

ad occhi chiusi



GILERA 125

DA RICORDARE :

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale consente di usare la motoleggera **125** nelle migliori condizioni e di evitare gli inconvenienti provocati dall'incuria o dalla cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo periodico o per le revisioni si consiglia di rivolgersi esclusivamente ai nostri concessionari od officine autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

Per gli eventuali ricambi di parti chiedere ed esigere unicamente pezzi originali « Gilera ».

GOMME PIRELLI

OLIO CASTROL



MOTO GILERA S. p. A.

Stabilimento e Amministrazione: ARCORE (Milano)

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

Direzione Commerciale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3

Tel. interc. 95-284

MOTOLEGGERA 125 c.c.

Modelli "TURISMO," e "SPORT,"

ISTRUZIONI

***per l'uso e la manutenzione
della Motoleggera 125 c.c.***

1951

INDICE

Dati per l'identificazione Pag. 3

Modello "TURISMO",

Comandi Pag. 8

Caratteristiche e dati principali della motoleggera » 10

Norme per l'uso della motoleggera » 19

Cause più probabili del cattivo funzionamento del motore e loro rimedi » 23

Registrazioni varie » 25

Manutenzione » 32

Modello "SPORT",

Caratteristiche e varianti rispetto al Modello «Turismo» Pag. 42

Organizzazione commerciale della Moto Gilera in Italia Pag. 44

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi figura n. 1)

Ogni motoleggera è contraddistinta da un numero di identificazione impresso, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni sottoindicate:

Per il telaio:

— sul tubo superiore a destra sotto la sella.

Per il motore:

— sul carter a destra nell'apposita basetta in prossimità della base appoggio cilindro.

Questo numero serve all'identificazione della motoleggera agli effetti di legge ed è riportato sul certificato d'origine della motoleggera stessa.

Esso deve essere sempre indicato nelle richieste delle parti di ricambio.

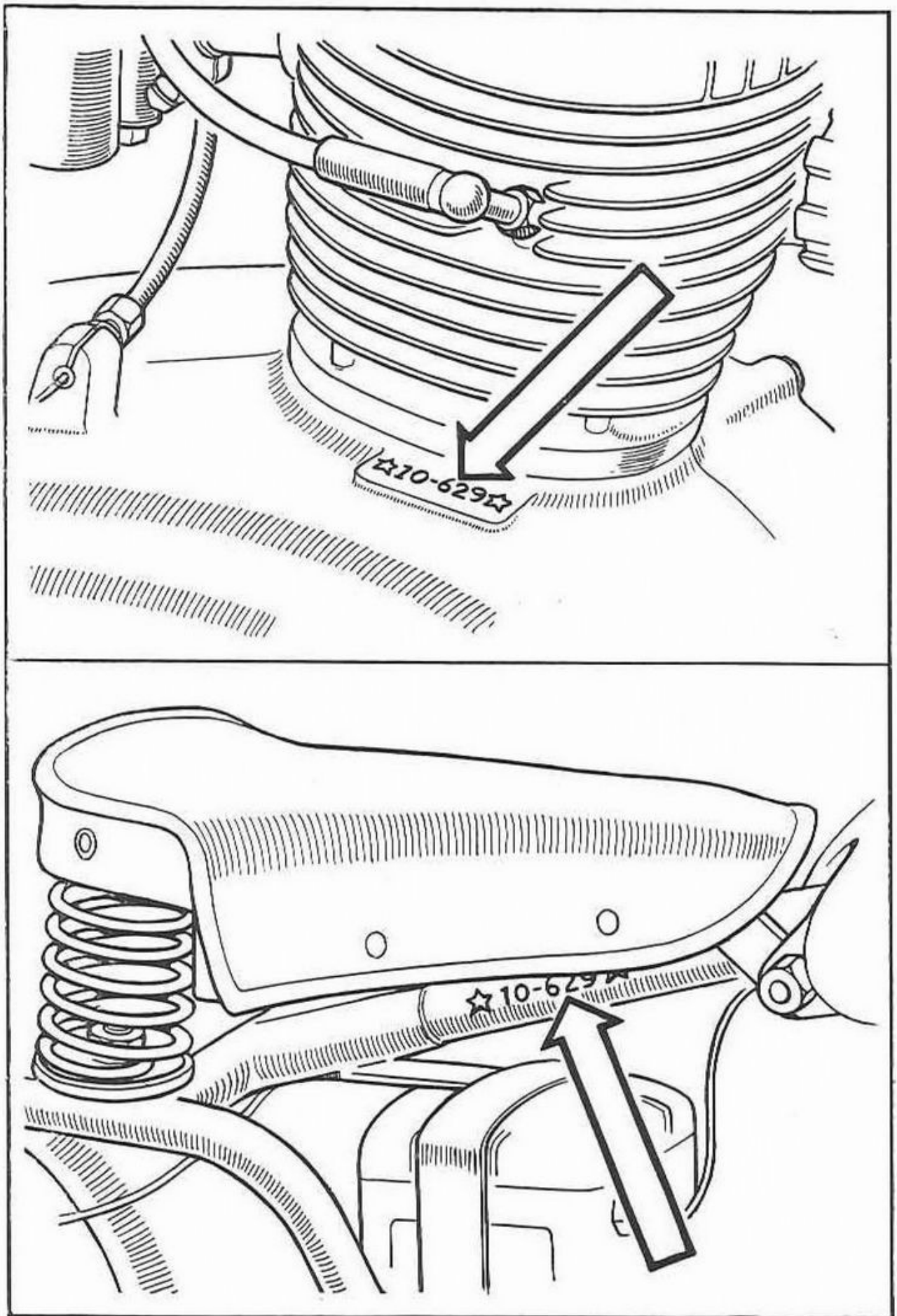
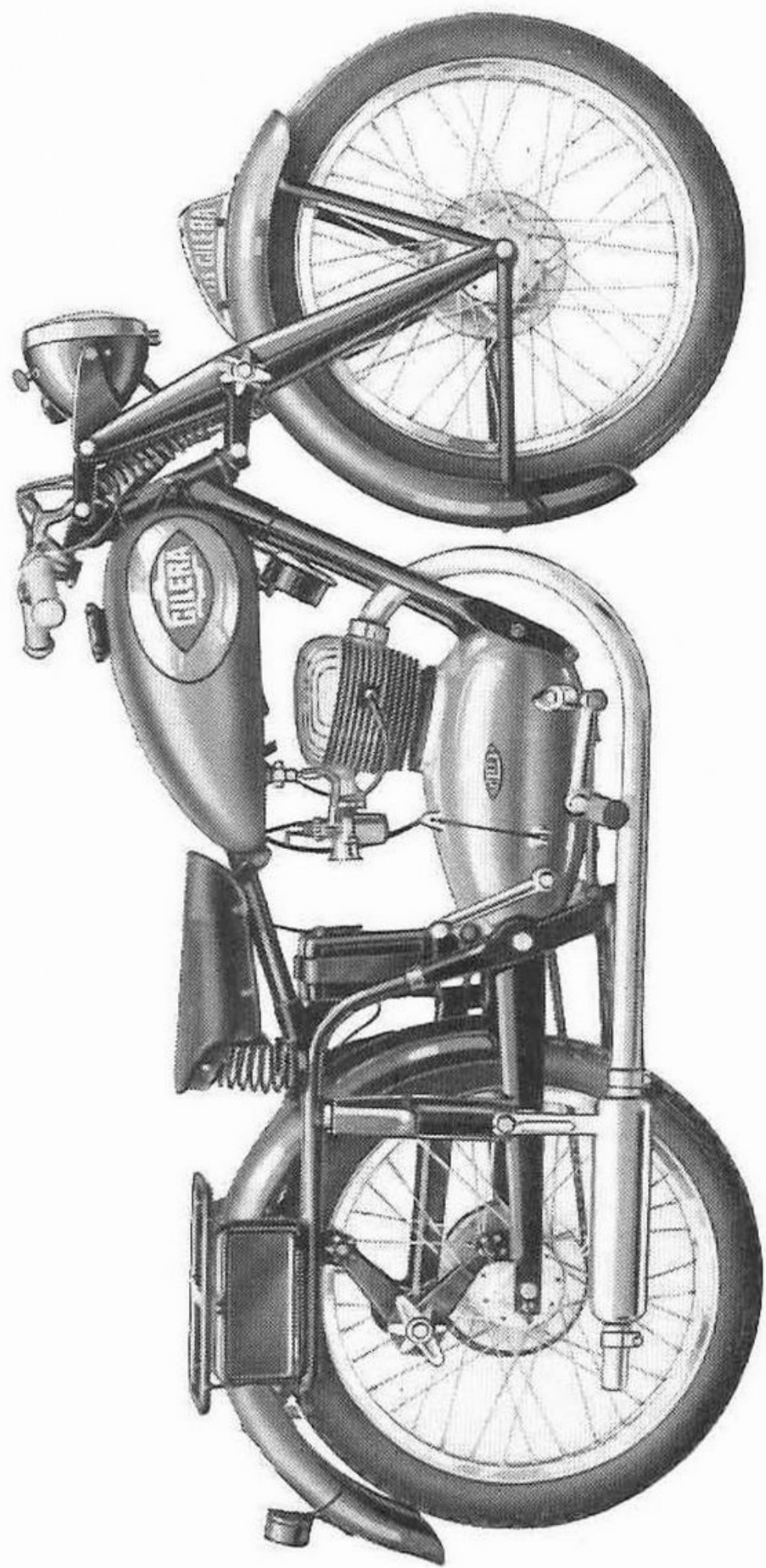
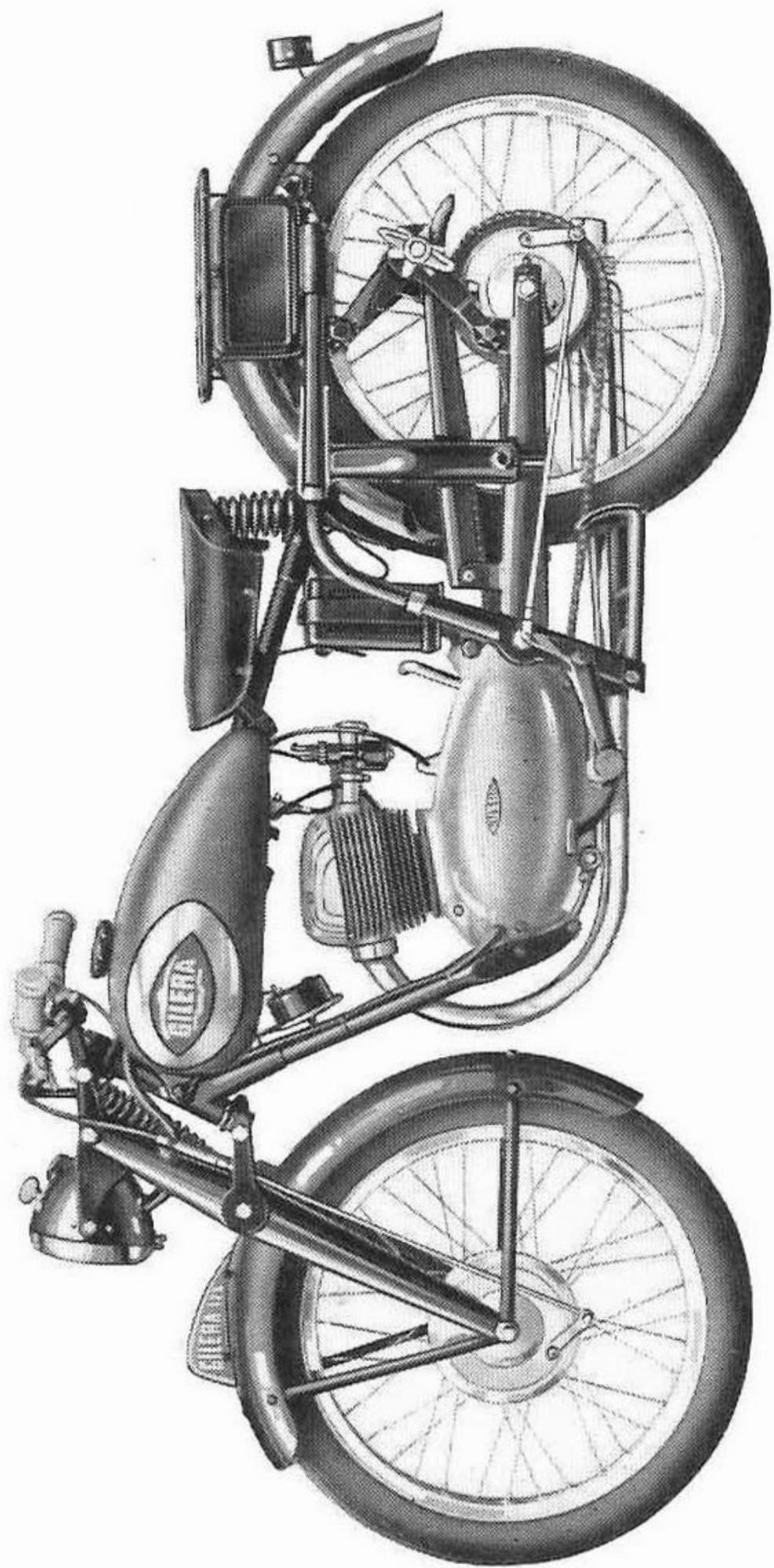


FIG. 1

Modello “TURISMO”



MOTOLEGGERA 125 c.c. (lato distribuzione)



MOTOLEGGERA 125 c.c. (lato trasmissione)

C O M A N D I

(vedi figura n. 2)

Disposizione dei comandi:

Gli organi di comando della motoleggera, disposti secondo le indicazioni della figura n. 2, sono i seguenti:

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

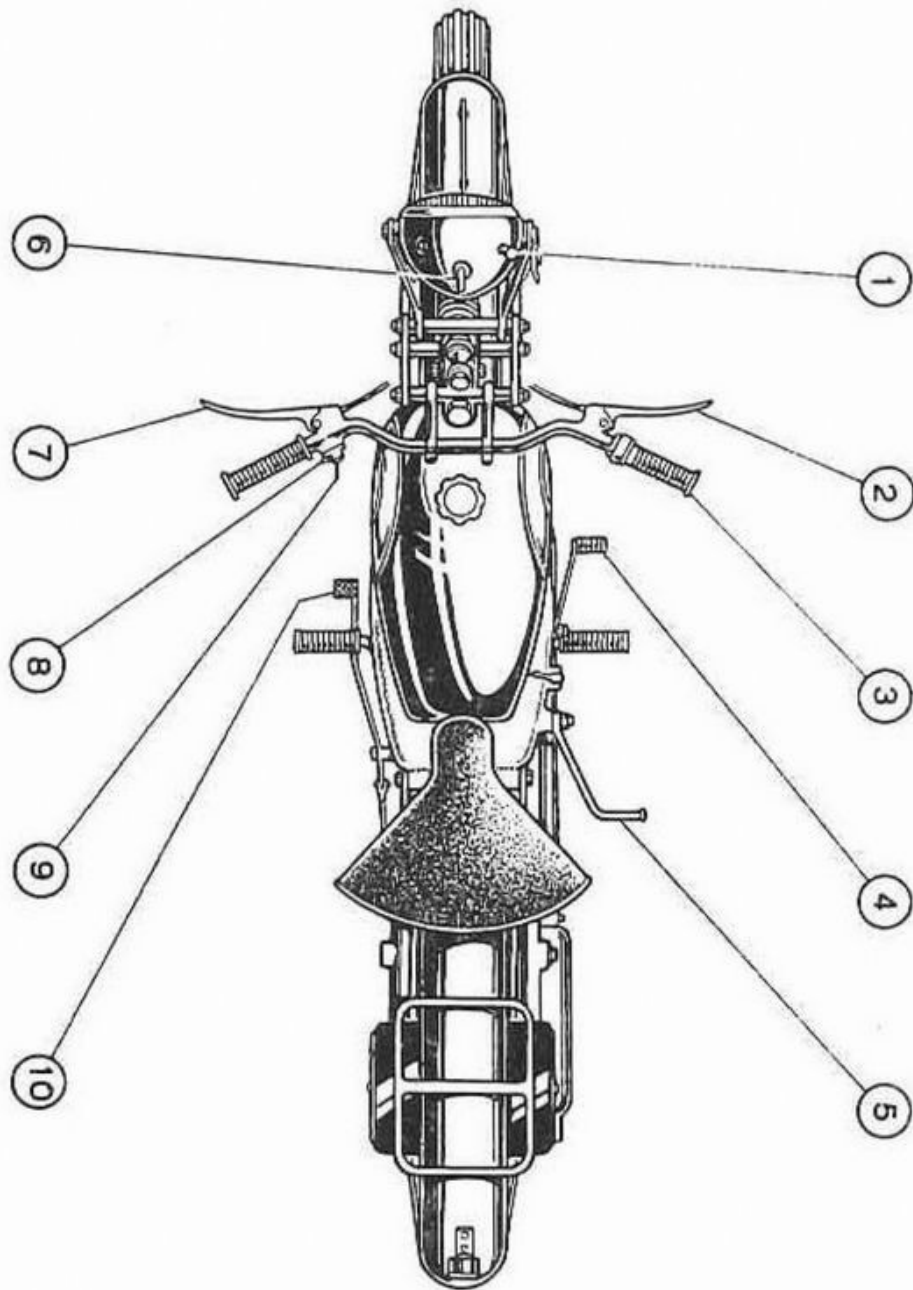


FIG. 2

CARATTERISTICHE E DATI PRINCIPALI DELLA MOTOLEGGERA

MOTORE

Tipo G 125, 4 tempi

Numero dei cilindri	1
Alesaggio	mm. 54
Corsa	mm. 54
Cilindrata	cmc. 123,61
Rapporto di compressione	5,5
Potenza massima	HP 4,7
Regime di potenza massima	giri 5600 al l'
Regime di coppia massima	giri 4000 al l'
Diametro utile delle valvole	mm. 22,5

Cilindro: in ghisa

Testa cilindro: in alluminio con sedi valvole in bronzo riportate.

Distribuzione (vedi figura n. 3):

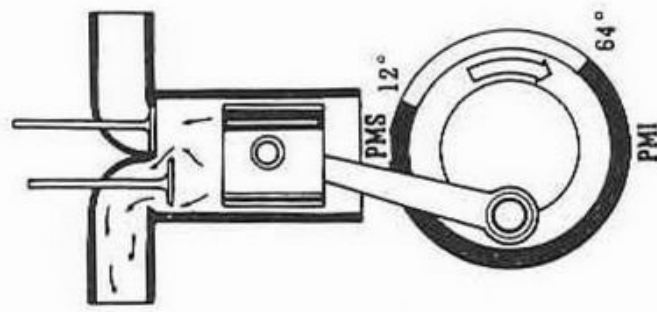
A valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero della distribuzione comanda le aste tramite punterie a piattello.

Dati della distribuzione (vedi figura n. 3).

Aspirazione:

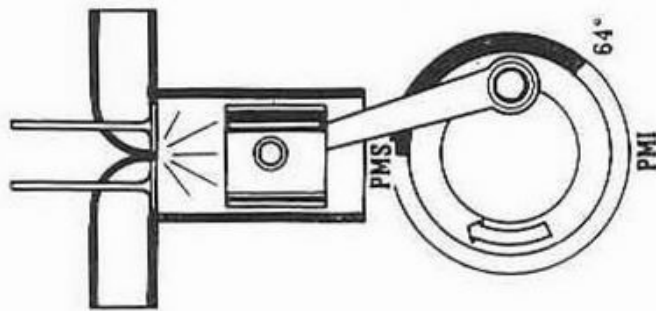
inizio: 12° prima del PMS;

fine: 64° dopo il PMI.



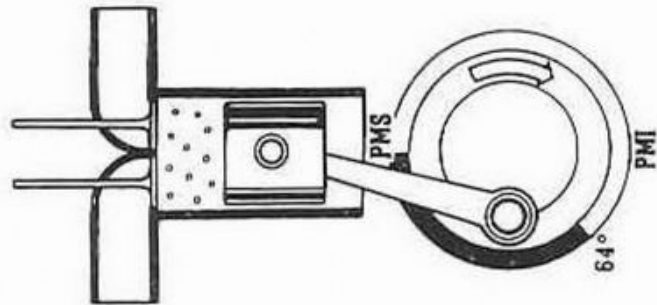
Scarico

Aprè 64° prima PMI
chiude 12° dopo PMS



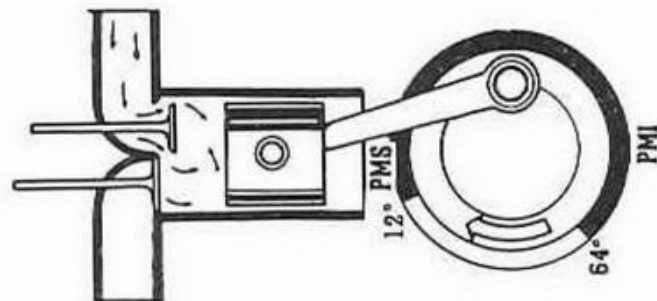
Scoppio

Le valvole sono
chiuse



Compressione

Le valvole sono
chiuse



Aspirazione

apre 12° prima PMS
chiude 64° dopo PMI

DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE

FIG. 3

Scarico:

inizio: 64° prima del PMI;

fine: 12° dopo il PMS.

I dati sopradetti si devono controllare registrando la valvola di aspirazione e di scarico con un gioco di mm. 0,25.

Gioco normale tra bilancieri e valvole a motore freddo mm. 0,05.

Alimentazione:

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante.

Carburatore:

Dell'Orto tipo MA 16 con comando aria a mano.

Dati del carburatore:

- Diffusore \varnothing mm. 16

Getto massimo 68

Getto minimo 45

Spillo (posizione normale) tacca n. 2

Pistone n. 55

Polverizzatore n. 260.

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 $15^{\circ} \div 18^{\circ}$ dal PMS

Anticipo automatico $40^{\circ} \div 43^{\circ}$

- 2) Bobina d'accensione collocata sotto al tubo superiore telaio entro la cavità del serbatoio.
- 3) Condensatore fissato con vite al carter, sopra la dinamo.
- 4) Deviatore di alimentazione bobina applicato come la bobina ma più posteriormente. Questo dispositivo consente (posizione sinistra della levetta) l'avviamento e la marcia del motore anche con batteria scarica o addirittura mancante.
- 5) Candela tipo CU 200 A - Marelli.
Diametro e passo: 10×1 , fino alla macchina N. 14-2600.
Candela tipo CW 175 A - Marelli.
Diametro e passo $14 \times 1,25$ dalla macchina N. 14-2601.

Lubrificazione (vedi figura n. 4):

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.

TRASMISSIONE

Frizione:

Frizione a dischi con tasselli di tessuto tipo «Ferodo».

Dischi condotti n. 3.

Dischi conduttori n. 3

Cambio di velocità:

Cambio ad ingranaggi ed albero ausiliario con comando a pedale e selettore.

Rapporti del cambio:

1^a velocità

$31/21 \times 32/19 = 2,486$ fino alla macchina n^o. 11-1141.

$31/21 \times 33/19 = 2,562$ dalla macchina n^o. 11-1142.

2^a velocità

$31/21 \times 26/26 = 1,476$.

3^a velocità

1 : 1

Rapporti di trasmissione:

Tra motore e cambio (ad ingranaggi)

$47/17 = 2,76$.

Tra cambio e ruota (a catena 1/2" \times 3/16")

$49/16 = 3,06$ sino alla macchina n^o. 10-939.

$49/17 = 2,88$ dalla macchina n^o. 10-940 alla 11-1141

$50/17 = 2,94$ dalla macchina n^o. 11-1142.

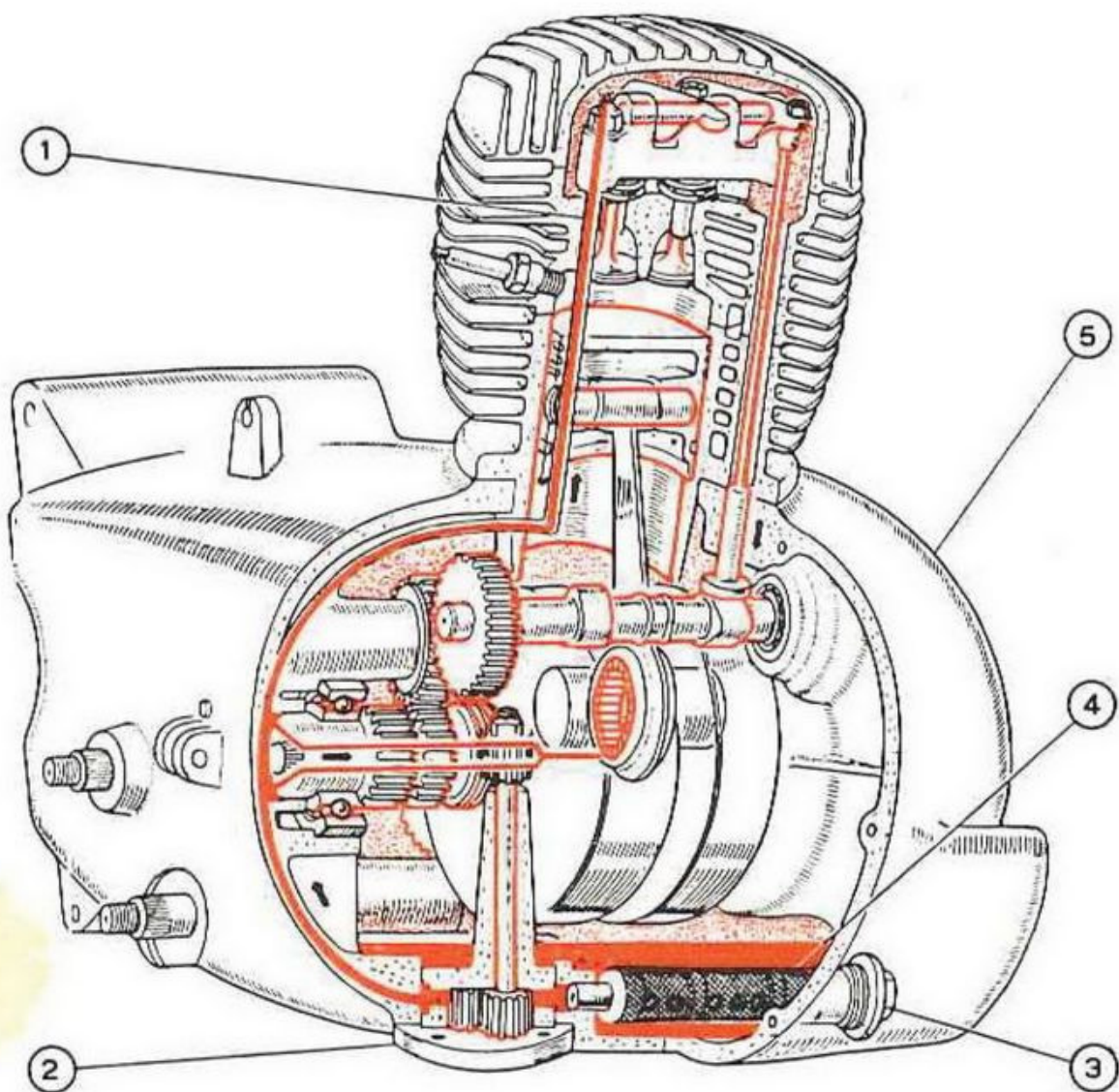
Tra motore e ruota:

1^a velocità

21,05 fino alla macchina n^o. 10-939.

19,81 dalla macchina n. 10-940 alla macchina n. 11-1141.

20,79 dalla macchina n. 11-1142.



LUBRIFICAZIONE MOTORE

- 1 - Prigioniero forato porta olio alla testa
- 2 - Pompa dell'olio
- 3 - Tappo filtro olio
- 4 - Filtro dell'olio
- 5 - Basamento coppa olio

FIG. 4

2^a velocità

12,49 fino alla macchina n. 10-939.

11,75 dalla macchina n. 10-940 alla macchina n. 11-1141.

11,976 dalla macchina n. 11-1142.

3^a velocità

8,47 fino alla macchina n. 10-939.

7,97 dalla macchina n. 10-940 alla macchina n. 11-1141.

8,114 dalla macchina n. 11-1142.

TELAIO

Telaio in tubi di acciaio trafilati a freddo.

Ingombri della motoleggera:

Passo	mt.	1,300
Lunghezza massima	»	1,950
Larghezza massima	»	0,650
Altezza massima	»	0,930
Altezza minima del motore da terra	»	0,170

Peso della motoleggera:

Senza rifornimento Kg. 90

In pieno assetto di marcia Kg. 98.

Sospensione anteriore:

Del tipo a parallelogramma deformabile con forcella in lamiera stampata e molla ad elica di torsione doppio conica.

Sospensione posteriore:

Del tipo a forcellone oscillante con molle ad elica cilindriche di torsione applicate a metà dei bracci del forcellone.

Ammortizzatori:

Anteriore: uno a frizione regolabile a mano.

Posteriore: due a frizione regolabili con biscottini ancorati al forcellone ed al telaio.

Freni:

Freni sulle ruote del tipo a ganaschia ad espansione agenti su diametro di mm. 150.

Ruote:

Ruote intercambiabili, del tipo a raggi tangenti. Cerchione 19×2 .

Pneumatici:

Posteriore: $19 \times 2,5$ scolpito.

Anteriore: $19 \times 2,5$ rigato.

Pressione di gonfiaggio:

Anteriore: Kg./cm² 1,5

Posteriore: Kg/cm² 1,75.

IMPIANTO ELETTRICO

Dinamo:

Esapolare da 45 W - 6 V, del tipo cosiddetto «Volano» essendo il rotore direttamente calettato sull'asse motore mentre lo statore è fissato al carter con due prigionieri: il centraggio è assicurato da apposito alloggiamento.

Batteria:

Capacità 7 A/h - 6 Volta.

Tromba elettrica:

6 Volta.

Fanaleria:

Faro anteriore diametro mm. 130, a 3 luci con anabbagliante completo di:

n. 1 lampada Bilux W 25 e 25 - 6 V

n. 1 lampada (luce città) 5 W - 6 V

n. 1 lampada per spia 3 W - 6 V

chiavetta interruttore.

Fanalino posteriore catarifrangente completo di:

n. 1 lampada 3 W - 6 V.

RIFORNIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 10 circa.

Olio: Kg. 1 circa.

PRESTAZIONI

Velocità massima a pieno carico a 5600 giri al l' del motore:

In 1^a velocità Km/h 32 circa

» 2^a » » 54 »

» 3^a » » 80 »

Pendenze massime superabili:

1^a velocità - pendenza al 20% alla velocità media di 12 Km/h

2^a velocità - pendenza 14% alla velocità media di 25 Km/h

3^a velocità - pendenza 7% alla velocità media di 55 Km/h.

Consumo carburante per 100 Km. litri 2,2 circa.

Autonomia Km. 400.

I consumi si intendono alla velocità media di 55-60 Km/h su strada in buone condizioni.

N O R M E

PER L'USO DELLA MOTOLEGGERA

Prima di avviare la motoleggera assicurarsi che nel serbatoio vi sia benzina sufficiente e che il rubinetto sia aperto (leva di comando in direzione del condotto). Verificare il livello dell'olio nel motore, il quale deve raggiungere l'altezza dell'estremità inferiore della filettatura del bocchettone d'introduzione situato sul lato destro del carter con macchina con ruote a terra su piano orizzontale.

Quando la macchina è nuova, allo scopo di permettere il graduale adattamento degli organi, si raccomanda di non oltrepassare, per i primi 500 Km., le seguenti velocità:

In 1^a velocità Km/h 25

In 2^a velocità Km/h 40

In 3^a velocità Km/h 60.

Dopo i primi 500 Km., trattandosi sempre di macchina nuova, è necessario sostituire completamente l'olio nel carter con altro olio fresco.

Eseguire nel contempo la pulizia del filtro. In seguito rinnovare completamente l'olio ogni 2000 Km.

Si consiglia di usare sempre olio "Castrol",

Estate : Tipo «XXL» o «G.P.»

Inverno: Tipo «XL».

AVVIAMENTO DEL MOTORE

Inserire la chiave posta sul faro spingendola a fondo; verificare che la benzina arrivi al carburatore, premendo il pulsante situato sul coperchio della vaschetta a livello costante; controllare che il cambio sia in posizione di folle; tenere chiuso il comando dell'aria, che trovasi sul carburatore, spingendolo in basso (*vedi figura n. 5*); aprire leggermente il comando del gas facendo ruotare la manopola di $1/8$ circa della sua corsa, indi premere col piede sulla pedivella d'avviamento. Se il motore non si avvia ripetere la manovra aprendo più o meno la manopola del gas. Evitare di far girare subito troppo forte il motore, specie se questi è freddo, in modo da permettere all'olio di entrare completamente in circolazione.

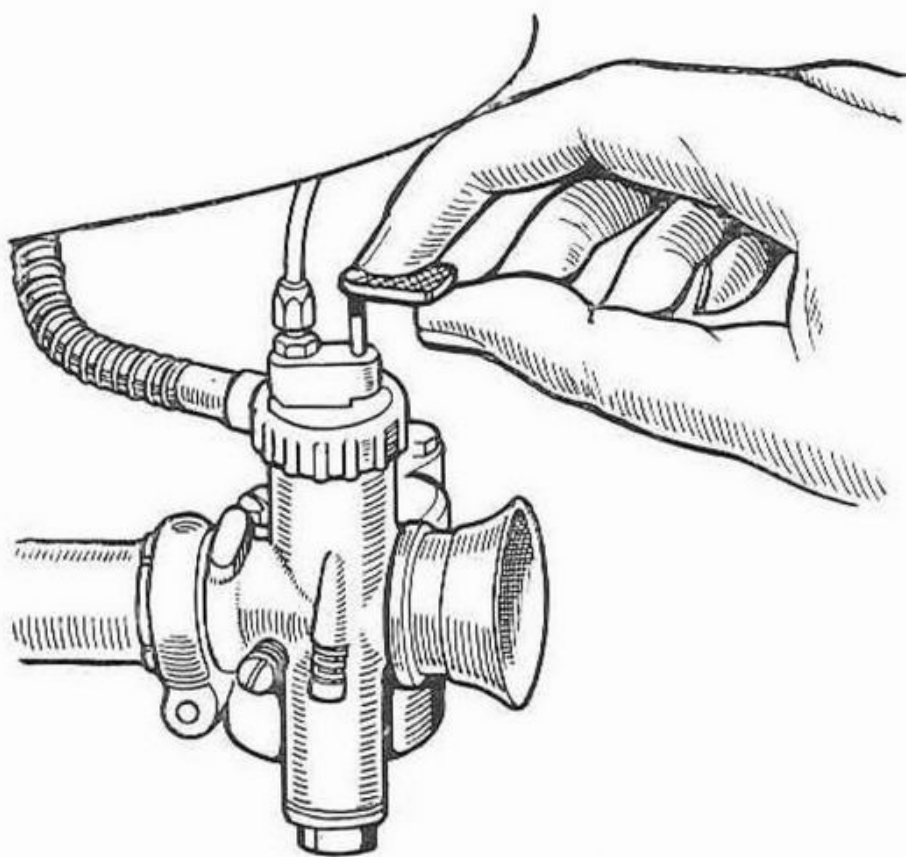


FIG. 5

AVVIAMENTO DIFFICILE O MANCATO

Se il funzionamento del motore è normale l'avviamento deve avvenire senza difficoltà anche in condizioni di temperatura sfavorevoli.

Se dopo ripetuti tentativi il motore non si avvia questo può essere dovuto alle cause seguenti:

- a) La benzina non arriva al carburatore:
 - 1° - il serbatoio è vuoto;
 - 2° - il rubinetto di erogazione è chiuso;
 - 3° - il condotto della benzina è otturato;
 - 4° - il foro di comunicazione con l'aria sul tappo serbatoio è otturato;
 - 5° - il carburatore è sporco.
- b) Acqua nel carburatore: ripulire carburatore e condotto.
- c) Invasamento del carburatore: chiudere il rubinetto di erogazione e far aspirare l'eccesso di benzina.
- d) Manca l'accensione:
 - 1° - si controlli se la candela, levata dalla sua sede e appoggiata con la parte metallica al cilindro, dà scintilla;
 - 2° - verificare che la valvola posta nel faro non sia fusa;
 - 3° - verificare se la candela è pulita; in caso contrario ripulirla, possibilmente con spazzolino metallico; se l'isolante è intatto, senza incrinature, in caso contrario sostituire la candela;

- se le puntine sono troppo avvicinate o troppo allontanate: la distanza deve essere di mm. 0,5 ;
- 4° - verificare il cavo della candela: se è rotto o male isolato sostituirlo ;
- 5° - batteria scarica: mettere il deviatore in posizione «dinamo» (levetta a sinistra) ;
- 6° - puntine del ruttore ossidate: pulire con limetta ;
- 7° - condensatore guasto: sostituirlo.

AVVIAMENTO E MARCIA

Per avviare la macchina, posto che il motore sia in moto, occorre tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio di velocità dalla posizione di folle (0) (vedi figura n. 6), alla prima velocità, abbandonare progressivamente la leva della frizione ed accelerare, nel contempo, gradatamente il motore.

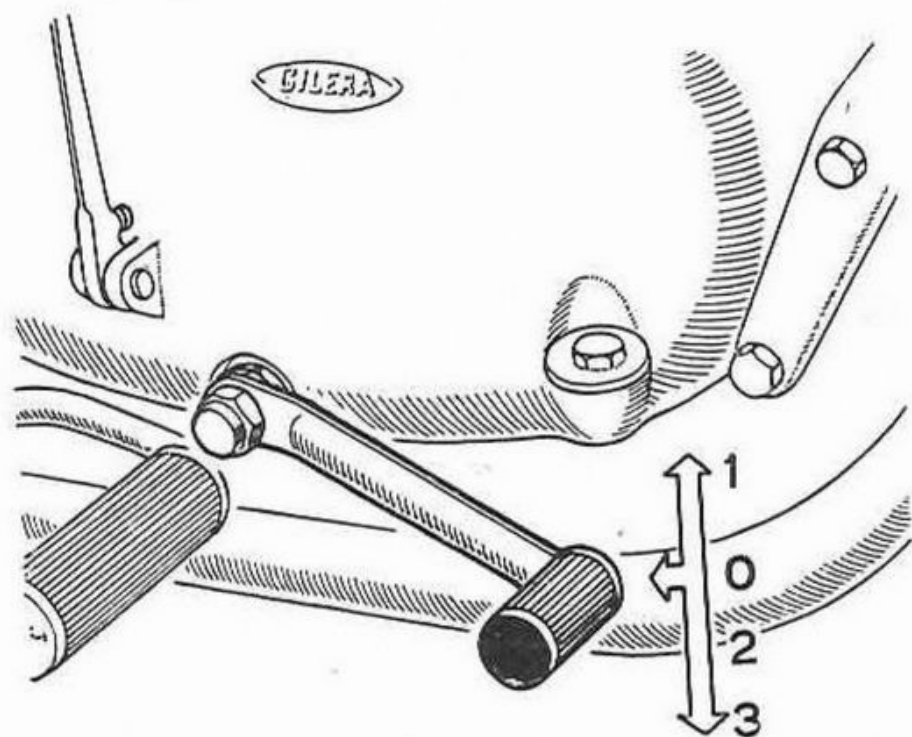


FIG. 6

Quando la macchina ha raggiunto la velocità di circa 10-15 Km/h, chiudere rapidamente il gas tirando subito dopo la leva della frizione e spingere in basso il pedale del cambio innestando così la 2^a velocità; indi abbandonare la frizione ed accelerare come descritto precedentemente.

Raggiunta la velocità di 30 Km/h circa, si passa in 3^a velocità ripetendo l'analoga manovra fatta per passare dalla 1^a alla 2^a.

Per passare dalle velocità superiori alle inferiori, si procede nel modo seguente: 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, spingere in alto il pedale del cambio, indi allentare la leva della frizione e accelerare come già descritto.

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° - Scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico. L'inconveniente può essere dovuto a:
condotti del carburante sporchi od ostruiti;
presenza di acqua nella benzina: verificare la benzina nel serbatoio ed in caso di presenza d'ac-

qua svuotare completamente serbatoio e carburatore, asciugare bene e rifornire con benzina nuova; getti del carburatore parzialmente o totalmente ostruiti; smontarli e pulirli soffiandovi dentro;

2° - Mancanza di regolarità 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 il caso 6) o troppo povera causata da:

livello 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 alle sollecitazioni irregolari sul pistone);

o troppo ritardata (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico);

- 2° - autoaccensioni dovute 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 causato 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: può essere causato il primo da gioco eccessivo tra astina, bilanciere e valvola, da molle valvole rotte o indebolite, ed il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri e alle valvole causata da ostruzioni ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa.

REGISTRAZIONI VARIE

CARBURATORE (*vedi figura n. 7*)

Smontaggio: allentare il collare di fissaggio agendo sul dado della vite, indi sfilare il carburatore dal tubo collettore.

PEZZI COMPONENTI IL CARBURATORE DELL'ORTO

- 1407 Ancorina per spillo conico
- 1408 Molla per tegolo aria
- 1410 Molla per agitatore
- 1411 Molla per vite aria minimo e per vite arresto valvola gas
- 1414 Guarnizione coperchio vaschetta
- 1415 Guarnizione per tappo getto massimo
- 1416 Guarnizione per pipetta arrivo benzina
- 1417 Pipetta arrivo benzina
- 1419 Filtro benzina
- 1420 Coperchio vaschetta nudo
- 1421 Valvola gas
- 1423 Galleggiante
- 1425 Spillo conico N. 7 - 8 - 9
- 1427 Ghiera per coperchio camera miscela
- 1438 Vite per anello serraggio manicotto
- 1481 Vite tendifilo
- 1483 Vite regolazione aria minimo
- 1484 Vite guida valvola gas
- 1485 Polverizzatore porta getto
- 1487 Tappo per pozzetto getto massimo
- 1488 Getto minimo (N. 20 - 35 - 40 - 45)
- 1489 Anello serraggio manicotto
- 1491 Vite fissaggio coperchio vaschetta
- 1492 Agitatore
- 1493 Anellino di ritegno per agitatore
- 1494 Tappo fissaggio pipetta
- 1509 Pinzetta per tegolo aria comando diretto
- 1532 Vite guida innesto valvola gas
- 1586 Cornetto presa d'aria
- 1607 Astina a cono lunghezza 58 mm.
- 1616 Corpo carburatore normale
- 1642 Coperchio camera miscela completo di comando aria diretta
- 21426 Carburatore Dell'Orto tipo M. A.
- 21427 Dado fissaggio tubo flessibile (solo per ricambio).

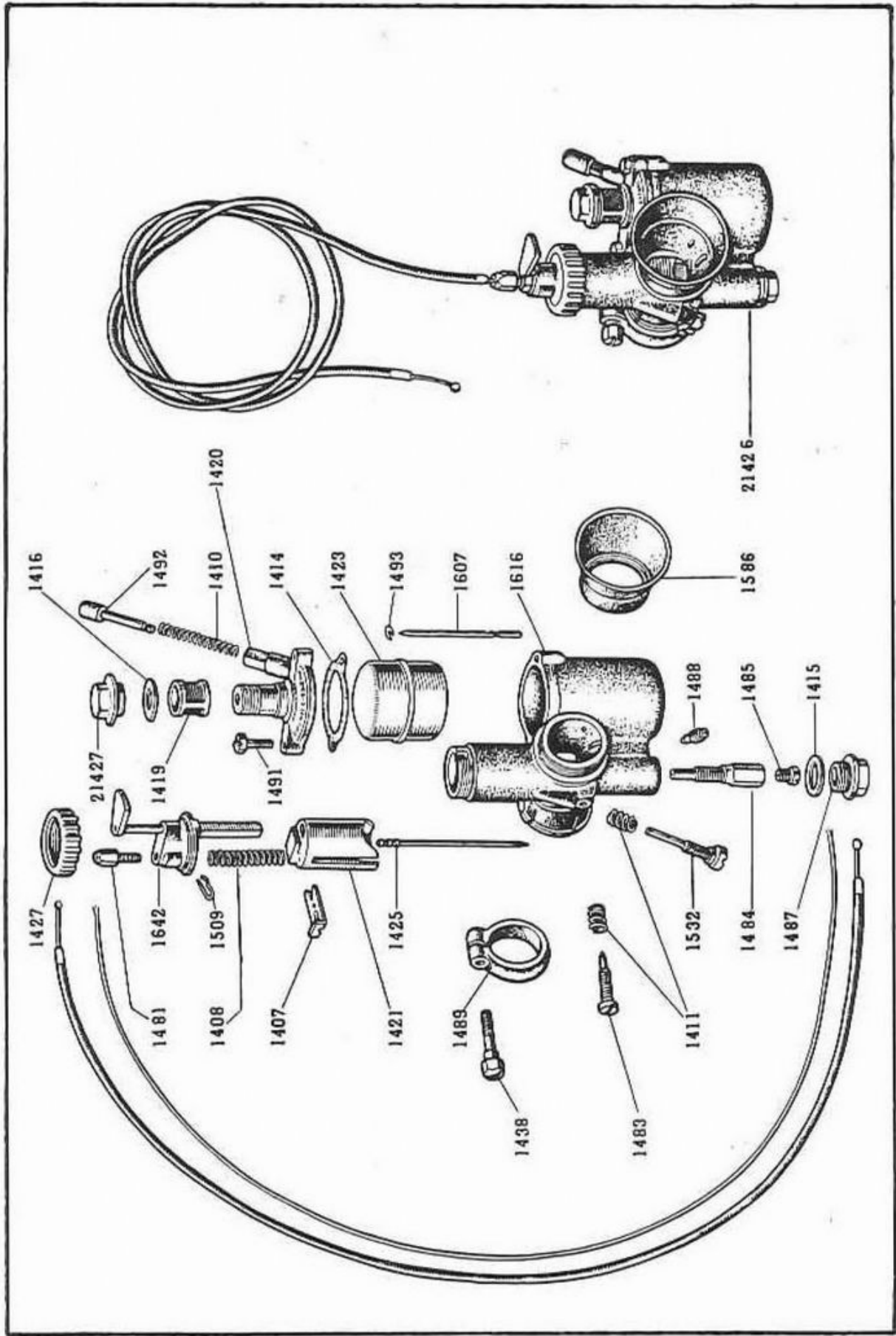


FIG. 7

Regolazione del minimo: agire sulla vite (1483) in modo da regolare il passaggio dell'aria al getto minimo.

Di norma la vite va serrata a fondo e poi allentata di mezzo giro.

Regolazione del massimo: E' già stabilita dalla casa. Assicurarsi che il pistone (1421) compia tutta la sua corsa e che lo spillo (1425) sia nella posizione prescritta (tacca 2).

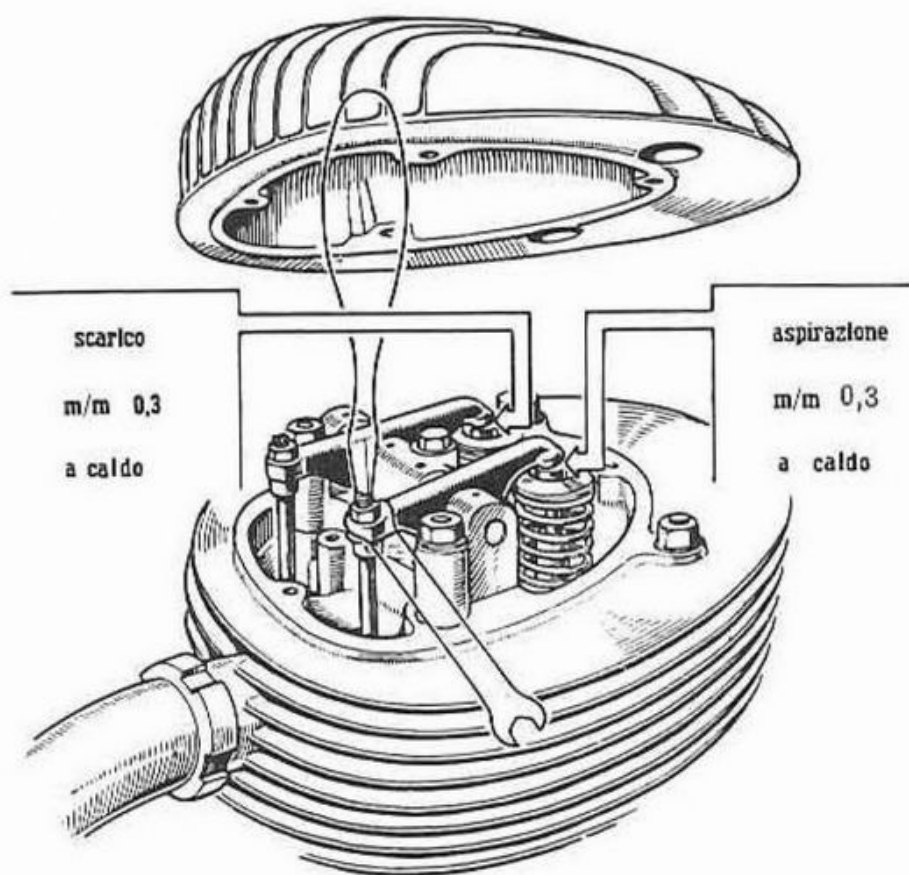


FIG. 8

PUNTERIE (vedi figura n. 8)

La registrazione delle punterie si effettua togliendo il coperchio della testa fissato con 4 bulloncini. Con la chiave da mm. 10 allentare il dado ed avvitare o svitare col cacciavite il registro sul bilanciere fino ad ottenere un gioco

di mm. 0,3 fra la valvola ed il bilanciere (il gioco di mm. 0,3 si intende a motore caldo ed è uguale per l'aspirazione e lo scarico).

FRIZIONE (*vedi figura n. 9*)

Per il regolare funzionamento della frizione, la leva di comando sul manubrio deve avere, all'estremità, una corsa a vuoto di mm. 4 circa.

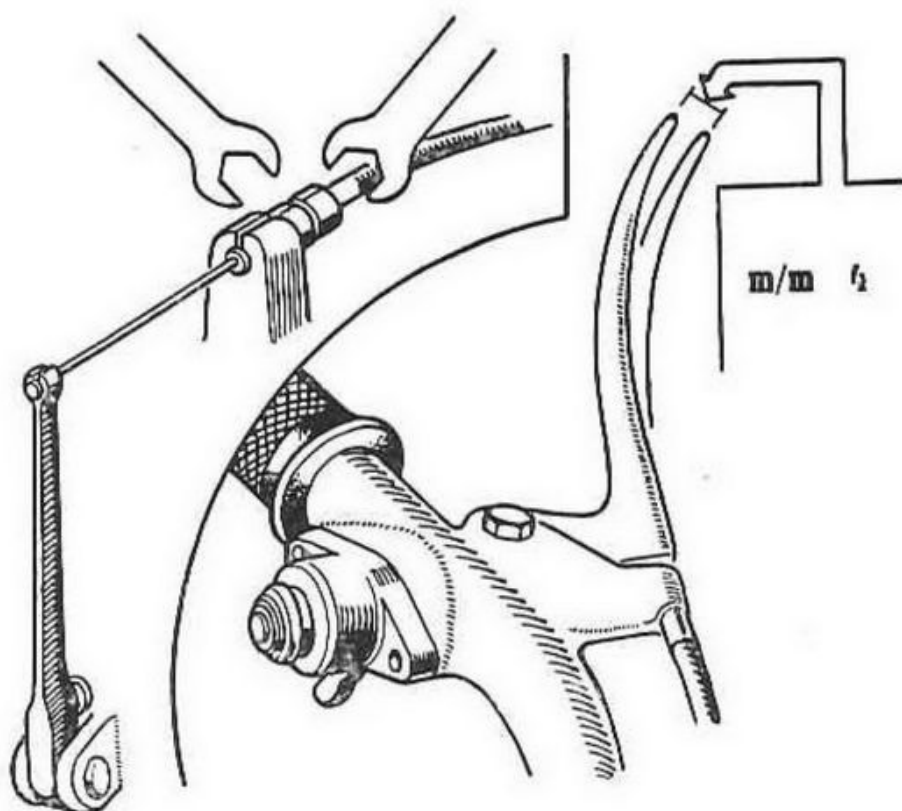


FIG. 9

La regolazione si effettua agendo sul tirafilo apposito fissato al carter.

FRENI (*vedi figura n. 10*)

La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sul bottone zigrinato avvitato sull'astina di coman-

do. E' necessario lasciare 4 mm. di gioco all'estremità della leva di comando sul manubrio.

Il freno posteriore si registra agendo sul bottone zigri-nato avvitato sull'astina di comando. Registrare sino a lasciare una corsa a vuoto dell'estremità del pedale di mm. 10-15.

CATENA

La registrazione della catena si effettua agendo sull'ap-posito tendicatena previo allentamento dei dadi di fissag-gio del perno ruota e tamburo freno. A registrazione com-piuta la catena deve presentare una possibilità di scuoti-mento pari a mm. 10-15 con macchina a terra.

RUOTE

Si procede allo smontaggio delle ruote svitando innanzi-tutto il dado esterno sul perno: indi, sfilato quest'ultimo ed il distanziale, si disimpegna la ruota dai pioli sul tam-buro freno liberandola così dalla forcella.

Nel rimontare la ruota fare attenzione al centraggio, che può essere verificato controllando l'equidistanza del cerchio dai foderi della forcella.

FORCELLA ANTERIORE

Allentare i dadi del lato sinistro, indi agire su quelli del lato destro sino ad ottenere la registrazione desiderata. Serrare nuovamente a fondo i dadi sul lato sinistro.

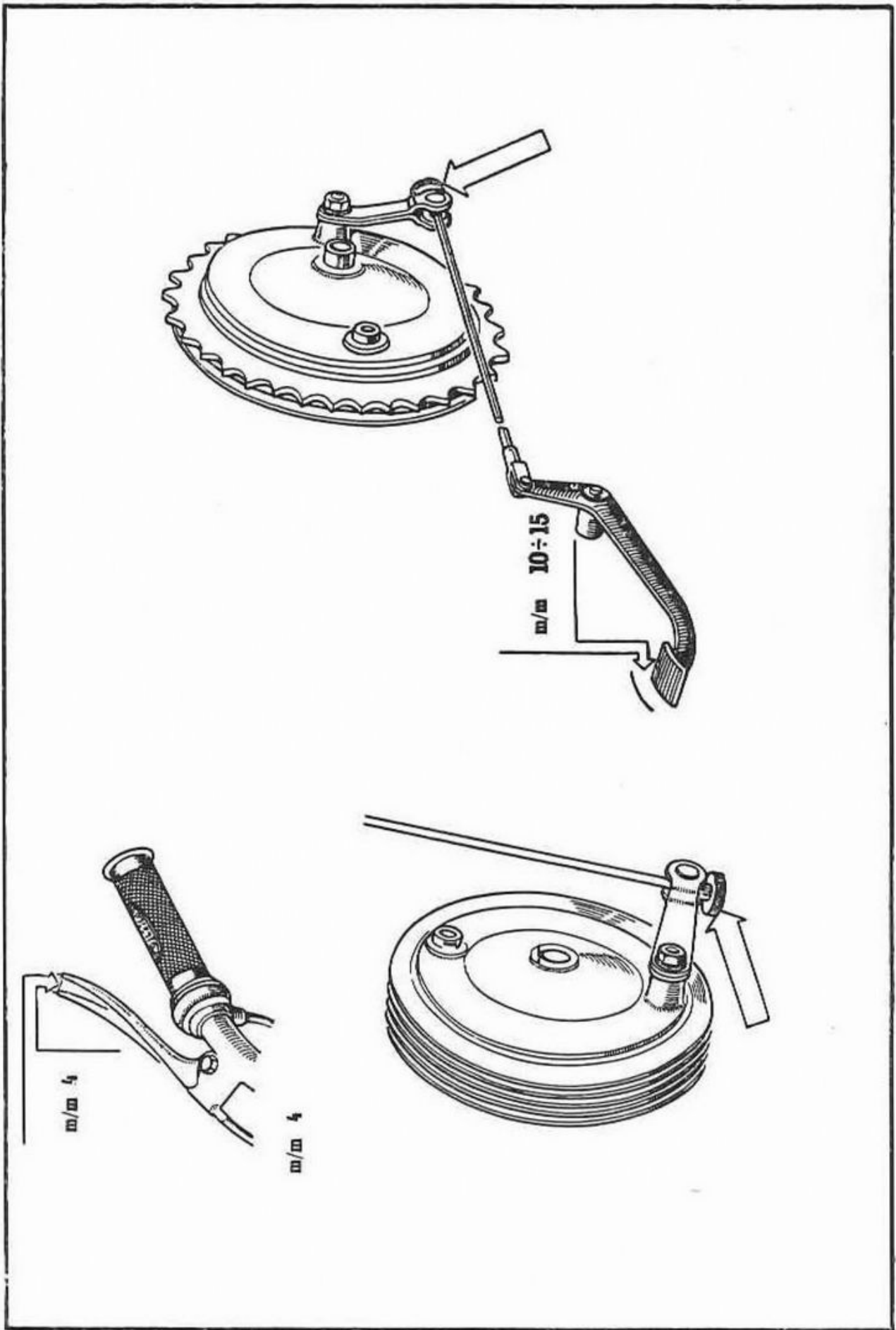


FIG. 10

MANUTENZIONE

(vedi figure n. 11 e 12)

IMPIANTO ELETTRICO

Dinamo:

La manutenzione della dinamo deve essere limitata ad una periodica verifica delle spazzole e del collettore. Accertarsi che le spazzole lavorino liberamente sulle loro guide e non presentino eccessiva usura, chè, in caso contrario, bisogna provvedere alla loro sostituzione.

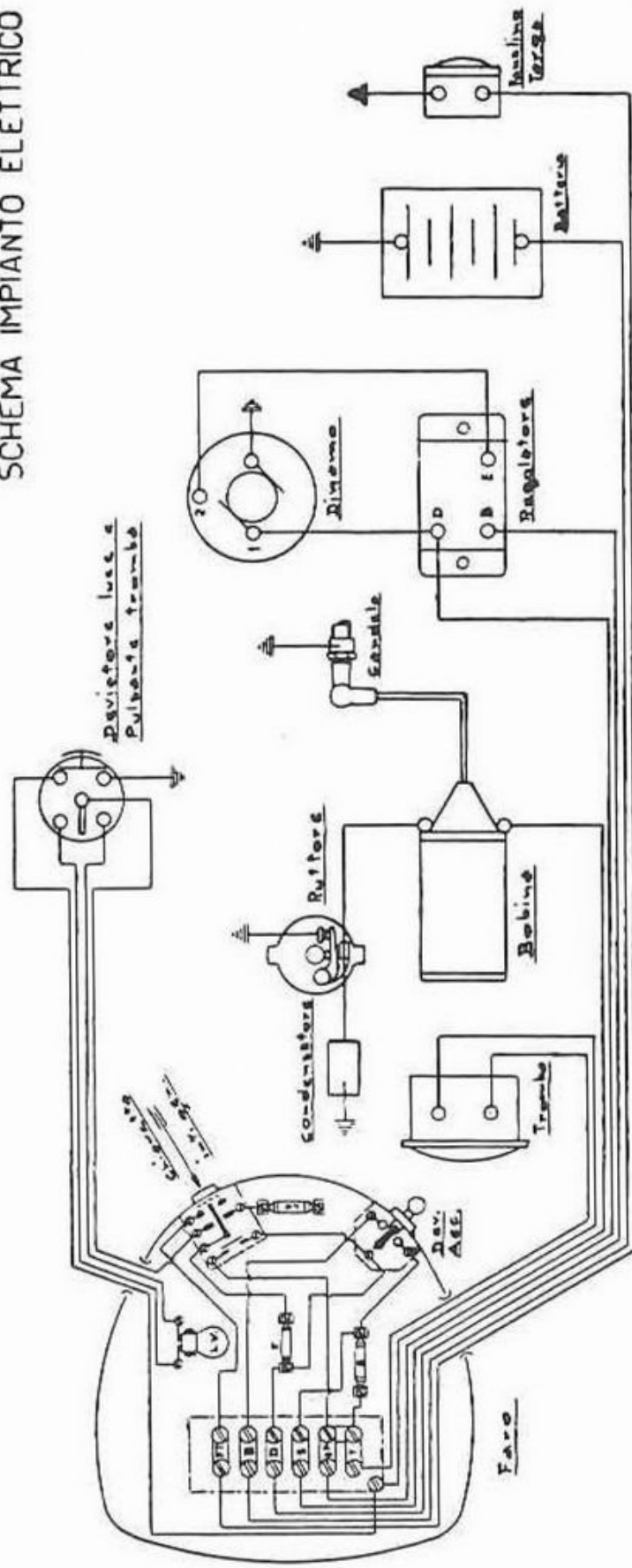
Se il coperchio portaspazzole si presenta sporco di grasso o di polvere di carbone provvedere ad un'accurata pulizia. Meglio se tolto il collegamento con l'avvolgimento di campo (morsetto in basso a sinistra) il coperchio viene tolto e lavato con benzina. Asciugare bene prima di rimontarlo.

Pulire il collettore con uno straccio umido di benzina. Se presenta delle rigature leggere mettere in moto il motore e passare leggermente con della carta vetrata fine, mai carta spuntiglio. Se le rigature non vengono tolte in questo modo, bisognerà smontare l'indotto e far ripassare il collettore al tornio.

Sostituendo le spazzole montare sempre le originali fornite dalla Casa costruttrice dell'impianto.

Non bagnare mai con benzina gli avvolgimenti dell'indotto e del campo induttore per non deteriorarli in modo irreparabile.

GILERA 125
SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO



Schema impianto elettrico con deviatore nel faro e comandi sotto chiave unico

FIG. 12

Ruttore:

La manutenzione del ruttore deve essere limitata alla regolazione dei contatti la cui apertura deve essere di mm. 0,35÷0,40. Se i contatti sono sporchi, pulirli con uno straccio imbevuto di benzina, quindi asciugare bene. Se le superfici piane dei contatti presentassero delle asperità, eliminarle con una apposita limetta, quindi ripulire bene.

Se lo stoppino di lubrificazione della camma si presenta asciutto, umettarlo con non più di due gocce di olio minerale fluido.

Il gruppo dell'anticipo automatico può essere lavato con benzina e quindi soffiato con aria compressa. Mettere poi qualche goccia di olio fluido sui perni delle masse, sulla forcella della camma e sul perno guida camma.

Regolatore e bobina:

Nessuna manutenzione va fatta al regolatore e alla bobina.

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 (escludendo nel modo più assoluto l'acqua naturale anche se potabile) e controllare al tempo stesso la densità del liquido

(sarà bene, per queste operazioni, rivolgersi ad una persona competente ed attrezzata).

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

Smontaggio della candela:

Adoperare l'apposita chiave. Nel rimontarla avere l'avvertenza di imboccarla con la dovuta inclinazione (*vedi*

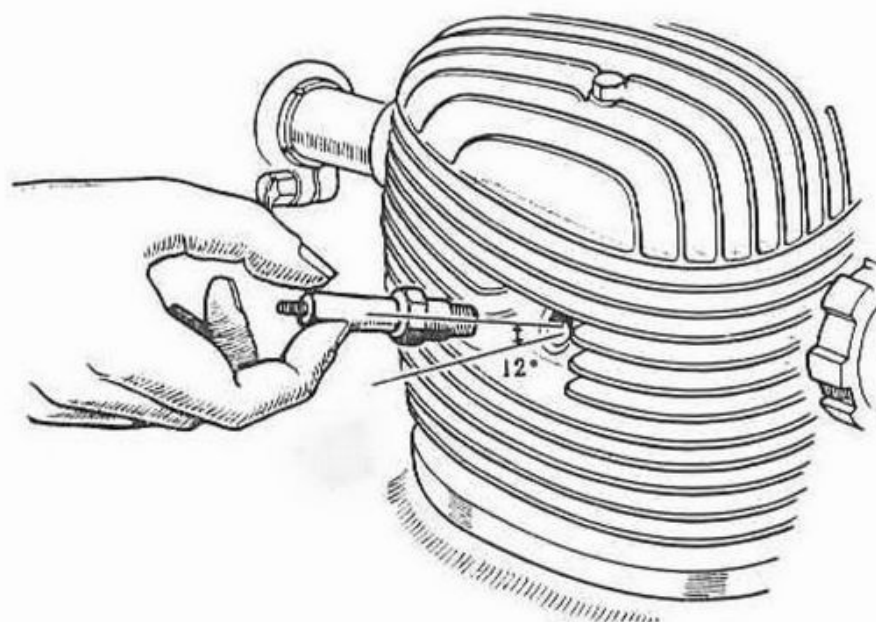


FIG. 13

figura n. 13) ed avvitarla possibilmente a mano sino in fondo.

SOSPENSIONE POSTERIORE

Lubrificare periodicamente il perno di oscillazione della forcella.

LAVAGGIO

La pulizia degli organi della motoleggera risponde a principi di sana economia, in quanto consente al veicolo di conservarsi meglio e di avere lunga durata.

La pulizia ordinaria e quella periodica più completa effettuata agli organi della macchina permette di prevenire tempestivamente danni ed evitare spiacevoli conseguenze. Il miglior sistema è quello di servirsi di petrolio, pennello e stracci puliti per asciugare, togliere il fango, polvere, deposito di olio e morchia sulle pareti non verniciate. Si eviti in tutti modi di far uso di solventi nel lavaggio di parti verniciate: si abbia cura di lavarle con acqua, usando una spugna, ed asciugando poi con pelle di daino.

Lo schema in *figura n. 14* indica gli organi soggetti a periodica lubrificazione.

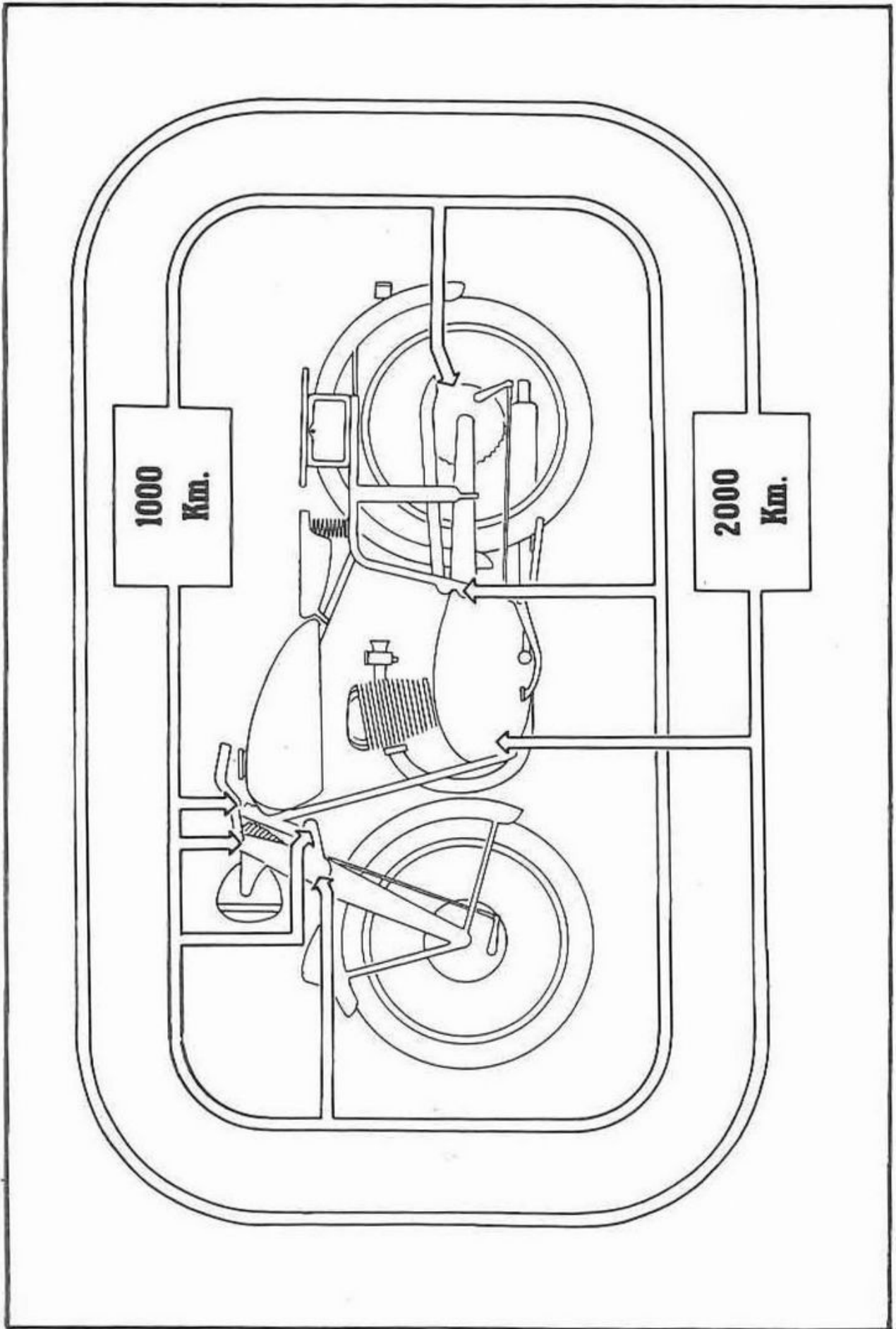
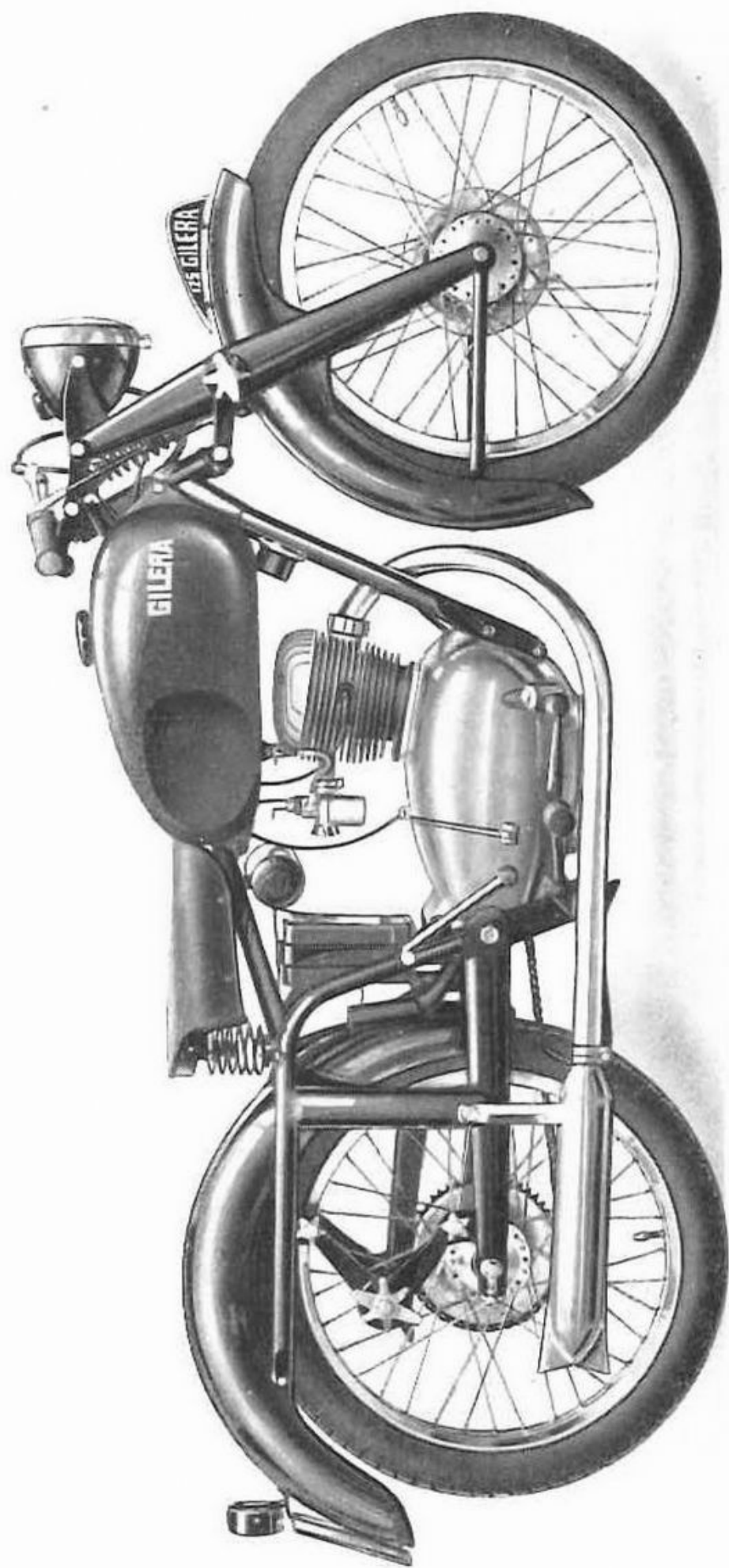


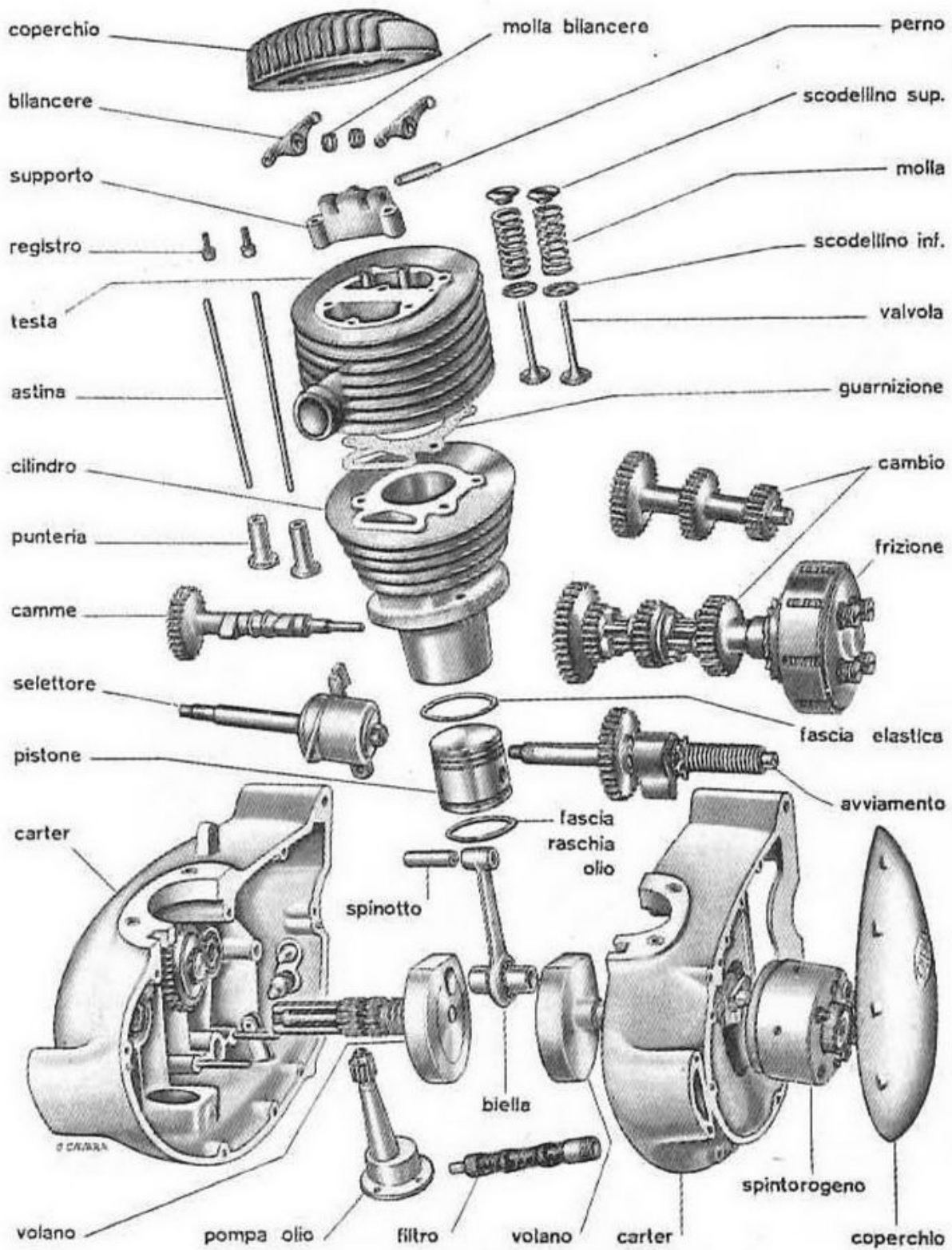
FIG. 14

Modello “SPORT”



MOTOLEGGERA 125 c.c. - Modello «SPORT»

motore GILERA 125 C. C.



CARATTERISTICHE E VARIANTI RISPETTO AL MODELLO "TURISMO,"

MOTORE

Tipo G 125, 4 tempi

Numero dei cilindri	1
Alesaggio	mm. 54
Corsa	mm. 54
Cilindrata	cmc 123,61
Rapporto di compressione	7
Potenza massima	HP 6,7 alla ruota
Regime di potenza massima	giri 6500/1'

Dati di distribuzione (con gioco di mm. 3) tra valvola e bilanciere.

Aspirazione:

inizio: 32° prima del PMS;
fine : 64° dopo il PMI.

Scarico:

inizio: 64° prima del PMI;
fine : 32° dopo il PMS.

Carburatore:

Dell'Orto tipo MA - 18 B con comando aria a mano
Diffusore \varnothing mm. 18
Getto massimo 80
Getto minimo 45

Spillo (posizione normale) tacca n. 2
Pistone n. 50
Polverizzatore N° 260

Accensione:

Anticipo fisso del ruttore 10°
Anticipo automatico del ruttore 40° ÷ 43°
Candela Marelli CW 225 A
Diametro e passo 14 × 1,25.

RIFORNIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 12,5
Olio: Kg. 1,350 circa.

PRESTAZIONI

Velocità massima a pieno carico a 6500 giri/1' del motore:

In 1^a velocità Km/h 35 circa
» 2^a » » 61 »
» 3^a » » 91 »

Consumo carburante per 100 Km. litri 2,5

Autonomia Km. 500 circa.

Consumi ed autonomia si intendono alla velocità media di 55 ÷ 60 Km/h su strada in buone condizioni.

N. B. - Per quanto non esplicitamente citato in queste varianti il cliente può far riferimento a quanto è detto per il modello Turismo.

ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE DELLA MOTO GILERA IN ITALIA

- ABBIATEGRASSO - *Scotti F.lli* - Via De Amicis, 7
ACQUI - *Botri Giuseppe* - Piazza Matteotti, 7
ADRIA - *Migliorini & Figli* - Officina meccanica
ALBENGA - *Gerino Pietro* - Via Trieste, 22
ALESSANDRIA - *Rocco Pagella* - Via Tortona, 6
AOSTA - *Savoie Mario* - Via Lostan, 15
AREZZO - *Mori Antonio* - Via Spinello, 31
ARIANO IRPINO - *Capozzi Pompilio* - Corso Vitt. Eman., 337
ARONA - *Frigerio Mario* - Corso Cavour, 64
AROSIO - *Radaelli Fortunato* - Via Volta, 7
ASCOLI PICENO - *Moretti Pietro* - Piazza Arringo, 56
ASTI - *Cellino & Rissone* - Piazza 1° Maggio, 1

BARI - *Giannotta Donato* - Via Cairoli, 143
BELLUNO - *Officina della Moto di Casagrande Vincenzo* - Via Feltre, 54
BERGAMO - *Chiorda Luigi* - Via G. Camozzi, 28
BIELLA - *Barbera & C.* - 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 - *Cortesi Amanzio* - Via Dante, 43
CAMPOBASSO - *Scarano Giuseppe* - Piazza Vitt. Eman., 4
CARATE BRIANZA - *Casati Egidio* - Officina Meccanica
CASALE MONFERRATO - *Guaschino Aldo* - Via Roma, 9
CASALPUSTERLENGO - *Viani Francesco* - Piazz.ta Cavour, 1

CATANIA - Longobardo Salvatore - Piazza Jolanda, 21
 CATANZARO - Mustari Luigi - Piazza G. Rossi, 144
 CESANO MADERNO - Costi Domenico - Via Volta, 7
 CESENA - Ricci Benito - Via Fratelli Rosselli
 CIRIE' - Pellegrino Angelo - Via Lanzo, 39
 CIVIDALE - Mitri Pio - Borgo S. Domenico, 4
 COMO - Comerio Piero - Piazza Vittoria, 5
 CONEGLIANO - Canei Alfredo - Via Rosselli, 27
 COSENZA - Rag. Luigi Loizzo - Via 24 Maggio, 44
 CREMONA - Cibolini Gino - Via Dante, 62/65
 CUNEO - F.lli Chianale - Corso Gesso, 11 bis

 DOMODOSSOLA - Sbardellati Luciano - Corso F.lli di Dio, 19

 ERBA - Giussani Giovanni - Via Vitt. Eman., 13

 FAENZA - Lama Francesco - Corso Garibaldi, 29
 FERRARA - Ferraresi Otello - Corso Porta Reno, 83
 FIRENZE - Comm. Gino Balestrieri - Piazza Beccaria, 14
 FOGGIA - Furore Luigi - Via La Greca, 13
 FOSSANO - F.lli. Bedino - Via Roma, 3
 FORLI' - Ricci Alfredo - Via A. Fratti, 1
 FROSINONE - Corvi Mario - Via A. Minghetti, 6

 GENOVA - Grana Valentino - Piazza Palermo, 43 r.
 GROSSETO - Onorato Alvaro - Via S. Martino, 25

 IMOLA - F.lli Guerra - Viale De Amicis, 3
 IMPERIA - Barnato Paolo - Via Garessio, 2
 IVREA - Gariglio Giovanni - Corso Garibaldi, 2

 JESI - Berti Kruger - Corso Matteotti, 38

 L'AQUILA - Fiamma Cesare - Corso Vitt. Eman., 272
 LA SPEZIA - Lopresti Francesco - Via G. Amendola, 6
 LATINA - Barsi Luigi - Via Cesare Battisti, 38
 LECCE - Ottomano Amleto - Via D'Auria, 25
 LECCO - F.lli Viganò - Piazza Carducci, 1

LEGNAGO - *Gatti & Isolo* - Via Matteotti, 20
 LIVORNO - *Livio del Seppia & Figli*
 LODI - *Cazzamali Stefano* - Corso Adda
 LUGO - *Toni Giuseppe* - Via Tellarini, 6

 MACERATA - *Galassi Zeno* - Via Roma, 11
 MAGENTA - *Sala & Valenti* - Via Roma, 17
 MANTOVA - *Poletto Nicola* - Via Cavour, 79
 MASSA - *Petrocchi Tarquinio* - Viale della Democrazia, 1/3
 MATERA - *Reale Domenico* - Via Lucana, 10
 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 - *Nelli Francesco* - Via Lazzaro Papi, 9
 MILANO - *Pagani Nello* - Via Ausonio, 19
 MODENA - *Moneti Arrigo* - Via Saragozza, 19
 MONFALCONE - *Spanghero Fausto* - Viale S. Marco, 8
 MONTECATINI - *F.lli Tommei* - Corso Matteotti, 44
 MONZA - *Scotti Giuseppe* - Piazza Garibaldi, 4
 MORBEGNO - *Meazzi Ettore* - Officina Meccanica
 MOSSA (Gorizia) - *Braidotti Gino* - Officina Meccanica

 NAPOLI - *Magazzino Meridionale Motociclo* - Corso Garibaldi,
 413
 NOVARA - *Fizzotti & C.* - Corso Mazzini, 33
 NOVI LIGURE - *Gastaldi Camillo* - Via Mazzini, 39

 PADOVA - *Carraro Giovanni* - Via Roma, 35
 PARMA - *Masetti Nello* - Borgo Basinio Basini, 6
 PAVIA - *Brini Aldo* - Via Strada Nuova, 8
 PERUGIA (Ponte S. Giovanni) - *Severi & Margutti* - Officina
 Meccanica, Via XX Settembre, 4
 PESARO - *Campanelli Bruno* - Corso 11 Settembre, 28
 PESCARA - *F.lli Colangelo* - Corso Italia, 147
 PETRITOLI (Ascoli Piceno) - *Tomassini Stefano* - Officina
 Meccanica

PIACENZA - *Soprani Emilio* - Corso Vitt. Em., 212
 PINEROLO - *Merlo & Tebaldini* - Via Buniva, 11
 PIOMBINO - *Paoli Idilio* - Via Carlo Pisacane
 PISA - *Livio del Seppia* - Piazza Carlo Cattaneo, 1
 PISTOIA - *Emporio della Moto* - Largo Barriera
 PORTOCIVITANOVA - *Del Monte Arduino* - Piazza 20 Settembre, 57
 PRATO - *Morganti Renato* - Via Silvestrini
 REGGIO CALABRIA - *Zappia Giovanni* - Corso Garibaldi, 601
 REGGIO EMILIA - *Rabitti Enzo* - Piazza Calcagni, 2
 RHO - *Milani Mario* - Via Madonna, 21
 RIMINI - *Conti Salvatore* - Via Sigismondo, 12
 ROMA - *Comm. Angelo Grana* - Via Filippo Turati, 33
 ROVERETO - *Masciarelli & C.* - Corso Bettini, 23
 SALERNO - *Natella Fernando* - Corso Garibaldi, 67
 SAN DONA' DI PIAVE - *F.lli Tomba* - Via Silvio Trentin, 9
 S. GIOVANNI VALDARNO - *Chini Bruno* - Piazza Libertà, 15
 SARONNO - *Galli Enrico* - Corso Italia, 62
 SASSARI - *De Montis Giovanni* - Piazza S. Antonio, 1
 SASSELLO - *Merialdo Giovanni* - Officina Meccanica
 SAVONA - *Murialdo Giovanni* - Piazza Stazione, 13
 SCHIO - *Roncon Giovanni* - Via Batt. Val Leogra
 SESTO S. GIOVANNI - *Mander Autorimessa* - Via Gorizia, 17
 SIENA - *Bruttini Amato* - Via Pantaneto, 16
 SIRACUSA - *Bortolotti Gaetano* - Viale Regina Margherita, 4
 SONDRIO - *Ruffini Ottorino* - Corso Vittorio Veneto, 4
 SPOLETO - *Corvelli Ruggero* - Via Flaminia, 8 Bis
 TARANTO - *D'Addario Donato* - Via Acclavio, 13
 TERAMO - *Taraschi Bernardo* - Corso Vittorio Veneto
 TERNI - *Belli Giuseppe* - Piazza Solferino, 23
 TORINO - *Melani Renato* - Corso Giulio Cesare, 44
 TORINO - *Merlo Clemente* - Via Boucheron, 12
 TORTONA - *Bertolotti Giovanni* - Corso Genova, 3
 TRAPANI - *Tartamella Giuseppe* - Via G. B. Fardella, 25

TREVIGLIO - *Frigerio Ercole* - Via Mazzini, 5
TREVISO - *Luisetto Dino* - Borgo Mazzini, 1
TRIESTE - *Moschion Luciano & C.* - Via S. Giacomo in Monte, 20
UDINE - *Casa della Moto* - Piazza I^a Maggio, 21
VALLEMOSSO - *Mello Vittorio* - Officina Meccanica
VARESE - *Bertoni Costante* - Piazza Repubblica, 11
VERONA - *Bernardi Cinzio* - Corso Porta Nuova, 11
VICENZA - *Chiarello Leone* - Porta Padova, 82
VIGEVANO - *Galante Enrico* - Piazza Volta, 2
VITERBO (Ortaccio) - *F.lli Orlandi* - Via delle Fabbriche
VITTORIO VENETO - *Carnielli Oreste* - Via Martiri della Libertà
VOGHERA - *Cavallotti Ester* - Via Zanardi, 21

GARANZIA

(dalle Condizioni generali di vendita)

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

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

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

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

Cessa ogni garanzia per quei motoveicoli che non siano stati usati secondo le prescrizioni, siano 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 o cose dall'uso dei prodotti Gilera anche se i danni fossero derivati da difetti di costruzione.

Richiedete al Concessionario, nel vostro interesse, la speciale forma di assicurazione che la MOTO GILERA ha concordato con l'ISTITUTO ITALIANO DI PREVIDENZA, comprendente:

- **Responsabilità Civile**
- **Incendio**
- **Furto**

a partire da un premio globale di L. 4.400 (comprendente tasse e diritti).

Assicuratevi per la vostra tranquillità!