



MOTOCICLO SATURNO

500 c.c.

Tipo Sport 1952

Tipo Polizia 1953

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione



MOTO GILERA S. p. A.

Stabilimento e Amministrazione: ARCORE (Milano)

tel. 78-20 / 78-44 (Vimercate)

78-96 / 78-98

Direzione Commerciale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3

tel. Interc. 95-284

MOTOCICLO SATURNO

500 c.c.

Tipo Sport 1952

Tipo Polizia 1953

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione

A V V E R T E N Z E

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale, consente di usare il Motociclo nelle migliori condizioni.

Per le operazioni di controllo periodiche, per le grandi riparazioni e revisioni, si consiglia di rivolgersi esclusivamente ai nostri Concessionari o ad officine attrezzate.

Per le eventuali parti di ricambio esigere pezzi originali Gilera.

GOMME  PIRELLI

OLIO CASTROL

www.rpw.it

I N D I C E

SATURNO SPORT 1952

Disposizione comandi	Pag.	7
Dati per l'identificazione	»	8
Generalità	»	10
Descrizione	»	12
Norme per l'uso	»	21
Norme per la manutenzione	»	24
Inconvenienti e rimedi relativi	»	38

SATURNO POLIZIA 1953

Disposizione comandi	»	41
Dati per l'identificazione	»	41
Generalità	»	41
Descrizione	»	43
Norme per l'uso	»	47
Norme per la manutenzione	»	47
Inconvenienti e rimedi relativi	»	47
Garanzia	»	48
Organizzazione commerciale della Moto Gilera in Italia	»	49

MOTOCICLO SATURNO

Tipo Sport 1952

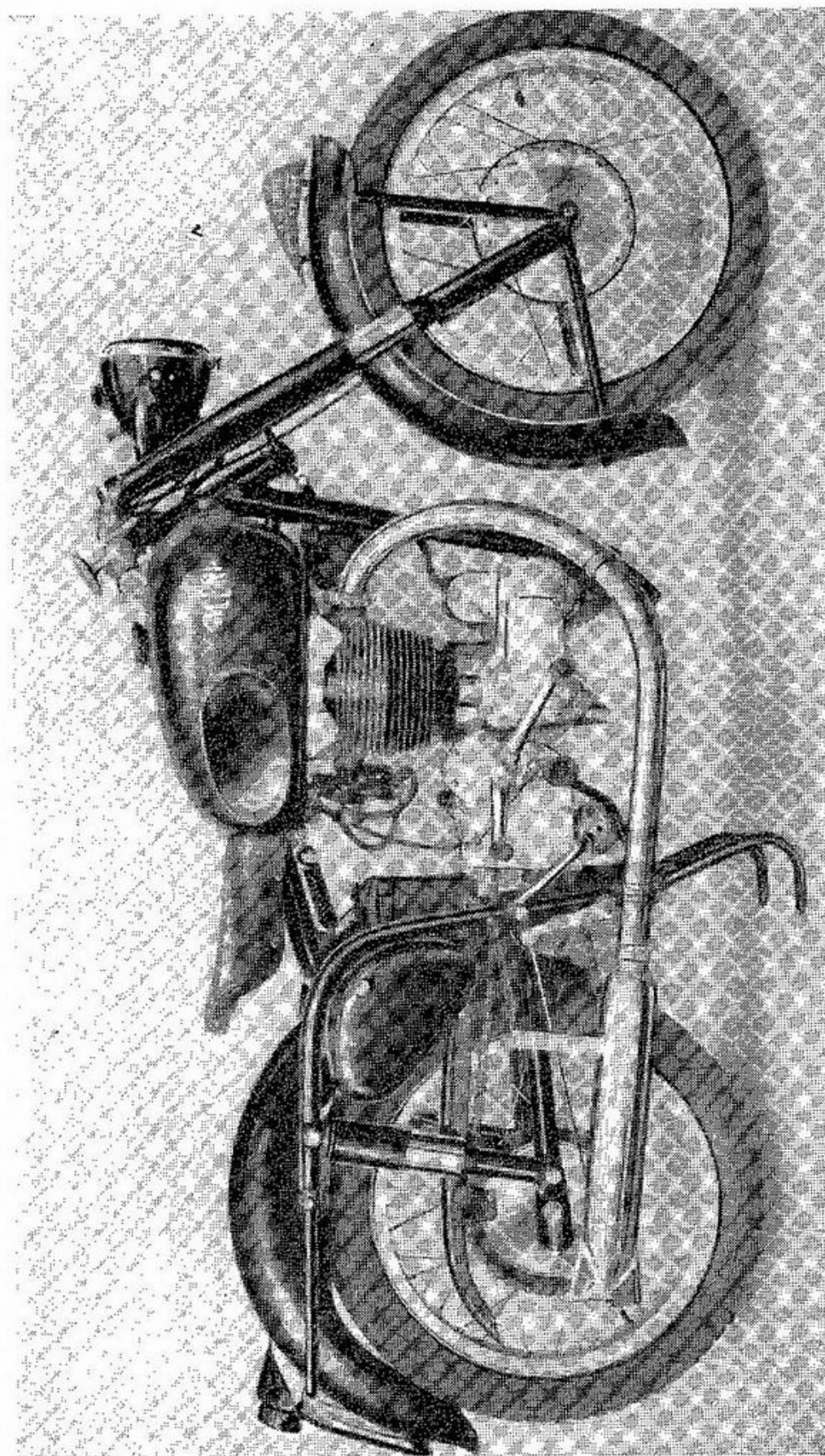


FIG. 1 - SATURNO 500 cc. - Tipo Sport 1952 (lato distribuzione)

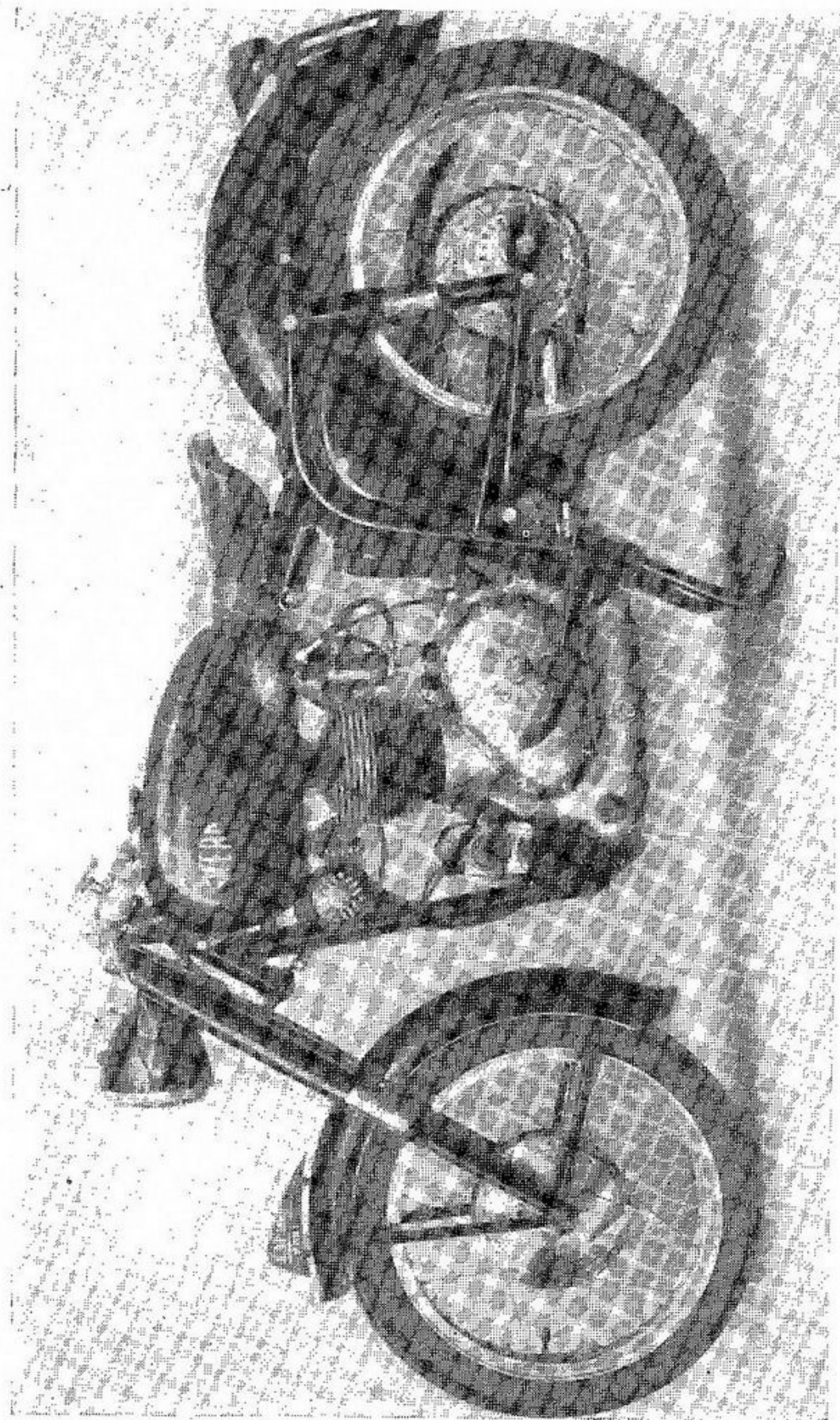


FIG. 2 - SATURNO 500 cc. - Tipo Sport 1952 (*lato trasmissione*)

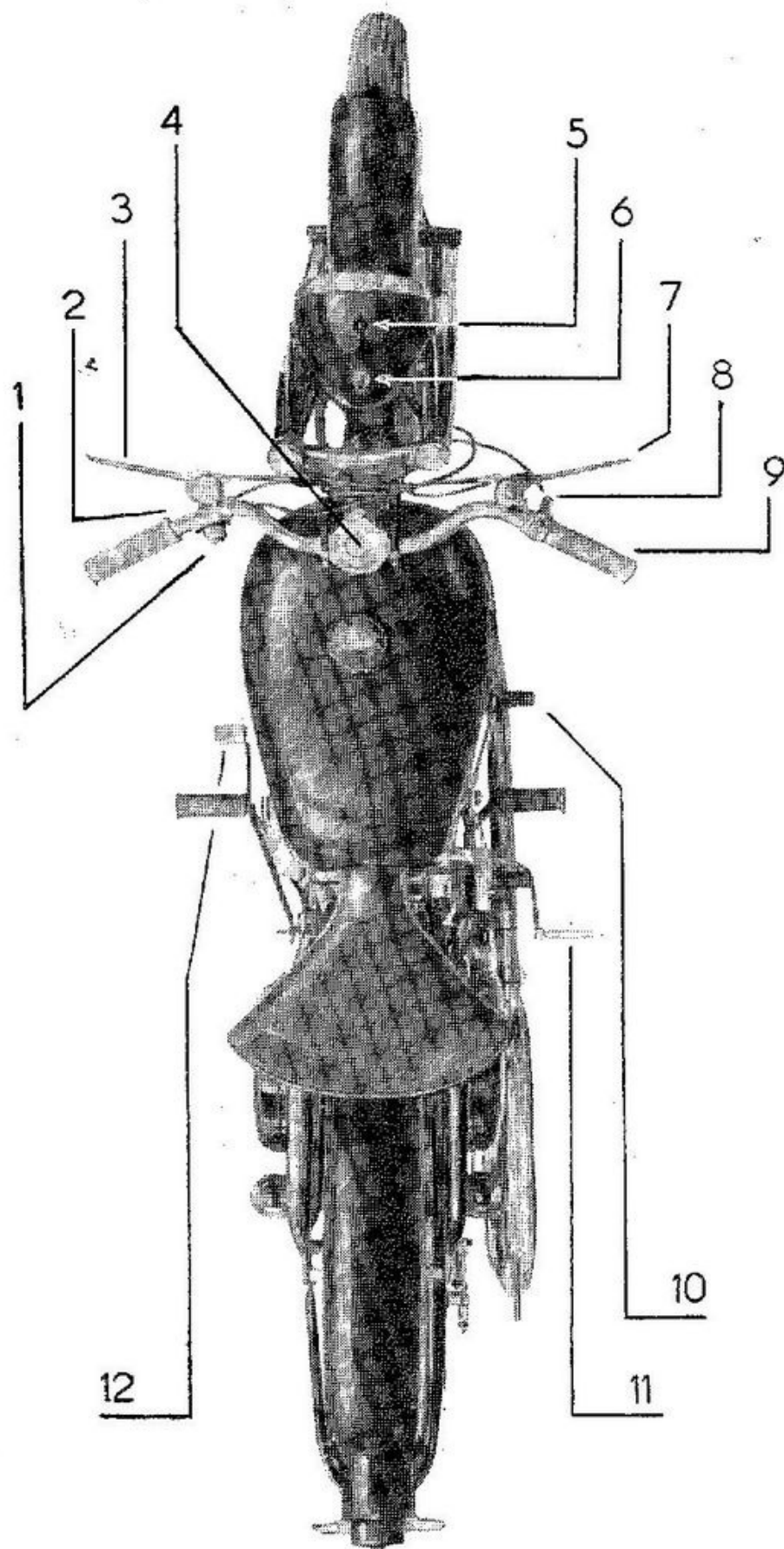


FIG. 3 - SATURNO 500 cc. - Tipo Sport 1952
(pianta con indicazione dei comandi)

DISPOSIZIONE COMANDI

(vedi fig. 3)

- 1) Pulsante avvisatore elettrico
- 2) Levetta comando alzavalvola
- 3) Leva comando frizione
- 4) Pomello frenasterzo
- 5) Chiavetta faro
- 6) Interruttore luce
- 7) Leva comando freno anteriore
- 8) Leva comando aria
- 9) Manopola comando gas
- 10) Leva pedale comando cambio
- 11) Pedale messa in moto
- 12) Pedale comando freno posteriore.

Dati per l'identificazione

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione uguale tanto per il motore quanto per il telaio.

Per il motore è impresso sul carter a sinistra in prossimità della base appoggio cilindro (vedi fig. 4).

Per il telaio sul tubo superiore a sinistra sotto la sella (vedi fig. 5).

Il numero di identificazione è riportato sul certificato di origine del veicolo e serve, oltre che agli effetti legali, anche per le eventuali richieste di parti di ricambio in quanto deve essere sempre citato nelle stesse.

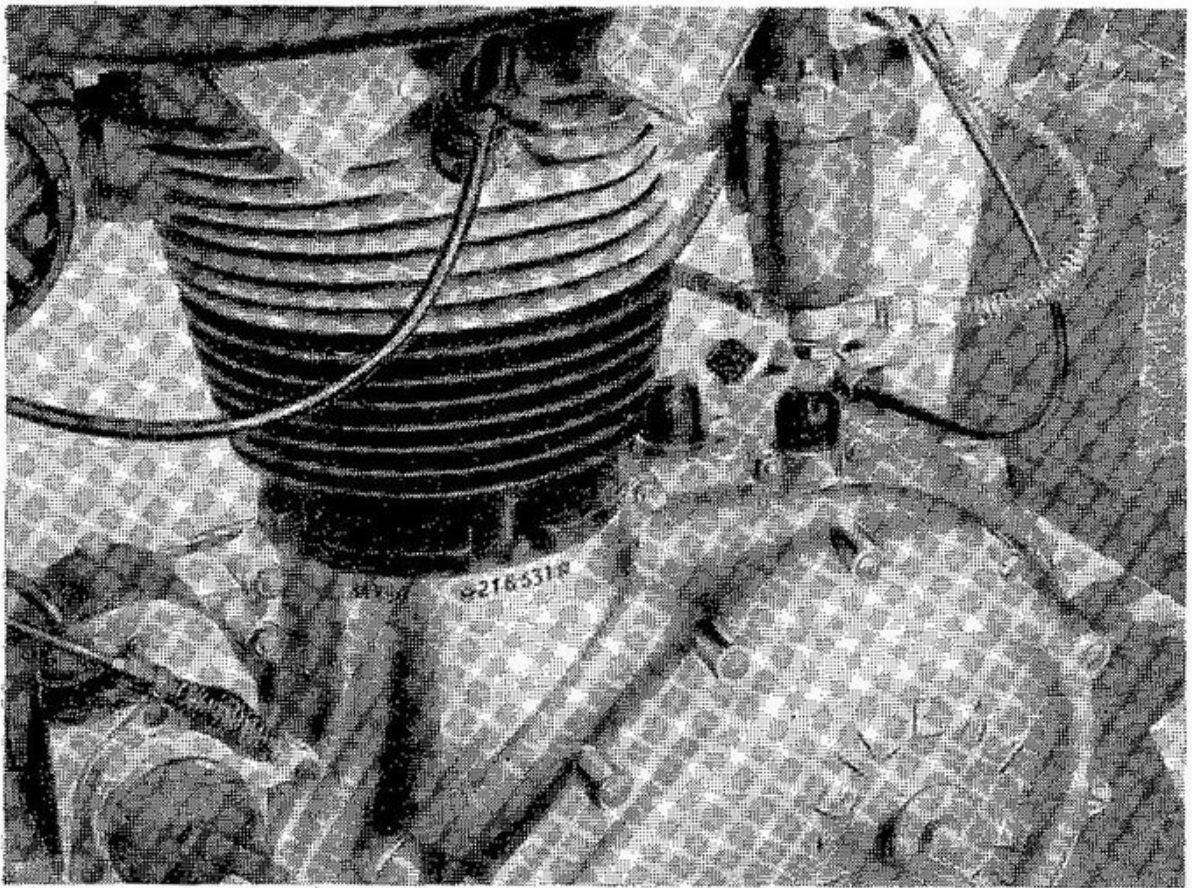


FIG. 4

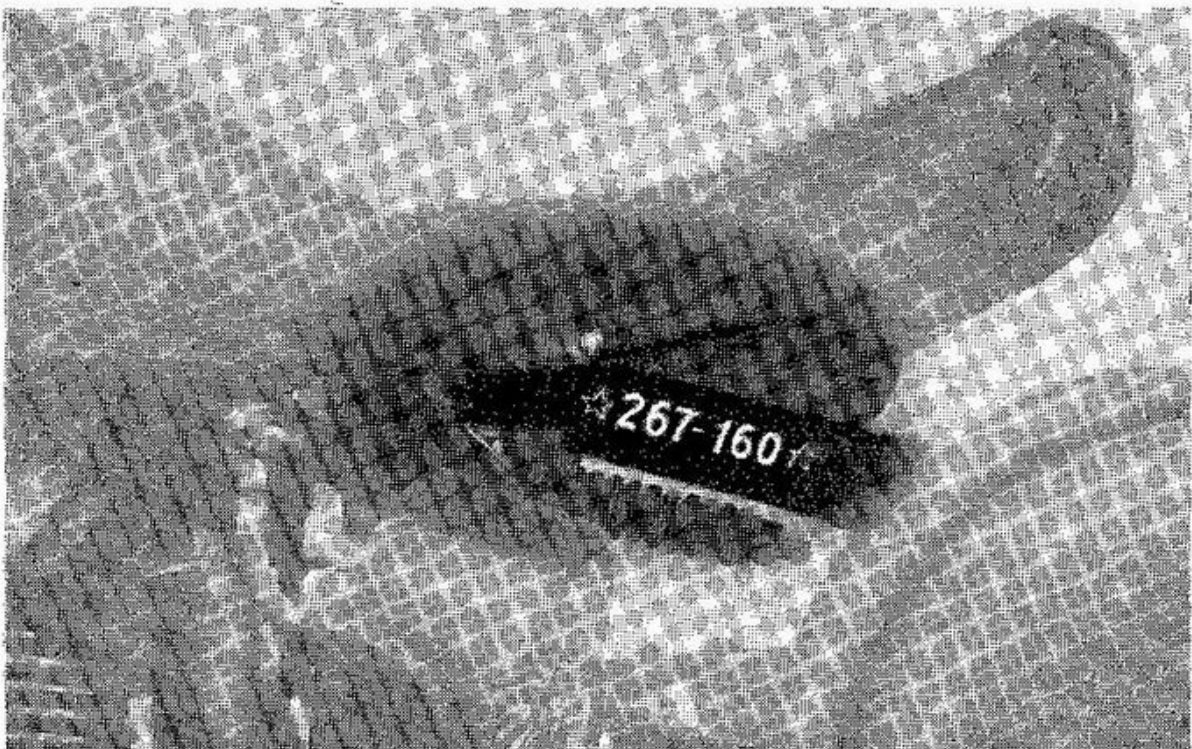


FIG. 5

GENERALITÀ

Motore

A quattro tempi, monocilindrico verticale, con valvole in testa, inclinate, comandate da aste e bilancieri.

Accensione a magnete con anticipo automatico.

Alimentazione a gravità.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

Frizione a dischi multipli a secco.

Cambio in blocco a quattro rapporti con ingranaggi sempre in presa comandati da selettore a pedale.

Veicolo

Telaio tubolare aperto

Sospensione anteriore a forcella telescopica.

Sospensione posteriore con ammortizzatori idraulici.

Trasmissione a catena.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto elettrico con: dinamo, batteria, faro anteriore a tre luci, fanale posteriore catarifrangente

Prestazioni

Le prestazioni sotto riportate si intendono con veicolo in assetto di marcia montato dal solo conduttore.

Velocità alle varie marce a regime di potenza massima.

In 1 ^a marcia	Km/h	51
» 2 ^a »	»	86
» 3 ^a »	»	108
» 4 ^a »	»	128

Pendenze massime superabili con i vari rapporti:

In 1 ^a marcia	38%	alla velocità di	Km/h	40
» 2 ^a »	18%	» » » »	65	
» 3 ^a »	12%	» » » »	70	
» 4 ^a »	6%	» » » »	85	

Consumo medio di carburante secondo le norme C.U.N.A.: 3,7 litri per 100 Km.

Autonomia: Km. 400.

Ingombri e pesi

Lunghezza massima	m. 2.16
Larghezza massima	m. 0.67
Altezza massima	m. 1.01
Passo	m. 1.47
Altezza minima da terra senza conduttore	m. 0,130.
Peso del veicolo in assetto di viaggio	Kg. 170.

DESCRIZIONE

Motore

Dati caratteristici

Tipo Saturno 500 c.c. - 4 tempi.

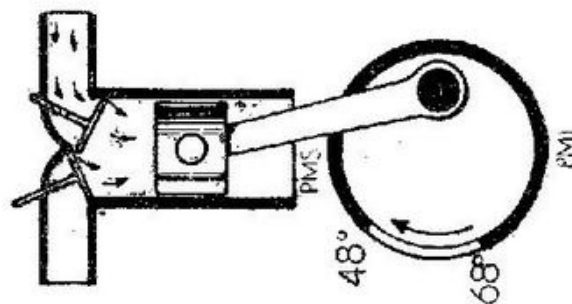
Numero cilindri	1 verticale
Alesaggio	mm. 84
Corsa	mm. 90 - 105
Cilindrata	cmc. 498,7
Rapporto di compressione	6 : 1
Regime di potenza massima	5000 giri al l'
Potenza massima	CV. 22
Regime di coppia massima	3800 giri al l'
Potenza fiscale	CV. 5

Cilindro e testa

Cilindro in ghisa, testa cilindro in lega di alluminio con sedi valvole riportate. Diametro utile delle valvole m/m 38.

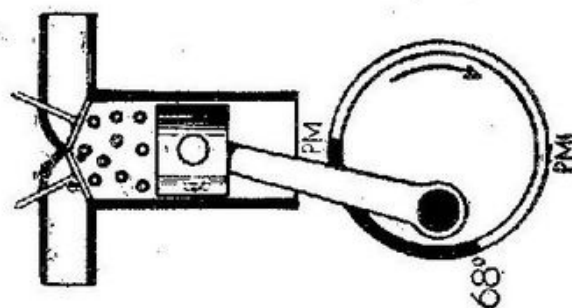
Manovellismo

E' costituito da albero a gomito scomponibile (n° 2 volani - asse accoppiamento - assi laterali); biella in acciaio montata su rulli; spinotto in acciaio; pistone in lega di alluminio speciale con tre fasce di compressione e un raschiaolio.



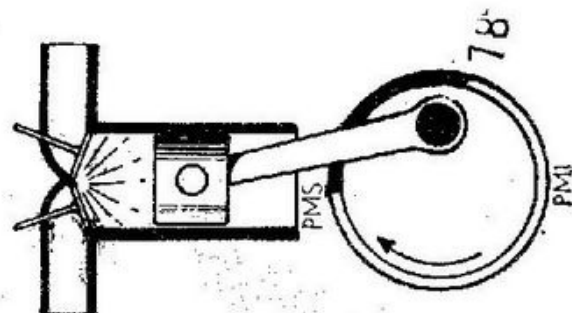
ASPIRAZIONE

La valvola apre 48° prima
P. M. S. = m/m 18,1 dal
P. M. S.
chiude 68° dopo P. M. I.
= m/m 66,73 dal P. M. S.



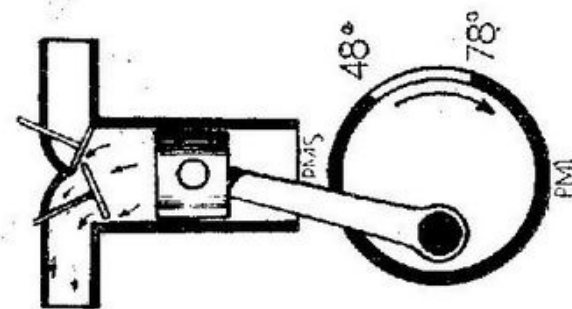
COMPRESSIONE

Le valvole sono chiuse.
Anticipo accensione mas-
simo 50°; minimo 10° dal P. M. S.



SCOPPIO

Le valvole sono chiuse.



SCARICO

La valvola apre 78° prima
P. M. I. = m/m 59,78
dal P. M. S.
chiude 48° dopo P. M. S.
= m/m 18,1 dal P. M. S.

FIG. 6

La Testa è stata abbinata

mf. 3.5

Distribuzione (vedi fig. 6)

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

L'ingranaggio a cammes, azionato da un pignone calettato sull'asse motore, comanda le aste tramite apposite levette oscillanti.

I dati della distribuzione sono i seguenti:

Aspirazione:

⁵⁵

SANREMO CORSA 10000

inizio: 48° prima del P.M.S. (mm. 18,1 dal P.M.S.)

fine : 68° dopo il P.M.I. (mm. 66,73 dal P.M.S.)

⁷⁰

Scarico:

⁸²

inizio: 78° prima del P.M.I. (mm. 59,78 dal P.M.S.)

fine : 48° dopo il P.M.S. (mm. 18,1 dal P.M.S.)

⁵⁰

Il controllo dei dati di cui sopra viene effettuato con i seguenti giochi tra astina e bilanciere. *A FREDDO*

Aspirazione mm. 0,3 — Scarico mm. 0,4

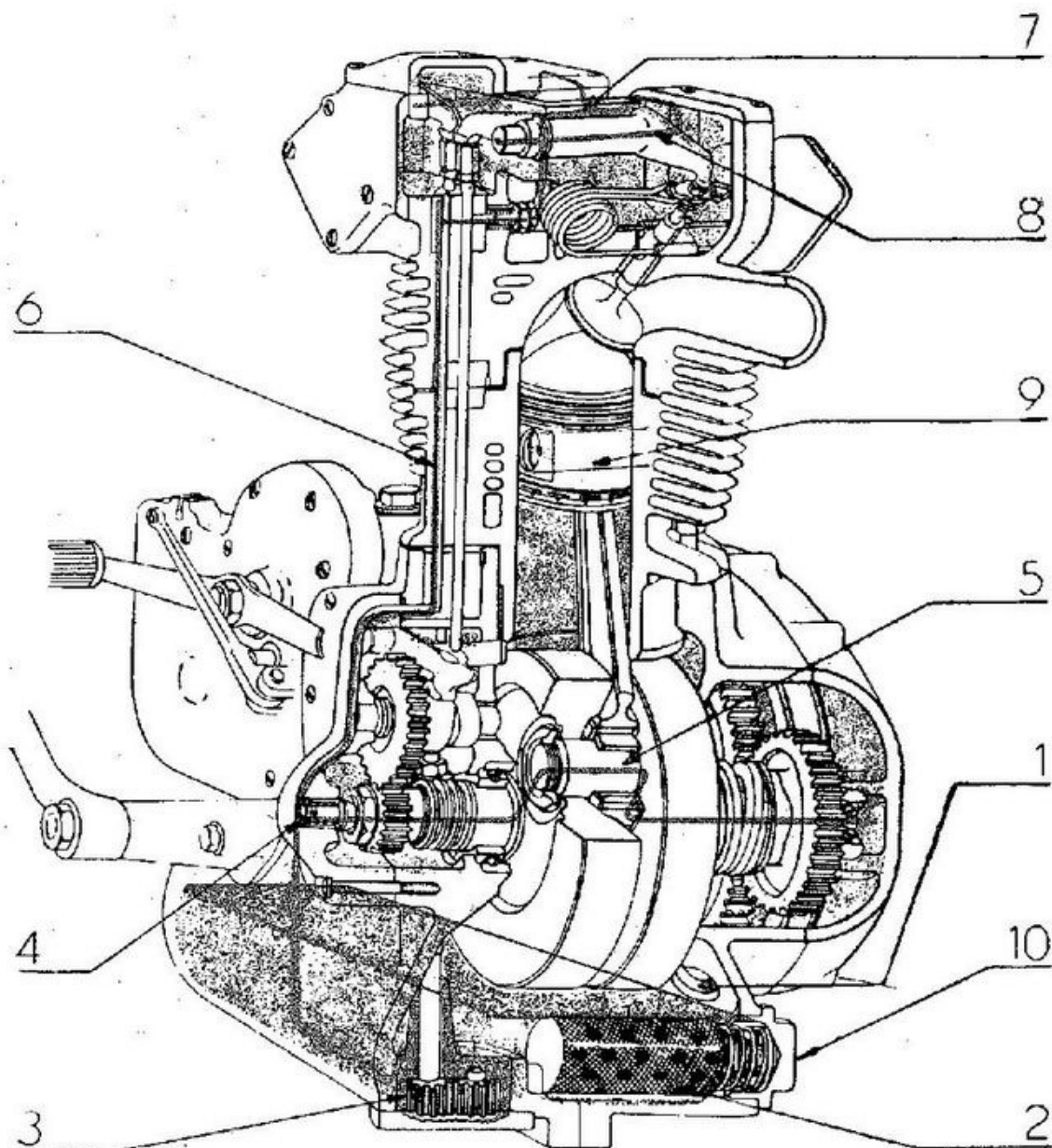
Lubrificazione (vedi fig. 7)

La lubrificazione è forzata all'asse motore ed alla testa mediante pompa ad ingranaggi.

Gli altri organi vengono lubrificati in virtù delle proiezioni di olio durante il moto. L'olio è contenuto nel carter in ragione di Kg. 2,5 circa.

Alimentazione

Il serbatoio del carburante, capace di litri 14 è sistemato fra sella e manubrio ed alimenta per gravità



- 1 Tappo immissione olio
- 2 Filtro olio
- 3 Pompa ad ingranaggi
- 4 Valvola regolazione olio
- 5 Foro asse accoppiamento
- 6 Tubetto porta olio alla testa
- 7 Raccordo a tre vie
- 8 Foro assi bilancieri
- 9 Foro asse spinotto
- 10 Tappo scarico

FIG. 7

il carburatore tipo: Dell'Orto RDF 28.

Diffusore 28

Valvola 70

Spillo L 3 alla 3^a tacca

Polverizzatore 2/270

Getto massimo 120

Getto minimo 50.

Accensione

Magnete: ad alta tensione tipo Marelli MCR/4D ad anticipo automatico, rotazione destra comandato da ingranaggi.

I valori dell'anticipo accensione, riferiti alla manovella motore, sono:

anticipo fisso 10°

anticipo automatico 40°

anticipo totale 50°

Candela: Marelli CW 240 A - o similare.

Filettatura candela $14 \times 1,25$.

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi. L'ingranaggio sull'asse motore è cassetato con l'interposizione di parastrappi. Il rapporto di trasmissione è:

1,872/1 (88/47). ✓

Frizione

La frizione è a dischi multipli in lamiera d'acciaio:

n° 4 dischi condotti, guarniti con materiale speciale

n° 5 dischi conduttori.

Cambio di velocità

A quattro rapporti con ingranaggi sempre in presa. Gli ingranaggi vengono comandati da selettore con leva a pedale.

Rapporti del cambio:

1 ^a	Velocità	2,187	(35/16) ✓
2 ^a	»	1,318	(29/22) ✓
3 ^a	»	1,040	(26/25) ✓
4 ^a	»	0,888	(24/27) ✓

Messa in moto

A pedale situato sul lato destro del veicolo.

Rapporto: $4,17 (88/47 \times 37/13 \times 29/37)$.

Trasmissione secondaria

La trasmissione dal cambio alla ruota è a catena $5/8" \times 1/4"$.

Rapporti di trasmissione totali motore-ruota:

1 ^a	Velocità	11.558
2 ^a	»	6.966
3 ^a	»	5.496
4 ^a	»	4.698

Veicolo

Telaio

Del tipo aperto in tubi di acciaio trafilati a freddo uniti con saldatura elettrica od autogena a seconda delle esigenze.

Sospensione anteriore

A forcella telescopica con ammortizzatore idraulico di fine corsa.

Sospensione posteriore

A forcellone oscillante con molle ad eliche cilindriche racchiuse in astucci telescopici comprendenti gli ammortizzatori idraulici.

Parafanghi e portautensili

I parafanghi sono in lamiera dello spessore di mm. 0,8. Il posteriore è carenato lateralmente. Ai lati del parafango posteriore sono sistemati due cofani in lamiera portautensili.

Ruote

A raggi tangenti con cerchi in lega alluminio ($19'' \times 2\frac{1}{2}$) e mozzi pure in lega alluminio.

Il mozzo della ruota anteriore fa corpo unico con il tamburo freno il quale è rivestito interamente di acciaio.

I pneumatici sono:

anteriore : $3,00 \times 19$ rigato

posteriore: $3,25 \times 19$ scolpito

Le pressioni di gonfiaggio sono:

anteriore : $1,5 \text{ Kg/cm}^2$

posteriore: $1,75 \text{ Kg/cm}^2$

Freni

Sulle due ruote, del tipo a ganaschia ad espansione agenti su diametro di mm. 185.

Il tamburo freno posteriore, in lega di alluminio con rivestimento interno di acciaio, porta calettata la

corona per catena e trasmette il moto alla ruota tramite pioli che vengono ad impegnarsi in anelli di gomma alloggiati sul mozzo ruota.

Questo dispositivo migliora la dolcezza di marcia del veicolo e salvaguarda al tempo stesso i vari organi della trasmissione.

Il freno anteriore viene comandato a mano con leva posta a destra sul manubrio mentre quello posteriore viene comandato con leva a pedale posta a sinistra del veicolo.

Posti

N.° 1 per il conduttore con sella del tipo a sbalzo e molla agente in compressione.

Il veicolo può essere adibito anche al trasporto di una seconda persona.

Impianto illuminazione e segnalazione

E' costituito dai seguenti apparati:

- 1) *Batteria*. Tensione 6 V - capacità 12 A/h.
- 2) *Dinamo* - Marelli tipo D.N. 19 E - 30/6/2000 D con regolatore di tensione incorporato. Tensione 6 V - Potenza 30 W. Rotazione destra. Trasmissione tra motore e dinamo ad ingranaggi, rapporto 1,33/1.
- 3) *Tromba elettrica*: Marelli.
- 4) *Fanale anteriore*: Ø 150 a tre luci (città - campagna - anabbagliante) completo di:
n. 1 lampada biluce 25/25 W - 6 V
n. 1 lampada luce città 3 W - 6 V

- n. 1 lampada spia 3W - 6V
- n. 1 fusibile
- n. 1 chiavetta interruttore
- 5) *Fanalino posteriore*: completo di catarifrangente e
n. 1 lampada (3W - 6V).
- 6) *Comando luci e segnalazioni*.

Il comando luci città-campagna si effettua con l'interruttore sul faro mentre con il deviatore applicato alla sinistra sul manubrio si comanda l'anabbagliante e la tromba elettrica.

NORME PER L'USO

Accertarsi

- 1) Che nel serbatoio vi sia benzina.
- 2) Che l'olio sia al giusto livello e cioè arrivi al bocchettone di riempimento.
- 3) Che, dopo aver aperto i rubinetti posti al disotto del serbatoio (levetta di comando in direzione della tubazione), la benzina arrivi al carburatore premendo sul pulsante posto sul coperchio vaschetta dello stesso (cicchetto).

Durante la marcia si consiglia di tenere chiuso uno dei rubinetti onde poter disporre, eventualmente, della riserva carburante che si crea di conseguenza nel serbatoio.

- 4) Che, spingendo a fondo la chiavetta sul faro, si accenda la luce spia (detta luce deve spegnersi quando il motore supera un certo numero di giri per cui la dinamo inizia ad erogare corrente).
- 5) Che il cambio sia in posizione di folle.

Messa in moto

Ruotare di circa $1/8$ della sua corsa totale la manopola del gas e chiudere a fondo il comando dell'aria. Tirare a fondo la leva dell'alzavalvola, premere energicamente col piede sulla pedivella messa in moto abbandonando bruscamente la leva alzavalvola quando detta pedivella ha percorso circa la metà della sua corsa. Se il motore non si avvia, ripetere la manovra, regolando diversamente l'apertura del gas e dell'aria. E' consigliabile effettuare la manovra della messa in moto con macchina sul cavalletto.

E' possibile effettuare la messa in moto anche senza l'ausilio dell'alzavalvola. In questo caso però è necessaria una certa pratica in quanto bisogna premere decisamente ed a fondo la pedivella messa in moto quando il motore si trova in fase di fine compressione. Si ricorda che l'alzavalvola serve anche per l'arresto del motore.

Evitare, appena messo in moto, di accelerare subito il motore onde dar tempo all'olio, specie se questi è freddo, di entrare completamente in circolazione.

Avviamento e marcia

Per avviare la macchina, tirare a fondo la leva della frizione indi innestare la 1^a velocità premendo col tallone sull'estremità posteriore della leva del cambio.

Accelerare progressivamente il motore rilassando gradatamente la leva della frizione onde ottenere una partenza dolce.

Raggiunta la velocità di circa 30 Km/h chiudere rapidamente il gas, tirare la leva della frizione e premere con il piede sulla estremità anteriore della leva cambio onde innestare la seconda velocità. Abbandonare la leva della frizione ed accelerare il motore.

La terza e la quarta velocità si innestano allorchè il veicolo raggiunge rispettivamente la velocità di 50 e 75 Km/h operando come descritto per la 2^a velocità.

Per passare dalle velocità superiori alle inferiori, si proceda come segue:

Chiudere il gas, tirare la leva della frizione, accelerare rapidamente per un brevissimo istante il motore in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, premere col tallone sull'estre-

mità posteriore della leva del cambio indi allentare la leva della frizione ed accelerare il motore a seconda delle circostanze.

N.B. - La posizione di folle si trova a metà della corsa selettore tra prima e seconda.

Guida economica

Onde ottenere usura normale degli organi, consumo ridotto dei pneumatici, economia di benzina e olio si consiglia di marciare con una certa regolarità evitando strappi e brusche frenate.

Si tenga presente che marciando ad andatura costante, oltre ai vantaggi sopra descritti, si totalizzano le medie migliori.

NORME PER LA MANUTENZIONE

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

Pulizia generale del veicolo

Prima di procedere alla manutenzione e registrazione delle varie parti è necessario effettuare una buona pulizia del veicolo onde togliere fango, polvere e unto. All'uopo servirsi di petrolio e pennello ed asciugare bene con stracci puliti. Per le parti verniciate usare acqua ed asciugare con pelle di daino.

MANUTENZIONI E REGISTRAZIONI

Motore

1) *Verificare il livello dell'olio nel carter.*

Esso deve risultare all'altezza della parte filettata del bocchettone di riempimento. Se trattasi di veicolo nuovo l'olio dovrà essere sostituito dopo i primi 500 Km. Questa operazione deve essere eseguita come sc-

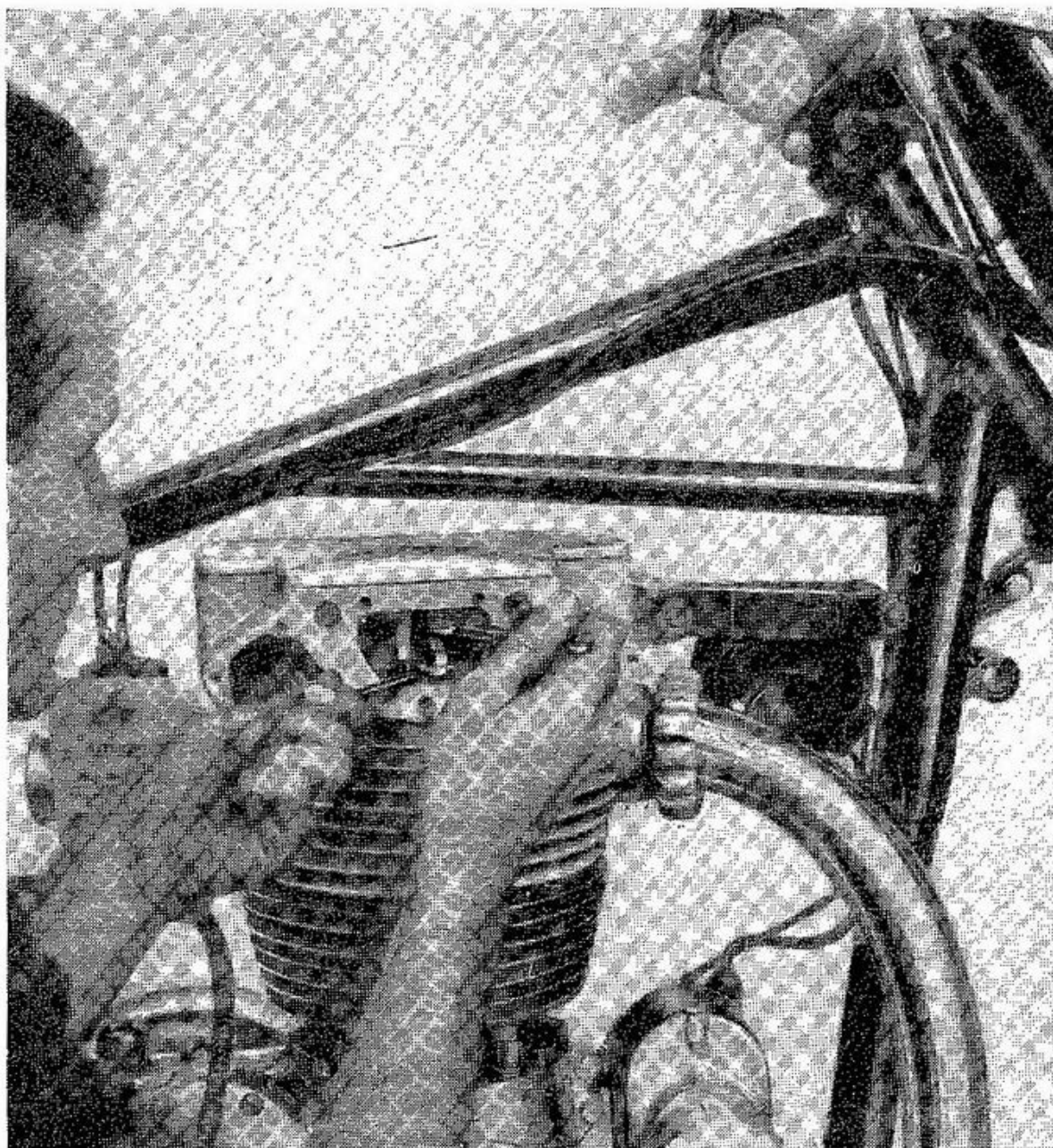


FIG. 8

guc: Togliere il tappo ed il filtro stesso, onde scaricare completamente l'olio, indi rimettere filtro e tappo ed introdurre mezzo litro di olio fresco. Mettere in moto il motore lasciando girare per cinque minuti circa indi scaricare nuovamente l'olio il quale avrà così ripulito ogni possibile residuo di rodaggio.

Immettere l'olio fresco sino a riempimento completo. In seguito il cambio dell'olio dovrà essere effettuato ogni 2000 Km. Si consiglia l'uso dell'olio « Castrol » tipo XXL o GP per la stagione estiva, XL per quella invernale.

2) *Registrare il gioco tra punterie e bilancieri* (vedi fig. 8).

Per effettuare questa operazione è necessario togliere il serbatoio della benzina al fine di rendere accessibili le viti che fissano il coperchio laterale destro alla testa del cilindro. Levato il coperchietto e assicuratisi che le valvole sono chiuse, si verifica con spessimetro il gioco tra punterie e bilancieri; detto gioco dovrebbe essere di mm. 0,15 per l'aspirazione e mm. 0,25 per lo scarico e ciò a motore caldo. In caso contrario con la chiave da mm. 12 sbloccare il registro indi con l'apposita chiave da mm. 6 si tiene ferma l'asta punteria mentre con quella da mm. 12 si agisce sul registro sino ad ottenere il gioco voluto, dopodichè si porta il controdado a contatto con il registro, tenendo sempre ferma l'astina con la chiave da mm. 6, indi con la chiave da mm. 12 si bloccano, l'uno contro l'altro, il registro ed il controdado.

3) *Regolazione del carburatore* (vedi fig. 9).

Accertarsi che la valvola del gas scorra liberamente, senza gioco eccessivo nella sua sede

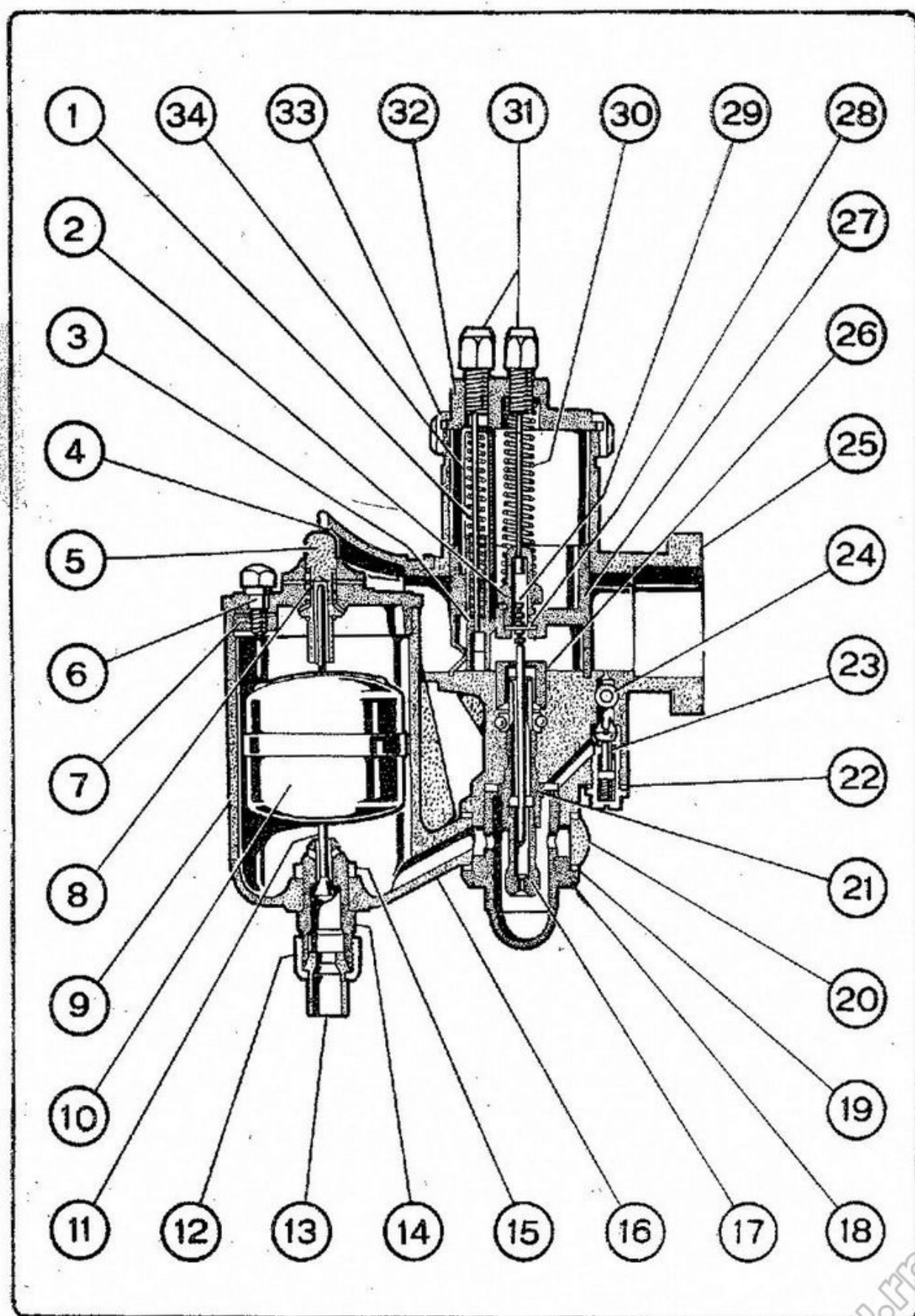


FIG. 9

NOMENCLATURA DEI PEZZI COMPONENTI
IL CARBURATORE DELL'ORTO (vedi fig. 9)

1. Molla tegolo di strozzamento - 2. Nipples attacco cavo gas - 3. Tegolo di strozzamento - 4. Presa d'aria - 5. Agitatore - 6. Vite ancoraggio coperchio - 7. Coperchio vaschetta - 8. Molla agitatore - 9. Vaschetta - 10. Galleggiante - 11. Astina galleggiante - 12. Raccordo chiusura - 13. Nipples tubo benzina - 14. Sede astina galleggiante - 15. Controdado per sede - 16. Condotto benzina - 17. Getto massimo - 18. Tappo unione corpo vaschetta - 19. Guarnizione tenuta vaschetta - 20. Anello vaschetta - 21. Polverizzatore portagetto massimo - 22. Guarnizione getto minimo - 23. Getto minimo - 24. Vite dosatura minimo - 25. Corpo carburatore - 26. Ugello diffusore - 27. Valvola gas - 28. Chiavella ancoraggio spillo conico - 29. Spillo conico - 30. Molla valvola gas - 31. Tenditore registro cavi - 32. Coperchio camera miscela - Ghiera coperchio camera miscela - 34. Astuccio di guida tegolo.

Pulire con getto di aria i vari fori e portagetti onde asportare le eventuali impurità.

Il carburatore è già regolato dalla Casa per il miglior rendimento, però 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 che regolano rispettivamente la posizione della valvola ed il passaggio 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 di 1 giro e $\frac{1}{2}$ rispetto alla chiusura completa.

Regolazione del massimo e del passaggio:

se i getti valvole, spillo conico sono del calibro prescritto e non presentano usure sensibili, la rego-

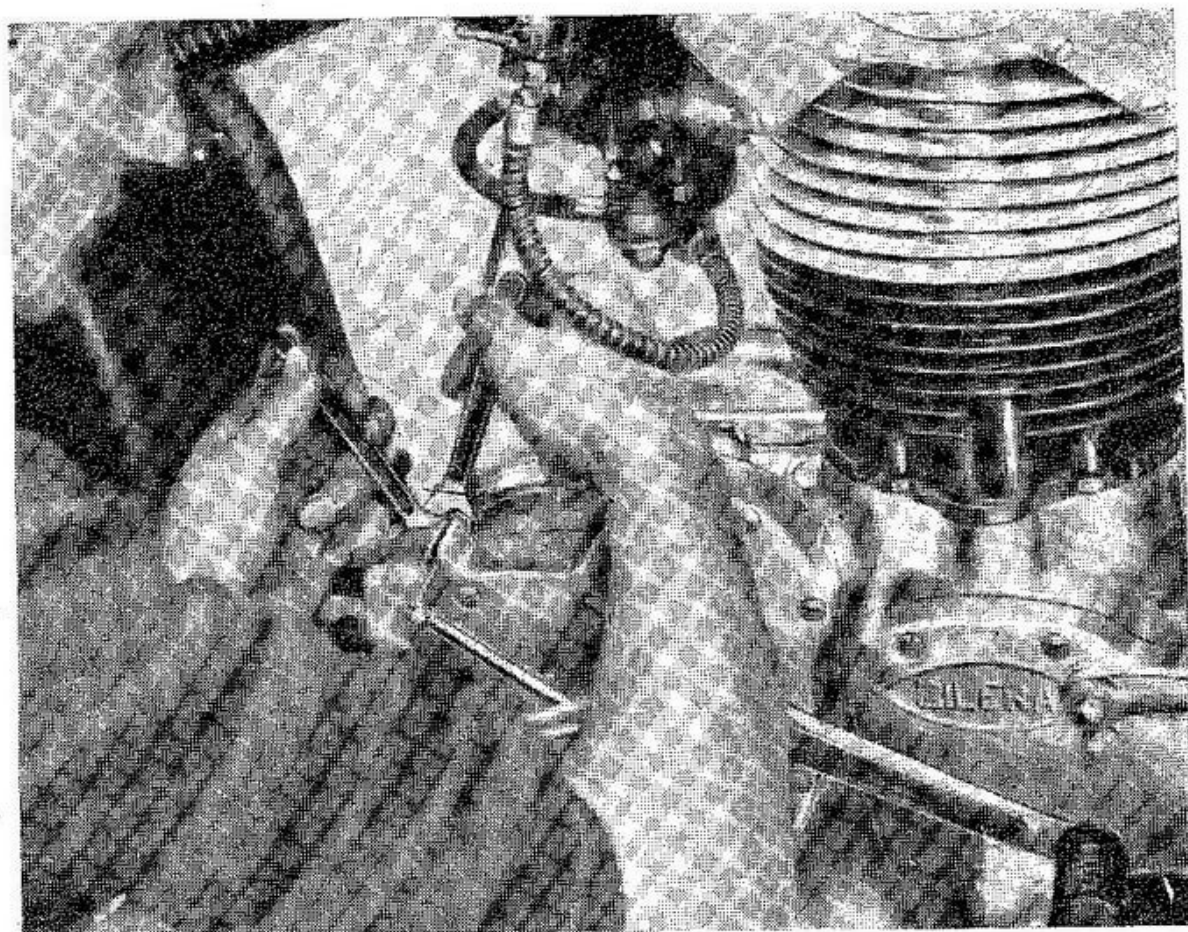


FIG. 10

lazione 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 il numero del getto e viceversa se la densità della benzina diminuisce e la temperatura ambiente aumenta.

4) Registrare la frizione.

La registrazione del comando frizione si ottiene operando sul tirafilo del cavo (fig. 10) tenendo conto

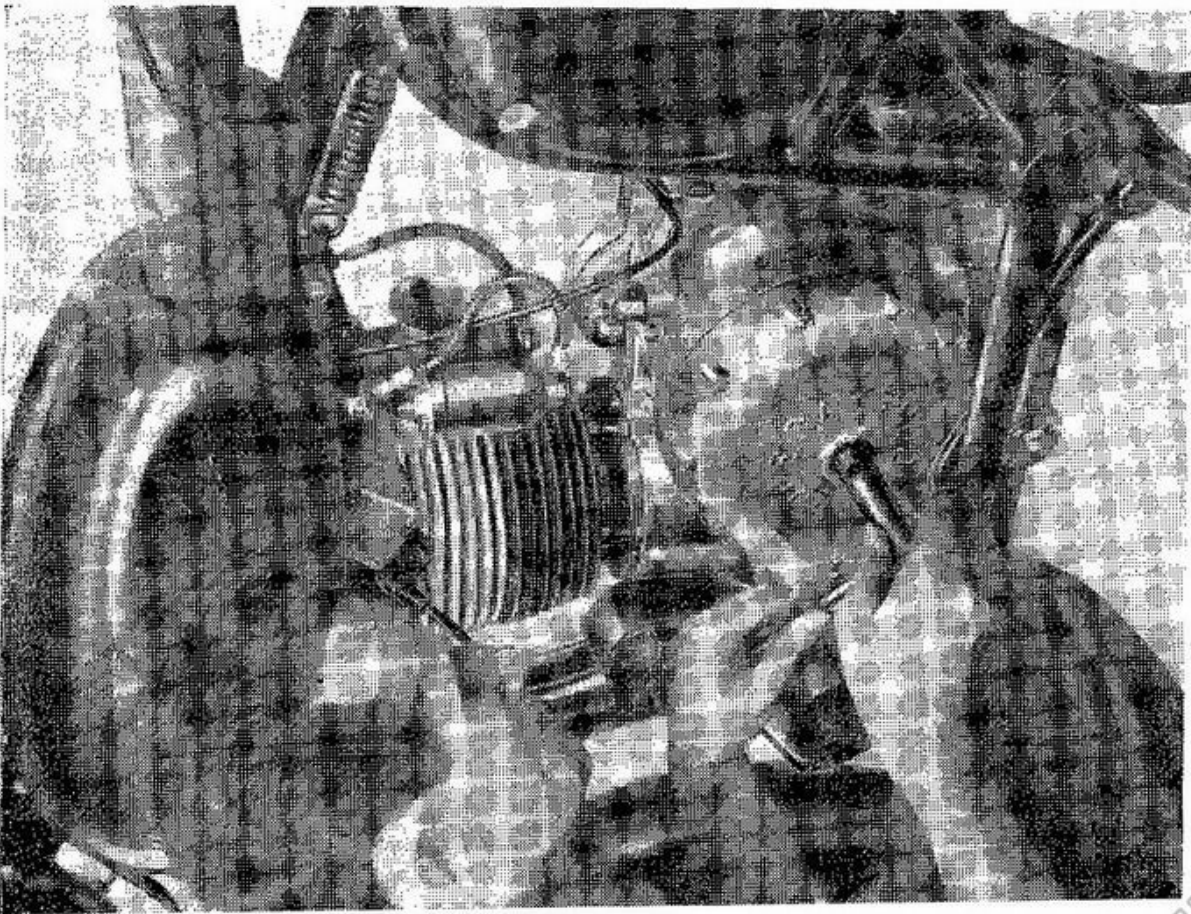


FIG. 11



FIG. 12

che per il buon funzionamento della medesima, all'estremità della leva di comando posta sul manubrio debbono esserci 4 mm. di gioco. Nel caso che il tirafilo fosse giunto a fine corsa lo si riavvita nella sua sede indi si proceda come segue:

- a) Togliere il tappo situato al centro del coperchio frizione rendendo così accessibile il registro sulla frizione.
- b) Introdurre la chiave a tubo da 19 e sbloccare il dado sul registro (fig. 11).
- c) Introdurre il cacciavite entro la chiave a tubo e, tenendo fermo il dado, manovrare con esso sul registro fino ad ottenere la registrazione voluta.
- d) Tenere fermo il registro con il cacciavite e bloccare a fondo il dado con la chiave a tubo (fig. 12).

5) Registrare il magnete.

Togliere il coperchietto di protezione al ruttore e 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 apposita limetta indi ripulire bene.

Verificare l'apertura dei contatti: essa dovrebbe essere di mm. 0,4. In caso contrario agire, con l'apposita chiavetta munita di spessimetro, sul contatto registrabile onde ottenere il gioco sopra indicato. Quando la fase del magnete non fosse quella prescritta bisognerà provvedere a ripristinarla.

Detta operazione sarà bene venga effettuata da

caso di emergenza indichiamo qui sotto un sistema pratico per effettuare la messa in fase del magnete. Assicurarsi che il pistone sia al punto morto superiore in fase di scoppio, levare il coperchio della distribuzione ponendo attenzione che non si sfilino perni ed ingranaggi; levare il coperchio frizione; levare l'ingranaggio che comanda il gruppo magnete dinamo; controllare nuovamente con precisione, mediante sonda introdotta nel foro candela, la posizione del pistone al punto morto superiore indi fissare, con l'indice applicato al carter, la mezzaria di un dente dell'ingranaggio frizione; fare ruotare in senso anteriore detto ingranaggio in modo da spostarlo, rispetto al riferimento fisso, di due denti e mezzo, quantità quest'ultima corrispondente ai 10° previsti per l'anticipo fisso.

A questo punto si fa ruotare il magnete sino a quando i contatti del ruttore iniziano ad aprire indi si rimette l'ingranaggio di comando bloccandolo a fondo, facendo attenzione di non spostare la posizione relativa tra magnete e asse motore. Rimettere infine i coperchi distribuzione e frizione nonchè il coperchio del ruttore magnete.

6) *Verificare la candela.*

Smontarla dalla testa con l'apposita chiave indi ripulirla con benzina pura e spazzolino metallico. Controllare che la distanza degli elettrodi sia quella prescritta di mm. 0,5.

7) *Serraggio bulloneria.*

Verificare il serraggio dei dadi sui prigionieri di fissaggio motore al telaio; delle viti fissaggio coperchi sul carter e sulla testa; dei tiranti fissaggio testa e cilindro ecc.

Sospensione anteriore

La forcella telescopica non abbisogna di particolare manutenzione, basta verificare ogni tanto (5000 Km. di percorso) l'olio contenuto nei bracci (250 cmc. ogni braccio). Se detto olio fosse diminuito sensibil-

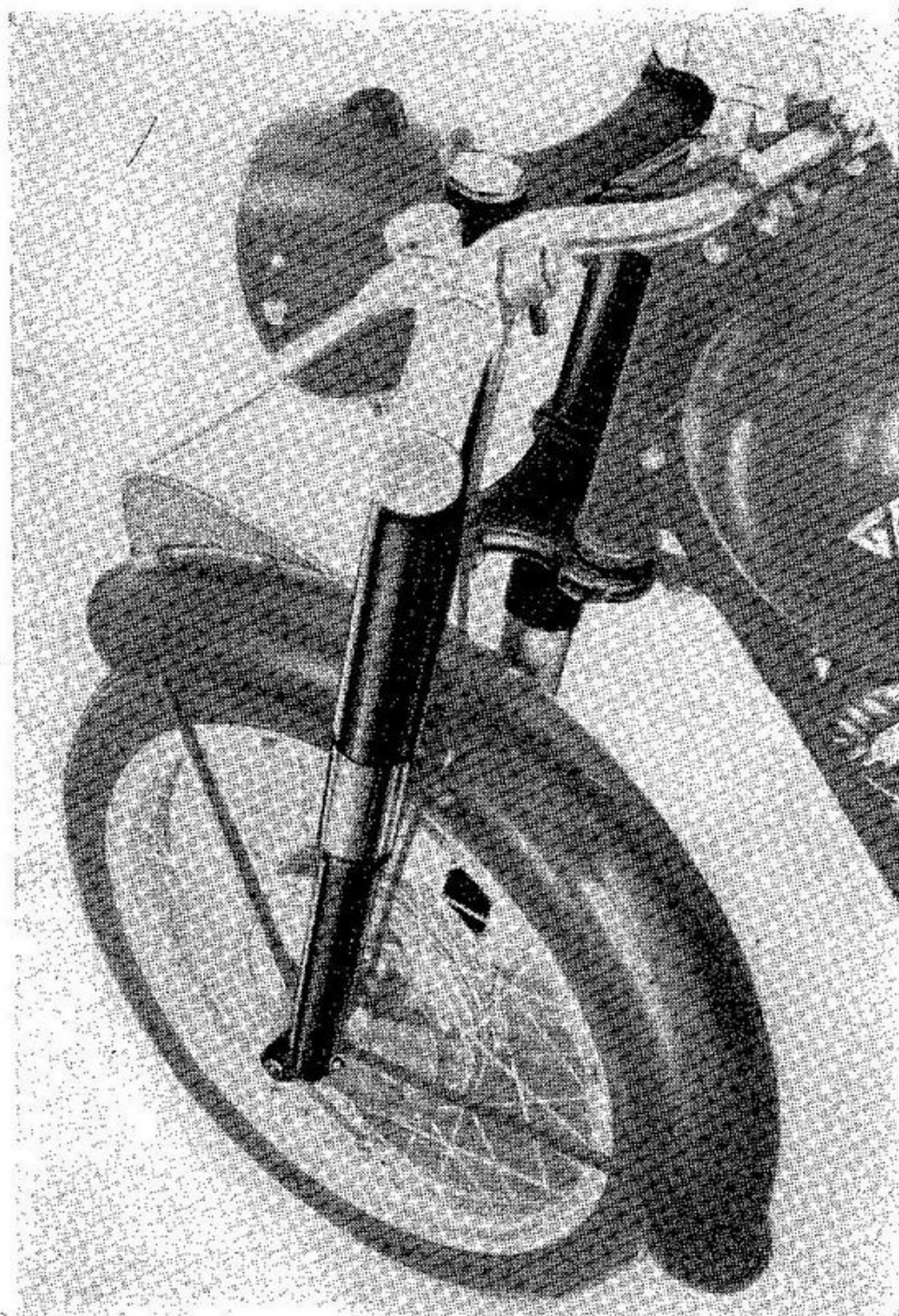


FIG. 13

mente si dovrà ripristinare il quantitativo originale mentre se si presenta alterato occorrerà rinnovarlo completamente.

L'introduzione dell'olio nei bracci della forcella si effettua togliendo i tappi superiori mentre lo scarico viene effettuato levando le viti alle estremità inferiori. (Vedi fig. 13). L'olio da usare è il tipo « Castrolite » della Castrol. Il registro del gioco di sterzo si effettua nel modo seguente: togliere il volantino del frenasterzo, allentare dado e controdado sul tubo di sterzo; registrare, agendo sulla ghiera ad intagli, sino a riprendere il gioco in modo che lo sterzo ruoti senza punti duri, indi, tenendo ferma la ghiera, si blocca contro quest'ultima la bussola avvitata sul tubo di sterzo. Bloccare il bullone di fissaggio testata al tubo di sterzo, ed il volantino del frenasterzo.

Sospensione posteriore

Non richiede particolare manutenzione tranne il perno di oscillazione forcella che va ingrassato ogni 10.000 Km. circa. Gli elementi telescopici contenenti gli ammortizzatori idraulici non abbisognano di manutenzione.

Qualora si riscontrassero alterazioni nel funzionamento degli ammortizzatori si dovrà procedere alla loro sostituzione inoltrandoli alla Casa od ai Concessionari diretti. Verificare il serraggio di tutti i dadi e di tutte le viti.

Ruote

Nessuna manutenzione ai mozzi in quanto già lubrificati con abbondanza.

Verificare il serraggio dei dadi di fissaggio. Verificare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici (anteriore Kg./cm² 1,5; posteriore Kg./cm² 1,75).

Freni

Verificare cavi e tiranti.

La registrazione del freno anteriore si effettua agendo sul tirante filo applicato al fermo disco portafreno, in modo da lasciare un gioco di mm. 4 circa all'estremità della leva di comando sul manubrio (vedi fig. 14).

La registrazione del freno posteriore invece si effettua agendo sul bottone zigrinato posto all'estremità del tirante, in modo da lasciare all'estremità del pedale, una corsa a vuoto di mm. 20 - 30 circa (vedi fig. 15).

Catena

Lavare con petrolio indi asciugare bene e lubrificare. Per registrare la catena agire uniformemente sugli appositi tenditori applicati all'estremità della forcella, previo allentamento dei dadi che bloccano la ruota ed il freno. La giusta tensione della catena risulta quando, con la macchina sul cavalletto, essa ha una possibilità di freccia contenuta tra i 10 ed i 20 mm. Effettuata la registrazione bloccare nuovamente i dadi fissaggio freno e ruota.

Impianto Elettrico

1) Dinamo:

L'eventuale pulizia dovrà limitarsi al collettore e alle spazzole. Levate perciò le spazzole e il collettore.

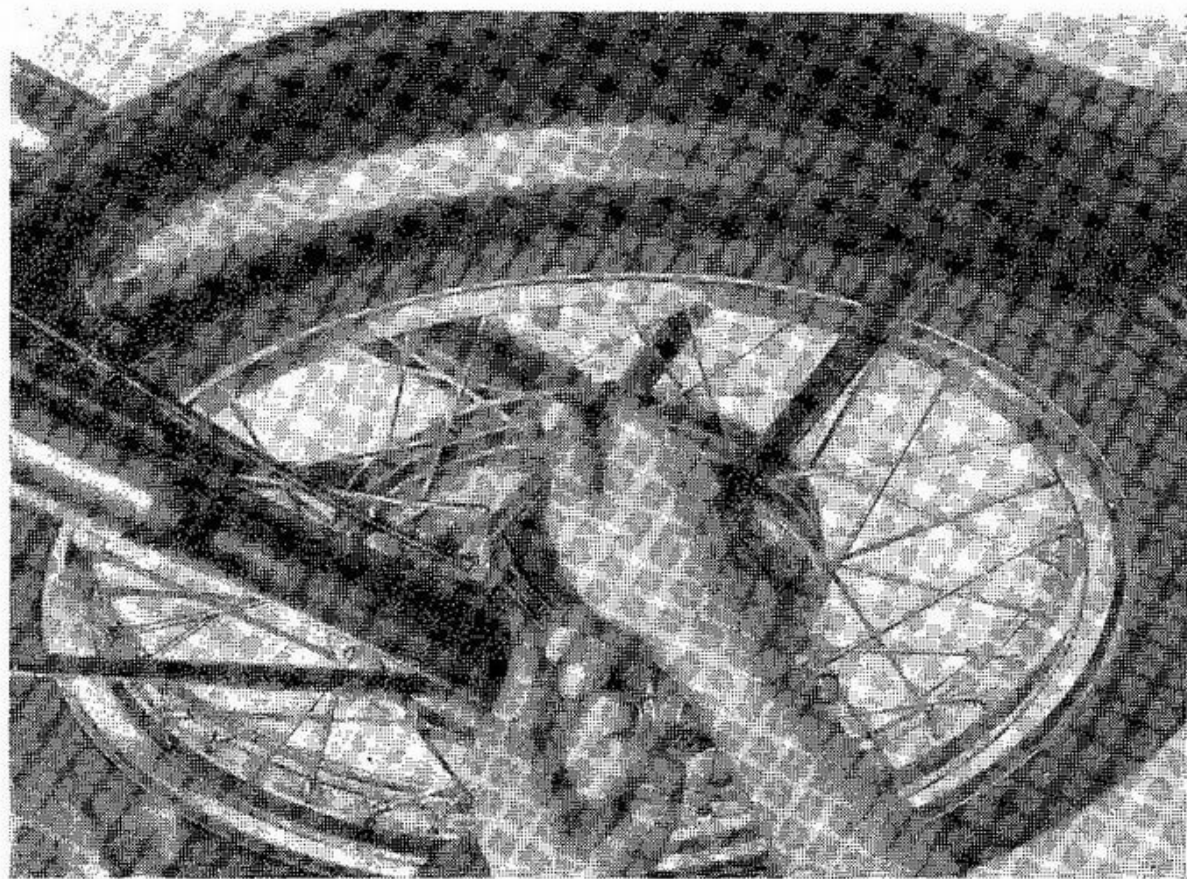


FIG. 14

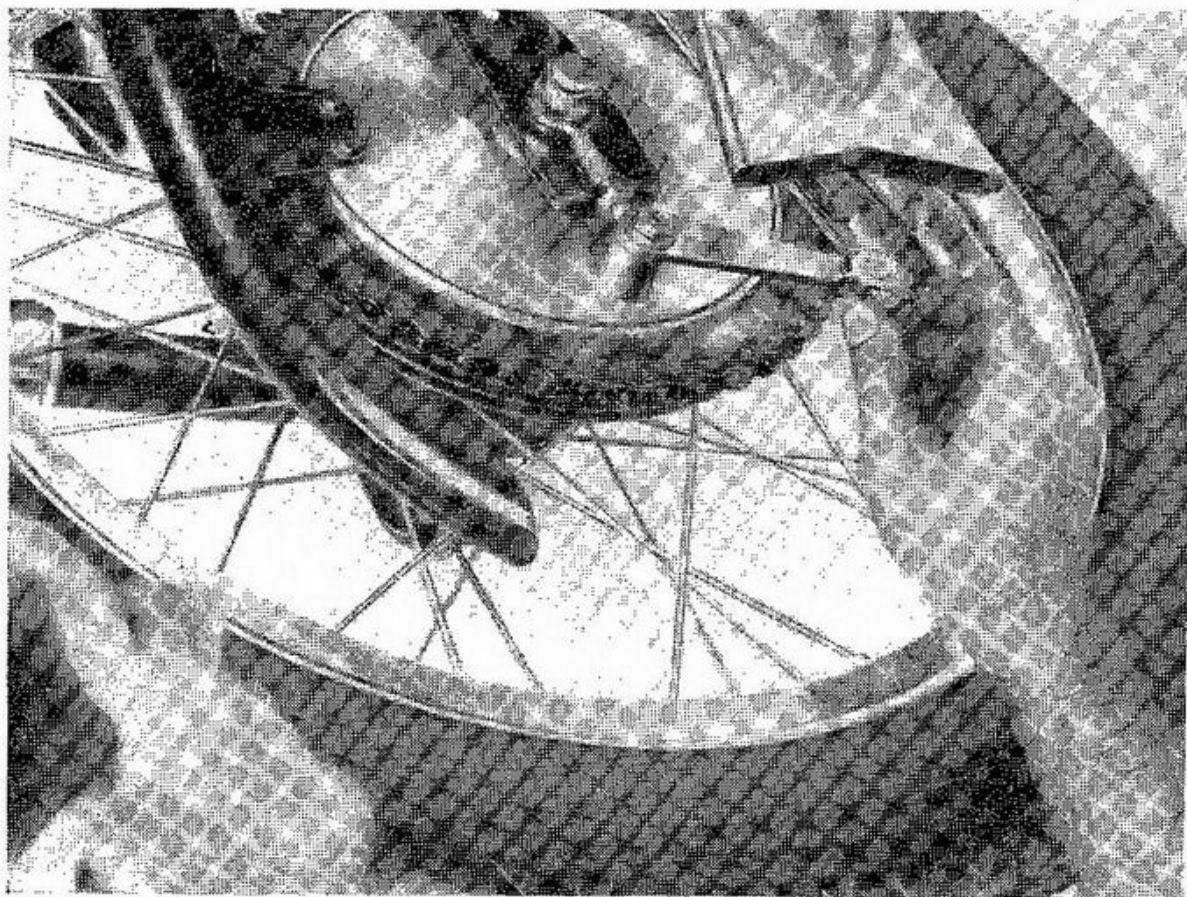


FIG. 15

sarlo con riguardo sul collettore asciugando poi bene tutto. Se il collettore presentasse delle rigature, sarà bene mettere in moto lentamente il motore e ripassarlo leggermente con carta vetrata fine, mai tela smeriglio. Nel caso che dopo detta operazione le rigature dovessero permanere occorrerà provvedere a far ripassare il collettore al tornio. Assicurarsi sempre che le spazzole abbiano a poggiare bene sul collettore e che le relative molle abbiano pressione adeguata. Evitare di manomettere il regolatore di tensione per il quale occorre l'intervento di personale specializzato.

2) *Batteria:*

E' l'organo dell'impianto elettrico che richiede la più assidua sorveglianza e la più diligente manutenzione.

Accertarsi con frequenza che il livello del liquido ricopra interamente le piastre; in caso contrario provvedere al suo ripristino con aggiunta di acqua distillata (escludere nel modo assoluto l'acqua naturale anche se potabile) e controllare al tempo stesso la densità del liquido. (Sarà bene, per questa operazione rivolgersi ad una persona competente ed attrezzata).

Qualora si debba tenere la macchina inefficiente per un certo periodo di tempo (1 mese e oltre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria (nel giro di 3 mesi la batteria si scarica automaticamente).

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Cause più probabili del cattivo funzionamento del motore e loro rimedi.

Si possono dividere in tre gruppi:

a) *Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione.*

1) Scoppietti ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico. L'inconveniente può essere dovuto a: condotti del carburatore sporchi od ostruiti; presenza di acqua nella benzina; verificare la benzina nel serbatoio ed in caso di presenza d'acqua svuotare completamente il serbatoio e carburatore, asciugare bene e rifornire con benzina nuova; getti del carburatore parzialmente e totalmente ostruiti; smontarli e pulirli soffiandovi dentro.

2) Mancanza di regolazione negli scoppi e fumo nero allo scarico. L'inconveniente è dovuto a miscela troppo ricca causata da: imperfetto funzionamento del galleggiante e relativo ago che provoca l'aumento del livello della benzina (galleggiante forato, ago fuori posto, sede di tenuta dell'ago deteriorata); dai getti allentati o starati; astina di regolazione non in posizione prescritta.

3) Riscaldamento anormale del motore. L'inconveniente può essere dovuto a miscela troppo ricca (cause come per caso 2) o troppo povera causata da:

livello della benzina nella vaschetta troppo basso; infiltrazione aria irregolare nel condotto aspirazione; getti non adeguati; lubrificazione difettosa.

b) *Inconvenienti che dipendono da accensione irregolare.*

1) Accensione troppo anticipata (battito metallico dovuto alla sollecitazione irregolare sul pistone): o troppo ritardata (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico).

2) Autoaccensione dovuta ad eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sulla testa del pistone o nella camera di scoppio (il motore batte in testa).

3) Perdita di colpi in conseguenza di scintilla mancata: candela imbrattata; puntine del ruttore imbrattate od ossidate; cavi del circuito d'accensione allentati o rotti; contatti che scaricano a massa.

c) *Inconvenienti che dipendono dal cattivo funzionamento degli organi.*

1) Il motore non dà la potenza regolare. Può essere causata da compressione insufficiente (eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura; tenuta delle valvole insufficiente dovuta all'usura delle sedi; valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie).

2) Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico: possono essere causati: il primo da gioco eccessivo tra astine bilancieri e valvole o da molle valvola rotte o indebolite; il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causata da ostruzione ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa.

MOTOCICLO SATURNO

Tipo Polizia 1953

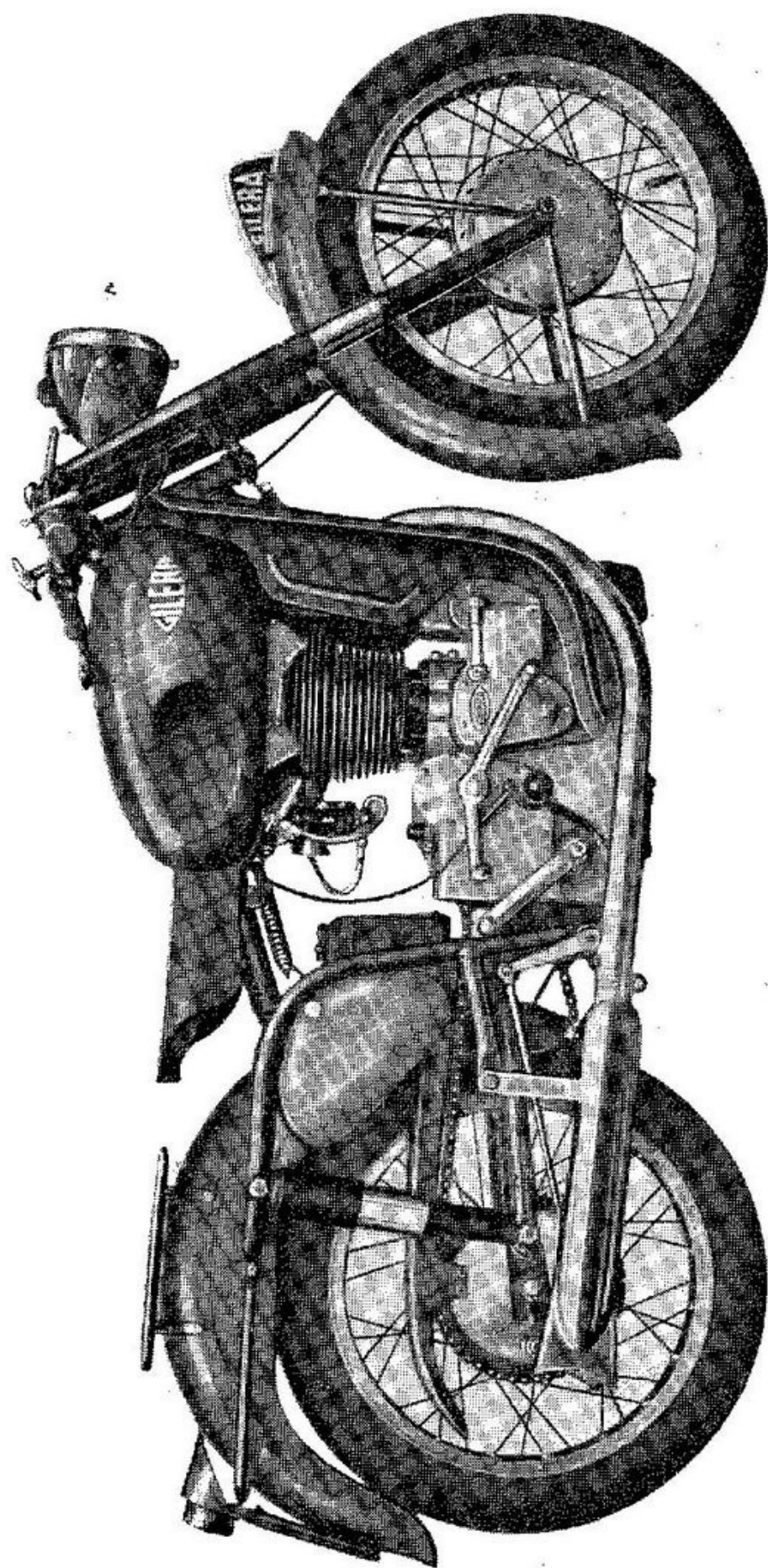


FIG. 16 - SATURNO 500 cc. - Tipo Polizia 1953 (lato distribuzione)

DISPOSIZIONE COMANDI

(Vedi fig. 3)

Dati per l'identificazione

(Vedi Saturno Sport 1952)

(pag. 8)

G E N E R A L I T À

Motore

A quattro tempi, monocilindrico verticale, con valvole in testa, inclinate, comandate da aste e bilancieri.

Accensione a magnete con anticipo automatico.

Alimentazione a gravità.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

Frizione a dischi multipli a secco.

Cambio in blocco a quattro rapporti con ingranaggi sempre in presa comandati da selettore a pedale.

Veicolo

Telaio tubolare aperto.

Sospensione anteriore a forcella telescopica.

Sospensione posteriore con ammortizzatori idraulici.

Trasmissione a catena.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto elettrico con: dinamo, batteria, faro anteriore a tre luci, fanale posteriore catarifrangente.

Prestazioni

Le prestazioni sotto riportate si intendono con veicolo in assetto di marcia montato dal solo conduttore.

Velocità alle varie marce a regime di potenza massima.

In 1 ^a marcia	Km/h	51
» 2 ^a »	»	86
» 3 ^a »	»	108
» 4 ^a »	»	128

Pendenze massime superabili con i vari rapporti:

In 1 ^a marcia	38%	alla velocità di	Km/h	40
» 2 ^a »	18%	»	»	65
» 3 ^a »	12%	»	»	70
» 4 ^a »	6%	»	»	85

Consumo medio di carburante secondo le norme C.U.N.A.: 3,7 litri per 100 Km.

Autonomia: Km. 400.

Ingombri e pesi

Lunghezza massima	m.	2,16
Larghezza massima	m.	0,67
Altezza massima	m.	1,01
Passo	m.	1,47
Altezza minima da terra senza conduttore	m.	0,130.
Peso del veicolo in assetto di marcia	Kg.	194.

DESCRIZIONE

Motore

Dati caratteristici

Tipo Saturno 500 c.c. - 4 tempi.

Numero cilindri 1 verticale

Alesaggio mm. 84

Corsa mm. 90

Cilindrata cmc. 498,7

Rapporto di compressione 5,5 : 1

Regime di potenza massima 4500 giri al l'

Potenza massima C V 19

Regime di coppia massima 3800 giri al l'

Potenza fiscale C V 5

Cilindro e testa

Cilindro e testa cilindro in ghisa. Diametro utile delle valvole m/m 38.

Manovellismo

E' costituito da albero a gomito scomponibile (n.° 2 volani - asse accoppiamento - assi laterali); biella in acciaio montata su rulli; spinotto in acciaio; pistone in lega di alluminio speciale con 3 fasce di compressione e una raschiaolio.

Distribuzione (vedi fig. 17)

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

L'ingranaggio a cammes, azionato da un pignone calettato sull'asse motore, comanda le aste tramite apposite levette oscillanti.

I dati della distribuzione sono i seguenti:

Aspirazione:

inizio: 40° prima del P.M.S. (mm. 12,8 dal P.M.S.)

fine : 60° dopo il P.M.I. (mm. 71,7 dal P.M.S.)

Scarico:

inizio: 70° prima del P.M.I. (mm. 65,7 dal P.M.S.)

fine : 40° dopo il P.M.S. (mm. 12,8 dal P.M.S.)

Il controllo dei dati di cui sopra viene effettuato con i seguenti giochi tra astina e bilanciere.

Aspirazione mm. 0,3 — Scarico mm. 0,4

Lubrificazione (*vedi Saturno Sport 1952 pag. 14*).

Alimentazione

Il serbatoio del carburante, capace di litri 14, è sistemato fra sella e manubrio ed alimenta per gravità il carburatore tipo: Dell'Orto RDF 28 con:

Diffusore 28

Valvola 70

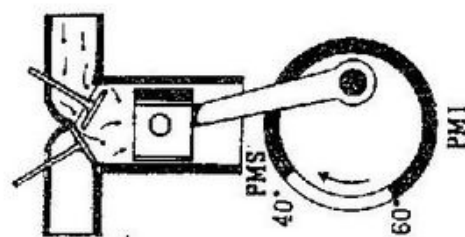
Spillo L3 alla 3^a tacca

Polverizzatore 2/270

Getto massimo 120

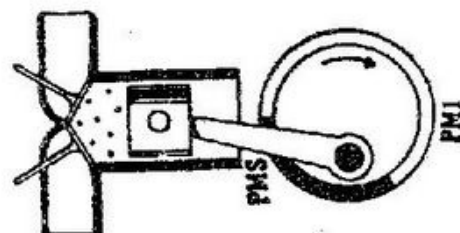
Getto minimo 50

Cornetto n.° 9861.



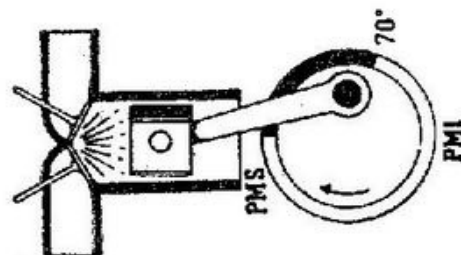
ASPIRAZIONE

La valvola apre 40° prima
P. M. S. = m/m 12.8 dal
P. M. S.
chiude 60° dopo P. M. I.
= m/m 71.7 da P. M. S.



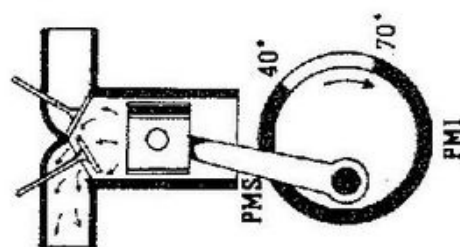
COMPRESSIONE

Le valvole sono chiuse
Anticipo accensione mas-
simo 50°
minimo 10° dal P. M. S.



SCOPPIO

Le valvole sono chiuse



SCARICO

La valvola apre 70° prima
P. M. I. = 65.7 dal P.
M. S.
chiude 40° dopo P. M. S.
= m/m 12.8 dal P. M. S.

FIG. 17

Accensione (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 16*)

Trasmissione primaria (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 16*)

Frizione (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 16*)

Cambio di velocità (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 17*)

Messa in moto (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 17*)

Trasmissione secondaria (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 17*)

VEICOLO

Telaio (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 17*)

Sospensione anteriore (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 18*)

Sospensione posteriore (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 18*)

Parafanghi - Portautensili - Paragambe

I parafanghi sono in lamiera dello spessore di mm. 0,8. Il posteriore è carenato lateralmente. Ai lati del parafango posteriore sono sistemati due cofani in lamiera portautensili. Anteriormente, ai lati della macchina sono sistemati i paragambe in lamiera imbutita.

Ruote

Le ruote sono a raggi tangenti con cerchi (19"x2½) e mozzi ruota in alluminio.

Il mozzo della ruota anteriore fa corpo unico con il tamburo freno il quale è rivestito internamente di acciaio.

I pneumatici sono uguali per le due ruote e precisamente:

19" $\times$ 3,25" scolpiti.

Le pressioni di gonfiaggio sono:

anteriore : 1,5 Kg/cm²

posteriore : 1,75 Kg/cm²

Freni (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 18*)

Posti

Monoposto: N.° 1 sella a sbalzo per il conduttore.

Biposto : N.° 2 selle a sbalzo, una per il conduttore e una per il passeggero.

Impianto illuminazione e segnalazione (*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 19*).

Norme per l'uso

(*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 21*)

Norme per la manutenzione

(*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 24*)

Inconvenienti e rimedi relativi

(*Vedi Saturno Sport 1952 pag. 38*)

GARANZIA

(dalle condizioni generali di vendita)

La garanzia dei motoveicoli «Gilera» è prestata per 6 mesi dalla consegna e si estende ai difetti di montaggio e di materiale. I pezzi riconosciuti difettosi dalla Fabbrica saranno sostituiti gratuitamente. I veicoli o parte di essi da esaminare dovranno essere consegnati franco di porto alla Fabbrica, e verranno restituiti all'acquirente in porto assegnato.

Sono a carico del compratore le spese di mano d'opera, benzina, olio. Sono esclusi da ogni garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, il carburatore, l'impianto di accensione e illuminazione e, in genere, tutte le parti non fabbricate dalla «Moto Gilera». Cessa ogni garanzia per quei motoveicoli che non siano stati usati secondo le prescrizioni, siano adibiti a corse o noleggio, o siano stati riparati al di fuori dell'organizzazione Gilera. Sia il venditore che la Fabbrica costruttrice non rispondono dei danni che potessero derivare a persone e cose dall'uso dei prodotti Gilera anche se i danni fossero derivati da difetti di costruzione.

ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE DELLA MOTO GILERA IN ITALIA

ACQUI - *Botri Giuseppe* - Piazza Matteotti, 7
ADRIA - *Migliorini e Figli* - Officina Meccanica
ALBENGA - *Gerini Pietro* - Via Trieste, 22
ALESSANDRIA - *Pagella Rocco* - Via Tortona, 6
ANCONA - *Berti Kruger* - Portici Piazza Cavour, 5
AOSTA - *Savoie Mario* - Via Lostan, 15
ARCORE - *Zappa Giuseppe* - Via A. Casati, 61
AREZZO - *Mori Antonio* - Via Spinello, 31
ARIANO IRPINO - *Capozzi Pompilio* - Corso Vitt. Em., 337
ARONA - *Frigerio Mario* - Corso Cavour, 64
ASCOLI PICENO - *Moretti Pietro* - Piazza Arringo, 56
ASTI - *Guaschino Aldo* - Piazza I° Maggio
AVEZZANO - *Bianchi Alessandro* - Corso Marconi, 9
BARCELLONA - *Bavastrelli Oreste* - Corso Garibaldi, 90
BARI - *Giannotta Donato* - Via Cairoli, 143
BELLUNO - *Casagrande Vincenzo* - Via Feltre, 54
BERGAMO - *Chiorda Luigi* - Via G. Camozzi, 28
BERGAMO - *Masserini Massimo* - Via A. Maj, 14
BIELLA - *Motomeccanica Biellese* - Via Don Minzoni, 14
BOLOGNA - *Stracciari Antonio* - Via Goito, 9
BOLZANO - *Checchi Armando* - Via Renon, 1
BORGOSIESA - *Campominosi Augusto* - Via Duca D'Aosta
BRESCIA - *Mazzetti Giuseppe* - Viale della Stazione, 2
BUSTO ARSIZIO - *Colombo Angelo* - Viale Lombardia, 4
CAGLIARI - *Corlesi Amanzio* - Via Dante, 43
CALTANISSETTA - *Spagnolo Vincenzo* - Via Redentore, 47
CAMPOBASSO - *Scarano Giuseppe* - Piazza Vitt. Em., 4
CARATE BRIANZA - *Casati Egidio* - Officina Meccanica
CASALE MONFERRATO - *Guaschino Aldo* - Via Roma, 9
CASALPUSTERLENGO - *Viani Francesco* - Piazza Cavour, 1
CATANIA - *Longobardo Salvatore* - Piazza Iolanda, 19
CATANZARO - *Pelaia Giuseppe* - Corso Mazzini, 8
CESANO MADERNO - *Costi Domenico* - Via Volta, 7
CESENA - *Ricci Benito* - Via Fratelli Rosselli
CHIAVARI - *Tonin Virginio* - Piazza Verdi, 2
CHIAVENNA - *Prati Gino* - Via Frat. Dolcini, 123
CIRIÉ - *Pellegrino Angelo* - Via Lanzo, 39

CIVIDALE - *Mitri Pio* - Borgo San Domenico, 4
 COMO - *Comerio Piero* - Piazza Vittoria, 5
 CONEGLIANO - *Canei Alfredo* - Via Rosselli, 27
 COSENZA - *Rag. Loizzo Luigi* - Via 24 Maggio, 44
 CREMA - *Chinelli Franco* - Via Stazione, 38
 CREMONA - *Cibolini Gino* - Via Dante, 62/65
 CUNEO - *Chianale Francesco* - Corso Gesso, 11 bis
 DOMODOSSOLA - *Carone Vito* - Via Moneta, 67
 ERBA - *Giussani Giovanni* - Via Vitt. Emanuele, 13
 FAENZA - *Lama Francesco* - Corso Garibaldi, 29
 FASANO - *Custodero Carlo* - Via Roma, 9
 FERRARA - *Ferraresi Otello* - Via Bologna, 5
 FIRENZE - *Comm. Gino Balestrieri* - Piazza Beccaria, 14
 FOGGIA - *Furore Luigi* - Via La Greca, 13
 FOSSANO - *F.lli Bedino* - Via Roma, 13
 FORLÌ - *Ricci Alfredo* - Via A. Fratti, 1
 FROSINONE - *Corvi Mario* - Via A. Minghetti, 6
 GENOVA - *Grana Valentino* - Piazza Palermo, 43r
 GENOVA SAMPIERD. - *Orlandi Mario* - Via G. Cantore, 29f
 GROSSETO - *Onorato Alvaro* - Via S. Martino, 25
 IMOLA - *F.lli Guerra* - Viale De Amicis, 3
 IMPERIA - *Barnato Paolo* - Via Garessio, 2
 INVERIGO - *Radaelli Fortunato* - Via G. Cantore, 1
 IVREA - *Gariglio Giovanni* - Corso Garibaldi, 2
 JESI - *Berti Kruger* - Corso Matteotti, 38
 L'AQUILA - *Fiamma Cesare* - Corso Vittorio Emanuele, 272
 LA SPEZIA - *Lopresti Francesco* - Via G. Amendola, 6
 LANCIANO - *Saruceni & Amoroso* - Corso Trento Trieste, 139
 LATINA - *Barsi Luigi* - Via Cesare Battisti, 38
 LECCE - *Ottomano Amleto* - Via D'Aurio, 35
 LECCO - *Viganò Alberto* - Piazza Carducci, 1
 LEGNAGO - *Gatti & Isoli* - Corso Matteotti, 1
 LICATA - *Casa del Ciclo «Sorriso»* - Corso Umberto, 64
 LIVORNO - *Livio del Seppia & Figli* - Via Maggi, 2
 LODI - *Cazzamali Stefano* - Corso Adda
 LUGO - *Toni Giuseppe* - Via Tellarini, 6
 MACERATA - *Galassi Zeno* - Via Roma, 11
 MAGENTA - *Sainaghi Cherubino* - Vittuone - Via San Carlo, 1
 MANTOVA - *Poletti Nicola* - Via Cavour, 79
 MASSA - *Petrocchi Tarquinio* - Viale della Democrazia, 1-3
 MESSINA - *La Rosa Giovanni* - Via S. Cecilia, 178

MESTRE - *Toffoletto Emilio* - Via Circonvallazione, 39
 MILANO - *Grana Rosolino* - Viale Monza, 75
 MILANO - *Milani Albino* - Via Carlo Farini, 80
 MILANO - *Milani Alfredo* - Via Mac Mahon, 2
 MILANO - *Nelli Francesco* - Via Lazzaro Papi, 9
 MODENA - *Moneti Arrigo* - Via Saragozza, 19
 MODICA (Ragusa) - *Belluardo Giovanni* - Corso Umberto, 24
 MONFALCONE - *Spanghero Fausto* - Viale S. Marco, 6/8
 MONZA - *Scotti Giuseppe* - Piazza Garibaldi, 2
 MORBEGNO - *Meazzi Ettore* - Piazza Pretorio, 1
 MOSSA (Gorizia) - *Braidotti Gino* - Officina Meccanica
 NAPOLI - *Magazz. Meridionali Motociclo* - C'so Garibaldi, 413
 NAPOLI - *Miele Armando* - Riviera di Chiaia, 154
 NERETO - *Fagotti Vittorio* - Viale Roma, 13
 NOVARA - *Fizzotti & C.* - Corso Mazzini, 33
 NOVI LIGURE - *Gastaldi Camillo* - Via Mazzini, 27
 PADOVA - *Carraro Giovanni* - Via Roma, 35
 PADOVA - *Italmotor* - Via Dante, 3
 PALERMO - *Tartamella Giuseppe* - Via Messina, 6
 PARMA - *Masetti Nello* - Borgo Basino Basini, 6
 PAVIA - *Brini Aldo* - Via Strada Nuova, 8
 PERUGIA - *Severi & Margutti* - Via Marconi, 12
 PESARO - *Campanelli Bruno* - Via XI Settembre, 28
 PESCARA - *Colangelo Guido* - Corso Italia, 147
 PIACENZA - *Soprani Emilio* - Corso Vitt. Emanuele, 212
 PINEROLO - *Merlo & Tebaldini* - Via Buniva, 11
 PIOMBINO - *Paoli Idilio* - Via Carlo Pisacane
 PISA - *Ivivo Del Seppia & Figli* - Piazza Carlo Cattaneo, 1
 PISTOIA - *Emporio della Moto* - Largo Barriera
 PORTOCIVITANOVA - *Del Monte Arduino* - C.so Umberto 94
 PORTO SAN GIORGIO - *Tomassini Stefano* - P.za San Giorgio
 PRATO - *Morganti Renato* - Via Silvestri, 6
 REGGIO CALABRIA - *Zappia Giovanni* - Corso Garibaldi, 601
 REGGIO EMILIA - *Rabitti Enzo* - Piazza Calcagni, 2
 RHO - *Milani Mario* - Via Madonna, 21
 RIETI - *Donati Basio* - Piazza Cavour, 1
 RIMINI - *Conti Salvatore* - Via Sigismondo, 12
 ROMA - *Comm. Angelo Grana* - Via Filippo Turati, 33
 ROVERETO - *Masciarelli Ettore* - Corso Bettini, 23
 SALERNO - *Natella Fernando* - Corso Garibaldi, 110

SAN DONA' DI PIAVE *F.lli Tomba* - Via Silvio Trentin, 9
 S. GIOVANNI VALDARNO - *Chini Bruno* - Piazza Libertà, 15
 SARONNO - *Galli Paolo* - Corso Italia, 62
 SASSARI - *De Montis Giovanni* - Piazza S. Antonio, 1
 SASSELLO - *Merlaldo Giovanni* - Piazza della Posta, 3
 SAVONA - *Murialdo Giovanni* - Piazza Stazione, 13
 SCHIO - *Roncon Giovanni* - Via Batt. Val Leogra, 50
 SESTO SAN GIOVANNI - *Autorimessa Mander* - Via Gorizia, 17
 SIENA - *Bruttini Amato* - Via Pantaneto, 16
 SIRACUSA - *Bortolotti Gaetano* - Viale Regina Margherita, 4
 SONDRIO - *Ruffini Ottorino* - Via Trento, 6
 SPOLETO - *Corvelli Ruggero* - Via Flaminia, 8 bis
 TARANTO - *La Motoristica di B.V. D'Addario* - Via N. Foca, 28
 TERNI - *Liberati Libero* - Via Giandimartalo Vitalone
 TORINO - *Melani Renato* - Corso Giulio Cesare, 44
 TORINO - *Risico Giuseppe* - Corso Brescia, 44
 TORINO - *Merlo Clemente* - Via Boucheron, 18
 TORTONA - *Bertolotti Giovanni* - Corso Genova, 3
 TRAPANI - *Tartamella Giuseppe* - Via G.B. Fardella, 25
 TRENTO - *Masciarelli Ettore* - Via Manzoni, 21
 TREVIGLIO - *Mariani Angela* - Via Mazzini, 5
 TREVISO - *Luisetto Dino* - Borgo Mazzini, 43
 TRIESTE - *Moschion & Frisori* - Via Valdirivo, 36
 UDINE - *Casa della Moto* - Piazza I° Maggio, 21
 VALLEMOSSO - *Mello Vittorio* - Officina Meccanica
 VARESE - *Bertoni Costante* - Piazza Repubblica, 11
 VERCELLI - *Guaschino Aldo* - Corso Libertà, 112
 VERONA - *Bernardi Cinzio* - Corso Porta Nuova, 11
 VIBO VALENTIA (Catanzaro) - *Jovane Giorgio* - Off. Mecc.
 VICENZA - *Chiarello Leone* - Porta Padova, 82
 VIGEVANO - *Galante Enrico* - Piazza Volta, 2
 VITERBO - *F.lli Orlandi* - Via Marconi, 21
 VITTORIO VENETO - *Carnielli Oreste* - Via Mart. della Libertà
 VOGHERA - *Cavallotti Esler* - Via Zanardi, 21

