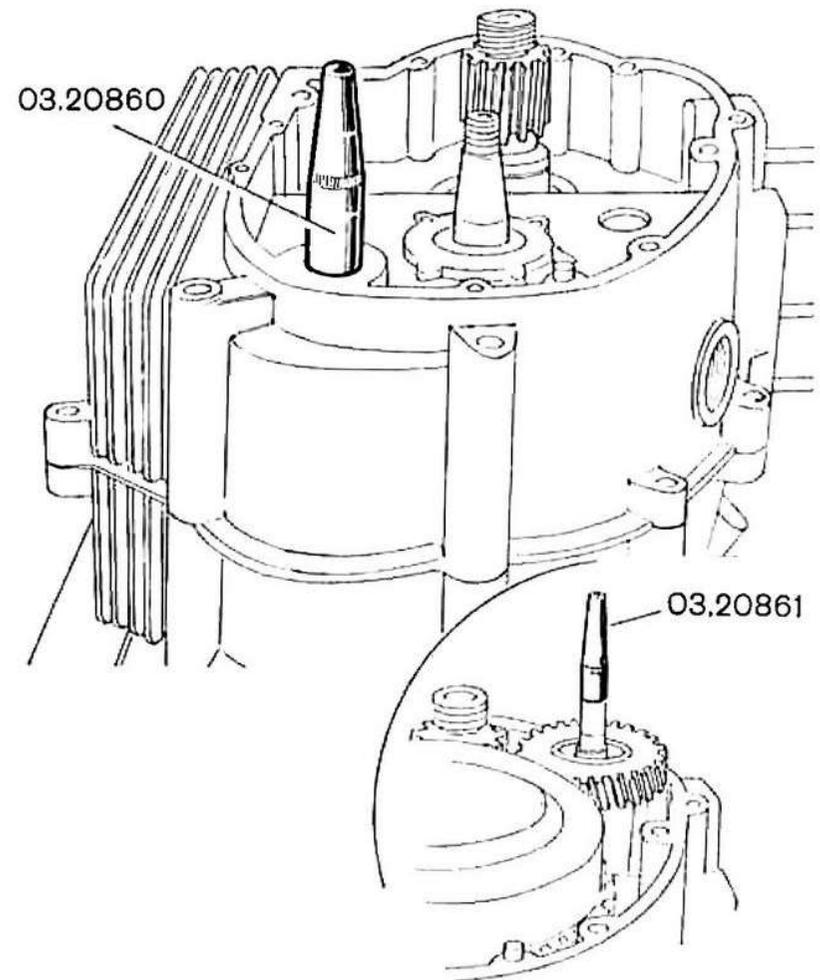
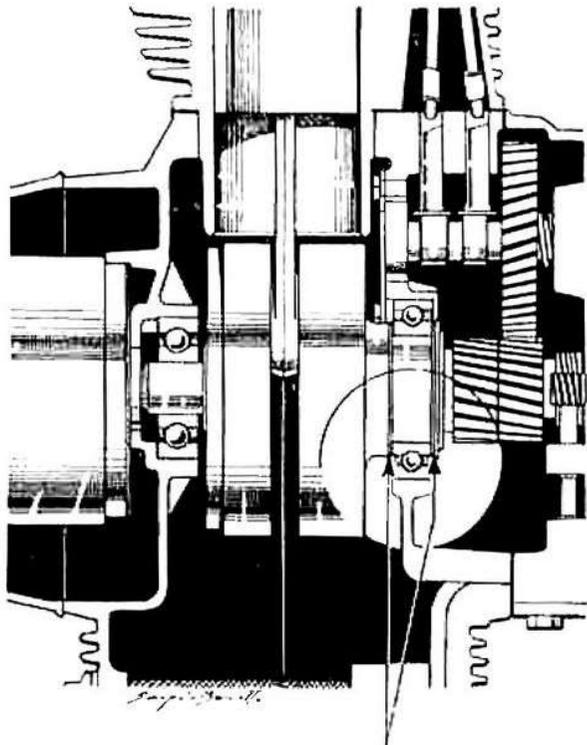


Fig. 133

11 - Chiusura carter.

Nel chiudere i due semicarter, montare sull'albero messa in moto una bussola di protezione allo scopo di proteggere la guarnizione tenuta olio. In seguito, nel mettere il coperchio frizione, eseguire la stessa operazione sull'albero della distribuzione.



mettere le rondella di correzione per annullare il gioco assiale

Fig. 134

12 - Correzione gioco assiale manovellismo.

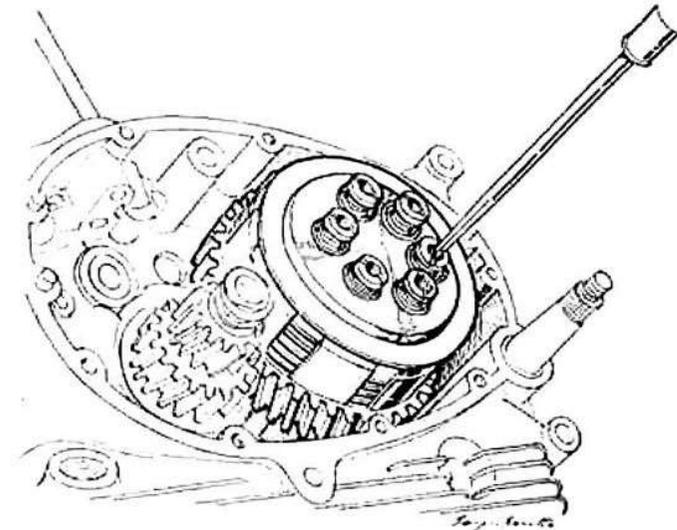


Fig. 135

13 - Registrare il carico delle molle in modo uniforme, onde ottenere l'apertura dei dischi perpendicolarmente all'asse della frizione.

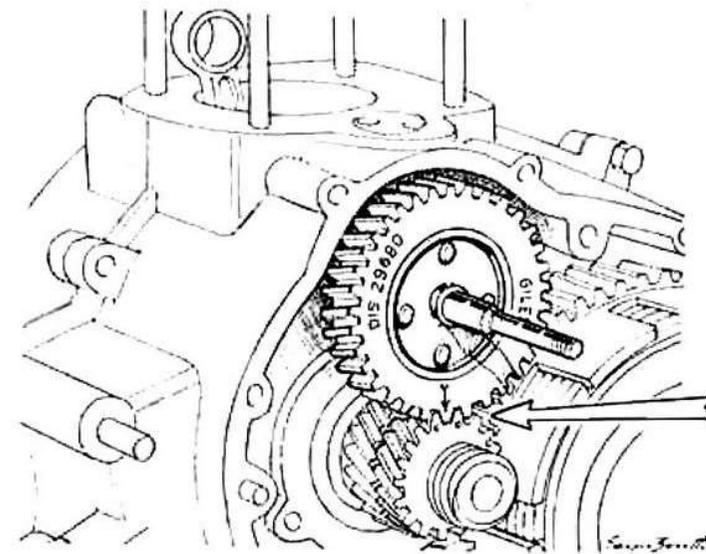


Fig. 136

14 - Posizione di montaggio dell'albero a camme. Introdurre prima nelle apposite sedi le punterie.
N.B. - Prima di applicare il coperchio frizione infilare sull'albero a camme la bussola di protezione n. 03.20861.

RIMONTAGGIO MOTORE

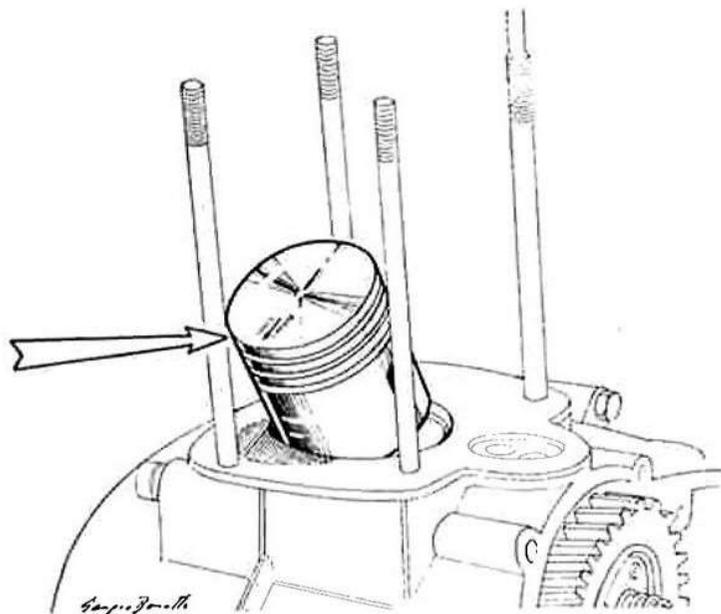


Fig. 137

15 - Posizione montaggio pistone.

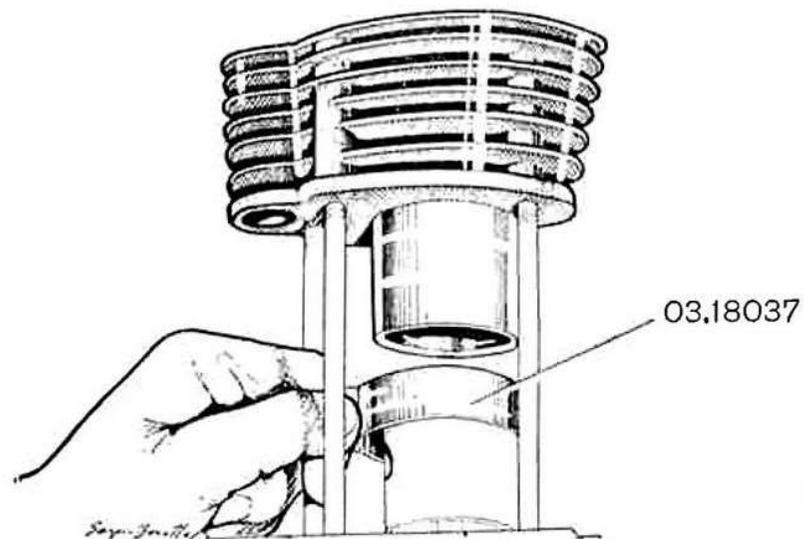


Fig. 138

16 - Montare il cilindro facendovi entrare le fascie elastiche con l'aiuto della fascetta n. 03.18037.

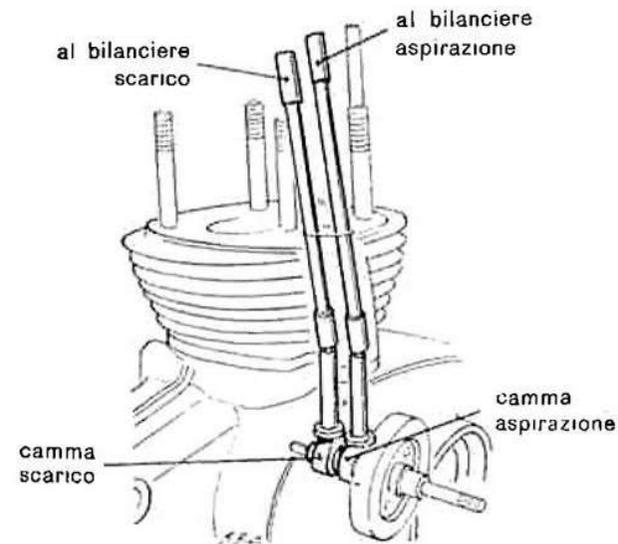


Fig. 139

17 - Posizione astine comando bilancieri.

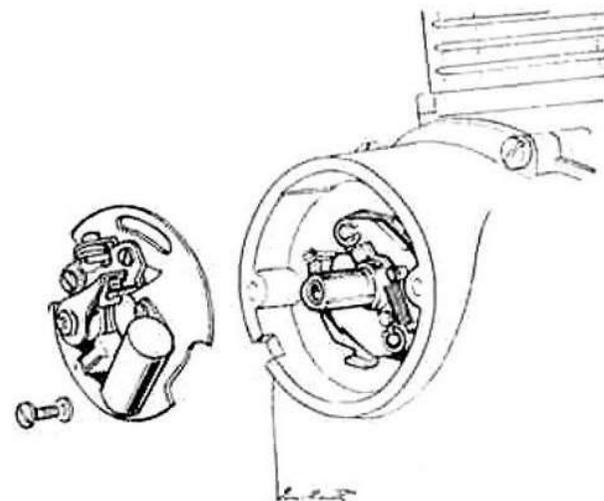


Fig. 140

18 - Montare l'antico automatico come in figura dopo aver messo la biella al PMS in fase di compressione. (In questa posizione pur muovendo leggermente avanti e indietro il manovellismo le punterie stanno ferme).

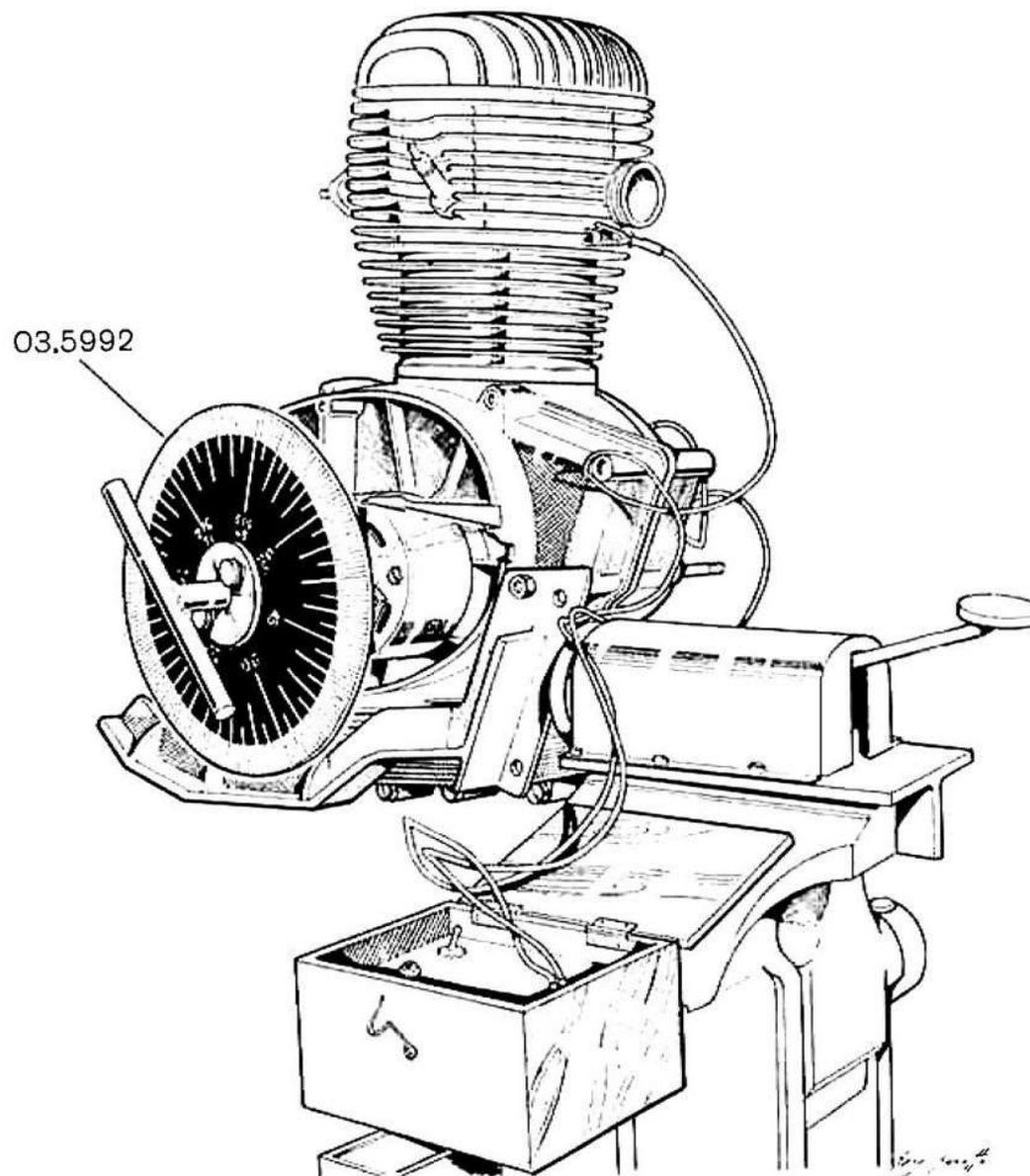


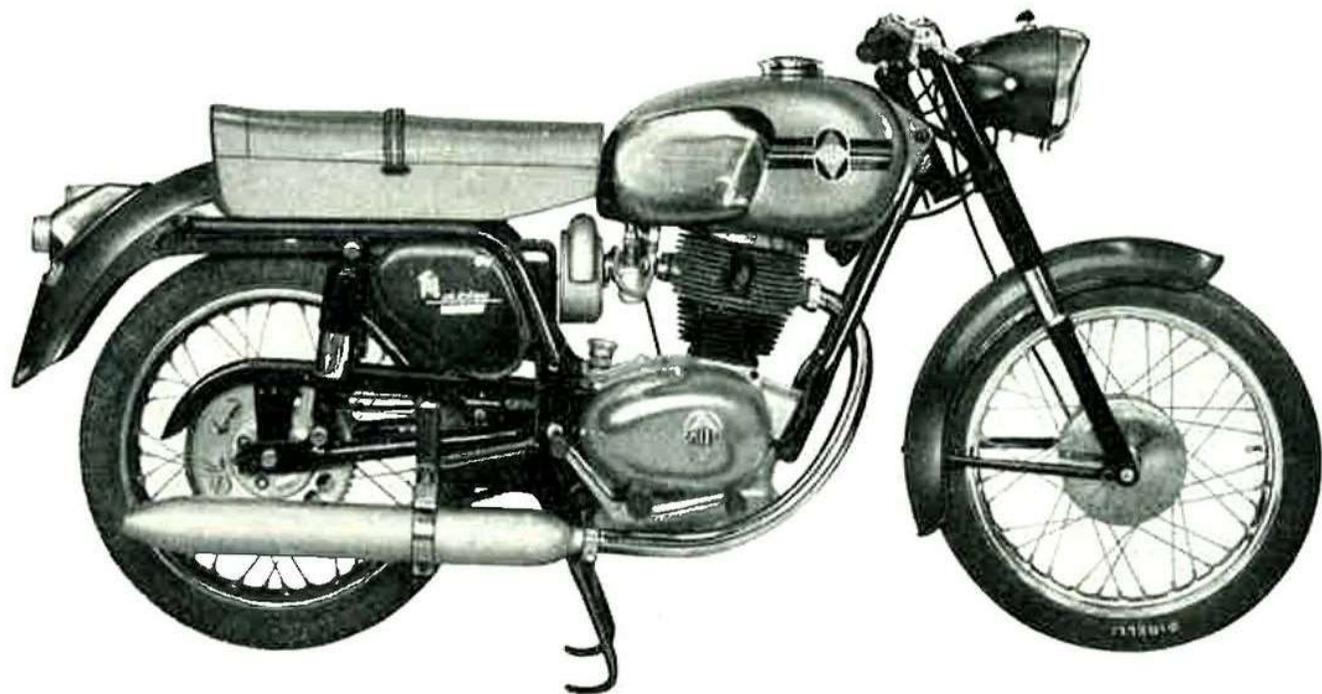
Fig. 141

19 - Regolazione dell'anticipo fisso accensione.
Montare il ruttore e controllare l'apertura dei contatti come da pag. 32.
Montare il disco graduato ed il relativo indice.
Collegare a massa un morsetto dell'apparecchio rilevatore fasatura

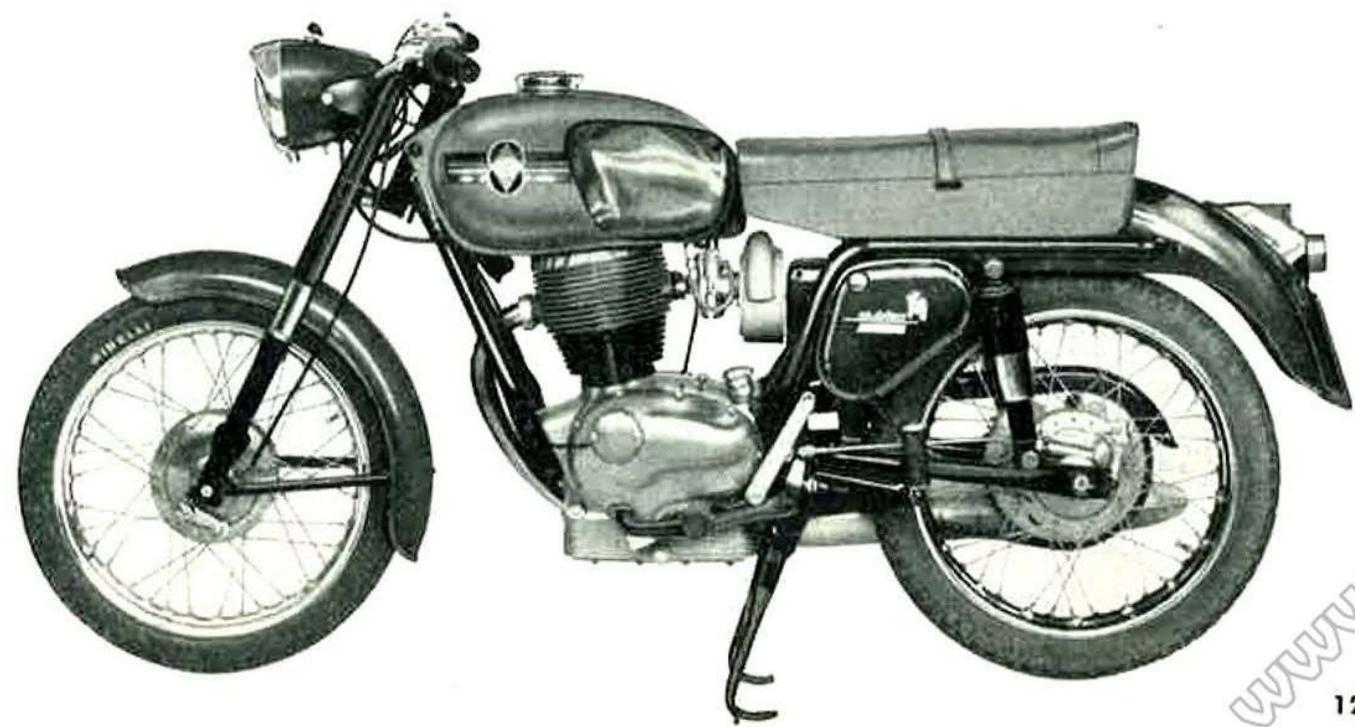
accensione e l'altro col contatto mobile del ruttore.
Mettere il pistone PMS in fase di compressione e da questa posizione ruotare il disco di 6° in senso orario. Allentare la vite B (fig. 12) e spostare la piastrina fino a trovare il punto esatto in cui la lampadina spia dell'apparecchio si accende.

Motocicli "150 Giubileo,, Sport e Sport Extra

MOTOCICLO « 150 Giubileo Sport »
(fig. 1)



Lato destro

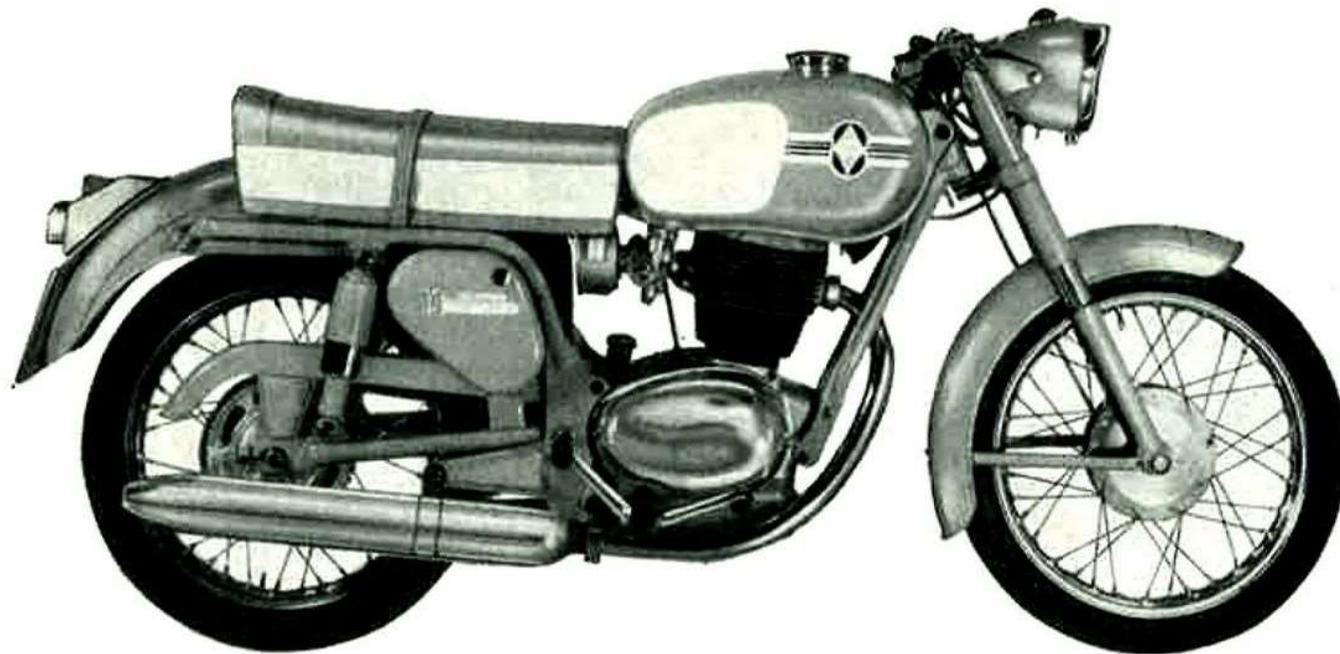


Lato sinistro



MOTOCICLO « 150 Giubileo Sport Extra »

(fig. 2)



Lato destro

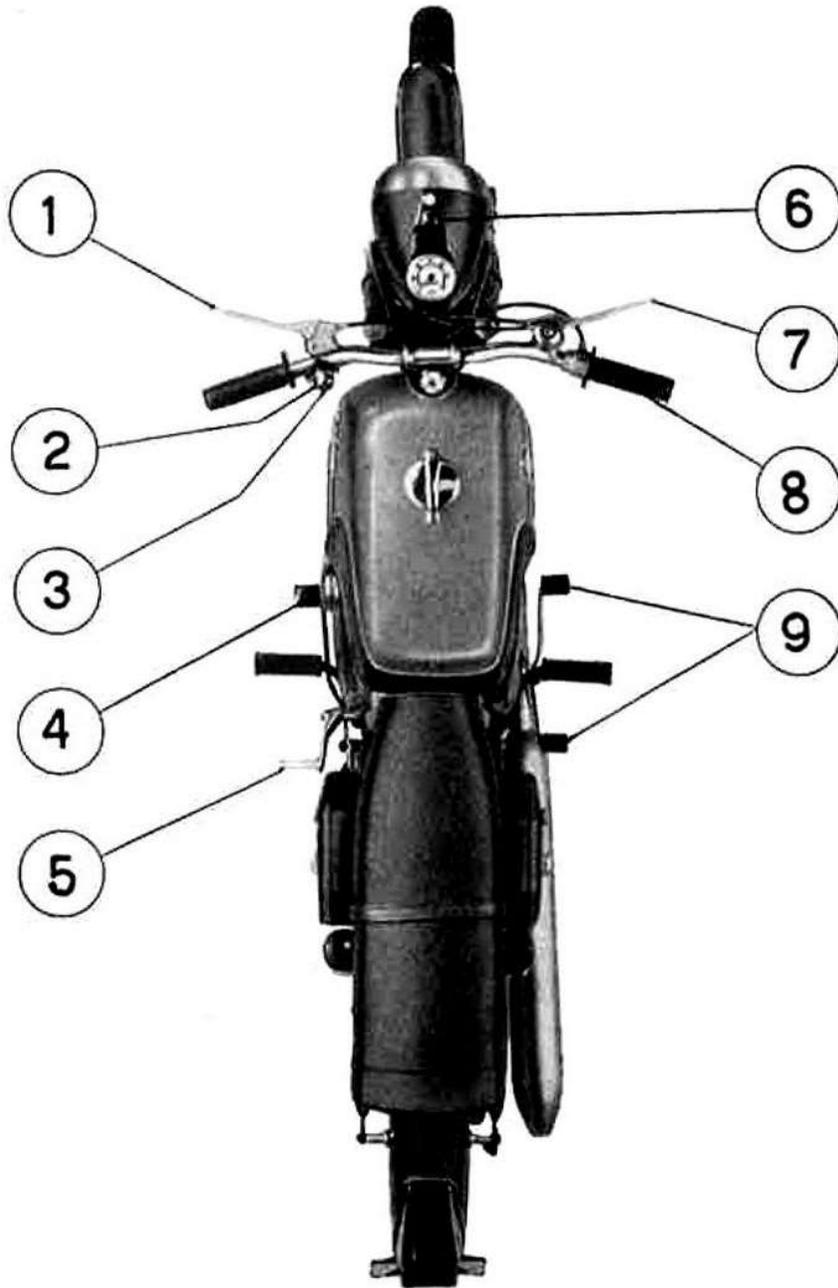
Lato sinistro



**CARATTERISTICHE GENERALI
dei Motocicli**

DISPOSIZIONE COMANDI

Gli organi di comando del motociclo disposti secondo le indicazioni della figura sono i seguenti:



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

Fig. 3 - Motociclo « 150 Giubileo »
(pianta con comandi)

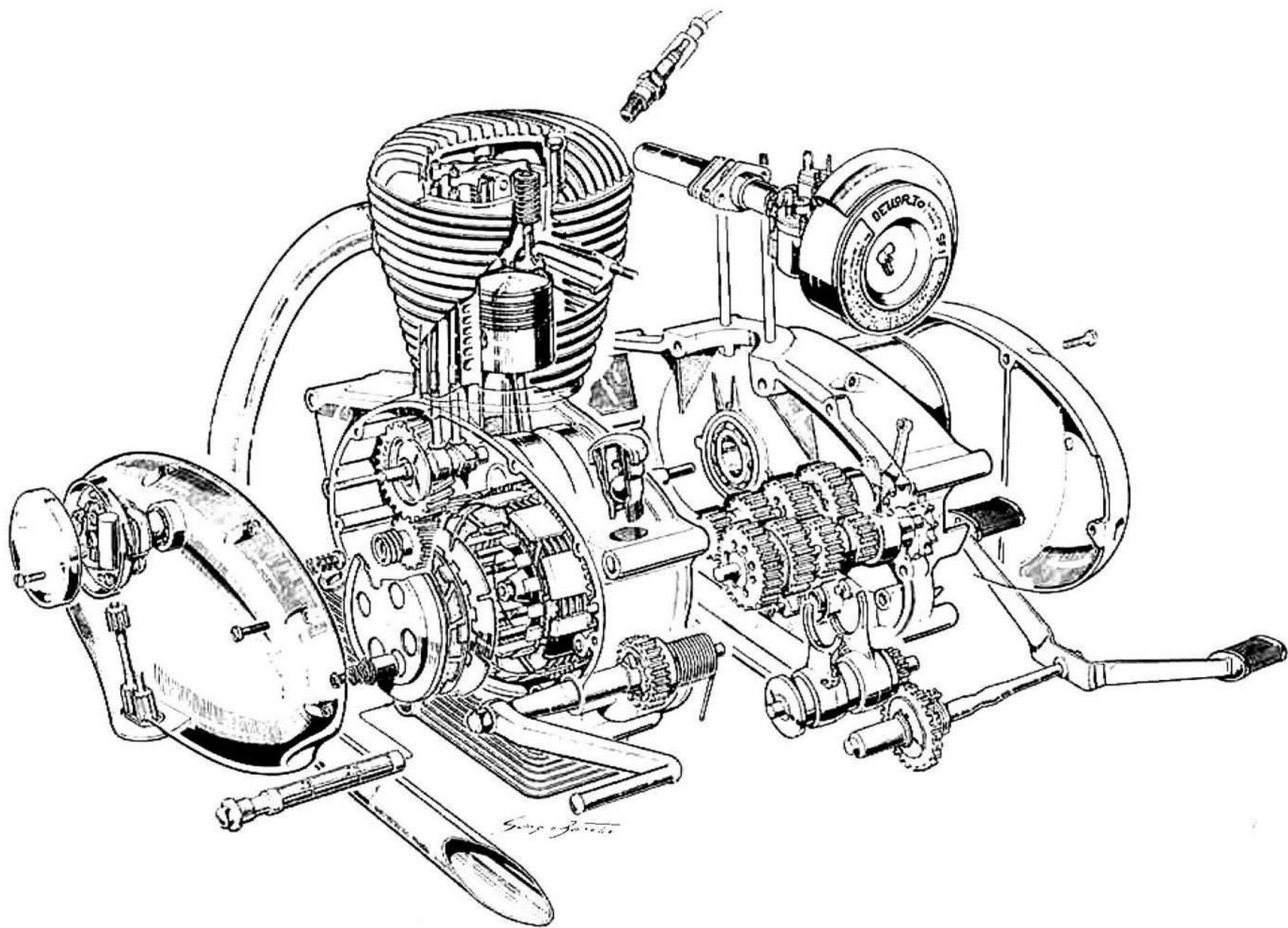


Fig. 4 - Elementi costitutivi del motore « 150 Giubileo Sport e Sport Extra ».

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 12).

PRESTAZIONI

	150 Giubileo	150 Giubileo Sport Extra
Velocità massima km/h	100	oltre 105
Consumo carburante per 100 km (secondo norme CUNA)	lt. 2,5	2,7
Pendenza max superabile .	38 %	—
Autonomia km	500	480

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

INGOMBRI E PESO

	150 Giubileo	150 Giubileo Sport Extra
Passo m	1,26	—
Lunghezza massima . . m	1,91	—
Larghezza massima . . m	0,615	—
Altezza massima . . . m	0,95	—
Altezza minima da terra m	0,140	0,160
Peso senza carburante . kg	103	—

RIFORNIMENTI

	150 Giubileo	150 Giubileo Sport Extra
Benzina: capacità serbatoio	lt 13	—
Olio kg	2	—

MOTORE

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

Accensione a batteria con bobina e ruttore, ad anticipo automatico.

Alimentazione a benzina.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

Cambio a quattro rapporti con selettore comandato a pedale.

Frizione a dischi multipli in olio.

Trasmissione secondaria a catena.

	150 Giubileo	150 Giubileo Sport Extra
Numero cilindri	1	—
Alesaggio mm	60	—
Corsa mm	56	—
Cilindrata effettiva . . cmc	158,33	—
Rapporto di compressione	7	7,8
Potenza max CV	8	9
Regime di potenza max g/1'	6500	
Diam. utile delle valvole:		
aspirazione mm	24	25,5
scarico mm	22,5	24

Cilindro in ghisa.

Testa cilindro in lega di alluminio trattata con sedi valvole in ghisa, riportate.

DISTRIBUZIONE

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 14).

ALIMENTAZIONE

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio sopra-

stante tramite due rubinetti a doppia tubazione; la riserva si ottiene tenendo chiuso uno di essi.

Tipo e regolazione del carburatore (« 150 Giubileo Sport »):

Dell'Orto ME 18 BS con filtro silenziatore.

Diffusore Ø 18.

Getto massimo 83.

Getto minimo 35.

Vite aria minimo aperta di un giro.

Valvola gas 50.

Spillo conico G 3 alla 2ª tacca.

Polverizzatore 258/A.

Tipo e regolazione del carburatore (« 150 Giubileo Sport Extra »):

Dell'Orto UB 20 BS con comando aria a manettino.

Diffusore Ø 20.

Getto massimo 90.

Getto minimo 45.

Vite aria minimo aperta di un giro.

Valvola gas 70.

Spillo conico E 14 alla 2ª tacca.

Polverizzatore 260/A.

Vite aria apertura 1 giro e 1/2.

ACCENSIONE

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 15).

Candela Bosch W 260 T 2.

LUBRIFICAZIONE

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 16).

RAFFREDDAMENTO

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 16).

FRIZIONE

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 16).

TRASMISSIONE

Primaria: ad ingranaggi a denti elicoidali.

Rapporto di trasmissione: 3,047 (64/21).

Secondaria: a catena (1/2" x 7,8) con giunto elastico interposto fra tamburo freno a mozzo ruota.

Rapporti di trasmissione: 3,785 (53/14) o 3,358 (54/14) o 4 (56/14) o 4,14 (58/14).

CAMBIO DI VELOCITA'

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 17).

MOTOTELAIO

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 17).

Sospensione anteriore

A forcella telescopica con tamponamento idraulico di fine corsa.

Freni

Freni sulle due ruote del tipo a ganaschia ad espansione agenti sul diametro di

posteriore }
anteriore } mm 136

Ruote

Del tipo a raggi tangenti.

Cerchi in acciaio: 17" x 2¼.

Pneumatici

Anteriore: 17" x 2,50 R rigato - Posteriore: 17" x 2,75 R sculpito.

Pressione di gonfiaggio:

con conduttore e passeggero	{	ant.	kg/cm ²	1,75
		post.	kg/cm ²	2,50
con solo conduttore	{	ant.	kg/cm ²	1,75
		post.	kg/cm ²	2,00

IMPIANTO ELETTRICO

In alternativa ai due proiettori già descritti (vedi « 175 Giubileo » a pag. 17 - 18 - 19), il motociciclo « 150 Giubileo » può essere equipaggiato con il proiettore SIEM matricola n. 00.80.3987.

Questo proiettore è equipaggiato con un commutatore che utilizza normalmente il circuito facente capo alla batteria.

Qualora si verificassero degli inconvenienti su tale circuito di alimentazione, può essere usato un impianto di emergenza che esclude la batteria e preleva corrente direttamente dalla dinamo.

Quindi, per la marcia normale (con batteria), la chiave deve avere la freccia in corrispondenza della lettera « B » (vedi fig. 5) che rimane visibile sul corpo del proiettore mentre la lettera « D » rimane coperta dalla chiave stessa.

Per la marcia di emergenza (batteria esclusa), la chiave deve venire ruotata in modo che la freccia sia in corrispondenza della lettera « D » che rimane scoperta (vedi fig. 6).

Il commutatore ha incorporate due valvole fusibili; togliendo il gruppo ottico sono entrambe accessibili.

Quella anteriore serve per l'avvisatore acustico, mentre quella posteriore serve per l'impianto d'illuminazione.

Usare l'impianto di emergenza solo in caso di effettivo bisogno.

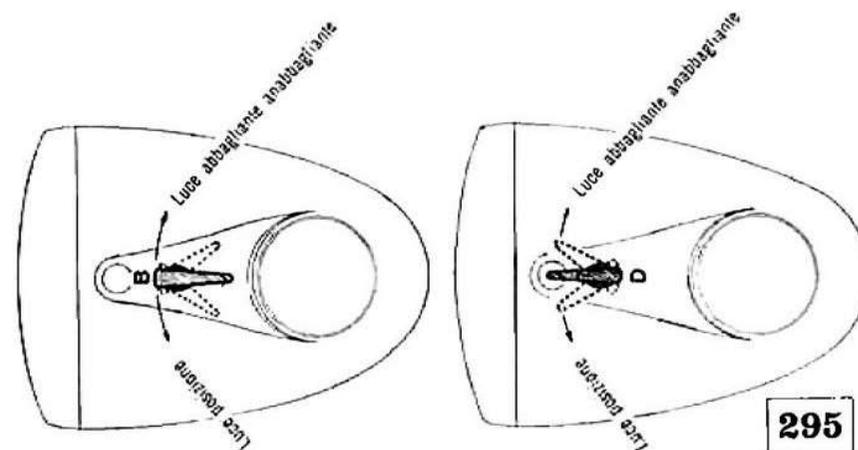


Fig. 5

Con chiavetta interruttore in posizione normale.

Fig. 6

Con chiavetta interruttore in posizione d'emergenza.

La chiavetta di comando può assumere le seguenti posizioni:

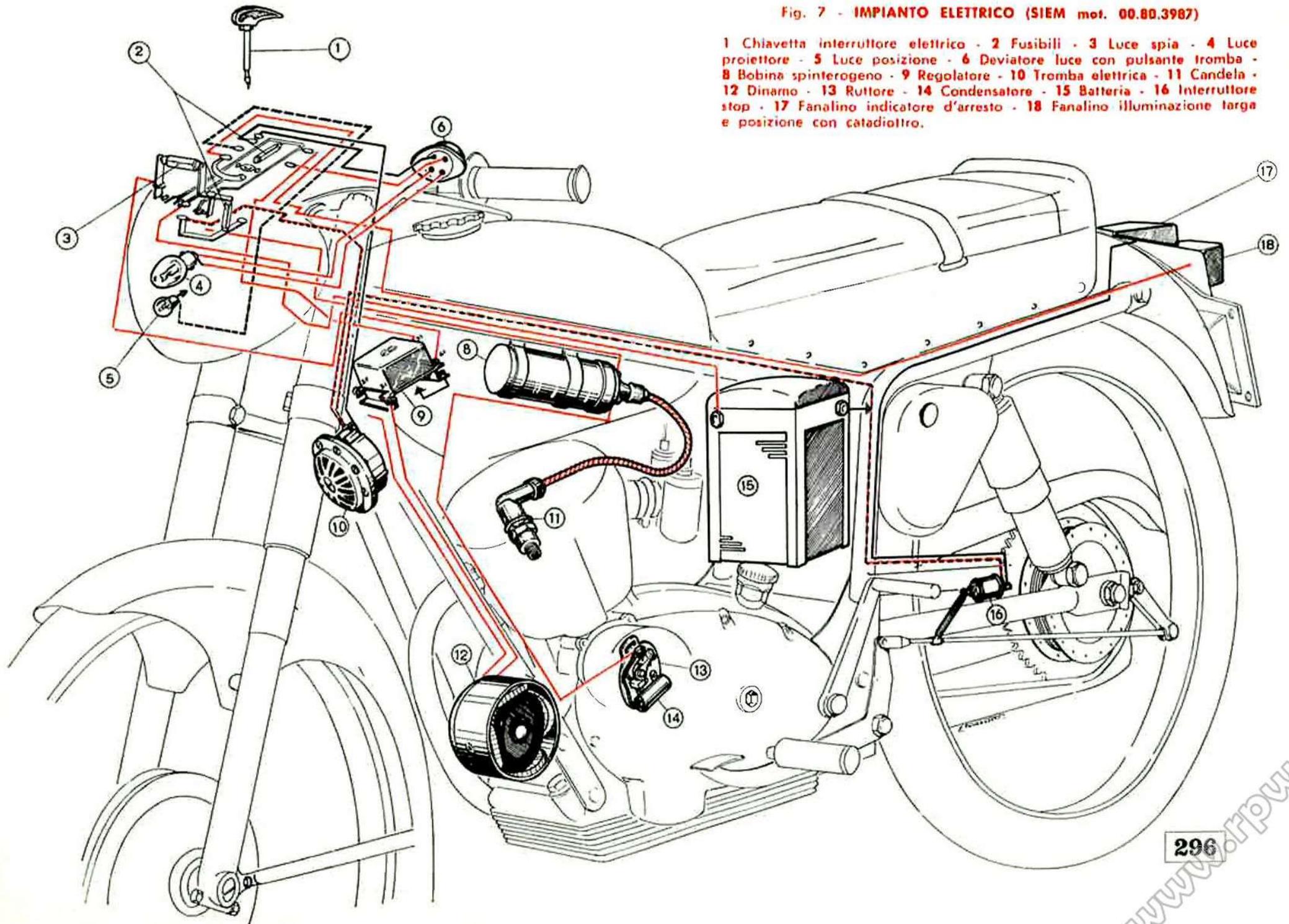
centrale: accensione motore	} chiave asportabile
a sinistra: luce posizione	
a destra: luce abbagliante e anabbagliante	

RICERCA INCONVENIENTI E LORO ELIMINAZIONI - REGISTRAZIONI

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 23-33).

Fig. 7 - IMPIANTO ELETTRICO (SIEM mot. 00.80.3987)

1 Chiavetta interruttore elettrico - 2 Fusibili - 3 Luce spia - 4 Luce proiettore - 5 Luce posizione - 6 Deviatore luce con pulsante tromba - 8 Bobina spinterogeno - 9 Regolatore - 10 Tromba elettrica - 11 Candela - 12 Dinamo - 13 Ruttore - 14 Condensatore - 15 Batteria - 16 Interruttore stop - 17 Fanalino indicatore d'arresto - 18 Fanalino illuminazione targa e posizione con catadiottero.



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 le 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. 7) 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 stringere leggermente la vite aria del minimo sino a far scomparire detto punto debole. In genere la vite aria del minimo va aperta da un giro a un giro e mezzo rispetto alla chiusura completa.

Regolazione del massimo e del passaggio:

Se, i getti, valvola, spillo conico sono del calibro prescritto e non presentano usura sensibile, la regolazione dovrebbe risultare a posto; in caso contrario e cioè in conseguenza specialmente di variazioni nella densità della benzina oppure di sensibili sbalzi di temperatura ambiente, si rende necessario cambiare il getto del massimo e la posizione dello spillo conico. Si ricorda perciò che aumentando la densità della benzina o diminuendo la temperatura ambiente occorre arricchire la miscela spostando lo spillo conico verso l'alto o aumen-

tando il numero del getto, eseguire l'operazione inversa se la densità della benzina diminuisce e la temperatura ambiente aumenta.

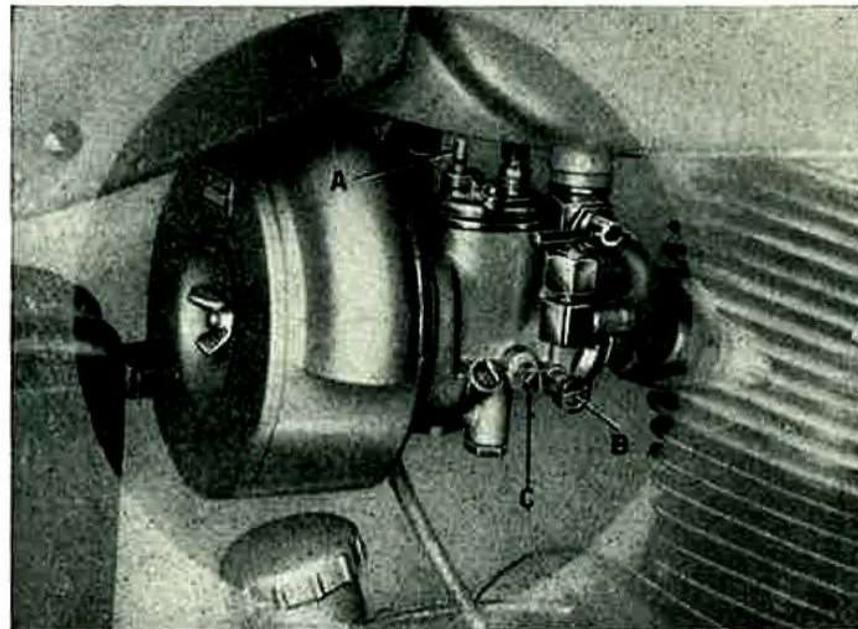


Fig. 8

ATTREZZATURA

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 37 - 40).

Chiave a tubo diritto mm 25 x 26.

Spina per chiave a tubo.

03.13875 - Chiave mm 34 per dado attacco manubrio (pag. 139).

03.13959 - Chiave per calotta sterzo (pag. 139).

03.11856 - Chiave per fodero forcella telescopica (pagina 141).

03.17467 - Chiave per otturatore forcella telescopica (pagina 141).

03.11859 - Attrezzo montaggio tubo portante (pag. 145).

SMONTAGGIO

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 45 - 67).

REVISIONE

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 73 - 76).

Tolleranze di montaggio e limiti di usura

Vedi « 175 Giubileo » (pag. 77 - 96).

Carburatore

Con epuratore aria e filtro benzina.

SMONTAGGIO SERBATOIO

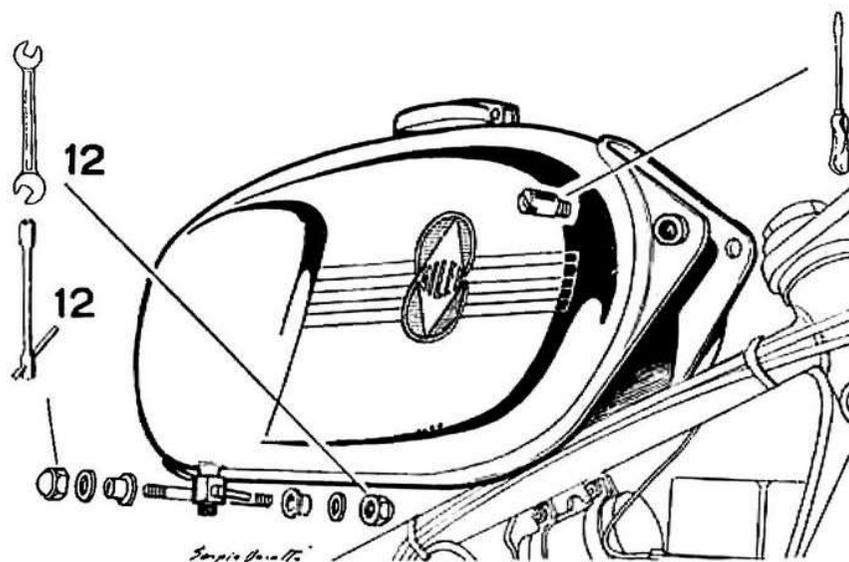
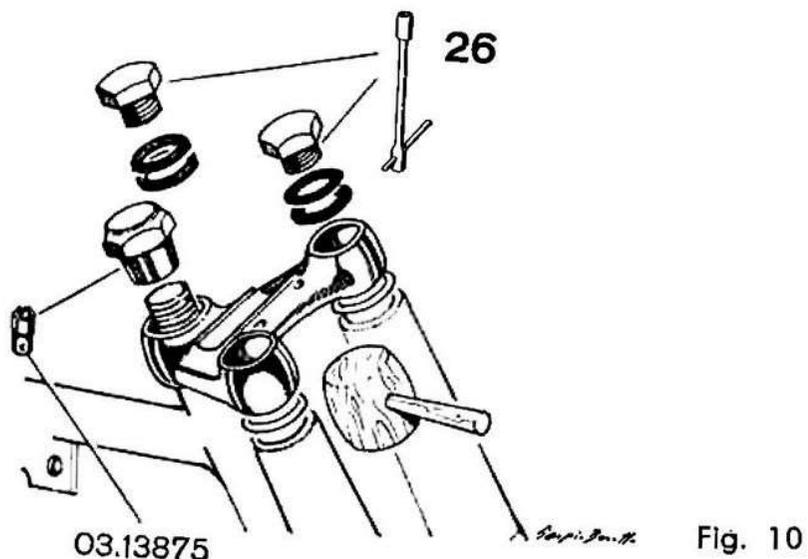


Fig. 9

15 - Serbatoio.

SMONTAGGIO SOSPENSIONE ANTERIORE



37 - Attacco manubrio.

Fig. 10

SMONTAGGIO SOSPENSIONE ANTERIORE

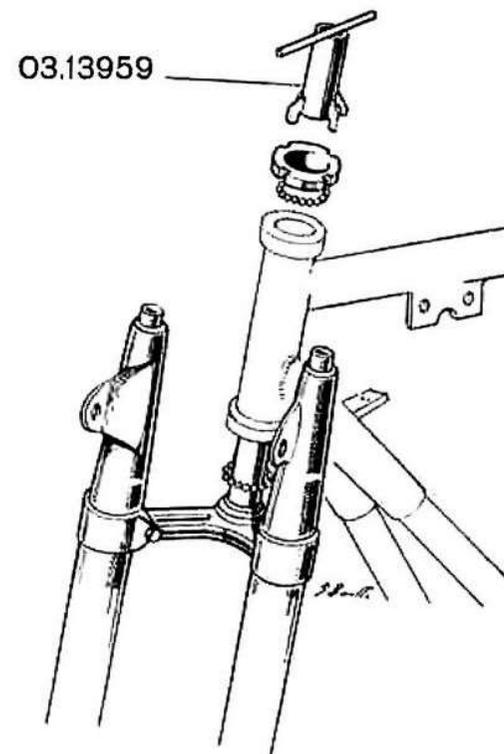


Fig. 11

38 - Staccare la forcella telescopica dal telaio.

SMONTAGGIO SOSPENSIONE ANTERIORE

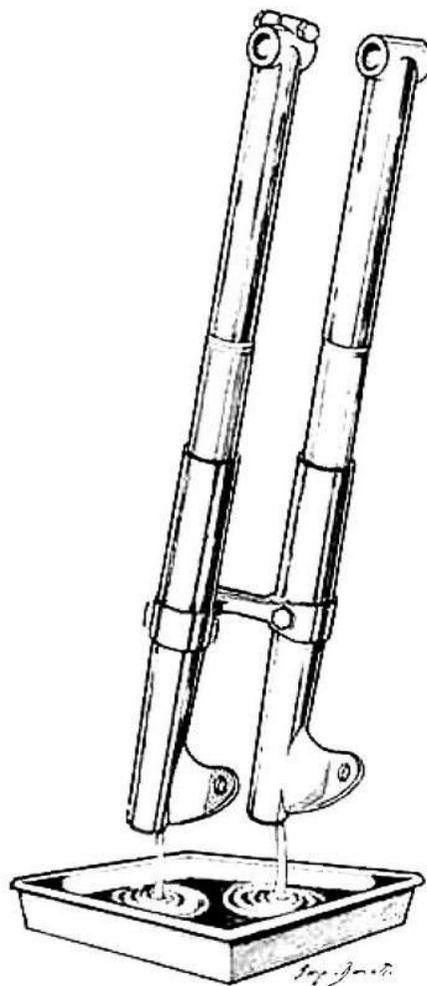


Fig. 12

39 - Vuotare l'olio.

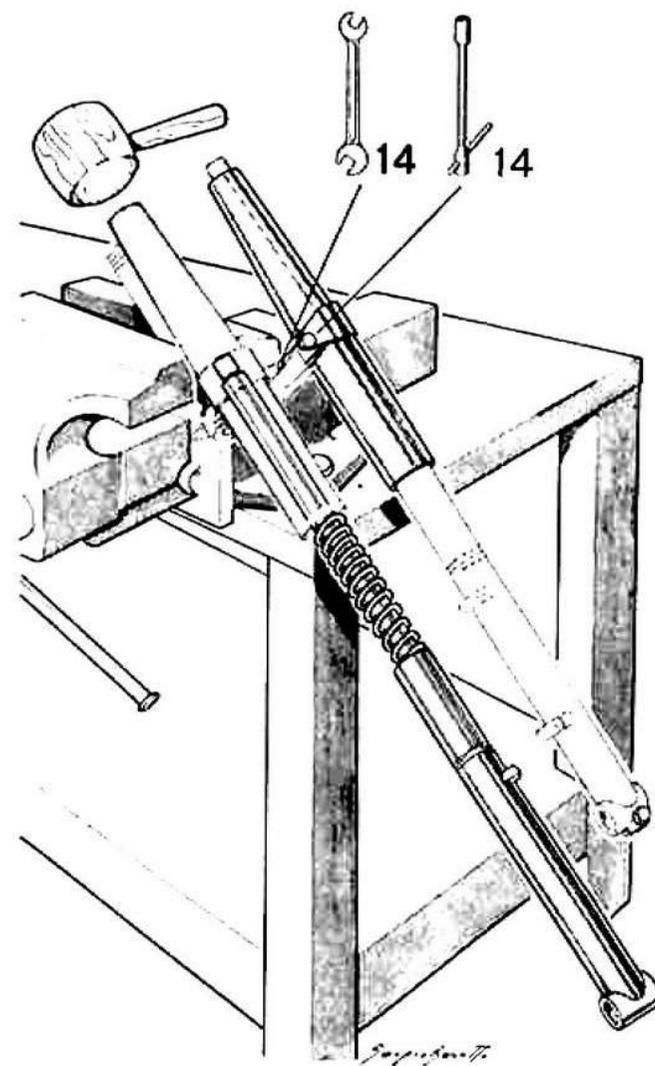


Fig. 13

40 - Togliere le viti bloccaggio testa forcella.
41 - Sfilare i bracci ed i foderi della forcella.

SMONTAGGIO SOSPENSIONE ANTERIORE

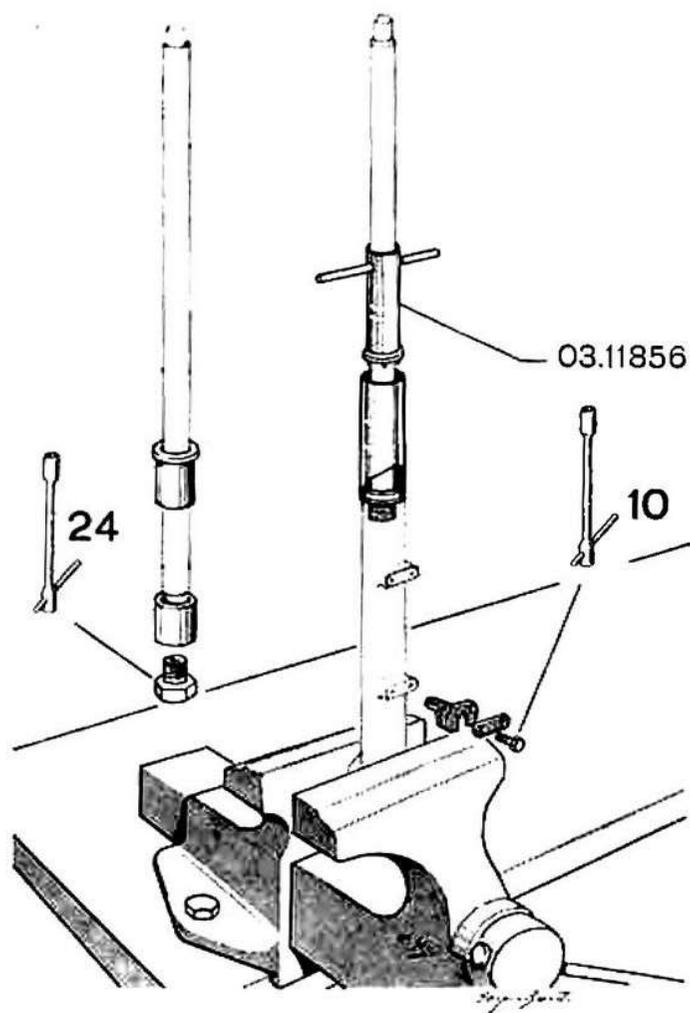


Fig. 14

- 42 - Fodero coprimolla.
- 43 - Tubo portante.

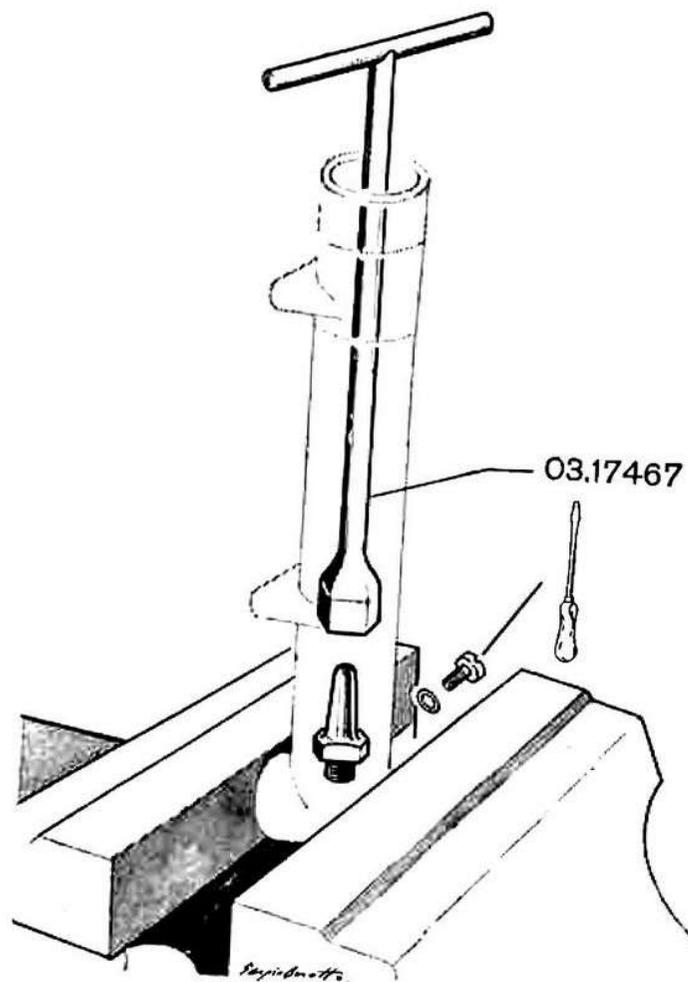


Fig. 15

- 44 - Otturatore foro passaggio olio.

SMONTAGGIO CARBURATORE

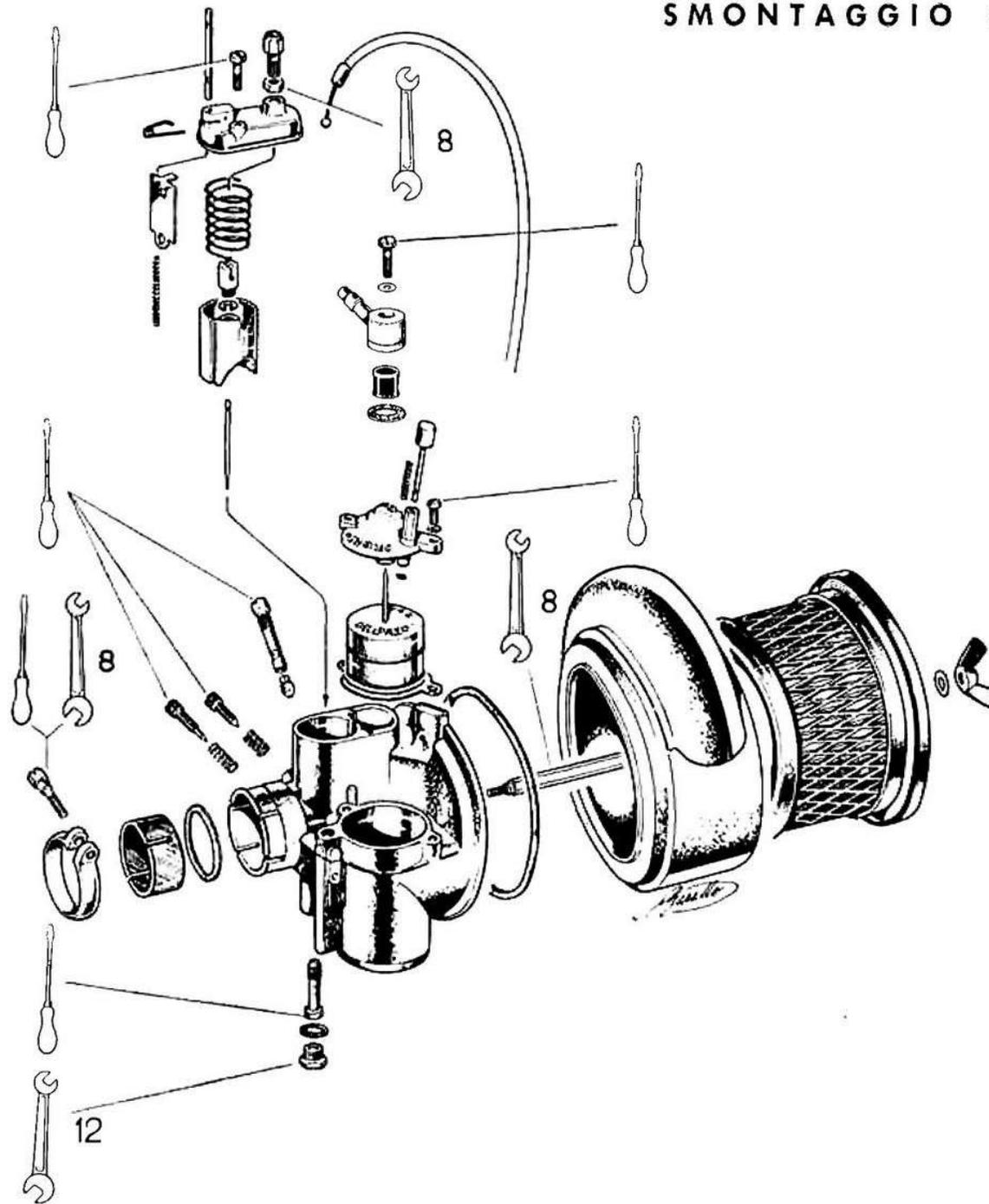


Fig. 16

47 - Carburatore.

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLE BRONZINE FORCELLA TELESCOPICA

Diametro interno bronzina \varnothing A	22,000 ÷ 22,022
Diametro tubo portante \varnothing B	21,992 ÷ 21,978
Gioco di montaggio C	max 0,044 min 0,008
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,12

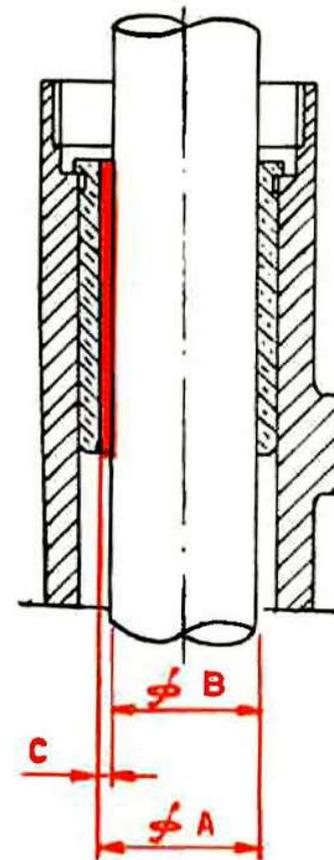


Fig. 17

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLE BUSSOLE INFERIORI FORCELLA TELESCOPICA

Diametro interno elemento mobile \varnothing A	27,000 \div 27,045
Diametro bussola inferiore \varnothing B	26,980 \div 26,959
Gioco di montaggio C	max 0,086 min 0,020
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,15

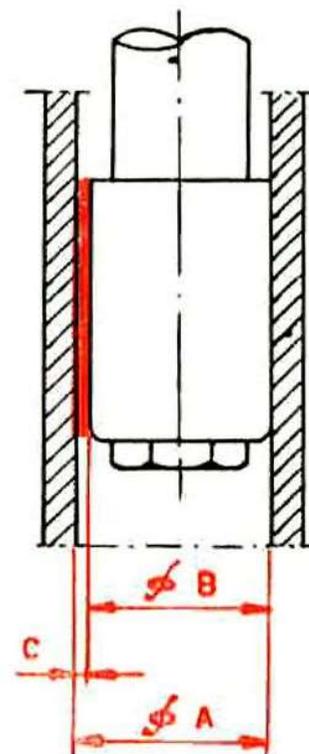


Fig. 18

RIMONTAGGIO. SOSPENSIONE ANTERIORE

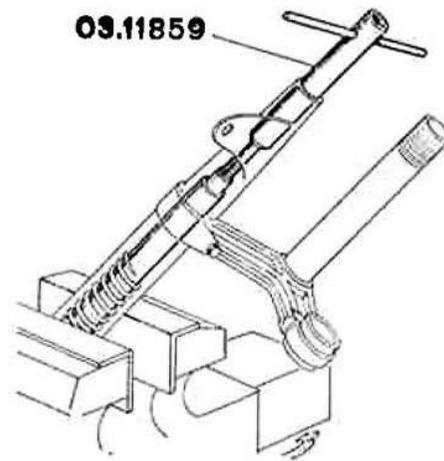


Fig. 19

1 - Montaggio tubi portanti forcella telescopica.

Copie 1000 - Giugno 1962

Carlo Bertoni

TIPOGRAFIA EDITRICE BRIANTEA

MERATE (Como)

Telex MI 0361-52.032

www.rpw.it

