

MOTOCICLO "G 175,, ROSSA EXTRA

Istruzioni per l'uso e la manutenzione

MOTO GILERA S. p. A.

Stabilimento e Amministrazione: **ARCORE** (Milano)

telefoni 78.020 - 78.044 - 78.096

78.098 (Vimercate)

Direzione Commerciale: **MILANO** - Piazza Lega Lombarda, 3

telefono 335.284

AVVERTENZE

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale consente di usare il motociclo G 175 Rossa Extra nelle migliori condizioni e di evitare gli inconvenienti provocati dall'incuria o dalla cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo periodico e per la revisione si consiglia di rivolgersi esclusivamente ai nostri Concessionari o ad officine autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

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

INDICE

MOTOCICLO G. 175 Rossa Extra

Disposizione comandi	Pag. 8
Dati per l'identificazione	» 10
Caratteristiche generali	» 12
Descrizione	» 14
Norme per l'uso	» 23
Norme per la manutenzione	» 27
Inconvenienti e rimedi relativi	» 39
Garanzia	» 41
Responsabilità	» 42
Organizzazione Gilera	» 43

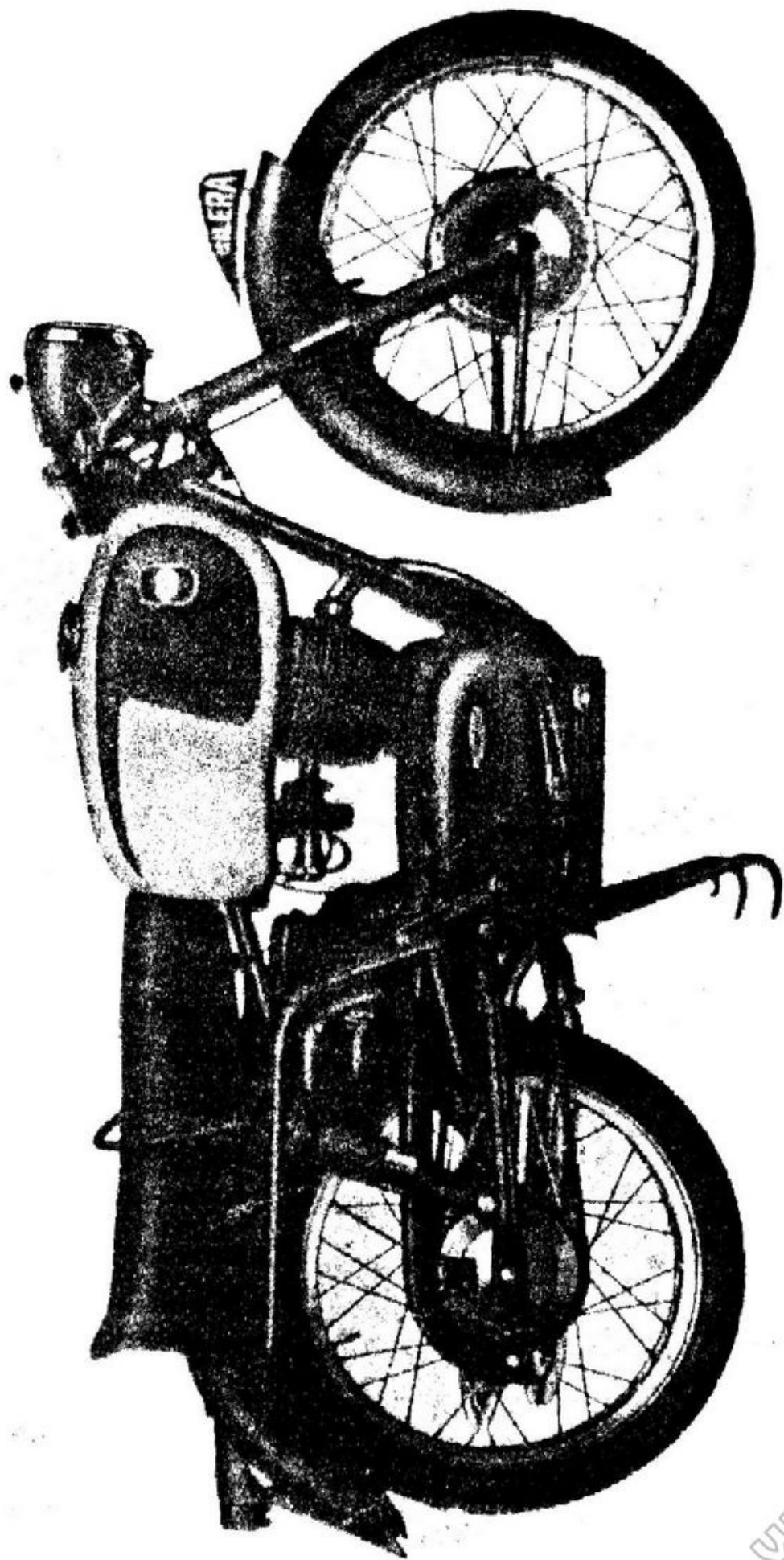


Fig. 1 - Motociclo G 175 Rossa Extra (lato destro)

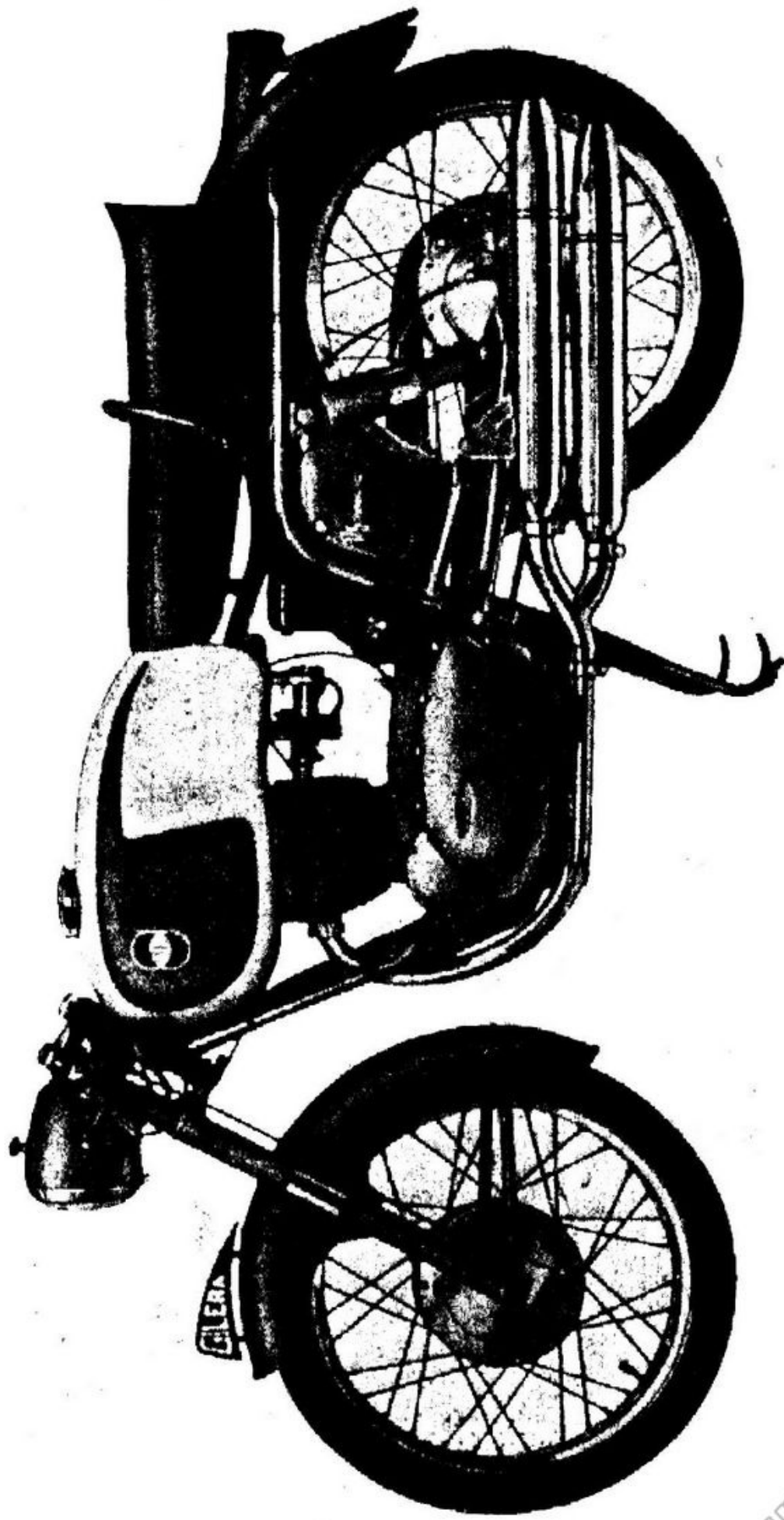


Fig. 2 - Motociclo G 175 Rossa Extra (lato sinistro)

VEICOLO

Telaio

In tubi di acciaio trafilati a freddo uniti mediante saldatura elettrica ed autogena a seconda delle esigenze.

Sospensione anteriore

A forcella telescopica con tamponamento idraulico di fine corsa.

Sospensione posteriore

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

Freni

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

Ruote

Del tipo a raggi tangenti. Cerchi in alluminio:

19 x 2 anteriore

19 x 2 $\frac{1}{4}$ posteriore

Pneumatici

Anteriore: 19 x 2,5 rigato

Posteriore: 19 x 2,75 R scolpito

Pressione di gonfiaggio:

Anteriore: Kg/cm² 1,5

Posteriore: Kg/cm² 1,75

DISPOSIZIONE COMANDI

(vedi fig. 3)

Gli organi di comando del motociclo, disposti secondo le indicazioni della fig. n. 3, sono i seguenti:

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

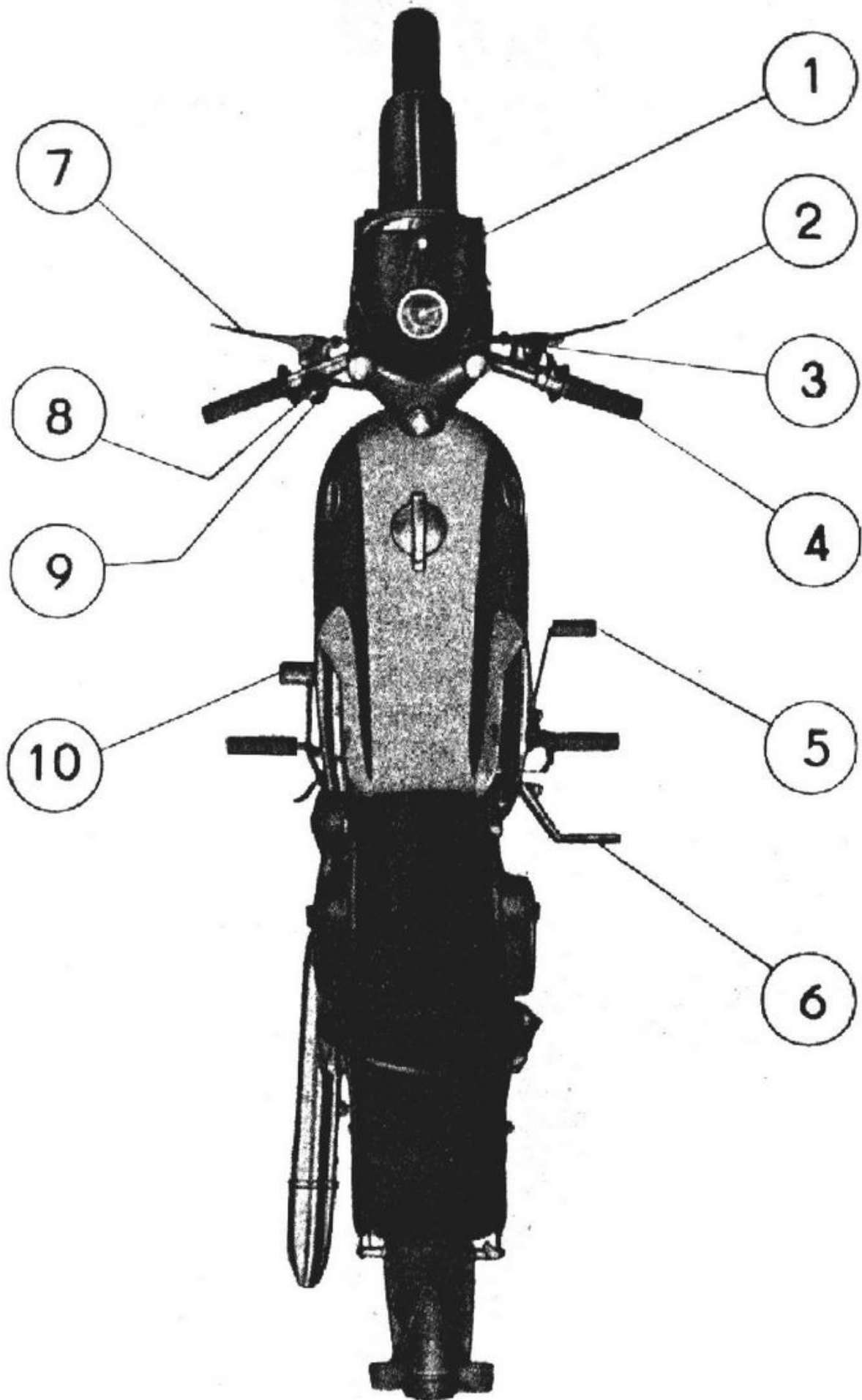


Fig. 3 - Motociclo G 175 Rossa Extra (pianta)

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi fig. 4)

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

Per il telaio:

sulla fiancata posteriore destra del telaio 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 del motociclo stesso.

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

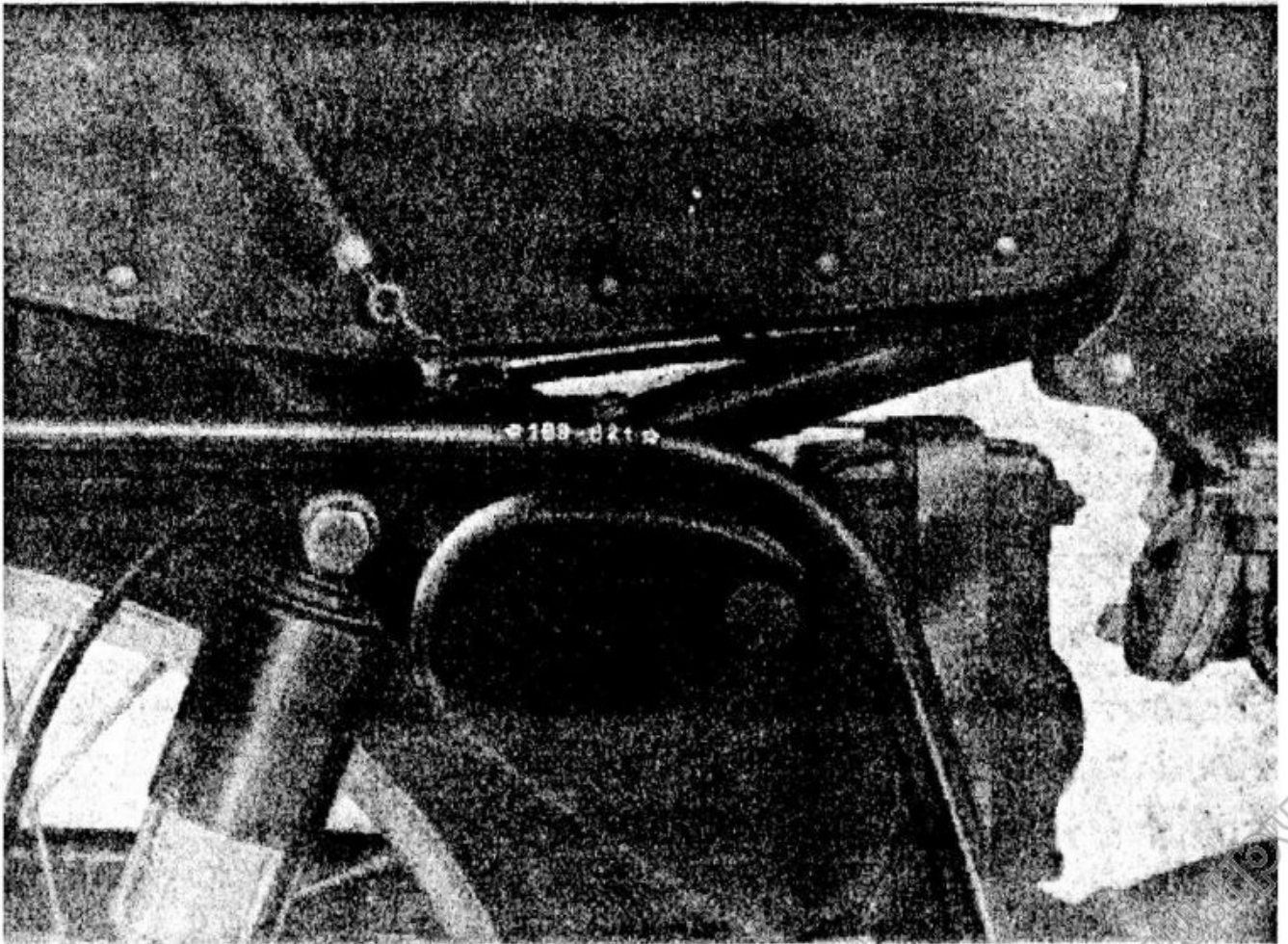
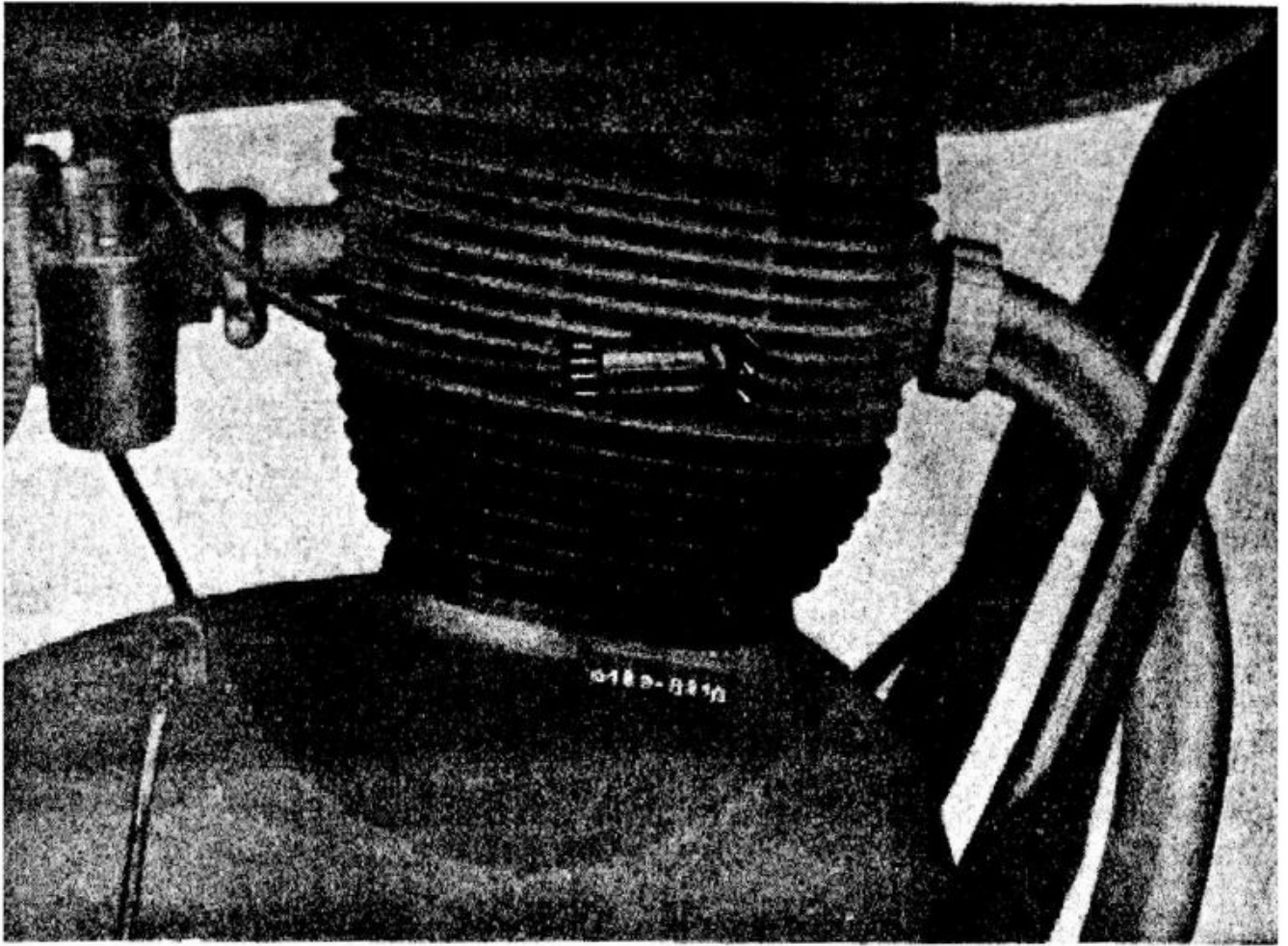


Fig. 4

www.wolff.it

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

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

Accensione a batteria con spinterogeno.

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: primaria a catena doppia;
secondaria a catena semplice.

VEICOLO

Telaio in tubi di acciaio.

Sospensione anteriore telescopica.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con ammortizzatori idraulici.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto di illuminazione e segnalazione completo, di faro anteriore a 3 luci, fanalino posteriore e tromba elettrica.

P R E S T A Z I O N I

Velocità max.: Km/h. 118.

Consumo carburante (secondo norme C.U.N.A.) litri 2,9 per 100 km.

Pendenza max. superabile: 40 %.

Autonomia: km. 500.

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

I N G O M B R I E P E S I

Passo	m.	1,32
Lunghezza max.	m.	2
Larghezza max.	m.	0,57
Altezza max.	m.	0,94
Altezza minima motore da terra	m.	0,17
Peso motociclo	kg.	116

R I F O R N I M E N T I

Benzina: capacità serbatoio l. 15.

Olio: capacità coppa motore kg. 1,8.

DESCRIZIONE

MOTORE

Tipo G 175 Rossa Extra 4 tempi

Numero dei cilindri	1
Alesaggio	mm. 60
Corsa	mm. 61
Cilindrata effettiva	cmc. 172,5
Rapporto di compressione	7,3
Potenza massima	CV. 9,5
Regime di potenza massima	6500 giri al 1'
Regime di coppia massima	4500 giri al 1'
Diametro utile delle valvole	{ mm. 24 aspirazione mm. 22,5 scarico

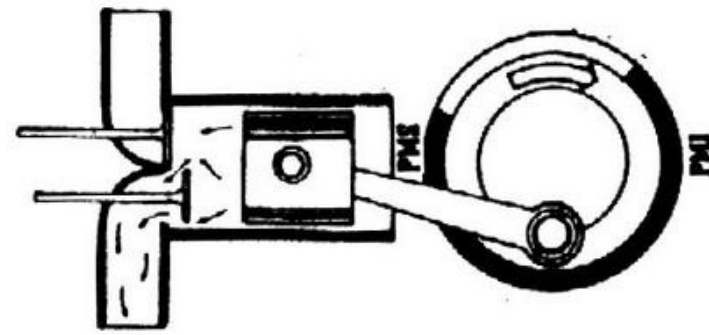
Cilindro: in ghisa.

Testa cilindro: in lega alluminio con camera di scoppio e guide valvole riportate in ghisa.

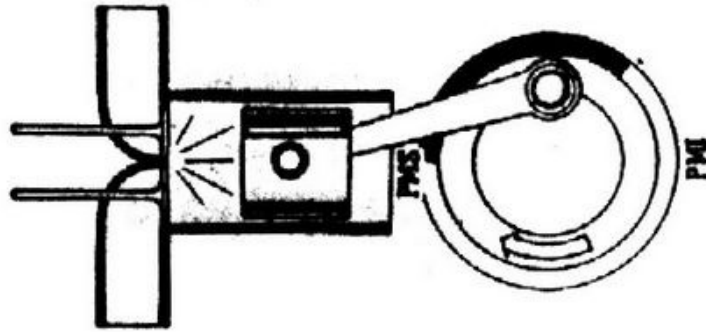
Distribuzione

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

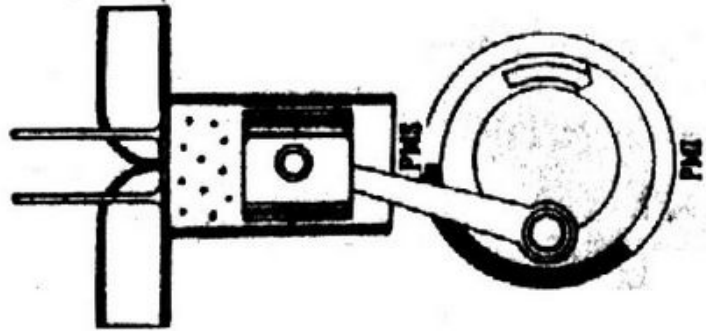
www.rivv.it



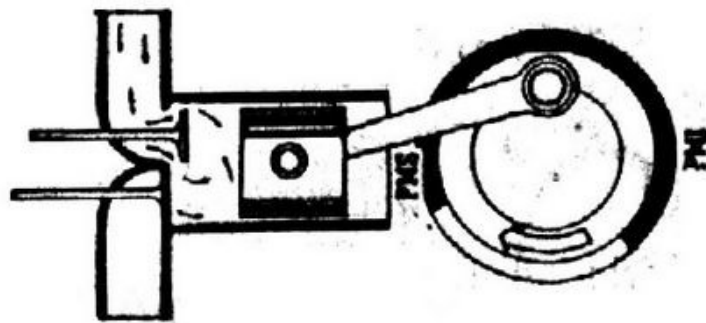
Scarico
 apre 64° prima PMI
 chiude 32° dopo PMS



Scoppio
 Le valvole sono
 chiuse



Compressione
 Le valvole sono
 chiuse



Aspirazione
 apre 32° prima PMS
 chiude 64° dopo PMI

DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE

Fig. 5

www.rpw.it

Aspirazione:

inizio: 32° prima del PMS

fine : 64° dopo il PMI

Scarico:

inizio: 64° prima del PMI

fine : 32° dopo il PMS

I dati sopradetti si devono controllare con un gioco di mm. 0,30 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 so-
prastante.

Tipo e regolazione del carburatore:

Dell'Orto MB 22 B con cornetto lungo

Diffusore \varnothing mm. 22

Getto max. 95 ÷ 100

Getto min. 40

Spillo E 10 alla tacca n. 2 (posizione normale)

Valvola n. 60

Polverizzatore n. 260 B

Foro uscita minimo: 0,6.

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 6°

Anticipo automatico $54^\circ \div 56^\circ$

Anticipo totale $60^\circ \div 62^\circ$

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

3. Condensatore fissato con vite al carter, sopra la dinamo.

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:

Marelli CW 240 G o similare.

Diametro e passo filettatura $14 \times 1,25$ (filettatura lunga).

Lubrificazione (vedi figura n. 6)

A circolazione forzata all'asse motore, all'asse a camme, ai bilancieri e, con getto continuo, alla catena trasmissione primaria. La pompa è del tipo ad ingranaggi; prende il movimento dalla vite senza fine sull'asse a camme e pesca olio dal filtro smontabile posto nel carter. Le altre parti sono lubrificate dalle proiezioni di olio provocate dagli organi in movimento.

Raffreddamento

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

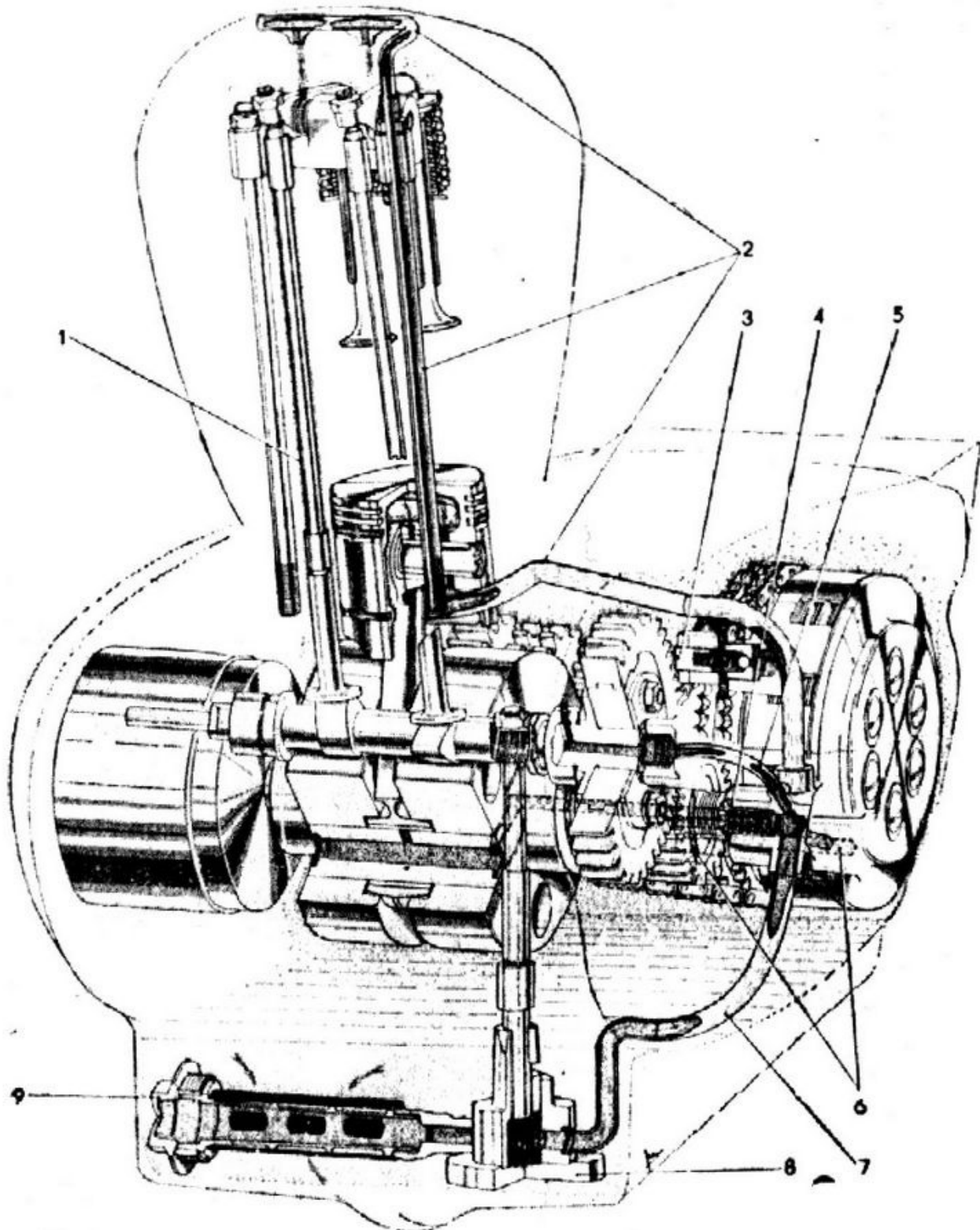


Fig. 6

SCHEMA LUBRIFICAZIONE

- 1 Ritorno olio al carter.
- 2 Condotti olio alla testa motore.
- 3 Valvola regolatrice della pressione dell'olio.
- 4 Giunto mandata olio all'albero manovella.
- 5 Condotto olio all'albero distribuzione.
- 6 Distributore olio per la lubrificazione della catena.
- 7 Condotto principale mandata olio.
- 8 Pompa olio.
- 9 Filtro olio.

Trasmissione

La trasmissione primaria (motore-cambio) avviene a mezzo di una catena doppia (3/8" x 5).

Rapporto di trasmissione: 2,333 (42/18).

La trasmissione secondaria (cambio - ruota) è a catena (1/2" x 7,8) con giunto elastico interposto tra tamburo freno e mozzo ruota.

Rapporto di trasmissione: 3,062 (49/16).

Frizione

Frizione a dischi multipli con molle registrabili.

I dischi conduttori sono 3 rivestiti con materiale di attrito speciale efficiente anche in presenza d'olio.

I dischi condotti sono 4 in acciaio.

Cambio di velocità

A quattro rapporti, con ingranaggi sempre in presa. L'innesto delle marce è comandato da selettore a pedale.

Rapporti del cambio:

1^a velocità: 1 : 2,722 (33/20 x 33/20)

2^a » : 1 : 1,848 (33/20 x 28/25)

3^a » : 1 : 1,245 (33/20 x 23/30)

4^a » : 1 : 1

Rapporti totali motore - ruota:

1^a velocità: 1 : 19,444 (2,333 x 2,722 x 3,062)

2^a » : 1 : 13,201 (2,333 x 1,848 x 3,062)

3^a » : 1 : 8,893 (2,333 x 1,245 x 3,062)

4^a » : 1 : 7,143 (2,333 x 1 x 3,062)

www.rpw.it

IMPIANTO ELETTRICO

Dinamo

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

Regolatore esterno applicato su apposita basetta saldata al telaio tra i piantoni anteriori.

Batteria

Capacità 7 A/h - 6 V.

Tromba elettrica

6 V.

Fanaleria

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

- 1 Lampada luce campagna bilux W 25/25 - 6 V.
- 1 Lampada luce città 3 W - 6 V.
- 1 Lampada spia 3 W - 6 V.
- 2 Valvole fusibili.
- 1 Chiavetta asportabile per interruttore circuito accensione e deviatore luci.
- 1 Deviatore accensione di emergenza.
- 1 Quadrante contachilometri.

Deviatore luce anabbagliante con pulsante tromba applicato al manubrio.

Fanalino posteriore con catarifrangente completo di:
n. 1 lampada 5 W - 6 V.

La chiavetta di comando può assumere 5 posizioni:

una centrale: circuito aperto, chiave asportabile

una a sinistra: luci posizione, chiave asportabile

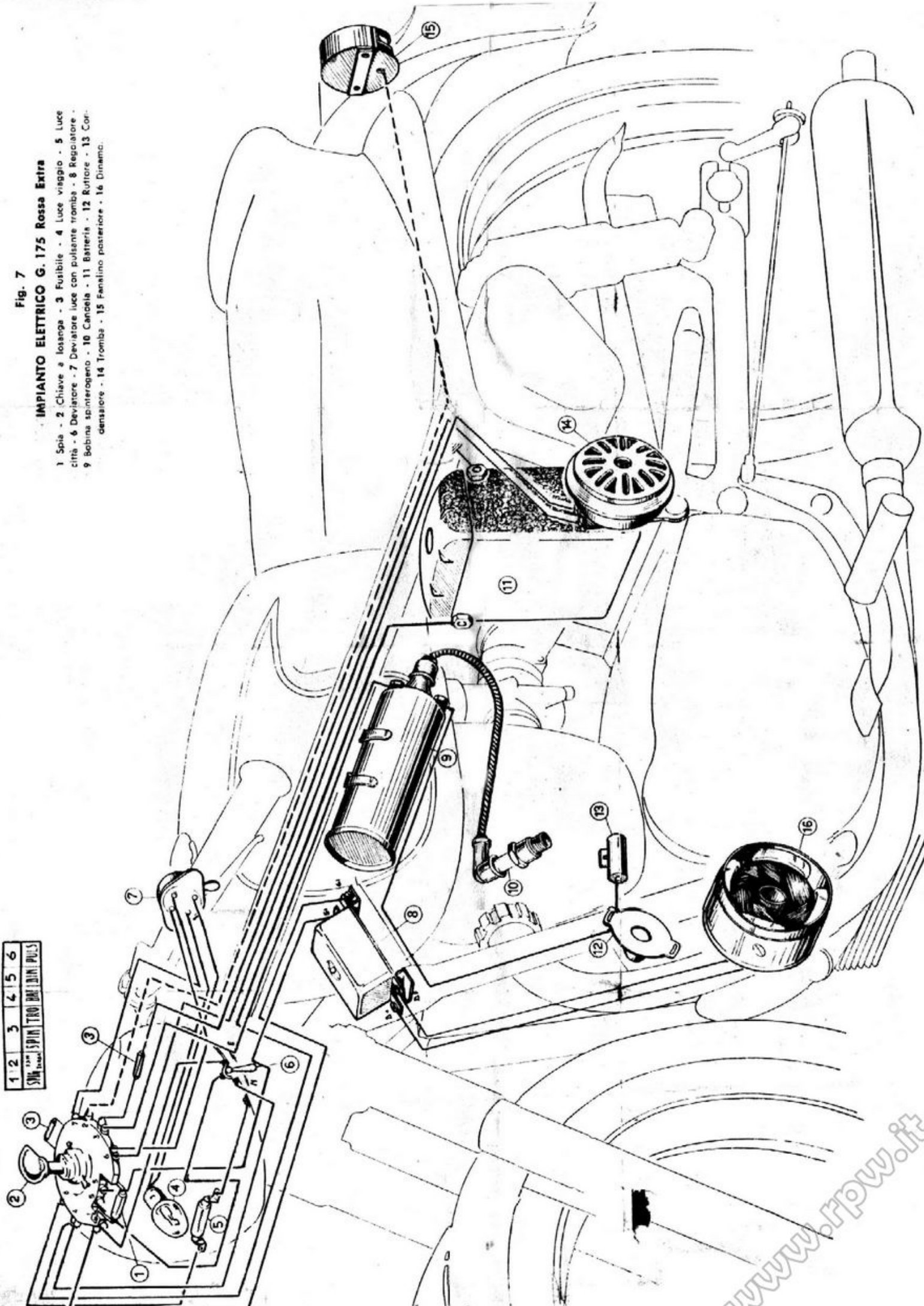
	1 ^a accensione motore	} chiave non asportabile
tre a destra:	2 ^a luce città	
	3 ^a luce campagna	

Fig. 7

IMPIANTO ELETTRICO G. 175 Rossa Extra

- 1 Spia - 2 Chiave a losanga - 3 Fusibile - 4 Luce viaggia - 5 Luce città - 6 Deviatore - 7 Deviatore luce con pulsante tromba - 8 Regolatore - 9 Bobina spinterogeno - 10 Cancelli - 11 Batteria - 12 Ruttore - 13 Condensatore - 14 Tromba - 15 Fanalino posteriore - 16 Dinamo.

1 2 3 4 5 6
SMA SPIN TRO BATTI PULS



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 uno dei rubinetti sotto al serbatoio la benzina arrivi al carburatore; in caso contrario premere il pulsante posto sul coperchio della vaschetta (cicchetto). (Uno dei rubinetti sotto il serbatoio va tenuto chiuso onde poter usufruire eventualmente di una riserva carburante);
- 4° che il deviatore di emergenza sia orientato verso la scritta « batteria ». In tale posizione, se la batteria è efficiente, dopo aver inserito la chiavetta deve accendersi la spia rossa di carica batteria. Detta spia deve spegnersi non appena il motore supera il regime per cui la dinamo inizia ad erogare corrente;
- 5° che il cambio sia in posizione di folle.

Messa in moto

Inserire a fondo la chiavetta 1 sul faro, ruotandola nella 1ª posizione a destra. Tirare tutto in avanti il manettino dell'aria sul manubrio a destra (fig. 8); ruotare per circa 1/3 della sua corsa totale il comando del gas indi premere energicamente con il piede il pedale di avviamento. Se il motore non si avvia ripetere la suddetta manovra facendo ruotare più o meno il comando del gas.

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

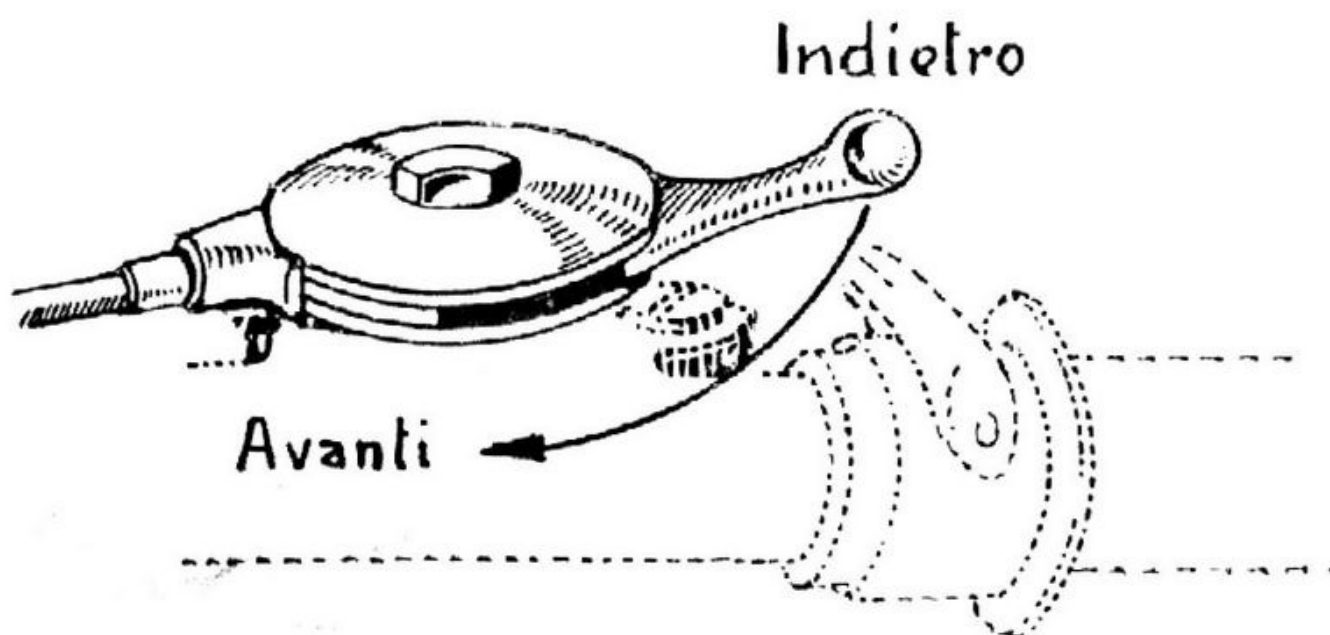


Fig. 8

Avviamento e marcia

Messo in moto il motore come sopra descritto e spinto all'indietro il manettino dell'aria si avvia il motociclo nel modo seguente:

Tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio onde passare dalla posizione di folle (0) a quella di 1^a velocità (vedi fig. 9) indi abbandonare gradualmente, la leva della frizione accelerando progressivamente, nel contempo, il motore.

Quando la macchina ha raggiunto la velocità di circa 26 Km/h, chiudere rapidamente il gas, tirando subito la leva della frizione, innestare la seconda velocità, spingendo in basso la leva del cambio, indi abbandonare la leva della frizione accelerando nel contempo il motore. Raggiunta la velocità di 40 Km/h e successivamente quella di 55 Km/h innestare rispettivamente la 3^a e la 4^a veio-

cià ripetendo le manovre descritte per l'innesto della 2^a. Per passare da una velocità superiore a quella inferiore 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, spingere in alto il pedale del cambio indi allentare la leva della frizione ed accelerare come già descritto.

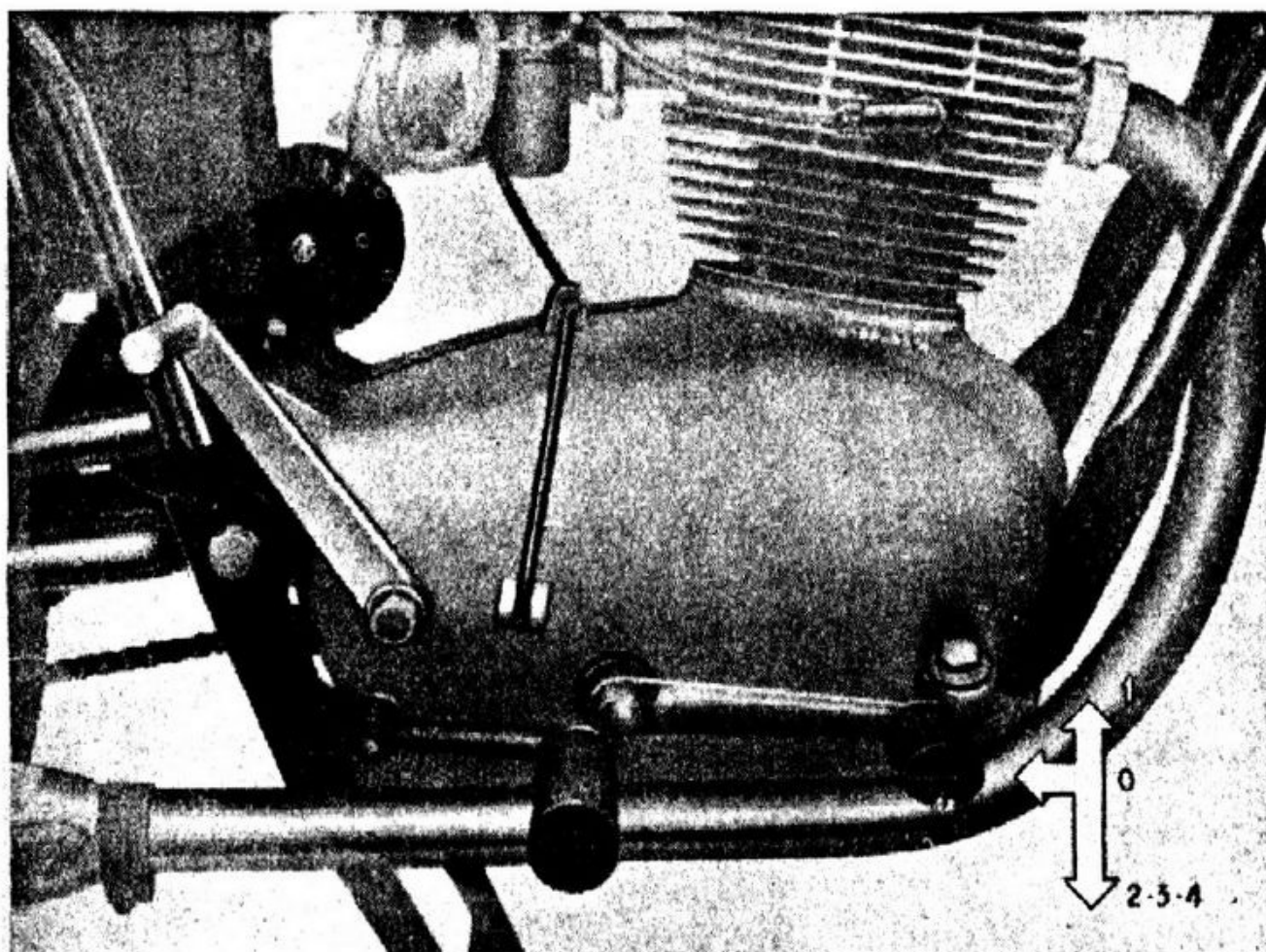


Fig. 9

Avvertenza importante

Quando la macchina è nuova onde permettere un graduale assuefazione degli organi si raccomanda di effet-

tuare un periodo di rodaggio come sottoindicato:

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

in 1^a : 25 Km/h

» 2^a : 38 »

» 3^a : 55 »

» 4^a : 70 »

dai 1000 Km. ai 3000 Km. aumentare gradualmente i limiti sopraindicati sino a raggiungere (fine rodaggio) i seguenti:

in 1^a: 35 Km/h

» 2^a: 55 »

» 3^a: 80 »

» 4^a: 100 »

Si raccomanda inoltre di marciare con una certa regolarità evitando strappi e brusche frenate. Così facendo oltre a preservare gli organi della macchina si realizza un'economia nel consumo di carburante e lubrificante. Si tenga sempre presente che marciando con andatura costante si realizzano 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.

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 con stracci puliti. Per le parti verniciate usare acqua ed asciugare con pelle di daino.

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 segue: togliere il tappo del filtro olio ed il filtro stesso onde scaricare completamente l'olio; rimettere filtro e tappo ed immettere mezzo litro di olio fresco; mettere in moto il motore lasciandolo girare per circa cinque minuti al mi-

nimo; scaricare nuovamente l'olio che avrà così ripulito ogni possibile residuo di rodaggio.

Immettere l'olio fresco sino al 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 bilancieri e valvole (fig. 10). L'operazione si effettua a motore freddo e nel modo seguente: togliere il coperchio alla testa del cilindro; controllare il serraggio dei dadi dei prigionieri fissaggio cilindro e testa e successivamente allentare il controdado del registro; avvitare o svitare con il cacciavite il registro onde ottenere il gioco prescritto di mm. 0,1 per valvola di aspirazione e mm. 0,15 per la valvola di scarico; controllare con lo spessimetro indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro.

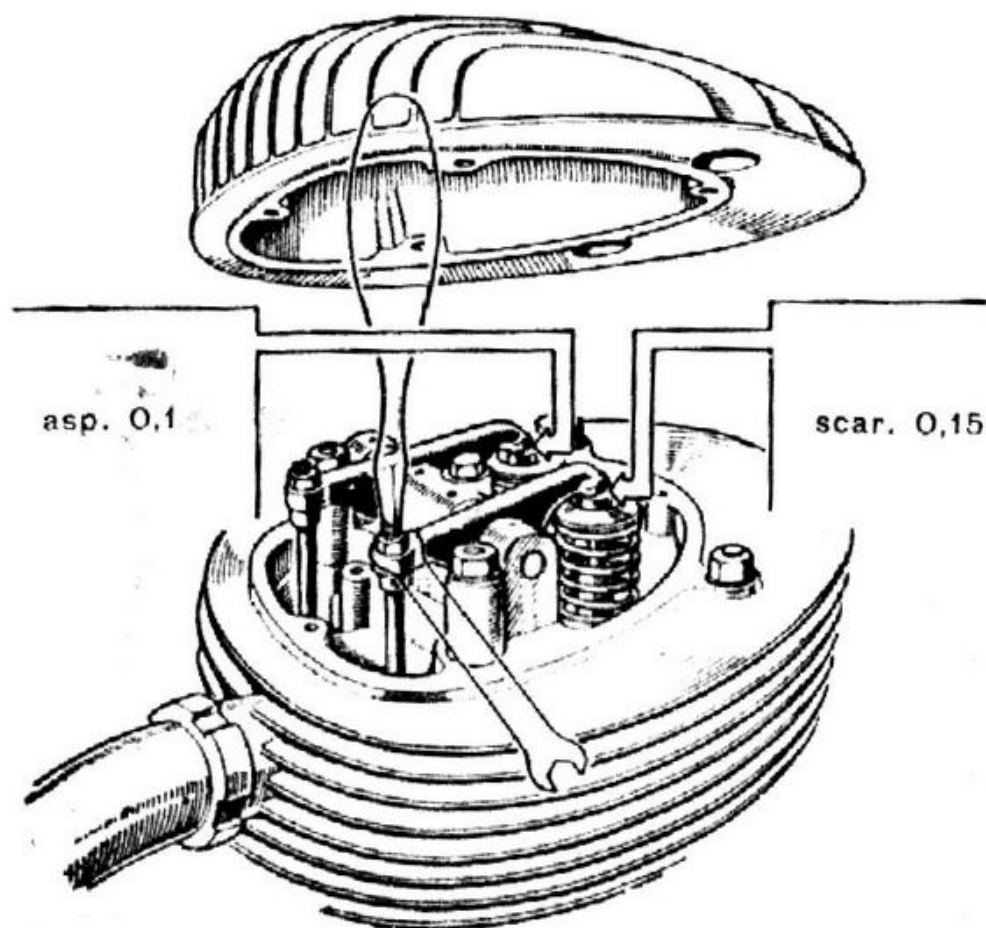


Fig. 10

3. Regolazione del carburatore.

Provvedere anzitutto alla pulizia del filtro aria, lavandolo con benzina dopo averlo tolto dal carburatore. Il filtro può essere smontato nei suoi elementi.

Accertarsi che la valvola del gas scorra liberamente, senza eccessivo gioco, nella sua sede. Pulire con getto d'aria i vari fori, getti e portageggi onde asportare le eventuali impurità.

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 A e B (vedi

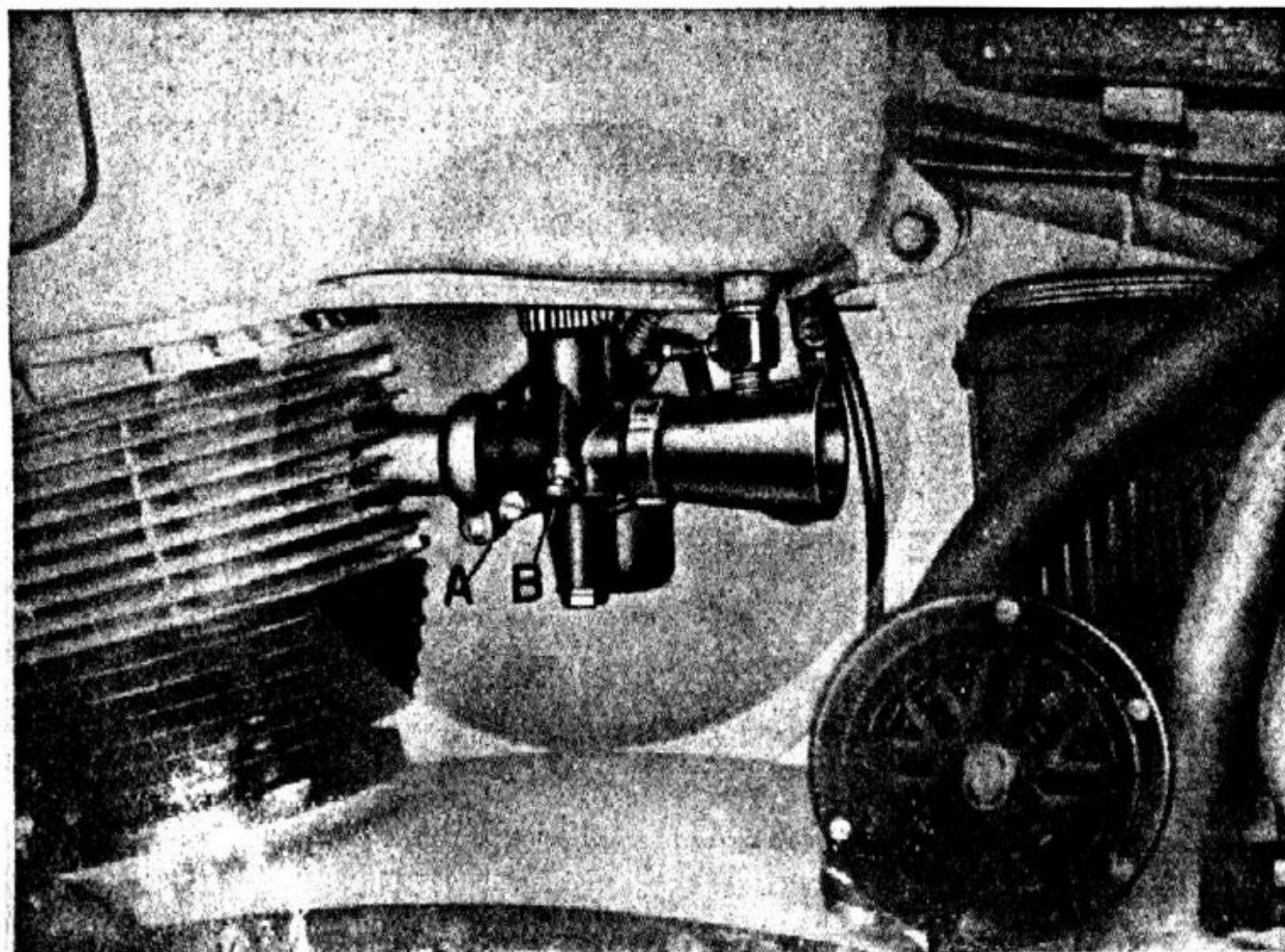


Fig. 11

A - Vite aria minimo

B - Vite regolazione valvoia

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 leggermente la vite aria del minimo (A) sino a far scomparire detto punto debole.

N.B. - La vite aria del minimo non va aperta oltre 1 giro o $1\frac{1}{2}$ rispetto alla chiusura completa onde evitare eccessivi consumi di benzina.

b) Regolazione del massimo e del passaggio.

Se i getti, valvole, 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 aumentando il numero del getto; viceversa se la densità della benzina diminuisce o la temperatura ambiente aumenta.

4. Registrare la frizione (fig. 12).

Agire sul tirafilo A.

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

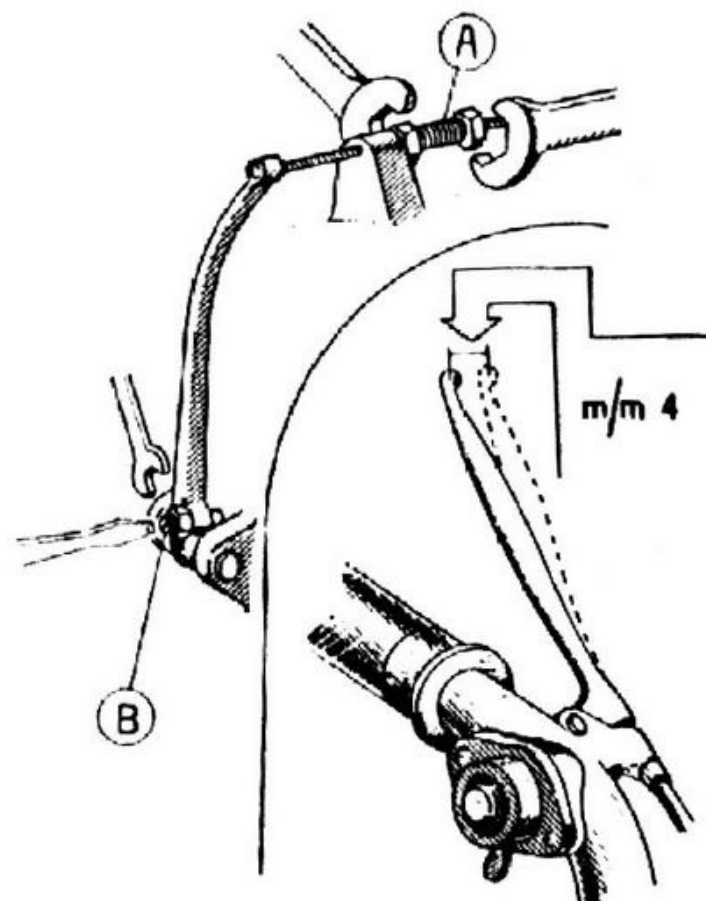


Fig. 12

5. Registrare il ruttore (vedi 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 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.

Il gruppo dell'anticipo automatico, dopo averlo lavato con benzina e asciugato con getto di aria compressa, va lubrificato con qualche goccia di olio fluido nei perni delle masse, nella forcella della camma e nel perno di guida della camma. I contatti vanno regolati agendo con cacciavite nel vano A previo allentamento della vite B, in modo che la loro apertura sia di mm. $0,35 \div 0,40$.

6. Verificare la candela.

Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave. Se risultasse imbrattata ripulirla con spazzolino metallico. La distanza tra gli elettrodi deve risultare di mm. $0,5 \div 0,7$.

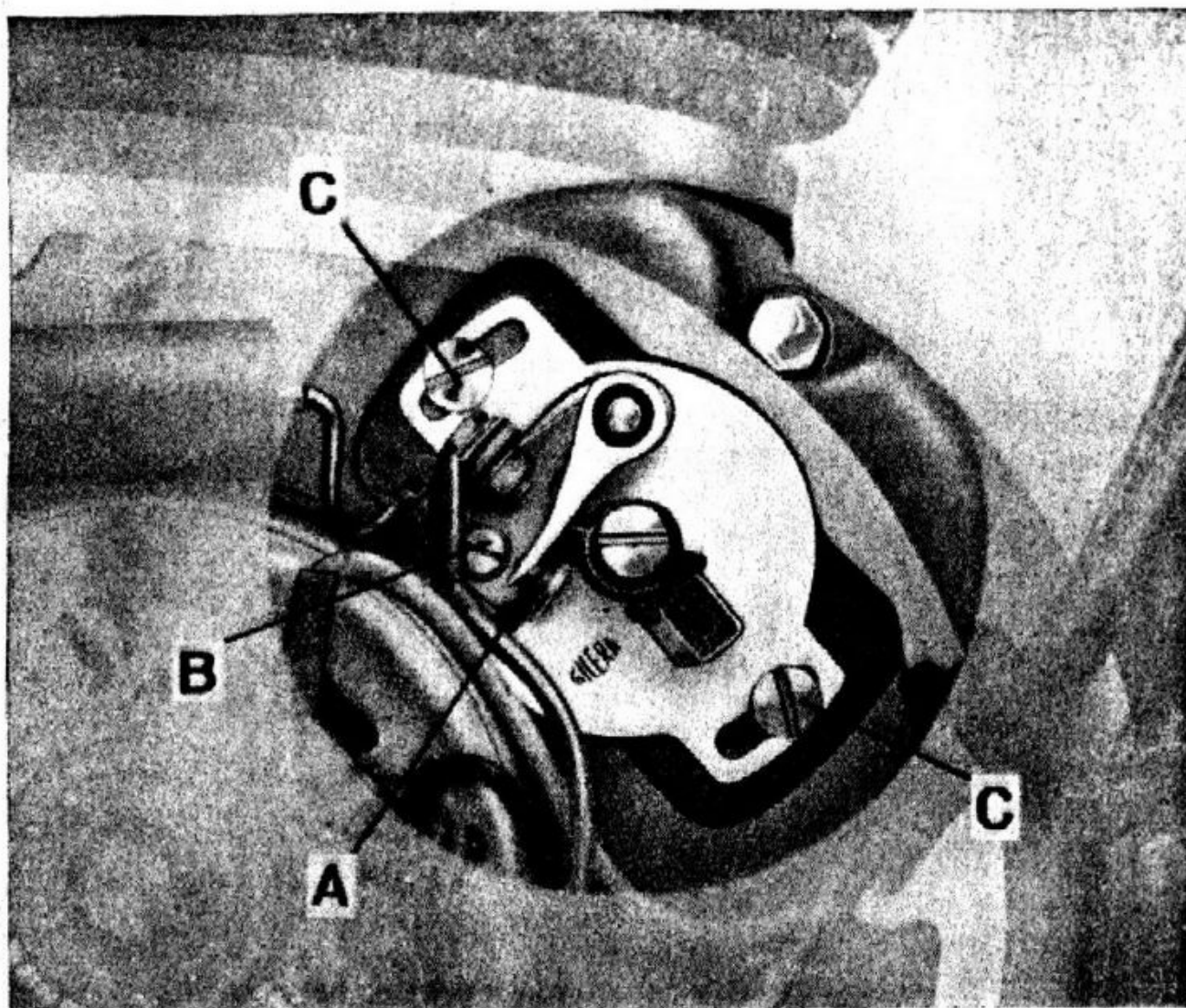


Fig. 13

Nel rimontare la candela sulla testa avere l'avvertenza di imboccarla con la dovuta inclinazione ed avvitarla a mano possibilmente sino in fondo.

7. Serraggio bulloneria.

Verificare se i dadi dei prigionieri fissaggio motore come pure le viti dei vari coperchi e del carter sono chiusi a fondo. In caso contrario provvedere al loro serraggio.

VEICOLO

1. Catena.

La registrazione della catena si effettua agendo unifor-

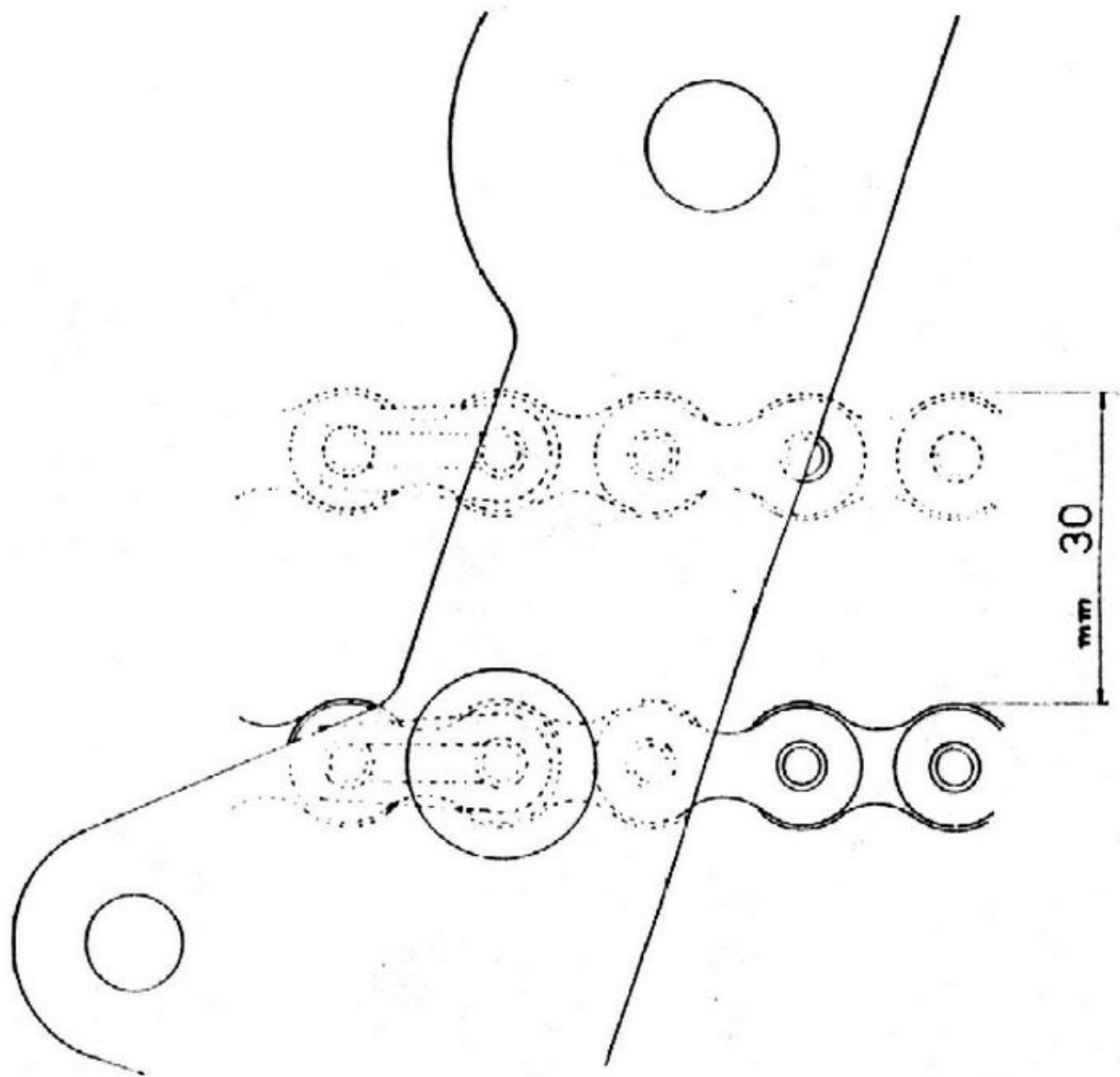


Fig. 14

memente sugli appositi tenditori previo allentamento dei dadi di fissaggio del perno ruota, del tamburo freno e del dado fissaggio copricatena alla forcella.

La giusta tensione della catena si controlla, con macchina sul cavalletto, misurando lo spostamento lungo la costa della piastra posteriore sostegno motore, che risulta sollevando lungo detta costa, il tratto inferiore della catena. Detto spostamento deve essere di mm. 30 (vedi fig. 14).

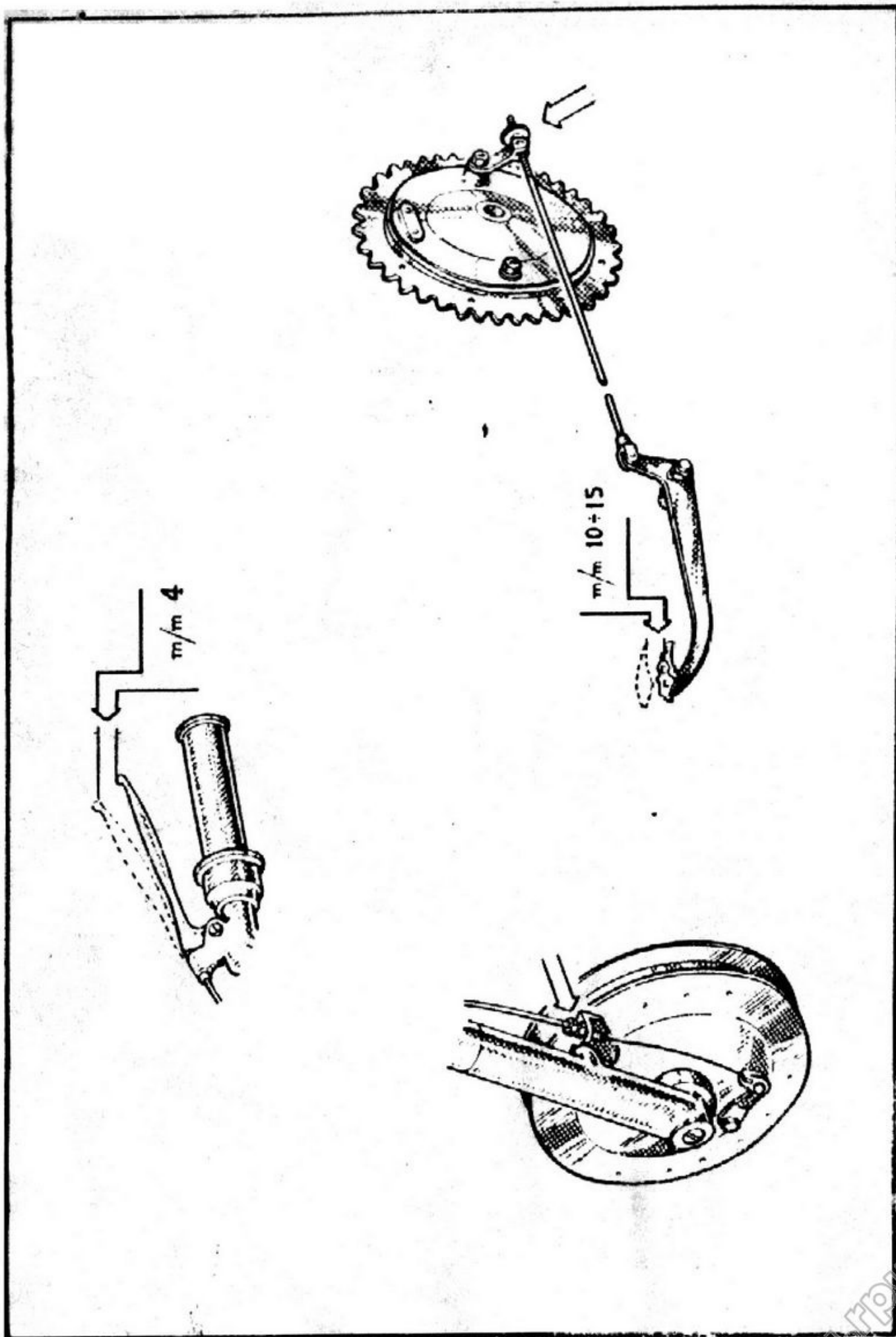


Fig. 15

2. Freni.

La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situato all'estremità della guaina di comando. E' necessario lasciare 4 mm. di gioco all'estremità della leva di comando sul manubrio.

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

3. Ruota anteriore.

Lo smontaggio si effettua nel modo seguente:

- 1° Staccare il filo comando freno.
- 2° Togliere il dado sul lato destro del perno ruota.
- 3° Allentare il bulloncino di chiusura sul gambo sinistro della forcella.
- 4° Sfilare il perno ruota dal lato sinistro battendo sulla testa dell'estremità destra filettata del perno stesso.
- 5° Estrarre la ruota verso il basso.

Per il montaggio, introdotta la ruota munita dei distanziatori laterali ed infilato il perno del portaceppi nell'apposito alloggiamento sul gambo sinistro della forcella, introdurre il perno ruota dal lato sinistro bloccandolo al gambo destro mediante il dado tolto in precedenza. Bloccare quindi il perno sul gambo sinistro mediante l'apposito bulloncino della estremità a morsetto.

4. Sospensione anteriore (vedi fig. 16).

La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione. Il contenuto di olio è di 90 cmc. per ogni braccio della forcella. La verifica dell'olio, che è del tipo Castrolite della Castrol, deve avvenire prudenzialmente ogni

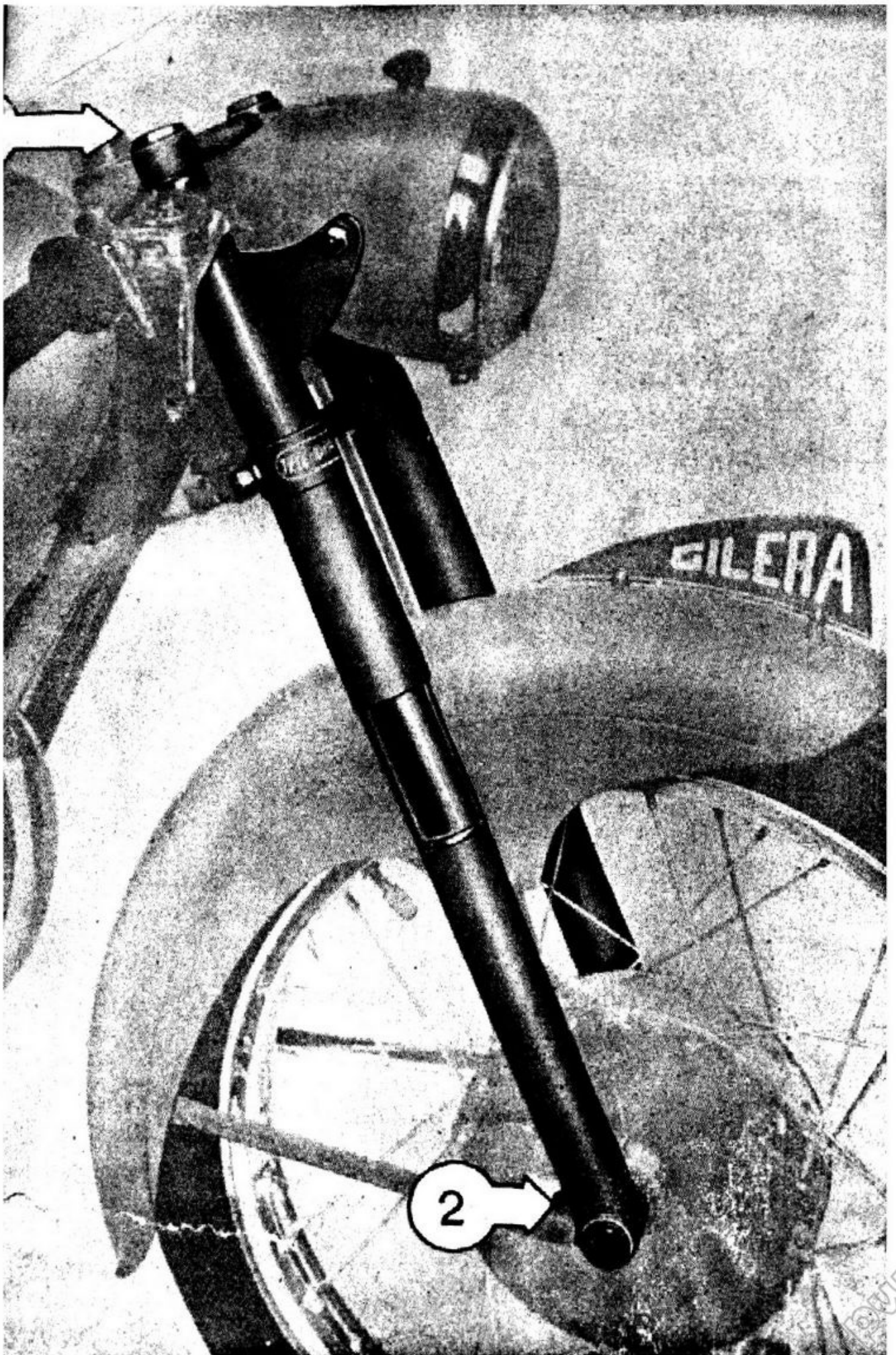


Fig. 16

5000 Km. Qualora dopo tale percorso l'olio si presentasse ancora in ottime condizioni è sufficiente apporne l'eventuale aggiunta che si rende necessaria per avere la quantità sopra citata.

Lo svuotamento dell'olio si fa togliendo il tappo inferiore (2) inclinato situato in prossimità del perno ruota. Il riempimento viene effettuato dal tappo superiore (1) posto sull'attacco manubrio.

5. Sospensione posteriore.

Nessuna manutenzione è richiesta tranne una lubrificazione a lunghi periodi al perno oscillazione forcella. Qualora gli ammortizzatori idraulici, incorporati con la sospensione, risultassero inefficienti è consigliabile inoltrarli alla Casa costruttrice o alle sue stazioni di servizio.

IMPIANTO ELETTRICO

1 Dinamo

La manutenzione della dinamo deve essere limitata ad una periodica verifica delle spazzole e del collettore.

Accertarsi che le spazzole lavorino liberamente nelle loro guide e non siano eccessivamente usurate: in caso contrario bisogna provvedere alla loro sostituzione.

Togliere il deposito di olio e polvere di carbone con benzina; indi asciugare bene.

Pulire il collettore con uno straccio umido di benzina a motore fermo onde evitare innesco di incendio con le scintille delle spazzole; se presentasse delle rigature leggere mettere in moto il motore e passare leggermente con carta vetrata fine (mai carta spuntiglio); se, ciononostante le rigature non venissero tolte, bisognerà smontare il rotore (indotto) e ripassare il collettore al tornio. Sostituendo le spazzole montare le originali fornite dalla

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

2 Regolatore

Nessuna manutenzione.

3 Batteria

E' l'organo 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 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 e completamente.

Dovendo collocare la batteria sul motociclo fare attenzione a non invertire i collegamenti tenendo presente che il filo di massa va collegato al morsetto negativo mentre l'altro filo, contrassegnato in azzurro, va collegato al morsetto contraddistinto col segno +.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

1. Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione.

a) Scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico. L'inconveniente può essere dovuto a condotti e nella benzina. Nel primo caso smontare i getti del carburatore e pulirli soffiandovi dentro, nel secondo cambiare totalmente il contenuto di benzina nel serbatoio. getti del carburante ostruiti, oppure a presenza d'acqua

b) Mancanza di regolarità negli scoppi e riscaldamento anormale del motore. L'inconveniente può essere dovuto alla miscela aria-benzina troppo ricca o troppo povera. In tal caso si provi con un cacciavite, a stringere la vite B (vedi fig. 8). Se gli scoppiettii aumentano vuol dire che la miscela è ricca: si provveda quindi a spostare in giù lo spillo conico o a diminuire il getto del massimo. Se, viceversa, gli scoppiettii diminuiscono è segno che la miscela è povera e bisogna quindi provvedere a spostare verso l'alto lo spillo conico o ad aumentare il getto del massimo.

2. Inconvenienti che dipendono da accensione irregolare.

a) Accensione troppo anticipata (battito metallico dovuto alle percussioni irregolari sul pistone) o troppo ritardata (scoppiettii allo scarico del motore, scoppi allo scarico):

Allentare le viti C del ruttore (vedi fig. 12) e ruotare il ruttore stesso in senso orario per anticipare o in senso antiorario per ritardare.

b) Autoaccensione dovuta ad eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sul cielo del pistone o nella camera di scoppio (il motore batte in testa). Smontare e provvedere alla pulizia delle parti.

c) Perdita di colpi in conseguenza di scintilla mancata. Smontare in tal caso la candela, pulirla e controllare la distanza tra gli elettrodi (mm. 0,5 : 0,7). Se il fenomeno non dipende dalla candela controllare se il suo cavo non presenta rotture indi passare alla verifica dei contatti del ruttore come già descritto.

3. Inconvenienti che dipendono da cattivo funzionamento degli organi.

a) 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).

b) Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico. Possono essere causati: il primo da gioco eccessivo tra astina, bilanciere e valvola o da molle valvola rotte o indebolite, il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causate da ostruzioni ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa.

Per detti inconvenienti sarà opportuno rivolgersi ai Concessionari o ad officine autorizzate.

G A R A N Z I A

(dalle Condizioni generali di vendita)

Tutti i motoveicoli « Gilera » acquistati presso l'organizzazione di vendita della Moto Gilera sono garantiti per la durata di sei mesi dalla data di acquisto.

La garanzia si estende ai difetti di materiale: i pezzi riconosciuti difettosi saranno cambiati gratuitamente.

I veicoli o le parti di essi da esaminare dovranno essere spediti franco di ogni spesa alla fabbrica.

La rispedizione al cliente sarà fatta in porto assegnato. Le spese di mano d'opera, quelle di benzina ed olio sono, in ogni caso, a carico dell'acquirente.

Sono esclusi dalla garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, il carburatore, l'impianto accensione e illuminazione ed in genere tutti i particolari non fabbricati dalla Moto Gilera.

La garanzia non ha più valore: quando il motoveicolo sia stato riparato o modificato da altri all'infuori dell'organizzazione Gilera; quando siano state montate parti di ricambio non originali; quando le macchine siano adibite a noleggio, a corse o comunque usate in condizioni di sovraccarico; quando non vengono seguite le norme di manutenzione, ivi compreso l'uso del prescritto tipo e gradazione di olio.

