

# USO E MANUTENZIONE

INSTRUCTION D'ENTRETIEN - USE AND MAINTENANCE

GILERA **124** 5V

GILERA **124** 5V LUSO



PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA



# USO E MANUTENZIONE

INSTRUCTION D'ENTRETIEN - USE AND MAINTENANCE

**GILERA 124 5V**

**GILERA 124 5V LUSO**



**PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA**



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

Egregio Cliente e Amico,

siamo lieti e onorati di annoverarLa da oggi tra i proprietari di una Gilera « **124 5V** » e La ringraziamo della preferenza che ha voluto accordare alla nostra Casa.

La Sua « **124 5V** » è nata nei nostri stabilimenti e Le è stata consegnata dopo un rigoroso controllo ed un accurato collaudo.

Teniamo a farLe presente che tutte le Agenzie di Vendita Gilera hanno il compito di assisterLa e vegliare sul buon funzionamento del tuo motociclo.

La Gilera in oltre 60 anni di attività ha creato in Italia e nel mondo, una fitta rete di Agenzie di vendita che, disponendo di personale addestrato e attrezzature speciali, possono garantirLe un lavoro accurato e veloce.

Le auguriamo pertanto buon viaggio e buon divertimento con la Sua Gilera « **124 5V** ».

**PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA**

## **AVVERTENZE**

L'osservanza delle norme contenute nel presente opuscolo consente di usare il motociclo « **124 5V** » nelle migliori condizioni e di evitare gli inconvenienti provocati dall'incuria o dalla cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo periodico e le revisioni, si consiglia di rivolgersi esclusivamente alle ns. Agenzie di vendita o ad Officine autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

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

Cher Client et Ami

Nous sommes heureux et honorés de vous compter aujourd'hui parmi les propriétaires d'une Gilera « **124 5V** » et nous vous remercions de la préférence que vous avez bien voulu accorder à notre maison,

Votre « **124 5V** » est née dans nos usines, et vous sera livrée après un contrôle rigoureux et une précise mise au point.

Nous tenons à vous informer que toutes les agences de vente « Gilera » ont le devoir de vous aider et de veiller au bon fonctionnement de votre motocyclette.

En plus de 60 ans d'activité, la Gilera a créé, en Italie et dans le monde, un réseau dense d'Agences de vente, lesquelles, parce qu'elles disposent d'un personnel entraîné et d'équipements spéciaux, peuvent vous garantir un travail rapide et précis.

Nous vous souhaitons donc, bon voyage et beaucoup d'amusement Votre Gilera **124 5V**.

**PIAGGIO & Cie - ETABLISSEMENT GILERA**

## **AVVERTISSEMENT**

L'observation des règles contenues dans le présent opuscule, permet d'utiliser la motocyclette « **124 5V** » dans les meilleures conditions, et d'éviter les inconvénients provoqués par la négligence ou les défauts d'entretien.

Il est vivement conseillé de s'adresser exclusivement à nos Agences de Vente et à nos ateliers autorisés pour les opérations de contrôle périodique et les révisions, car elles garantissent un travail rationnel, soigné, et économique.

Pour les rechanges éventuels, demander et exiger uniquement les pièces originales « Gilera ».

Dear Customer and Friend,

We are really happy to include you in the host of the lucky owners of a «**124.5.V**» Gilera motor cycle, and would like to thank you for the preference you have given us.

Your «**124.5V**» was born in our Factory, and was submitted to an accurate inspection and many painstaking tests before being delivered to you.

Please remember that every Gilera Agent is under strict instructions to give you every possible assistance and to keep your motor cycle in top condition at all times.

After half a century of production, Gilera has established an extensive network of Licenced Service Stations manned by highly trained personnel and efficiently equipped, which can assure you of a quick, accurate service wherever you are - for Gilera Service Stations are available throughout the world.

And now.... be ready to enjoy years of pleasant motor-cycling with your new «**124 5V**».

**PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA**

## **CAUTION**

The observance of the rules herein contained, enables the «**124 5V**» lightweight motorcycle to be used under the best conditions, avoiding trouble caused by carelessness or bad upkeep.

For periodical check-ups and overhauls, it is advisable to apply exclusively to our Licensees, or authorized workshops, who guarantee a rational, speedy and economical job.

Demand original Gilera spare parts only.

## INDICE

Motociclo «124 5 V»

	Pag.
Disposizione comandi . . . . .	8
Dati per l'identificazione . . . . .	10
Caratteristiche generali	12
Norme per l'uso . . . . .	15
Norme per la manutenzione . . . . .	22
Tabella della lubrificazione . . . . .	44
Inconvenienti e rimedi relativi . . . . .	50
Descrizione del veicolo	55

## TABLE DES MATIERES

Moto «124 5 V»

	Page
Disposition des commandes . . . . .	8
Numeros d'identification	10
Caractéristiques générales . . . . .	12
Conseils pour la conduite de la moto . . . . .	15
Instructions pour l'entretien . . . . .	22
Tableau de lubrification . . . . .	44
Inconvénients et remèdes . . . . .	50
Description du véhicule	55

## INDEX

Motorcycle «124 5 V»

	Page
Layout of controls . . . . .	8
Identifying data . . . . .	11
General characteristics	12
Driving instructions . . . . .	15
Maintenance rules . . . . .	22
Lubrication chart . . . . .	44
How to check your machine	50
Vehicle description	55

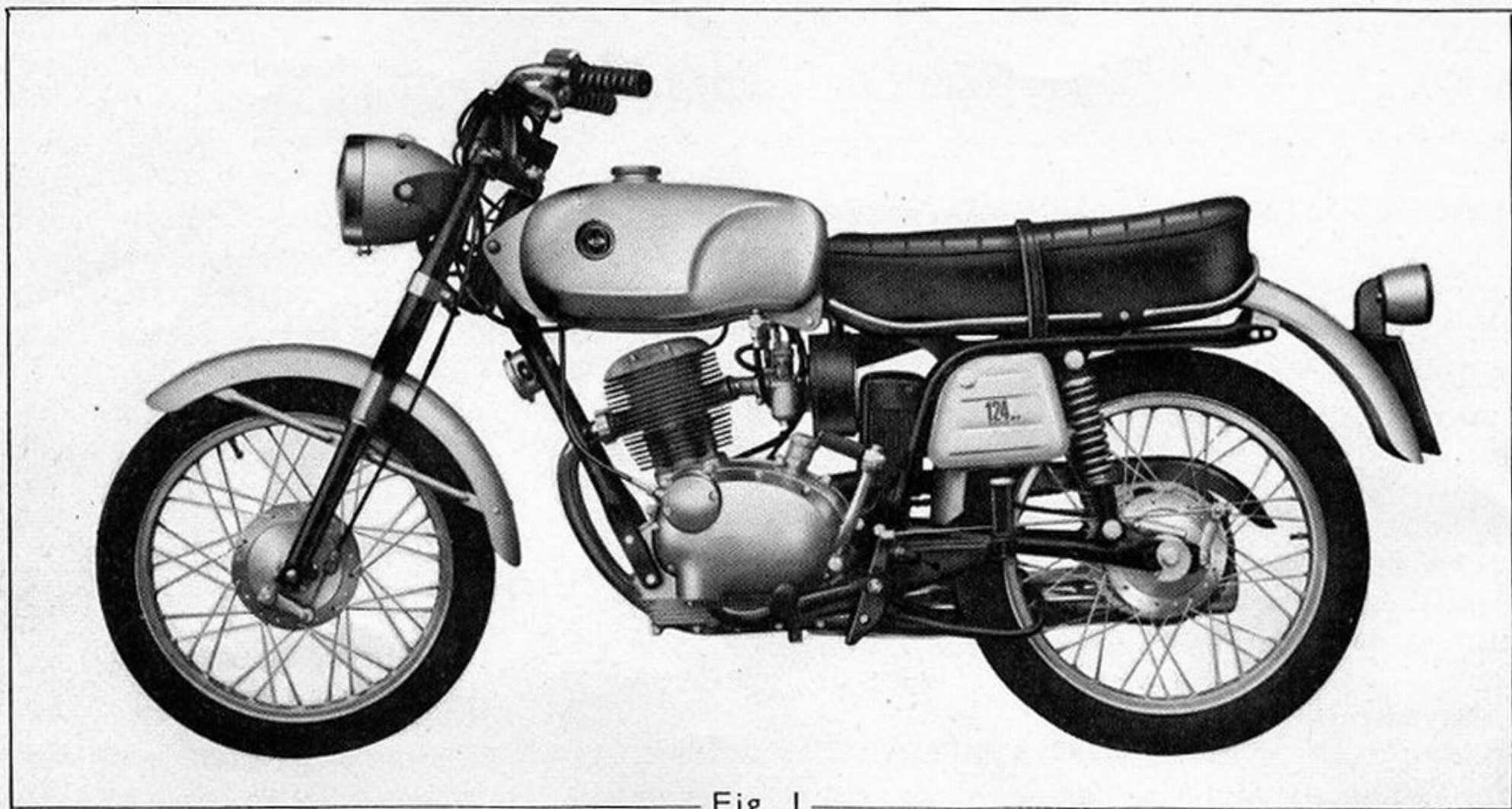


Fig. 1

Motociclo « 124 5V »  
(lato sinistro)

Moto « 124 5V »  
(côté gauche)

Motorcycle « 124 5V »  
(left side)

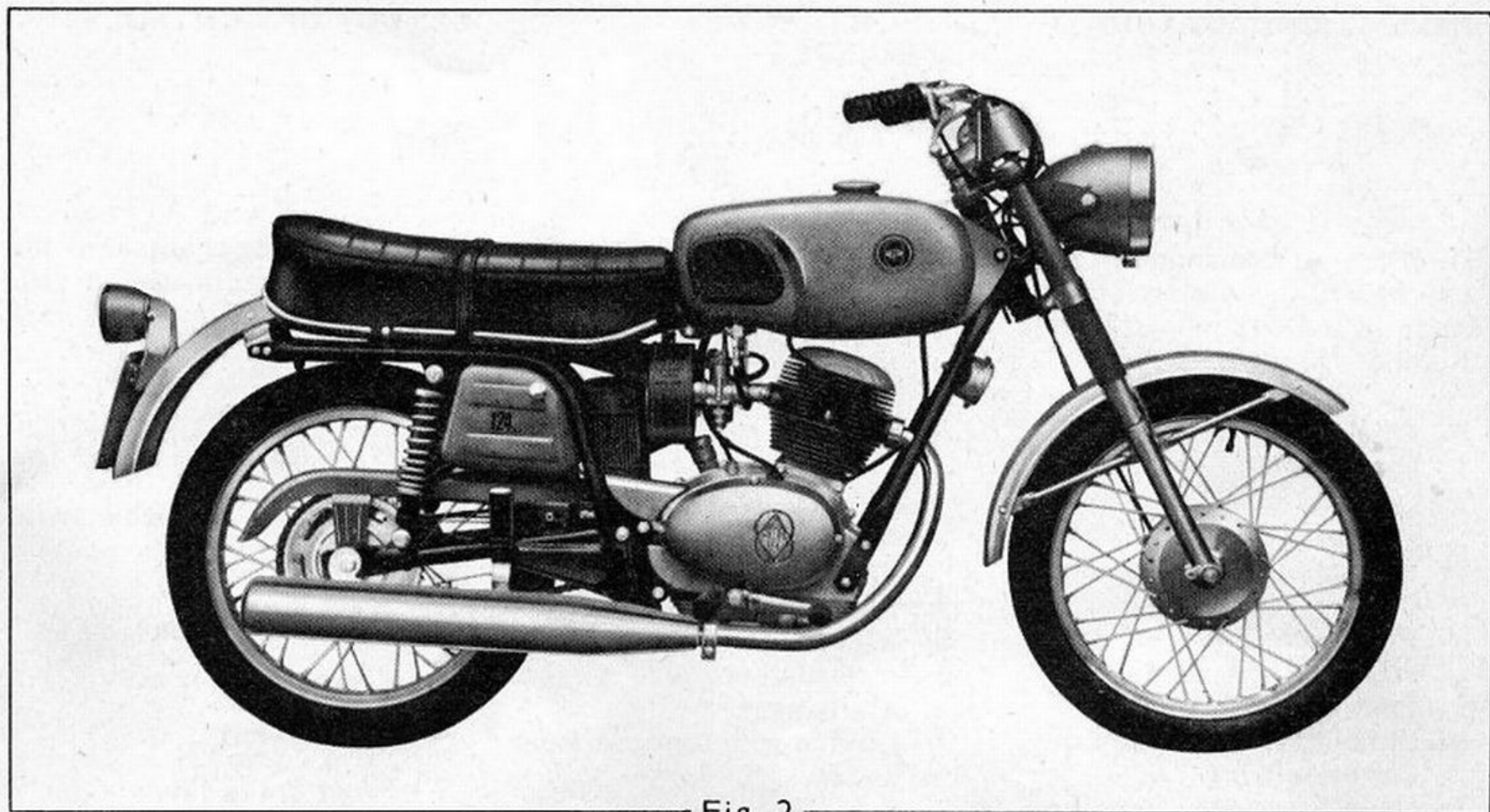


Fig. 2

Motociclo « 124 5V Lusso »  
(lato destro)

Moto « 124 5V Lusso »  
(côté droit)

Motorcycle « 124 5V Lusso »  
(right side)



## DISPOSIZIONI COMANDI

(Vedi Fig. 3)

Gli organi di comando del motociclo «124 5V» disposti secondo le indicazioni della Fig. 3 sono i seguenti :

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

## DISPOSITION DES COMMANDES

(Voir Fig. 3)

Les commandes de la moto «124 5V» disposées selon les indications de la Fig. 3 sont les suivantes :

- 1 - Levier d'embrayage
- 2 - Commutateur projecteur et feu code
- 3 - Bouton d'avertisseur électrique
- 4 - Pédale commande frein arr.
- 5 - Kickstarter
- 6 - Interrupteur de circuit d'allumage
- 7 - Levier de commande frein avant
- 8 - Poignée tournante commande des gaz
- 9 - Selecteur commande du changement de vitesses

## LAYOUT OF CONTROLS

(See Fig. 3)

The driving mechanism of the «124 5V» motorcycle, distributed as shown in Fig. 3, are as follows :

- 1 - Clutch control lever
- 2 - High and low beam switch
- 3 - Horn button
- 4 - Rear brake pedal
- 5 - Kickstarter
- 6 - Ignition key
- 7 - Front brake lever
- 8 - Throttle control
- 9 - Gear change lever

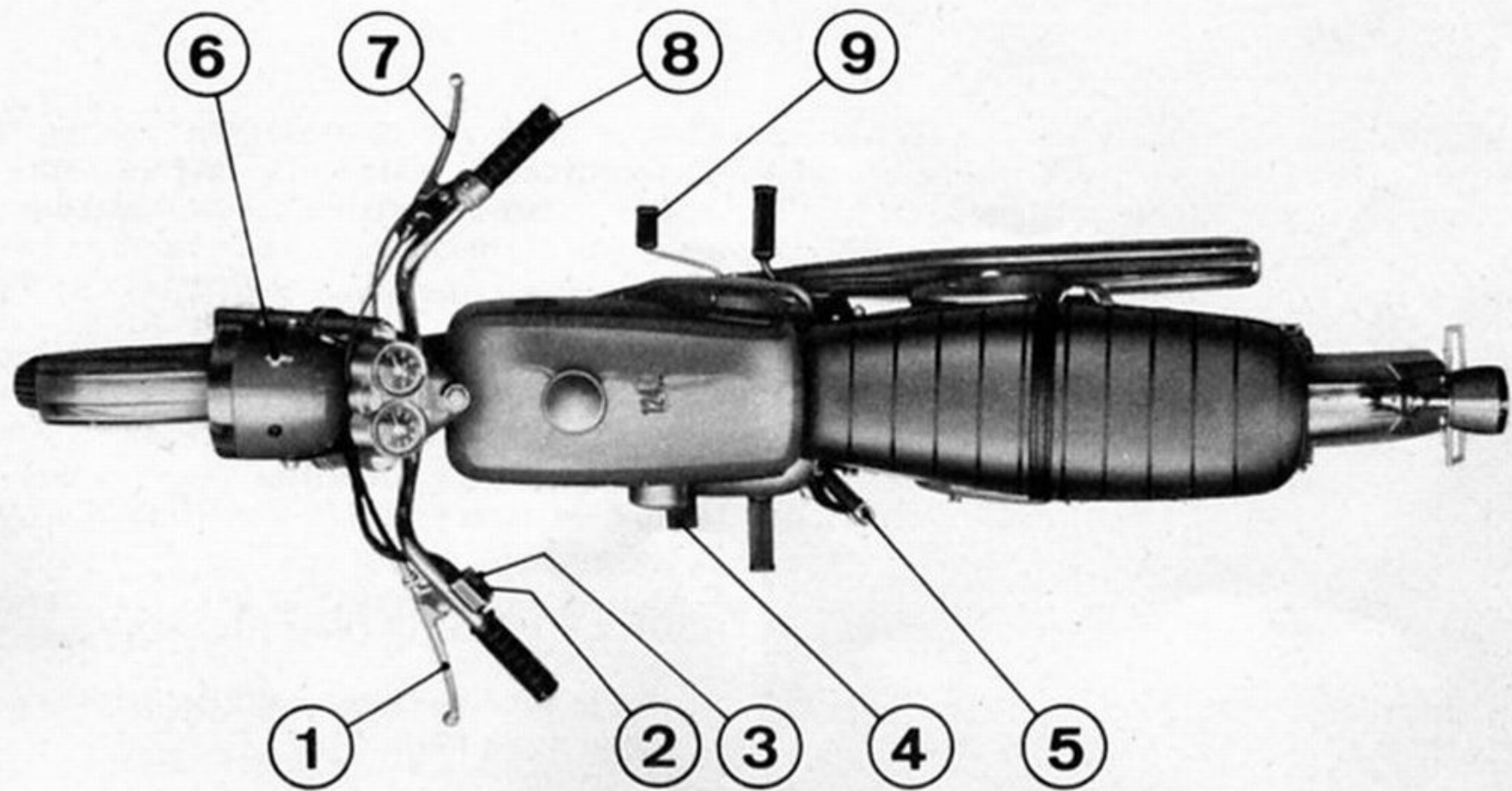


Fig. 3

## DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

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

### PER IL TELAIO (Vedi Fig. 4).

Sulla fiancata posteriore destra sotto la sella.

Questo numero serve per l'identificazione del motociclo agli effetti di legge ed è riportato sul certificato di conformità del motociclo stesso.

### PER IL MOTORE (Vedi Fig. 5):

Sul fondo del carter a destra nella apposita bassetta vicino al tappo scarico olio.

TALI NUMERI DEVONO ESSERE SEMPRE INDICATI NELLE RICHIESTE DELLE PARTI DI RICAMBIO.

## NUMEROS D'IDENTIFICATION

Chaque moto est contresignée par un numéro d'identification estampillé sur le cadre et le moteur, aux endroits indiqués ci-dessous :

### POUR LE CADRE (Voir Fig. 4):

Sur le tube supérieur, postérieurement, sous la selle (côté droit).

Ce numéro sert à identifier la moto aux effets légaux, et figure sur le certificat d'origine de la moto-même.

### POUR LE MOTEUR (Voir Fig. 5):

Sur le fond du carter à droite, auprès du bouchon de la huile.

CES NUMÉROS DOIVENT TOUJOURS ÊTRE INDICÉ SUR LES COMMANDES DE PIÈCES DÉTACHÉES.

Fig. 4

## IDENTIFYING DATA

Every motorcycle has an identification number, stamped both on frame and engine, in the under-mentioned positions :

FOR THE FRAME (See Fig. 4) :

On the rear right-hand side, under the saddle

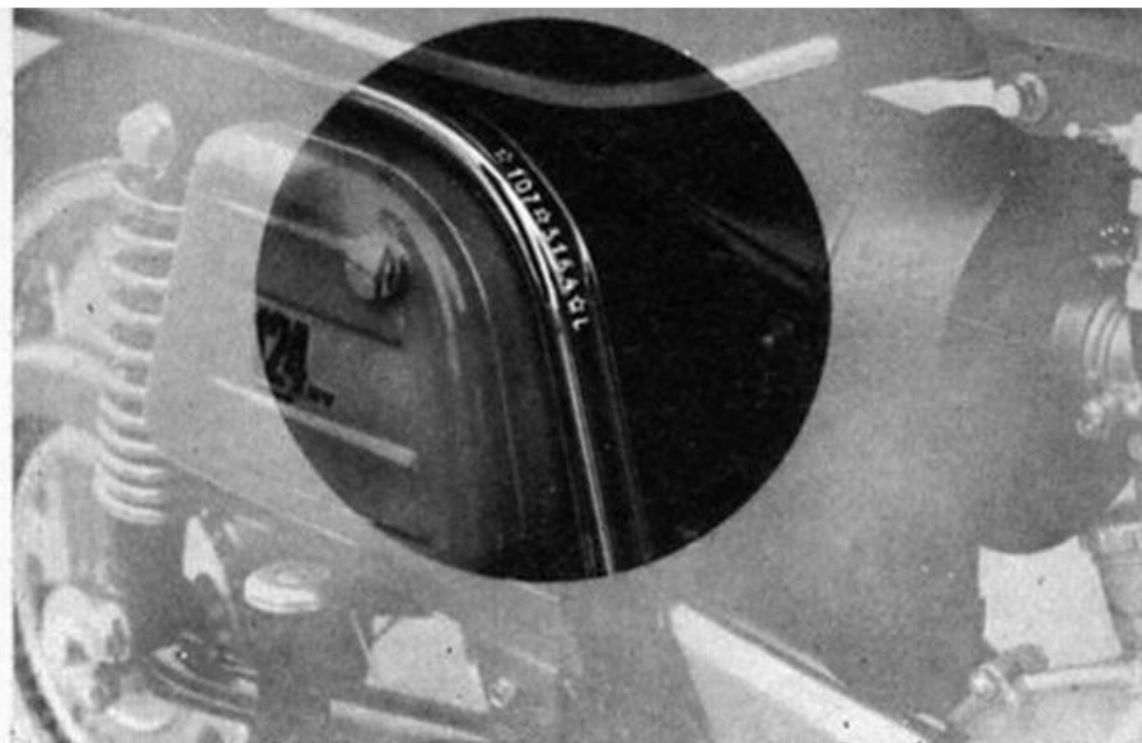
This number is for the lawful identification of the motorcycle, and is quoted on the motorcycle certificate of origin.

FOR THE ENGINE (See Fig. 5) :

On the right crankcase bottom, near the oil plug.

THESE NUMBERS MUST ALWAYS BE QUOTED IN ORDERS FOR SPARE PARTS.

Fig. 5



## CARATTERISTICHE GENERALI

### MOTORE

A scoppio, a 4 tempi, monocilindrico, a valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

**Accensione a volano magnete.** Alimentazione a benzina. Lubrificazione forzata. Raffreddamento ad aria. Cambio in blocco a cinque rapporti con selettore comandato a pedale.

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Trasmissione primaria ad ingranaggi elicoidali.

Trasmissione secondaria a catena.

## CARACTERISTIQUES GENERALES

### MOTEUR

A explosion, 4 temps, monocylindrique, avec soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Allumage par magnéto.

Alimentation par essence  
Graissage sous pression par pompe.  
Refroidissement par air  
Changement de vitesses en bloc à cinq rapports avec selettore au pied:

Embrayage à disques multiples dans un bain d'huile.

Transmission primaire par engrenages hélicoidaux.

Transmission secondaire par chaîne

## GENERAL CHARACTERISTICS

### ENGINE

Single cylinder, four stroke, overhead valve rod and rocker operated. Flywheel magneto ignition. Petrol operated. Forced lubrication. Air-cooled. Five speed with foot-change gearbox. Multi-plate clutch in oil bath. Primary helicoidal gear transmission.

Secondary chain transmission.

## VEICOLO

Telaio a doppia culla aperta inferiormente.

Sospensione anteriore a forcella teleidraulica.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con molle cilindriche ed ammortizzatori idraulici incorporati.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto di illuminazione e segnalazione completo di faro anteriore a 3 luci; fanalino posteriore con luce posizione, illuminazione targa; luce stop; tromba elettrica.

## PRESTAZIONI

Velocità massima: oltre Km/h 120.

Consumo carburante : litri 2,6 per 100 Km. (norme C.U.N.A.).

Pendenza massima superabile : 35%.

## PARTIE CYCLE

Cadre en tubes d'acier à double berceau.

Suspension télescopique à l'avant.

Suspension à bras oscillants avec amortisseurs hydrauliques à l'arrière.

Roues à rayons avec freins à expansion.

Installation électrique et éclairage avec phare avant a 3 lumières, feu rouge avec feu de parc, éclairage de plaque, stop et avertisseur électrique.

## PRESTATIONS

Vitesse maximum : plus de 120 Kms/heure.

Consommation carburant : 2,6 litres aux 100 Kms. (selon les règles C.U.N.A.).

Dénivellation maximum possi-

## VEHICLE

Steel tube frame.

Telescopic front suspension. Rear pivoted fork, with hydraulic shock absorbers.

Tangent spoke wheels, with internal expanding brakes.

Lighting and directional equipment, with 3-lights head-lamp; tail lamp with parking light, rear number plate light and stop light; electric horn.

## PERFORMANCES

Maximum speed : over 74 m.p.h.

Fuel consumption: 110 m.p.lmp. g. (according to CUNA standards)

Maximum gradient : 35%.

Fuel tank range: 245 miles approx.

Carrying two persons.

The above performances are based on the motorcycle with

Autonomia: 390 Km. circa.  
Portata: persone due.  
Le prestazioni sopra indicate si intendono con veicolo in assetto di marcia, montato dal solo conduttore, su strada in buone condizioni.

### INGOMBRI E PESI

Passo : . . . . . mt. 1,250  
Lunghezza max. . . mt. 1,920  
Larghezza max. : . . mt. 0,780  
Altezza max. : . . . mt. 1,020  
Altezza minima motore da terra : . . . mt. 0,175  
Peso senza carburante: Kg 95

### RIFORMIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 10,5 (compreso riserva di litri 1,5.)  
Olio : Kg. 1,600.

ble : 35%.  
Autonomie: 390 Kms. environ.  
Les prestations indiquées ci-dessus se réfèrent à une moto en parfait état de marche avec une seule personne et sur des routes en bonnes conditions.

### ENCOMBREMENT ET POIDS

Empattement : . . . . m. 1,250  
Longueur hors tout : m. 1,920  
Largeur hors tout: m. 0,780  
Hauteur hors tout : . m. 1,020  
Garde au sol : . . . . m. 0,175  
Poids de la moto sans carburant : . . . . . Kgs. 95

### CONTENANCE DES RESERVOIRS

Essence: 10,5 litres (y compris 1,5 litres de réserve).  
Huile : Kgs. 1,600.

the rider only, travelling on good roads.

### MEASUREMENT AND WEIGHTS

Wheelbase . . . . . 4' 1" approx.  
Maximum length . . 6' 4" approx.  
Maximum width . . . 2' 6" approx.  
Maximum height. . 3' 4" approx.  
Ground clearance . 7" approx.  
Weight, without fuel 209 Lbs approx.

### PETROL AND OIL CAPACITIES

Petrol tank: 2,32 Imp. gallons (approx.)(including 0,33 gallons reserve)  
Oil tank : 3½ lbs (approx.)

www.pw.it

## NORME PER L'USO

## CONSEILS POUR LA CONDUITE DE LA MOTO

## DRIVING INSTRUCTIONS

### 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 un rubinetto del serbatoio sia aperto (posizione verticale della levetta);
- 4°- che il cambio sia in posizione di folle.

### S'ASSURER :

- 1 - qu'il y ait de l'essence dans le réservoir;
- 2 - que l'huile soit au juste niveau, c'est-à-dire qu'elle arrive à l'orifice de remplissage;
- 3 - qu'un robinet du réservoir soit ouvert (position verticale du levier);
- 4 - que le sélecteur soit au point mort.

### BE SURE THAT :

- 1 - There is petrol in the tank;
- 2 - the oil is at the correct level, i.e. touching the filler plug hole;
- 3 - the petrol tank tap is open (vertical position of the lever);
- 4 - the gear shift lever is in neutral position.



## MESSA IN MOTO

Inserire a fondo la chiavetta nel faro girandola di 90°. Chiudere l'aria spingendo in basso il comando sul carburatore (fig. 8/ A) ruotare per circa 1/8 della sua corsa totale il comando del gas, indi premere energicamente con il piede sul pedale di avviamento (fig. 6 posiz. A). Se il motore non si avvia ripetere la suddetta manovra facendo ruotare più o meno il comando del gas e agire sul pulsante del carburatore.

L'avviamento è facilitato se, prima di premere sul pedale, il motore è in compressione.

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

## AVVIAMENTO E MARCIA

Messo in moto il motore come sopra descritto, si avvia il motociclo nel modo seguente; aprire l'aria tirando verso l'alto il comando che trovasi sul carburatore (fig. 8/ a),

Tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio onde passare dalla po-

## MISE EN MARCHÉ

Introduire a fond la clef dans le phare en la tournant de 90°, Fermer la commande de l'air en baissant la commande sur le carburateur (fig. 8/ a). tourner d'environ un huitième de la course la poignée des gaz, ensuite donner une énergique impulsion au kick-starter (fig. 6 posit. A). Si le moteur ne démarre pas, répéter la manoeuvre en ouvrant plus ou moins la poignée des gaz et en appuyant sur le poussoir du carburateur.

La mise en marche est plus facile si, avant d'appuyer sur le kick-starter, le moteur est en compression.

Eviter d'accélérer immédiatement, surtout si le moteur est froid, afin de permettre à l'huile d'entrer complètement en circulation.

## DEMARRAGE

Après avoir mis en marche le moteur de la manière indiquée, on fait démarrer la moto de la manière suivante:

tirer le levier de commande de l'air qui est placé sur le carburateur (fig. 8/ a).

tirer a fond le levier d'embrayage, pousser vers le haut la pédale du sélecteur pour passer de la

## STARTING

Insert ignition key into headlamp and turn it. Close choke by pushing rod down on carburetor (fig. 8/a), open throttle control for about 1/8 total movement. Then depress the kickstarter (fig. 6 A position). If engine does not start, repeat operation, turning throttle more or less, as needed and operate the tickler. Starting is easier if engine is in compression before depressing the kickstarter.

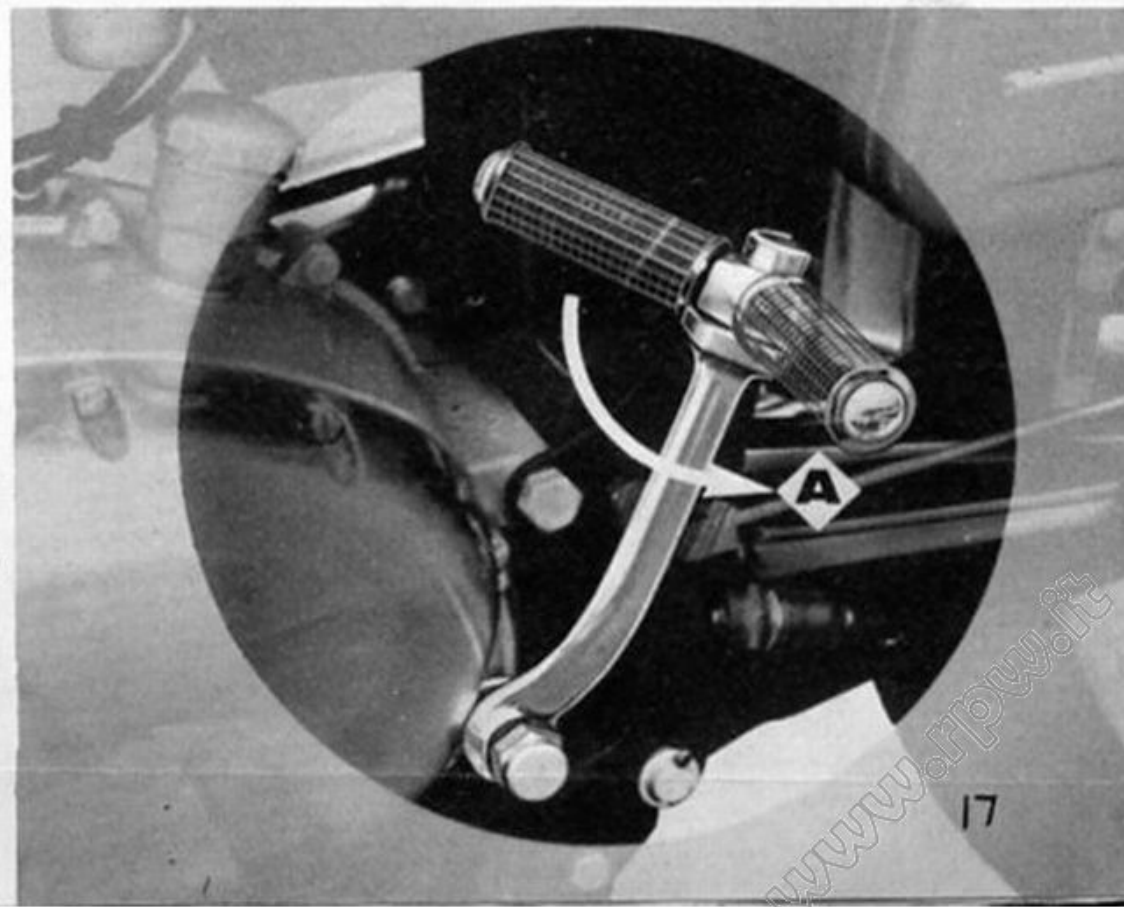
Avoid quick acceleration of the engine, especially when cold, to allow oil to circulate fully.

## RIDING

After having started the engine as above described, the motorcycle is ridden as follows: Open choke control by pulling the lever on the carburetor (fig. 8/A),

Pull the clutch lever as far as it will go, push the gearbox pedal upward to pass from neutral

Fig. 6



sizione di folle (0) a quella di 1<sup>a</sup> velocità (vedi fig. 7), indi abbandonare gradualmente la leva della frizione accelerando progressivamente nel contempo il motore.

Quando la macchina ha raggiunto la velocità di circa 20 Km/h., chiudere rapidamente il gas, tirare subito la leva della frizione, innestare la 2<sup>a</sup> velocità spingendo in basso la leva del cambio, indi abbandonare la leva della frizione accelerando nel contempo il motore. Raggiunta la velocità di Km/h 30 e successivamente quelle di 40 e 50 km/h. innestare rispettivamente la 3<sup>a</sup>, la 4<sup>a</sup> e la 5<sup>a</sup> velocità ripetendo le manovre descritte per l'innesto della 2<sup>a</sup> velocità.

Per passare da una velocità superiore ad una inferiore si procede come segue.

Chiudere il gas, tirare la leva della frizione, spingere verso l'alto il pedale del cambio quindi allentare la leva della frizione accelerando contemporaneamente il motore.

position de point mort (0) à celle de la première vitesse (voir fig. 7), ensuite laisser aller doucement le levier d'embrayage et, en même temps, accélérer progressivement le régime du moteur. Lorsque la moto a rejoint la vitesse d'environ 20 Km/h, fermer rapidement les gaz, débrayer tout de suite, passer en 2ème en poussant la pédale du sélecteur vers le bas.

Embrayer de nouveau et redonner des gaz. Après avoir gagné la vitesse de 30 Kms/h et successivement celles de 40 et 50 Kms/h, passer respectivement en 3ème, 4ème, et 5ème vitesse, en répétant les opérations indiquées pour passer en 2ème vitesse.

Pour passer d'une vitesse supérieure a une inférieure, on agit de la manière suivante : fermer les gaz, débrayer, pousser la pédale du sélecteur vers le haut, ensuite embrayer de nouveau et dans le même temps accélérer le moteur.

Fig. 8

(0) to 1st gear (see fig. 7). Then gradually release the clutch lever at the same time, gradually increasing the engine speed.

When the motorcycle has reached the speed of 12 m.p.h. close throttle quickly, pull clutch immediately, and shift to second gear by pushing shift down.

Then release clutch while accelerating engine. When speed is 19 m.p.h. and subsequently 25 m.p.h. and 31 m.p.h. shift into 3rd, 4th and 5th gear respectively, using same method for shifting as used second gear.

To shift from a higher to a lower speed, proceed as follows. Close throttle, pull clutch lever, push gearbox pedal upwards.

Then release clutch lever, accelerating at the same time.

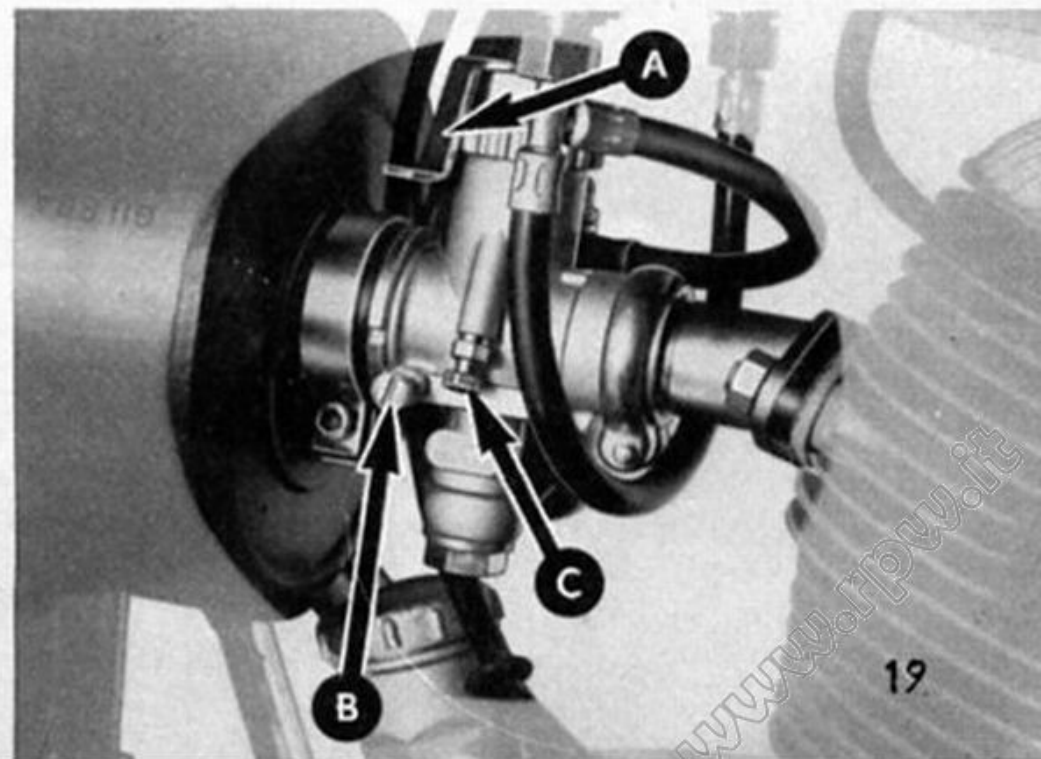
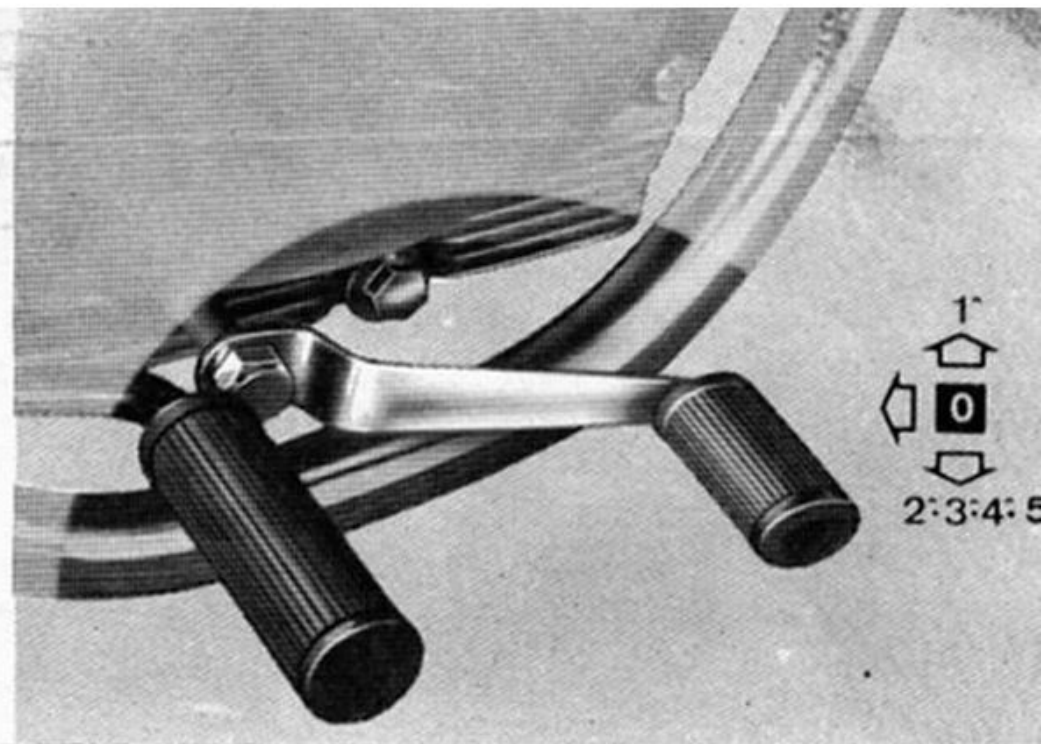


Fig. 8

## AVVERTENZA IMPORTANTE

Quando la macchina è nuova, onde permettere un graduale assestamento degli organi, si raccomanda di effettuare un periodo di rodaggio come sottoindicato.

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

	In 1 <sup>^</sup>	In 2 <sup>^</sup>	In 3 <sup>^</sup>	In 4 <sup>^</sup>	In 5 <sup>^</sup>
Km/h.	20	30	40	50	70

Dai 1000 ai 3000 Km. non superare le seguenti velocità :

	In 1 <sup>^</sup>	In 2 <sup>^</sup>	In 3 <sup>^</sup>	In 4 <sup>^</sup>	In 5 <sup>^</sup>
Km/h.	30	45	60	75	95

Dopo i 3000 Km., aumentare gradatamente i limiti sopraindicati sino a raggiungere le massime prestazioni.

## AVIS IMPORTANT

Lorsque la moto est neuve, pour permettre un fini parfait aux différentes pièces, on recommande de faire une période de rodage de la manière indiquée ci-dessous.

Pendant les premiers 1000 Kms., ne pas dépasser les vitesses suivantes :

	en 1 <sup>ère</sup>	en 2 <sup>ème</sup>	en 3 <sup>ème</sup>	en 4 <sup>ème</sup>	en 5 <sup>ème</sup>
Kms/h	20	30	40	50	70

Entre 1000 et 3000 Kms., ne pas dépasser les vitesses suivantes :

	en 1 <sup>ère</sup>	en 2 <sup>ème</sup>	en 3 <sup>ème</sup>	en 4 <sup>ème</sup>	en 5 <sup>ème</sup>
Kms/h.	30	45	60	75	95

Après 3000 Kms., augmenter graduellement ces limites jusqu'à rejoindre la vitesse maximum.

## IMPORTANT ADVICE

When the motorcycle is new, it should be broken-in to permit a gradual mechanical bonding of the parts.

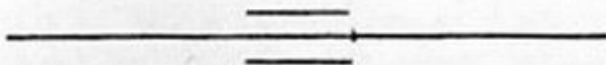
For the first 600 miles, do not exceed the following speeds :

	in 1st gear	in 2nd gear	in 3rd gear	in 4th gear	in 5th gear
m.p.h.	12	19	25	31	43

From 600 to 1800 miles do not exceed the following speeds :

	in 1st gear	in 2nd gear	in 3rd gear	in 4th gear	in 5th gear
m.p.h.	19	30	37	46	59

After 1800 miles gradually increase the above speeds until the top performance is reached.



## NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono essenzialmente dalla cura posta nella manutenzione, senza dimenticare 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 ed 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.

## INSTRUCTIONS POUR L'ENTRETIEN

Le rendement parfait et la durée de la moto dépendent essentiellement du soin apporté à l'entretien, sans oublier que celui-ci peut mettre en évidence d'éventuels défauts qui pourraient avoir des conséquences, déplaisantes.

Avant de procéder à l'entretien et au réglage de la moto, il faut d'abord la débarrasser de la boue, poussière et taches grasses.

On peut se servir d'un pinceau trempé dans du pétrole et essuyer avec des chiffons propres. Pour les parties émaillées, employer de l'eau et essuyer avec une peau de chamois.

## MAINTENANCE RULES

The efficiency and service of the motorcycle depend on proper maintenance. Before starting maintenance and mechanical adjusting operations, thoroughly clean the motorcycle, removing all dust, grease, and mud.

For the paintwork, use clear water and dry with a piece of chamois leather. If necessary, apply kerosene oil with a brush, and dry well with clean cloths.

## 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 deve essere sostituito dopo i primi 500 Km. Questa operazione deve essere eseguita come segue: togliere il tappo con filtro; scaricare completamente l'olio, indi rimettere il filtro con tappo ed introdurre mezzo litro d'olio fresco. Mettere in moto il motore lasciandolo girare al minimo per cinque minuti circa; scaricare nuovamente l'olio che avrà così ripulito ogni possibile residua impurità di rodaggio.

Immettere olio fresco sino al

## CONTRÔLES

### MOTEUR

1 - Vérifier le niveau de l'huile dans le carter. Elle doit arriver à la hauteur de la partie filetée de l'orifice de remplissage.

S'il s'agit d'une moto neuve, l'huile devra être vidangée après les premiers 500 Kms. Cette operation doit être faite de la manière suivante: enlever le bouchon avec le filtre; vider l'huile, ensuite remettre le bouchon avec le filtre et introduire un dem litre d'huile nouvelle. Mettre en marche le moteur en le laissant tourner au minimum pour cinq minutes environ; enlever de nouveau l'huile qui aura renettoyé et enlevé les résidus du rodage.

## ADJUSTMENTS

### ENGINE

1 - Check the oil level in the sump. This must be level with the threaded part of the filler-plug hole.

In case of new motorcycles, the oil must be changed after the first 310 miles. This replacement is to be carried out as follows:

remove the filter cap and filter; fully discharge the oil; then replace the filter and its cap and pour 1 pint of new oil in. Start the engine, allowing it to run at the minimum for about five minutes. Then drain out the oil again to clean out any possible residue of old oil. Fill the sump with fresh oil. After this, change the oil every 1250 miles. We advise the use



riempimento completo. In seguito il cambio dell'olio dovrà essere effettuato ogni 2000 Km.

Si consiglia l'uso dell'olio SAE 50 per la stagione estiva e SAE 40 per quella invernale.

## 2 - Registrare il gioco tra bilancieri e valvole (vedi fig. 9).

Questa operazione si effettua dopo aver tolto il coperchio della testa, fissato con 5 viti. Allentare con chiave da mm. 10 il dado del registro ed avvitare o svitare con cacciavite il registro stesso sino ad ottenere il gioco prescritto di mm. 0,10 per la valvola di aspirazione e mm. 0,15 per la valvola di scarico, (controllare con spessimetro) indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro.

L'operazione va fatta a motore freddo.

## 3 - Regolazione del carburatore

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

Il carburatore è già regolato dalla Casa per il

Remettre de l'huile jusqu'au niveau normal. Par la suite, la vidange devra se faire tous les 2000 Kms.

Nous conseillons d'employer l'huile SAE 50 en été, et SAE 40 en hiver.

## 2 - Réglage du jeu aux soupapes (voir fig. 9).

Ce contrôle s'effectue après avoir enlevé le couvercle de la culasse, fixé par 5 vis. Desserrer, au moyen d'une clef de 10 mm., l'écrou du registre et visser ou dévisser, avec un tournevis, la vis de réglage-même, jusqu'à obtenir le jeu de mm. 0,10 pour la soupape d'admission et mm. 0,15 pour la soupape d'échappement (contrôler avec une jauge) ensuite bloquer le contre-écrou en tenant le registre fixe.

Ce contrôle doit être fait avec le moteur froid.

## 3 - Réglage du carburateur

S'assurer que le volet des gaz glisse librement, sans un jeu excessif, dans son siège. Nettoyer avec un jet d'air sous pression tous les canaux et les gicleurs afin d'éliminer les saletés.

Le carburateur est déjà réglé par l'Usine pour un rendement efficace, mais certains facteurs

of SAE 50 oil for summer, and SAE 40 for winter.

## 2 - Adjusting clearance between rockers and valves (see fig. 9).

This operation is to be performed on a cold engine.

Remove the rocker cover, which is held in place by 5 bolts. Loosen the rocker-adjusting nut with a 10 mm. spanner. Adjust the rocker-adjusting nut with a 10 mm. spanner. Adjust the rocker-adjusting screws with a screwdriver to obtain the following clearances :

- .004" for the inlet valve
- .006" for the exhaust valve.

After checking with a gauge, tighten the locknut which holds the adjusting screw.

## 3 - Carburetor adjusting

Make sure that the gas valve runs freely, without excessive play, in its seating. Clean the various holes, jets, and jet holders, with air blasts to remove any dirt. The carburetor has been adjusted at the factory to give the best performance. However, accidental causes may alter the

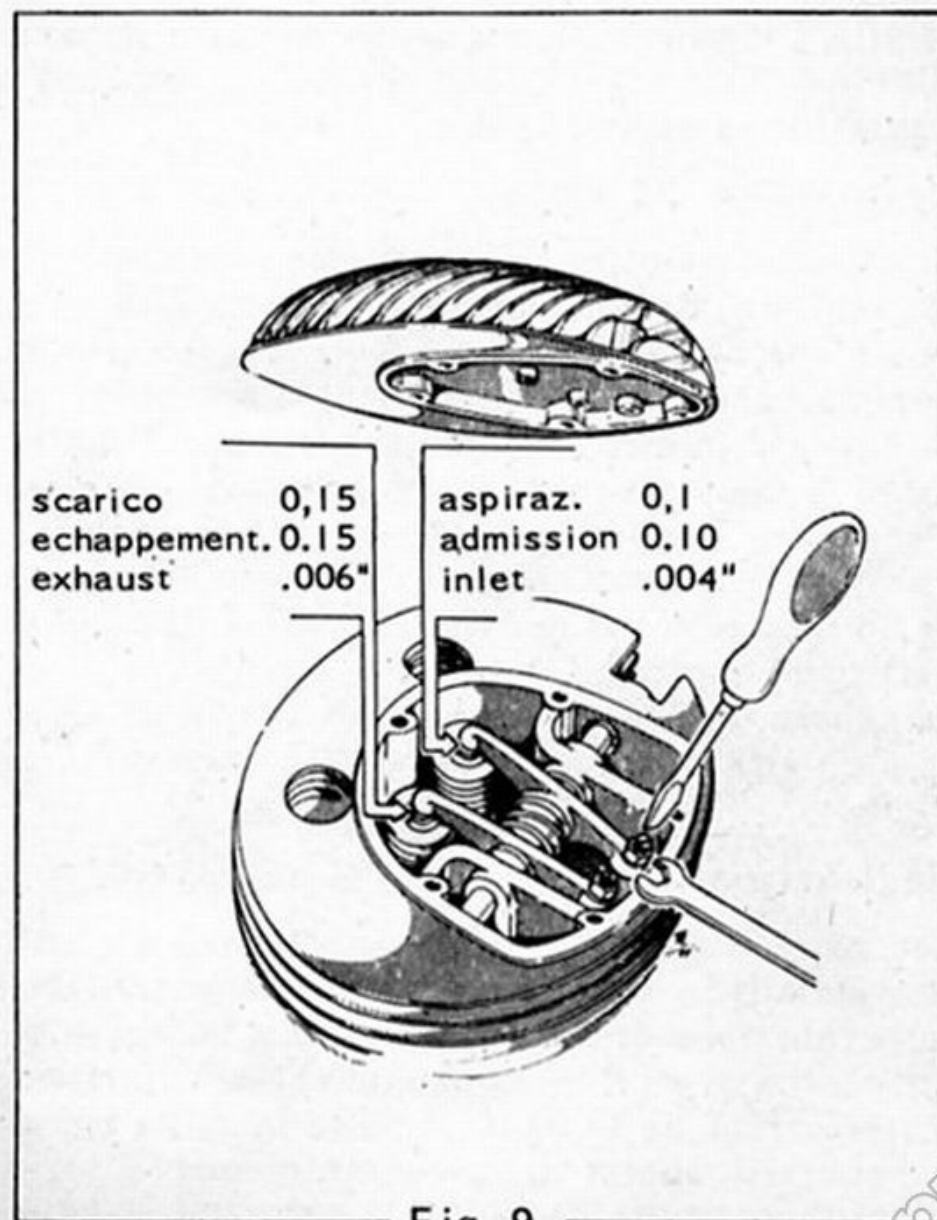


Fig. 9

migliore rendimento, ma cause fortuite possono alterare detta regolazione per cui si proceda a ripristinarla come segue :

#### Regolazione del minimo.

Si effettua a motore caldo agendo sulle viti C e B (vedi fig. 8) 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 avvitare leggermente la vite aria del minimo sino a far scomparire detto punto debole.

In genere la vite del minimo, va aperta da un giro a un giro e mezzo rispetto alla chiusura completa.

#### Regolazione del massimo e del passaggio.

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

peuvent altérer ce réglage; par conséquent, on devra procéder de la manière suivante :

#### Réglage du minimum.

On le fait avec le moteur chaud, sur les vis C et B (voir fig. 8) qui règlent respectivement la position du volet des gaz et le passage d'air du ralenti. Serrer ou desserrer les vis jusqu'à obtenir le juste mélange, de manière à arriver au régime de ralenti désiré. Arrivés à ce point, en tournant lentement la poignée des gaz, le moteur ne doit pas avoir des ratées ou s'arrêter. Dans le cas contraire, resserrer légèrement la vis d'air du ralenti jusqu'à faire disparaître cet inconvénient.

En général la vis d'air du ralenti doit être ouverte d'un tour à un tour et demi par rapport à la fermeture complète.

#### Réglage du maximum et du passage.

Si les gicleurs, volet des gaz et aiguille du gicleur sont de la mesure prescrite et ne présentent pas une trop forte usure, le réglage devrait être exact. Dans le cas contraire, et surtout par suite de variations de densité de l'essence, ou de différences de température, il faut changer le gicleur du maximum et la position de

factory-made-adjustment. To readjust, proceed as follow :

#### Minimum adjustment

This is performed with warm engine by turning screws C and B (see fig. 8) which, respectively, adjust the position of the valve and the minimum passage of air until the correct mixture is found, so as to obtain the required minimum. At this stage, when slowly opening the throttle, the engine should not misfire or stop. If the engine misfires or stops, tighten the minimum air screw until this weak point disappears. Usually it is sufficient to open the minimum air screw by a turn, or a turn and a half, on the complete closing.

#### Adjustment of the maximum and of the passage.

If the jets, valves, and needle are of the described gauge, and are not unduly worn, the adjustment should be in order. If the adjustment is not in order because of variations in the density of the gas being used, or sudden changes in air temperature, change the maximum jet or the position of the needle. If the density of the gas increases, or the air temperature lowers, it is

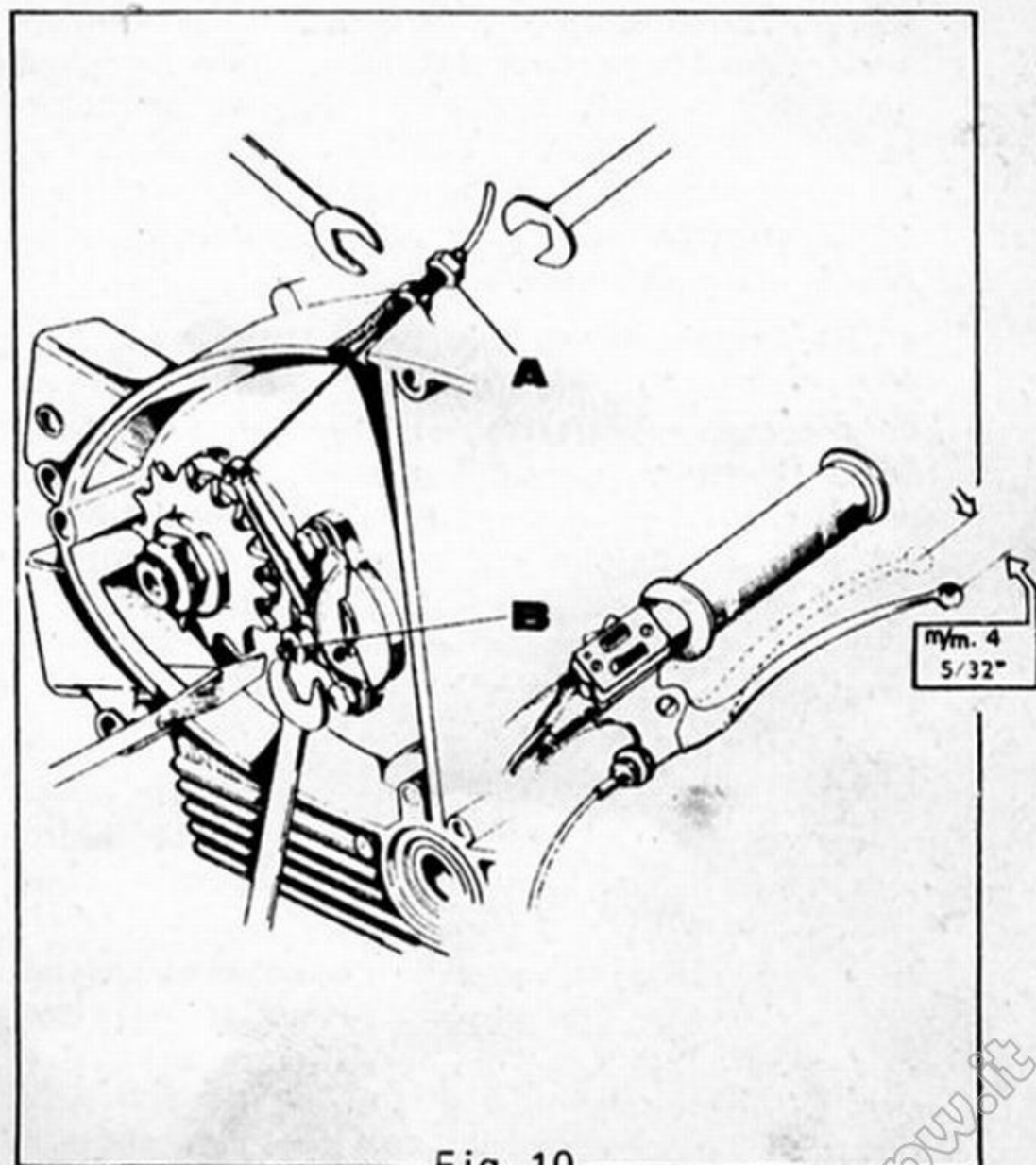


Fig. 10

o la posizione dello spillo conico. Si ricorda 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 e la temperatura ambiente aumenta.

#### 4 - Registrare la frizione (vedi fig. 10)

Agire sul tirafilo A. Qualora il suddetto fosse a fine corsa, rjavvitarlo, operare sul registro B della levetta comando frizione, regolando poi con il tirafilo A la corsa a vuoto di mm. 4 all'estremità della leva sul manubrio. A motociclo in movimento usufruire del tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio (Fig. 11)

#### 5 - Registrare il ruttore (vedi fig. 12)

Ogni 5.000 Km. verificare lo stato delle puntine «a» qualora si riscontrassero sporche, pulirle con uno straccio imbevuto di benzina e asciugarle bene.

Se le superfici di contatto presentassero asperità, ripassarle con apposita limetta, indi ripulirle bene; registrare l'apertura a  $0,35 \div 0,40$  agendo sulla vite «e» e sull'eccentrico «f»; Lubrificare il feltro «b» con qualche goccia di olio normale fluido.

l'aiguille du gicleur. Il faut se rappeler qu'avec une augmentation de la densité de l'essence ou une diminution de la température, il faut enrichir le mélange, en déplaçant l'aiguille du gicleur, et vice-versa si la densité de l'essence diminue et la température augmente.

#### 4 - Réglage de l'embrayage (voir fig. 10)

Agir sur le tendeur A. Si celui-ci est arrivé à la fin de sa course, le revisser, agir sur le registre B du levier de commande de l'embrayage en réglant ensuite, avec le tendeur A, la course à vide de 4 mm. à l'extrémité du levier sur le guidon. Si la moto est en mouvement, se servir du tendeur mis près du levier de commande sur le guidon (fig. 11).

#### 5 - Réglage du rupteur (voir fig. 12)

Vérifier l'état des contacts «a» tous les 5.000 Km. S'ils sont sales, les nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence et les essuyer soigneusement. Si les surfaces de contact présentent des aspérités, les rectifier avec la lime spéciale et les nettoyer très bien; régler l'ouverture a  $0,35 \div 0,40$  en agissant sur la vis «e» et sur la came «f». Lubrifier le feutre B avec des gouttes d'huile fluide.

necessary to add more gas to the mixture by moving the needle upward or to increase the jet size, and viceversa if the gas density diminishes and the air temperature increases.

#### 4 - Adjusting the clutch (See fig. 10)

Operate on the cable adjuster A.

If the cable adjuster A is at the end of its thread, screw it home again. Then adjust both screw B and nut A until a clearance of  $5/32$ " at the tip of the lever on the handlebar is achieved.

When the motorcycle is running, turn the adjuster near the clutch control on the handlebar (see fig. 11).

#### 5 - Contact breaker adjustment (See fig. 12)

Check conditions of contact points «a» every 3.500 miles. If dirty, clean with a cloth dipped in gasoline, and dry well.

If the flat surfaces of the contacts should in any way be uneven file them flat with a special file, being sure to wipe away all fittings; set gap between the contacts at  $014/016$ ", using a screw driver on screw «e» and on cam «f». Lubricate felt «b» with a few drops of fluid oil.

Fig. 11



**Verifica messa in fase accensione motore (vedi fig. 12)**

Ruotare l'induttore sino a far coincidere la traccia TDC, incisa sullo stesso, in corrispondenza della traccia sul carter, controllare con spessimetro che l'apertura delle puntine platiniate sia di mm. 0,35 - 0,40. Non verificandosi ciò, ripristinare il gioco delle puntine agendo sulla vite «e» e la camma «f» sino ad ottenere il gioco prescritto.

A controllo avvenuto, ruotare l'induttore in senso orario di circa 360° finchè la linea di riferimento «d» sull'induttore, sia allineata con la linea di riferimento «c» sul carter, in quel momento le puntine devono iniziare l'apertura.

Nel caso ciò non avvenisse: allentare le viti «g» che bloccano la piastra porta indotti e

**Contrôle de la mise en phase pour l'allumage du moteur. (fig. 12).**

Tourner l'indicateur jusqu'à faire coïncider l'estampillage P.M.H. grave sur le même, avec l'estampillage sur le carter et contrôler avec la jauge que l'ouverture des contacts est de mm. 0,35÷0,40.

Au besoin, régler le jeu des contacts en agissant sur la vis E et sur la came F jusqu'à obtenir le jeu susmentionné.

Après le contrôle, tourner l'inducteur à droite d'environ 360°, tant que le point de repère D sur l'inducteur est aligné avec le point de repère C sur le carter et tout de suite les contacts doivent s'ouvrir. Si ça ne tombe pas:

Devisser les vis G qui arrêtent la plaque porte-induits et la tourner. A droite ou a gauche de manière que les contacts du

**CHECKING OF IGNITION TIMING (see fig. 12)**

Turn flywheel until the reference mark TDC, marked on it, is in line with the reference mark on the crankcase.

In this moment the contact breaker points gap should be .014/-.016. If not, reset the points gap by operating on screw «e» and cam «f» until the above mentioned gap is obtained.

After this checking, turn flywheel clockwise of about 360°, until the reference mark «d» on flywheel is lined up with the reference mark «c» on the crankcase. In this moment the contact breaker points, must start to open. If not:

Loosen the screws «g», which lock the induction coils plate and turn it clockwise or counterclockwise so that contact

www.rpw.it

ruotarla in senso orario o anti-orario in modo che le puntine del ruttore, inizino l'apertura in corrispondenza dei punti di riferimento «d» e «c» marcati rispettivamente sul volano e sul carter.

**N.B.** - Per queste operazioni è consigliabile rivolgersi alle Agenzie di vendita o ad Officine autorizzate:

rupteur d'ouvrent en correspondance des points de repère D et C marqués respectivement sur le colant et sur le carter.

**N.B.** - Il est recommande de confier ces travaux aux agents Gilera ou à des ateliers autorisés.

breaker points start to open in correspondance with the reference marks «d» and «c» marked respectively on the flywheel and on the cranckase.

**Note:** We suggest to apply to Gilera Service Stations and to Gilera Agents for carrying out these operations.



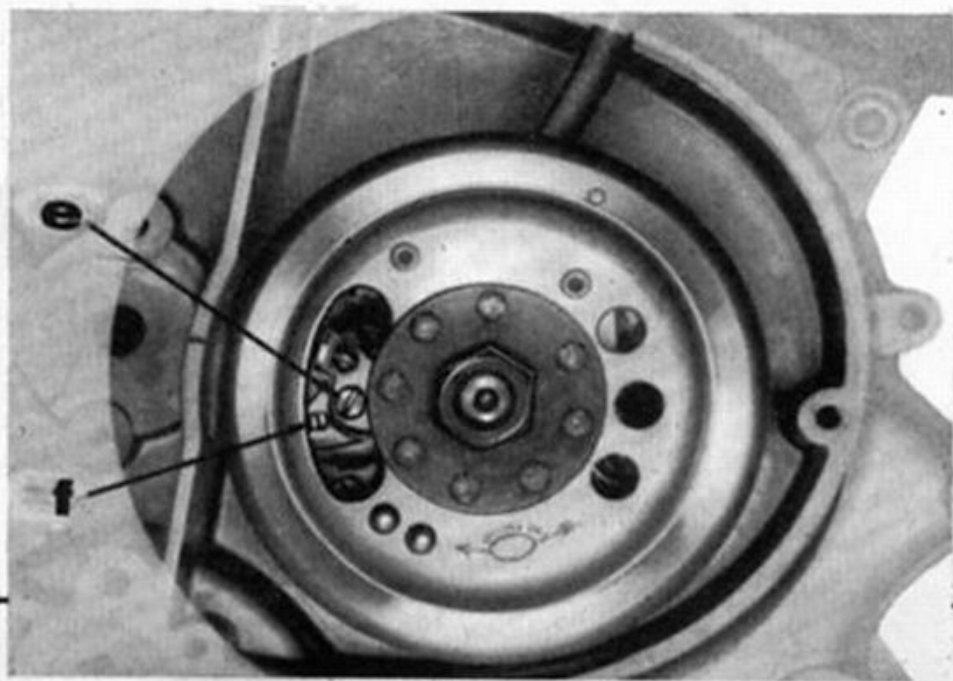
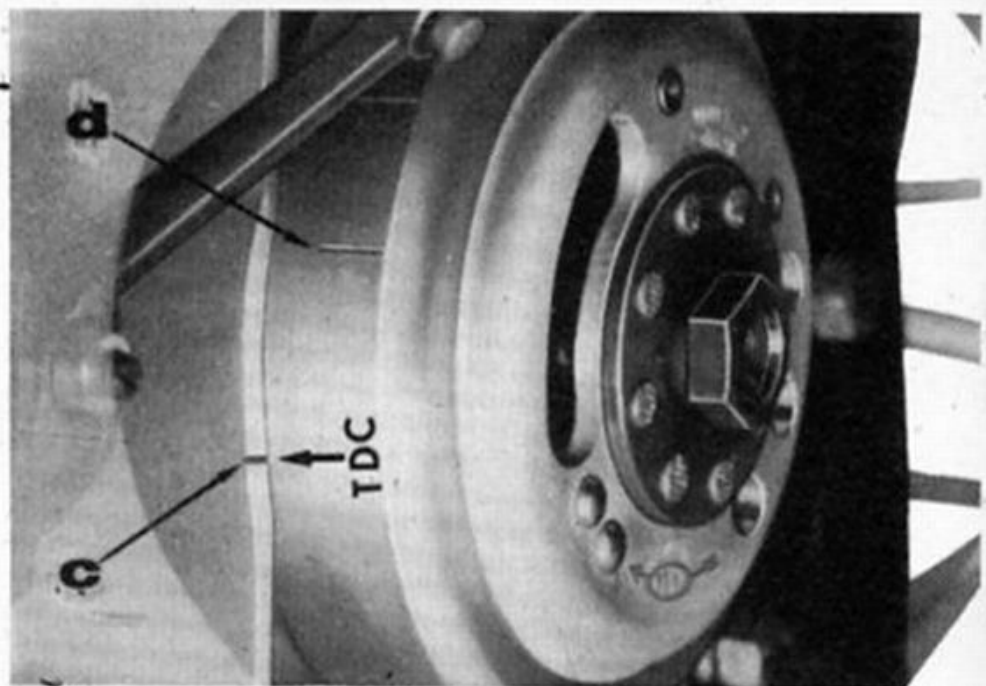
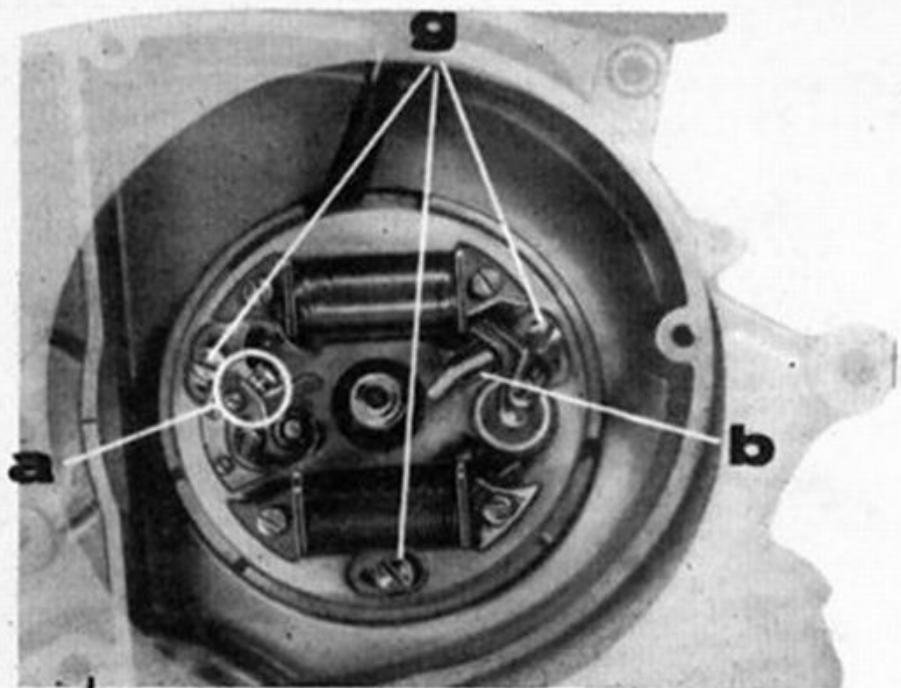


Fig. 12

## 6 - Verificare la candela.

Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave, ripulirla da eventuali incrostazioni con spazzolino metallico e controllare la distanza fra gli elettrodi che deve risultare di mm. 0,5 ÷ 0,7. Nel rimettere la candela sulla testa avere l'avvertenza di imboccarla con la dovuta inclinazione ed avvitare a mano possibilmente sino in fondo, prima di bloccarla con la chiave.

## 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.

## 6 - Contrôle de la bougie

Démonter la bougie au moyen de la clef spéciale, la nettoyer, avec une petite brosse métallique, des dépôts ou encrassements, et contrôler l'écartement des électrodes, qui doit être de mm. 0,5 a 0,7. En remontant la bougie sur la culasse, avoir soin de lui donner l'inclination voulue, et la visser à la main, si possible, complètement, avant de la bloquer avec la clef.

## 7 - Serrage des boulons

Contrôler si les écrous des goujons qui fixent le moteur, ainsi que les vis des différents couvercles et du carter, sont serrés à fond; en cas contraire, les serrer très soigneusement.

## 6 - Check spark plug

Remove it with the proper spanner. If it should be dirty, clean it with a metal brush. The distance between the electrodes must be .020" - .027". When replacing the spark-plug, be careful to insert it with the due inclination, screw it fingertight, as far as it will go, before locking it with the spanner.

## 7 - Tightening of the bolts and nuts

Check if the nuts of the bolts holding the engine, and also the screws of the various covers and of the crankcase, are properly tightened; otherwise, proceed to lock same.

## VEICOLO

### 1 - CATENA

Per registrare la catena procedere come segue:

- a) Mettere il motociclo sul cavalletto ;
- b) Allentare il dado di fissaggio perno ruota posteriore;
- c) Allentare il dado di fissaggio copricatena;
- d) Agire sugli eccentrici di registro in modo uniforme onde ottenere nella parte inferiore della catena, alla distanza di mm. 200 dall'asse della ruota, uno spostamento verticale di mm. 30 (vedi fig. 13).

Quando l'operazione è completa stringere i dadi di fissaggio copricatena ed il perno della ruota.

### 2 - FRENI

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

## PARTIE CYCLE

### 1 - CHÂÎNE

Pour regler la chaîne effectuer les operations suivantes:

- a) La moto doit être sur le béquille
- b) Desserrer l'écrou de fixation de l'axe de moyeu ar.
- c) Desserrer l'écrou de fixation du pare-chaîne.
- d) Agir uniformement sur les cames de registre pour obtenir dans la partie inferieure de la chaîne, a 200 mm. de l'axe de la roue, le jeu vertical de mm. 30 (voir fig. 13).

Après cette operation, serrer les ecrous de fixation du pare-chaîne et de l'axe de moyeu.

### 2 - FREINS

Le réglage de la commande du frein avant se fait à l'aide d'un tendeur situé sur le tambour de frein. Il est nécessaire de laisser un jeu de 4mm. à l'extrémité du levier de commande placé

## VEHICLE

### 1 - CHAIN

To adjust the chain, operate as follows:

- a) Place the motorcycle on its prop-stand
- b) Loosen the nut securing rear wheel spindle
- c) Loosen the nut fixing chain guard
- d) Operate uniformly on the chain tensioners in order to obtain, at the distance of 7,87" from the wheel axis a vertical slack of 1,18" (see fig. 13).

### 2 - BRAKES

The adjustment of the front brake-control is performed by operating on the cable adjuster, positioned on the brake drum. When the cycle is in movement, turn the adjuster near the brake

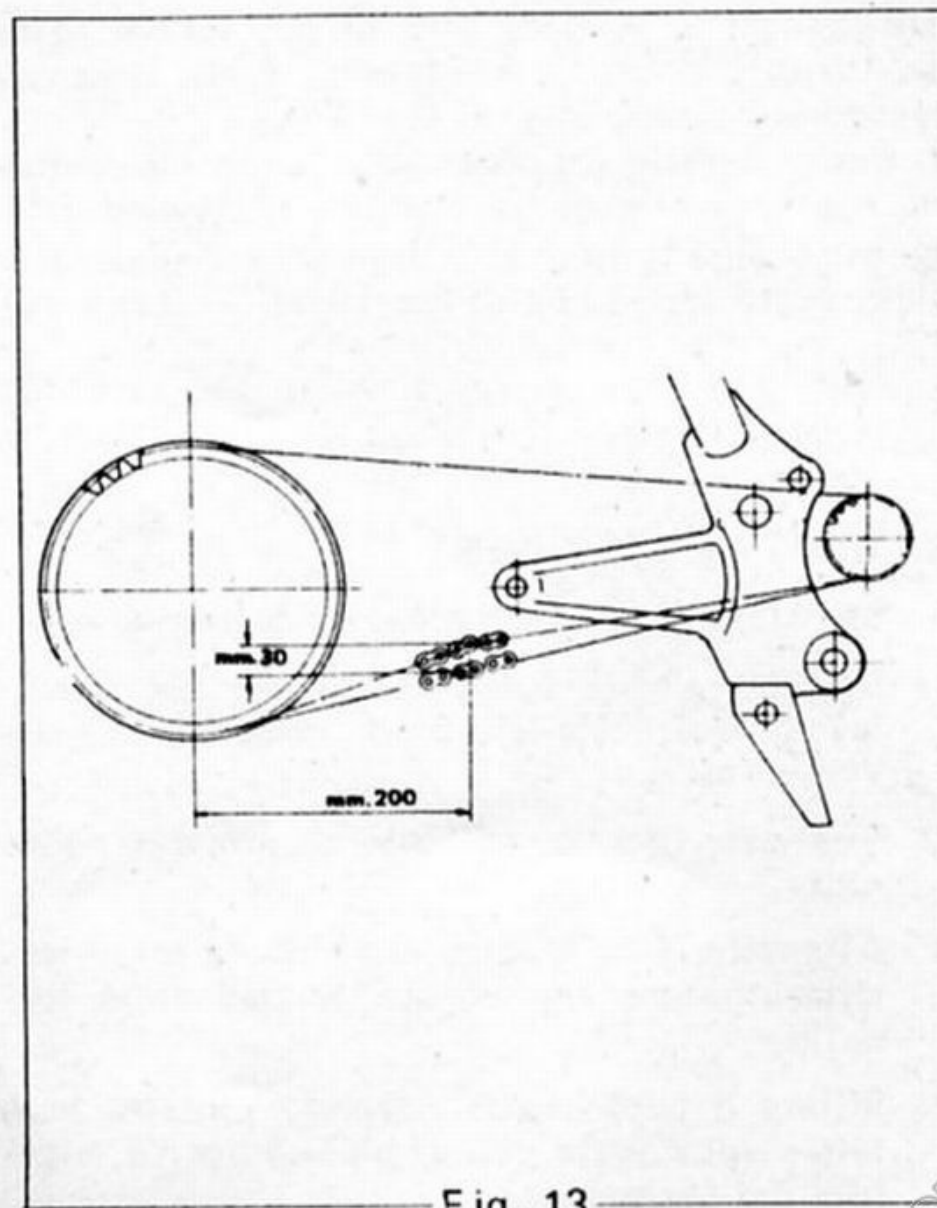


Fig. 13

sul manubrio. A motociclo in movimento agire sul tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio (vedi fig. 11).

Il freno posteriore si registra agendo sul bottone zigrinato avvitato sull'astina di comando. Registrare sino a lasciare una corsa a vuoto dell'estremità del pedale di mm. 10+15 (vedi fig. 14).

### 3 - RUOTA ANTERIORE

Lo smontaggio si effettua nel modo seguente:

- 1 - Staccare il filo freno della leva sul manubrio quindi dalla levetta di comando sul disco portaceppi.
- 2 - Togliere il dado sul lato destro del perno ruota.
- 3 - Allentare il bulloncino di chiusura all'estremità inferiore del gambo sinistro della forcella.
- 4 - Sfilare il perno ruota dal lato sinistro battendo sulla testa dell'estremità destra filettata del perno stesso.

sur le guidon. Lorsque la moto est en mouvement il faut se servir du tendeur situé près du levier de commande sur le guidon (voir fig. 11).

Le frein arrière se règle à l'aide d'une bague striée, vissée sur la tige de commande. Régler jusqu'à ce que la course à vide de l'extrémité de la pédale ait atteint mm. 10+15 (voir fig. 14).

### 3 - ROUE AVANT

Le démontage s'effectue de la manière suivante:

- 1 - Détacher le câble du frein du levier placé sur le guidon et du levier placé sur le moyeu.
- 2 - Enlever l'écrou sur le côté droit de l'axe de moyeu.
- 3 - Desserrer le boulon de fermeture sur l'extrémité inférieure du bras gauche de la fourche.
- 4 - Enlever l'axe de moyeu du côté gauche en frappant sur l'extrémité droite filettée de l'axe.
- 5 - Extraire la roue en tirant vers le bas.

control on the handlebar (see fig.11 ). It is necessary to leave  $5/32$ " play at the tip of the brake lever on the handlebar.

The rear brake is adjusted by operating on the knurled knob, screwed on the control rod. Adjust up to leave a play of  $3/8$ " -  $9/16$ " at the tip of the pedal (See fig. 14).

### 3 - FRONT WHEEL

To remove the front wheel, proceed as follows :

- 1) Remove brake cable from its control on handlebar and from brake cam lever on brake plate.
- 2) Remove the nut on the right side of the wheel spindle.
- 3) Loosen the small closing bolt on the left prong of the fork.
- 4) Slide the wheel spindle from the left side, by knocking on the top of the threaded right end of the spindle itself.
- 5) Remove the wheel, downwards.

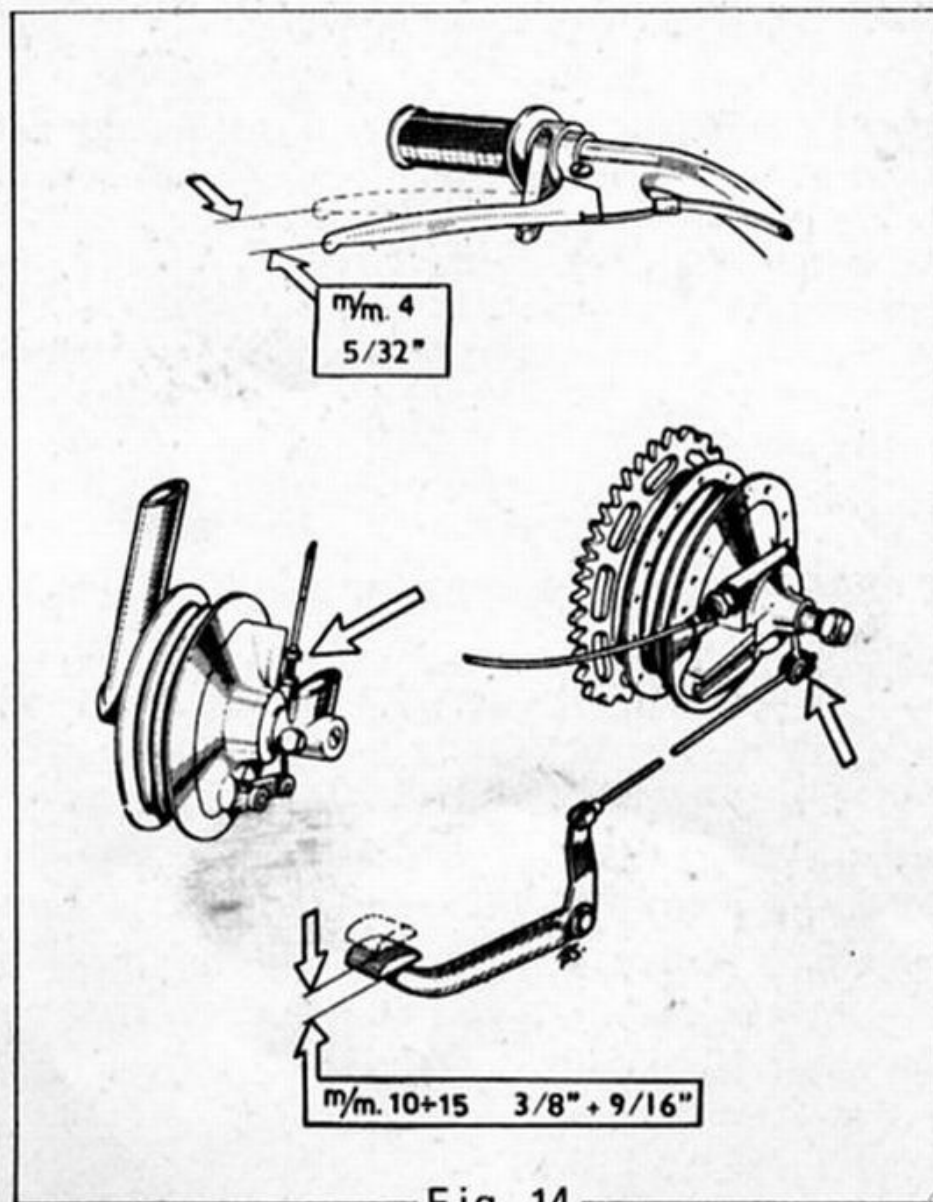


Fig. 14

#### 5 - Estrarre la ruota verso il basso.

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

#### 4 - SOSPENSIONE ANTERIORE (vedi fig. 15).

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 **SAE 20/20**, deve avvenire prudenzialmente ogni 5000 Km. Qualora dopo tale percorso l'olio si presentasse ancora in ottime condizioni, è sufficiente apporre l'eventuale aggiunta che si rende necessaria per avere la quantità sopra citata.

Pour le remontage, introduire la roue munie de la rondelle d'épaisseur laterale et mettre le plateau de frein à sa place sur le bras gauche de la fourche; introduire l'axe de moyeu du côté gauche en le bloquant au bras droit à l'aide de l'écrou enlevé auparavant. Bloquer ensuite l'axe au moyen du boulon de fermeture.

#### 4 - SUSPENSION AVANT (voir figure 15).

La fourche télescopique n'a pas besoin d'un entretien spécial.

La contenance d'huile est de cm<sup>3</sup>90 dans chaque bras. Le contrôle de l'huile, qui est du type **SAE 20/20**, doit être fait tous les 5000 Kms. Si après ce parcours, l'huile est encore en bon état, il suffit d'en introduire un peu jusqu'à arriver à la mesure mentionnée ci-dessus.

Replace wheel using side spacer. Slide brake shoe in position on the left fork prong. From same side, lock spindle to right prong; using appropriate nut. Then lock the spindle by means of the small clamp-end bolt.

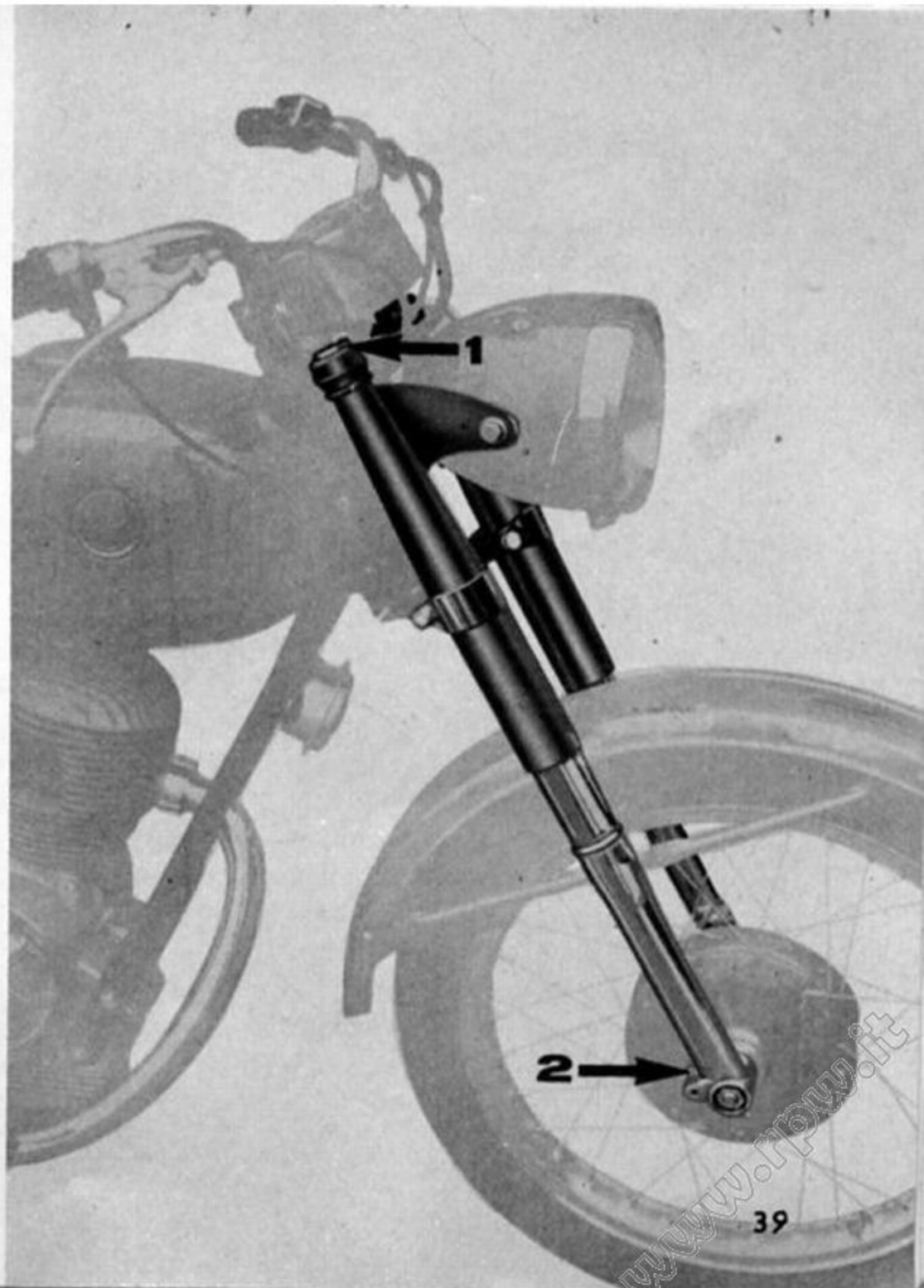
#### 4 - FRONT SUSPENSION (See fig. 15).

The telescopic fork does not require special maintenance.

The oil contents is 5,5 cu.in. for each leg. Use oil **SAE 20/20**. Check oil carefully every 3.000 miles.

If oil is in good condition, add only the quantity of oil necessary to maintain 5,5 cu.in. in each leg.

Fig. 15





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

Pour vider l'huile, il suffit d'enlever le bouchon inférieur (2) placé près de l'axe de moyeu, à l'extérieur du forreau.

Le remplissage se fait par le bouchon supérieur (1), placé sur la plaque porte-guidon.

To drain the oil out remove the lower inclined plug (2), positioned near the wheel spindle on the right leg. Fill through the upper plug. (1) positioned on the fork top.

## **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.

## **5 - SUSPENSION ARRIERE**

Aucun entretien n'est nécessaire à l'exception d'une lubrification de temps en temps à l'axe de suspension. Dans le cas où les amortisseurs hydrauliques, incorporés avec les jambages à ressort, sont défectueux, il vaut mieux de les faire parvenir à nos agences de vente.

## **5 - REAR SUSPENSION**

Except for occasionally lubricating the fork oscillating stud, no other maintenance is required. In the event that the hydraulic shock-absorbers, built-in with the suspension, are not efficient, we advise that they be sent to your nearest Gilera Agent or Gilera Service Station.

## IMPIANTO ELETTRICO

1 - VOLANO MAGNETE  
(Vedi pag.30)

### 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 (escludendo nel modo più assoluto l'acqua naturale anche se è 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 ed ol-

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

1 - VOLANT MAGNETIQUE  
(Voir page.30)

### 2 - BATTERIE

C'est la partie de l'installation électrique qui nécessite la plus minutieuse surveillance et le plus grand soin. S'assurer fréquemment que le niveau du liquide recouvre entièrement les plaques et, dans le cas contraire, ajouter de l'eau distillée (exclure catégoriquement l'eau naturelle, même potable) et contrôler la densité du liquide (il est conseillé de faire accomplir ces opérations par une personne compétente et ayant les outils nécessaires). Si la motocyclette restera inutilisée pour un certain temps (un mois et plus), il est nécessaire de recharger périodiquement la batterie. Dans un

## ELECTRIC EQUIPMENT

1 - FLYWHEEL MAGNETO  
(see page 30)

### 2 - BATTERY

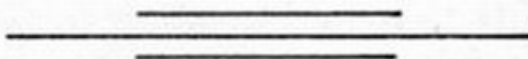
This is the unit of the electric equipment that needs the most assiduous care, and the most diligent maintenance. Frequently check that the level of the liquid fully covers the battery plates, otherwise add distilled water (absolutely avoiding to use natural water, even drinking water), and, at the same time, check the density of the liquid (for this, it is advisable to apply to an expert, provided with the necessary equipment). In the event that the cycle should be kept idle for a certain time (a month or more), it is necessary to periodically have the battery recharged. Within

tre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria. Nel giro di tre mesi la batteria si scarica automaticamente e completamente.

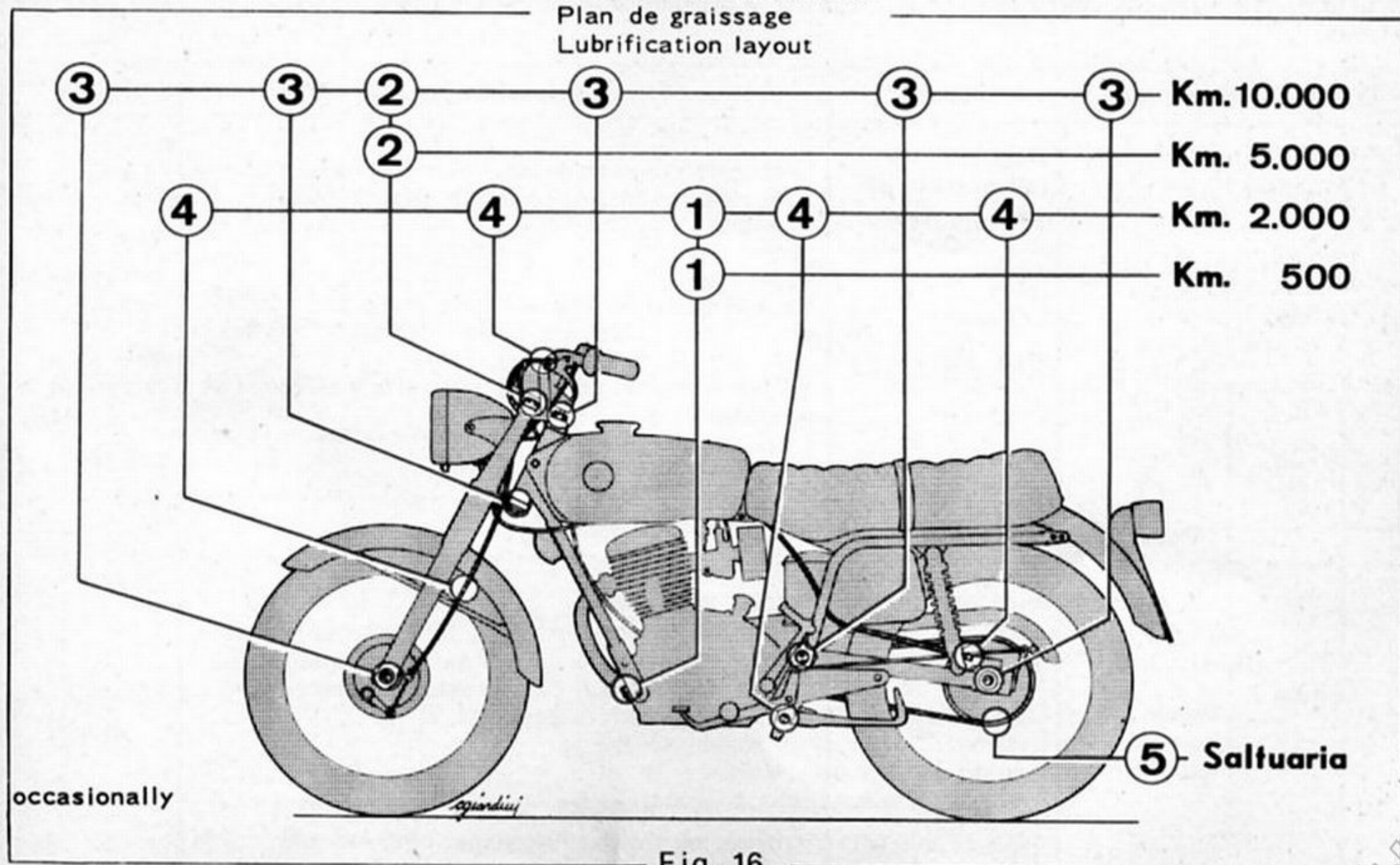
Dovendo collocare la batteria sul motociclo, far attenzione a non invertire i collegamenti tenendo presente che il filo di massa va collegato al morsetto negativo mentre l'altro filo, contrassegnato in azzurro, va collegato al morsetto positivo (segno +).

délai de trois mois, la batterie se décharge automatiquement et complètement. En remplaçant la batterie sur la moto, faire attention à ne pas invertir les fils, en se rappelant que le fil des masses est relié au pôle négatif, tandis que l'autre fil, avec le repère bleu clair, est relié au pôle positif (marqué par +).

three months, the battery automatically and fully discharges. When fitting the battery on vehicle, the greatest care is to be paid not to invert the connections. The earth wire is to be connected with the negative terminal, whereas the other wire colour blue is to be connected with positive terminal (marked +).



Schema di lubrificazione  
 Plan de graissage  
 Lubrification layout



### TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE (Vedi fig. 16)

Si ricorda che la buona conservazione del motociclo dipende in gran parte dalla cura posta nella sua lubrificazione.

N. rifer.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
1	Motore	Dopo 500 km (se trattasi di veicolo nuovo)	Sostituire completamente l'olio dopo avere eliminato ogni residuo di rodaggio. (Kg. 1.600)	SAE 50 (stagione estiva)  SAE 40 (stagione invernale)
		Ogni 500 km.	Controllare il livello dell'olio (esso deve arrivare al limite inferiore della filettatura del bocchettone di riempimento). Se necessario ripristinare il livello suddetto con aggiunta di olio fresco.	
		Ogni 2000 km,	Ricambiare l'olio	
2	Forcella telescopica	Ogni 5000 km.	Verificare il livello. Esso deve risultare, a forcella tutta stesa, a cm. 43 dal piano attacco manubrio, togliendo il dado fissaggio attacco. Eventualmente fare aggiunta.	SAE 20/20
		Ogni 10.000 km.	Ricambiare l'olio (90 cmc per ogni braccio)	

www.fpw.it

N. rifer	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
3	Cuscinetti ruota anteriore e ruota posteriore. Asse oscillazione forcella posteriore. Sfere sterzo. Rinvio contachilom.	Ogni 10.000 km.	Smontare e ingrassare	GRASSO
4	Cavo contachilometri, cavi comando frizione, gas, freno anteriore, perni ceppi freno, perno pedale freno, perni cavalletto.	Ogni 5.000 km.	Ingrassare o lubrificare secondo necessità.	GRASSO  SAE 20/20
5	Catena		E' buona norma quando la catena si presenta molto imbrattata di fango e morchia procedere ad una accurata pulizia nel modo seguente : Smontare la catena e lavarla con petrolio asciugandola poi perfettamente. Immergere la catena in bagno di olio molto denso per 30 minuti circa onde permettere al lubrificante di penetrare tra rulli e perni e lasciare poi scolare l'eccedenza d'olio.	SAE 20/20

## TABLEAU DE LUBRIFICATION (Voir figure 16)

On rappelle que la durée de la motocyclette dépend, en grande partie, des soins dans sa lubrification.

N.	Parties à lubrifier	Période	Genre d'opérations	Lubrifiants
1	Moteur	Après 500 Kms. (s'il s'agit de une moto neuve)	Remplacer complètement l'huile après avoir éliminé les résidus du rodage. (Kg. 1.600)	SAE 50 (ete)  SAE 40 (hiver)
		Tous les 500 Kms.	Contrôler le niveau d'huile (elle doit arriver à la haute de la partie filetée de l'orifice de remplissage). S'il est nécessaire, en introduire un peu, jusqu'à arriver au juste niveau.	
		Tous les 2000 Kms.	Remplacer l'huile	
2	Fourche télescopique	Tous les 5000 Kms.	Contrôler le niveau. Il doit se trouver, lorsque la fourche est relâchée, à 43 cm. de la plaque porte-guidon, en enlevant le bouchon supérieur. S'il est nécessaire, en introduire un peu, jusqu'à arriver au juste niveau.	SAE 20/ 20
		Tous les 10.000 Kms.	Remplacer l'huile (90 cm <sup>3</sup> . pour chaque bras).	

N.	Parties a lubrifier	Période	Genre d'opérations	Lubrifiants
3	Roulement à billes, roues avant et arrière. Axe de suspension fourche arrière. Billes cônes de direction. Demultiplicateur	Tous les 10.000 Kms.	Démonter et graisser	GRAISSE
4	Cable compteur de vitesse, câbles de embrayage, des gaz, du frein avant, axes de moyeux, articulations pédale et béquille.	Tous les 5.000 Kms.	Graisser	GRAISSE SAE 20/ 20
5	Chaine		Il est à conseiller, si la chaîne est encrassée de boue, de la nettoyer de la manière suivante : Démonter la chaîne, la laver avec du pétrole et l'essuyer très soigneusement. Mettre la chaîne dans un bain d'huile dense pour 30 minutes de manière à permettre à l'huile de pénétrer entre les rouleaux et les maillons; ensuite, laisser égoutter.	SAE 20/ 20



## LUBRICATION CHART (See fig. 16)

The endurance of a motorcycle primarily depends on the care given to its lubrication.

Ref. No.	Parts to be lubricated	Period	Operations to be performed	Type of lubricant
1	Engine	After 300 miles (if the motorcycle is new)	Replace oil after having eliminated all residues of the running-in period (3½ lbs)	SAE 50 (in summer)
		Every 300 miles	Check the oil level in the sump. This must be level with the threaded part of the filler plug hole. Add oil if necessary.	
		Every 1250 miles	Change oil	
2	Telescopic fork	Every 3000 miles	Check oil level. With fully released fork, it must be at the distance of 17" from the edge of fork top plate, after removing the nut and measured with a rod inside the fork. Add oil if necessary.	SAE 20/20
		Every 6500 miles	Change oil (5.5 cu. in. for each leg).	

Ref. No.	Parts to be lubricated	Period	Operations to be performed	Type of lubricant
3	Front and rear wheel bearings. Rear swinging arm spindle. Steering balls. Speedometer drive.	Every 6500 miles	Dismantle and grease parts	GREASE
4	Cable; clutch, brake, throttle cables, brake shoes cams, brake pedal shaft, centre stand spindles.	Every 3000 miles	Grease	GREASE  SAE 20/20
5	Chain		It is a good rule to clean the chain when covered with mud or dirt, using the following procedure: - Dismantle chain, wash it with kerosene and dry it throughly. Immerse chain in heavy oil for about 30 minutes so as to allow the oil to lubricate rollers and pins.	SAE 20/20

## INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

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

### I - Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione.

a) scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico. L'inconveniente può essere dovuto ai condotti e getti del carburatore ostruiti oppure a presenza d'acqua nella benzina.

Nel primo caso smontare i getti del carburatore e pulirli soffiandovi dentro, nel secondo caso cambiare totalmente il contenuto di benzina nel serbatoio.

b) mancanza di regolarità negli scoppi e riscaldamento anormale del motore.

## INCONVENIENTS ET REMEDES

Les causes les plus probables d'un mauvais fonctionnement du moteur peuvent se diviser en trois groupes :

### I - Inconvenients qui dependent d'une mauvaise carburation.

a) ratées répétées surtout à de grandes vitesses et a pleine charge. L'inconvenient peut être occasionné par les canaux et les gicleurs du carburateur sales ou bouchés et par la présence d'eau dans l'essence. Dans le premier cas, démonter les gicleurs du carburateur et les nettoyer en soufflant dedans, et dans le deuxième cas changer complètement l'essence du reservoir.

b) défaut de régularité dans

## HOW TO CHECK YOUR MACHINE

The most probable causes of unsatisfactory engine performance can be divided into three groups :

### I - Fault deriving from bad carburation.

a) repeated sputtering, especially at high speed and with full load.

This may be caused by clogged carburetor tubes and jets, or water in the gas. In the former event, remove the carburetor jets and clean them, by blowing through them; in the latter case, completely change the gas in the tank.

b) uneven firing and unusual heating of the engine. This may be caused by an

L'inconveniente può essere dovuto alla miscela aria-benzina troppo ricca o troppo povera. In tal caso stringere con un cacciavite la vite B (vedi fig. 8). Se gli scoppietti aumentano vuol dire che la miscela è ricca; si provveda quindi a spostare in basso lo spillo conico o diminuire il getto del massimo. Se, viceversa gli scoppietti diminuiscono è segno che la miscela è povera, si provveda 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 sollecitazioni irregolari sul pistone) o troppo ri-

les explosions et échauffement anormal du moteur. L'inconvénient peut être provoqué par un mélange air-essence trop riche ou trop pauvre. Dans ce cas il faut serrer, avec un tourne-vis, la vis B (voir fig. 8) Si les crépitements augmentent, cela veut dire que le mélange est riche; par conséquent il faudra déplacer l'aiguille vers le bas, ou diminuer le gicleur principal. Si, au contraire, les crépitements diminuent, cela veut dire que le mélange est pauvre et il faudra déplacer l'aiguille vers le haut ou augmenter le gicleur principal.

## **2 - Inconvenients qui dependent d'un allumage irregulier.**

- a) allumage ayant trop d'avance (battements métalliques

unbalanced or insufficient air-gas mixture. In this case, try tightening screw B with screw-driver (see fig. 8). If the sputtering increases, this indicates that the mixture is too strong; correct by lowering needle or reducing main jet. If, viceversa the cracking diminishes, this indicates that the mixture is weak, and it is, therefore, necessary to raise the needle or to increase the main jet.

## **2 - Faults caused by uneven ignition.**

- a) Too advanced ignition (metallic knocking caused by uneven stresses on the piston), or too retarded ignition (abnormal heating of the engine, explosions

tardata (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico).

**Verificare messa in fase accensione motore (vedi pag.30)**

b) autoaccensione dovuta a eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sulla testa del pistone o sul cielo della 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 fra gli elettrodi (mm. 0,5 ÷ 0,7). Se il feno-

us aux sollicitations irrégulières sur le piston) ou trop de retard (échauffement anormal du moteur, explosions à l'échappement).

**Contrôler la mise en phase pour l'allumage du moteur (voir page 30).**

b) auto-allumage dû à un échauffement excessif ou à des dépôts carboniques sur le haut du piston ou dans la chambre d'explosion (le moteur bat en tête).

Démonter et nettoyer les différentes pièces.

c) pertes de coups, par suite d'un défaut d'étincelles. Dans ce cas, démonter la bougie, la nettoyer et con-

in exhaust).

**Check ignition timing (see page 30).**

b) Self-ignition by excessive heating or carbon deposits on the crown of the piston, or the combustion chamber (head knocking of the engine). Dismantle and clean parts.

c) Souttering due to misfiring. In this case remove the spark plug, clean it and check the distance between the electrodes (.020"-.027"). If the trouble is not caused by the spark plug, check if spark plug cable is broken; then check the contact breaker points, as described above.

meno non dipende dalla candela controllare che il suo cavo non presenti rotture o verificare lo stato dei contatti.

### **3 - Inconvenienti che dipendono dal cattivo funzionamento degli organi.**

a) il motore non dà potenza regolare.

Può essere causato da compressione insufficiente dovuta da: eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura, tenuta insufficiente delle valvole 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.

trôler l'écartement des électrodes (de mm. 0,5 a mm. 0,7). Si cet inconvenient ne depend pas de la bougie, contrôler si le câble du circuit d'allumage n'est pas coupé, ou contrôler les contacts du rupteur.

### **3 - Inconvenients qui dependent du mauvais fonctionnement d'organes mecaniques.**

a) le moteur ne donne pas une puissance régulière.

Cela peut être occasionné par une compression insuffisante causée par un jeu excessif entre le piston et le cylindre à la suite d'une forte usure; par une tenue insuffisante des soupapes, demi-ouvertes, faute de jeu nécessaire entre les culbuteurs et les poussoirs.

b) battement excessif sur la

### **3 - Faults caused by parts not working properly.**

a) Uneven engine power.

This may be caused by insufficient compression (excessive play between the piston and the cylinder), due to heavy wear; insufficient gas-tightness of the valves, due to wearing of the seats; spotted valves, caused by incorrect clearance between the rockers and tappets.

b) Excessive head knocking can be caused by the excessive play between the push rod and the valve, or by broken or weakened valve springs; metallic noise, by insufficient lubrication on the rockers and the valves, due to clogged oil pipes, or by

Possono essere causati: il primo da gioco eccessivo tra bilancieri e valvole o da molle valvole 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 olio.

Per detti inconvenienti sarà opportuno rivolgersi alle ns. Agenzie di vendita o ad Officine autorizzate.

culasse du moteur et bruit métallique.

Cela peut provenir: le premier par un jeu excessif entre le culbuteurs et les soupapes ou par ressort de soupapes cassés ou affaiblis; le second par faute de graissage des culbuteurs et soupapes, provoquée par l'obstruction des conduites d'huile ou par un mauvais fonctionnement de la pompe d'huile.

Pour ces inconvenients il est préférable de s'adresser à nos agents de vente ou aux stations-service Gilera.

improper functioning of the oil pump.

For these inconveniences, consult your nearest Gilera Agent or Gilera Service Station.

## DESCRIZIONE DEL VEICOLO

### MOTORE

Tipo «124 5V» 4 tempi

Numero dei cilindri . . . . . 1  
Alesaggio . . . . . mm. 56  
Corsa . . . . . mm. 50

Cilindrata effettiva . . . . . .ccm. 123,08

Rapporto di compressione . . . . . 10 : 1

Potenza (SAE) . . . . . HP. 13,6

Regime di potenza max. 8500  
giri al l'

Regime di coppia max. 6500  
giri al l'

Diametro utile delle valvole	{ aspira- zione scarico mm. 25 mm. 22	mm. 25
		mm. 22

Cilindro: in lega leggera con canna in ghisa riportata.

Testa cilindro: in lega leggera con sedi valvole in ghisa riportate.

## DESCRIPTION DU VEHICULE

### MOTEUR

Type «124 5V» 4 temps

Nombre de cylindres . . . . . 1  
Alésage . . . . . mm. 56  
Course . . . . . mm. 50  
Cylindrée . . . . . cc. 123,08

Taux de compression . . . . . 10 a 1

Puissance maximum (SAE) . . . . . HP. 13,6

Régime maximum de rotation . . . . . t/m 8500

Régime normal du couple . . . . . t/m 6500

Diamètre des soupapes	{ admis- sion echap- pement mm. 25 mm. 22	mm. 25
		mm. 22

Cylindre: en alliage d'aluminium avec chemise d'explosion reportée en fonte.

Culasse: en alliage d'aluminium avec sièges des soupapes reportés en fonte.

## VEHICLE DESCRIPTION

### ENGINE

«124 5V» Model, 4 stroke

Number of cylinders . . . . . 1  
Bore . . . . . about 2 1/4"  
Stroke . . . . . about 2"

Cubic capacity . . . 123,08 cu-  
bic cm.

Compression ratio . . . 10 : 1

Maximum brake horsepower (SAE) . HP. 13,6

Maximum power rate . . . . . 8500 r.p.m.  
Maximum torque at 6500 r.p.m.

Valve diameters	{ Inlet val- ve Exhaust valve	0,98"
		0,86"

Aluminium cylinder with cast iron barres.

Cylinder head: Aluminium alloy with cast iron valve seats.



## DISTRIBUZIONE

(Vedi Fig.17)

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

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

Aspirazione :

inizio: 45° prima del P.M.S.

fine : 75° dopo il P.M.I.

Scarico :

inizio: 75° prima del P.M.I.

fine : 45° dopo il P.M.S.

I dati sopraddetti si devono controllare con un gioco di mm. 0,3 tra le valvole e i bilancieri.

Gioco normale tra valvole e bilancieri a motore freddo :

Aspirazione : mm. 0,10

Scarico : mm. 0,15

## DISTRIBUTION

(Voir Fig.17)

Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs.

L'arbre à cames de la distribution commande les tiges au moyen de poussoirs.

Admission :

ouvre: 45° avant P.M.H.

ferme: 75° après P.M.B.

Echappement :

ouvre: 75° avant P.M.B.

ferme: 45° après P.M.H.

Les données mentionnées ci-dessus doivent être contrôlées avec un jeu de mm. 0,3 entre les soupapes et les culbuteurs.

Jeu normal entre les soupapes et les culbuteurs, mesuré à froid :

Admission : mm. 0,10

Echappement : mm. 0,15

## DISTRIBUTION

(See fig.17)

Push rod and rocker driven overhead valves.

The camshaft drives the connecting rods by means of tappets.

Inlet :

start: 45° before B.C.D.

end : 75° after T.D.C.

Exhaust :

start: 75° before B.C.D.

end : 45° after T.D.C.

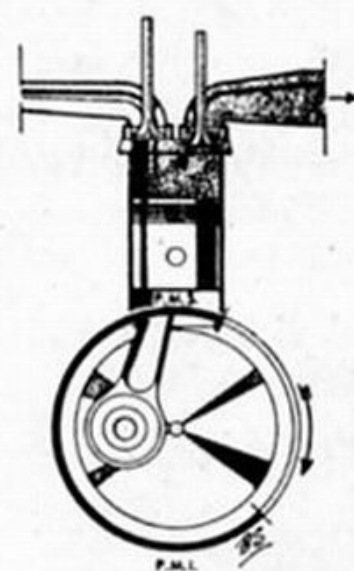
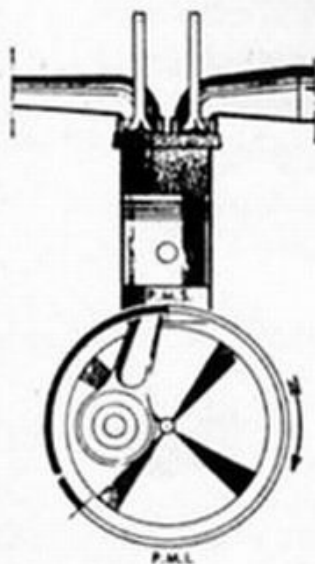
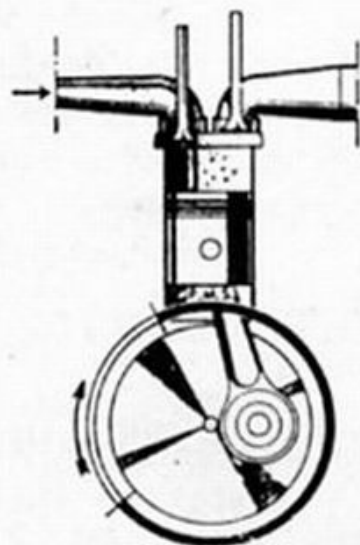
The above data must be checked with a clearance of .012" between the valves and the rockers.

Normal clearance between valves and rockers, with cold engine :

Inlet : .004"

Exhaust : .005"

**DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE**  
**DIAGRAMMA DE LA DISTRIBUTION**  
**DISTRIBUTION DIAGRAM**



**ASPIRAZIONE**

Aprire 45° prima P.M.S.  
 Chiude 75° dopo P.M.I.

**ADMISSION**

Ouverture 45° avant P.M.H.  
 Fermeture 75° apres P.M.B.

**INLET**

Opens 45° before T.D.C.  
 Closes 75° after B.D.C.

**COMPRESSIENE**

Le valvole sono chiuse.

**COMPRESSION**

Les soupapes sont fermées.

**COMPRESSION**

The valves are closed

**SCOPPIO**

Le valvole sono chiuse.

**EXPLOSION**

Les soupapes sont fermées.

**EXPLOSION**

The valves are closed

**SCARICO**

Aprire 75° prima P.M.I.  
 Chiude 45° dopo P.M.S.

**ECHAPPEMENT**

Ouverture 75° avant P.M.B.  
 Fermeture 45° apres P.M.H.

**EXHAUST**

Opens 75° before B.D.C.  
 Closes 45° after T.D.C.

Fig. 17

## ALIMENTAZIONE

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

## TIPO E REGOLAZIONE DEL CARBURATORE

Dell'Orto UB 22 BS con filtro aria.

Diffusore  $\phi$  22 mm.

Getto max	}	invernale	95
		estivo	90

Getto minimo 45.

Vite aria minimo aperta giri  $1\frac{1}{2}$ .

Valvola gas n. 70.

Spillo conico E 16 alla 2<sup>a</sup> tacca.

Polverizzatore 260 B.

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

Comando aria: a tegolo sul carburatore.

## ALIMENTATION

Le carburateur est alimenté, par gravité, par le réservoir de essence au moyen de deux robinets et deux tuyaux; on obtient la réserve en tenant fermé un des robinets.

## DONNEES ET REGLAGE DU CARBURATEUR

Type: Dell'Orto UB 22 BS avec filtre à air

Raccord d'admission  $\phi$  22 mm.

Gicleur maximum	}	hiver	95
		été	90

Gicleur de ralenti de 45

Vis de réglage d'air de ralenti ouverte  $1, \frac{1}{2}$  tours.

Volet des gaz n. 70.

Aiguille E 16 au 2<sup>ème</sup> repere.

Gicleur 260 B

Vaporisateur mélange ouverte  $\frac{3}{4}$  de tour.

Commande de l'air: à tuile sur le carburateur.

## FUEL SUPPLY

The carburettor is fed by gravity from the petrol tank, through a two-way pipe and taps. To use the reserve close one tap.

## CARBURETOR AND ITS ADJUSTMENT

Dell'Orto UB 22 BS with air filter

Diffuser diameter: mm. 22

Main jet	}	winter	95
		summer	90

Pilot jet 45

Air screw: open 1 turn and a half.

N. 70 throttle valve

E 16 Needle on the 2nd notch

N. 260 B atomizer

Open  $\frac{3}{4}$  of a turn

Air control: by slide valve with control on the carburettor

## ACCENSIONE

- 1 - Accensione a volano magnete con rottore ed anticipo automatico incorporato, avente le seguenti caratteristiche:

Anticipo fisso:	25°
Anticipo automatico:	20°
Anticipo totale:	45°

- 2 - Bobina d'accensione, collocato sotto il tubo superiore del telaio entro il vano del serbatoio.

- 3 - Candela «**Bosch W 260 T2**» o similare. Diametro e passo filettatura 14 x 1,25.

## ALLUMAGE

- 1 - Allumage par magneto avec rupteur et avance automatique en châssé. L'avance automatique a les caractéristiques suivantes:

Avance fixe:	25°
Avance automatique:	20°
Avance totale:	45°

- 2 - Bobine d'allumage, reliée en-dessous du tube supérieur du cadre dans la cavité du réservoir.

- 3 - Bougie «**Bosch W 260 T2**» ou similaire. Diamètre et pas du filetage 14 x 1,25.

## IGNITION

- 1 - Flywheel magneto ignition with contact breaker and built-in automatic advance. The automatic advance has the following characteristics:

Set timing:	25%
Automatic timing:	20%
Total advance:	45%

- 2 - Ignition coil, fitted under the upper frame tube, in the tank opening.

- 3 - Spark plug, type «**Bosch W 260 T2**» or similar. Diameter and thread 14 x 1,25 mm.

## **LUBRIFICAZIONE** (Vedi Fig. 18)

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

## **RAFFREDDAMENTO**

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

## **TRASMISSIONE**

Primaria: ad ingranaggi a denti elicoidali; rapporto di trasmissione: 3,895 (74/19);  
secondaria: a catena ( $\frac{1}{2}$ "x7,8) con giunto elastico parastrappi interposto tra la corona e il tamburo freno posteriore.

Rapporto di trasmissione: 3,312 (53/16).

3,067 (46/15).

## **GRAISSAGE** (Voir figure 18)

Sous pression à l'arbre moteur et aux culbuteurs au moyen d'une pompe à engrenages et filtre démontable.

## **REFROIDISSEMENT**

Par air, grace aux ailettes bien dimensionnées sur le cylindre, la culasse et le couvercle des poussoirs.

## **TRANSMISSION**

Primaire: à engrenage avec: dents hélicoidales; rapport de transmission 3,895 (74/19);  
secondaire: à chaîne ( $\frac{1}{2}$ "x7,8) avec joint elastique parechocs placé entre la couronne et le corps de moyeu.

Rapport de transmission: 3,312 (53/16).

3,067 (46/15).

## LUBRICATION (See fig. 18)

By forced circulation to the driving axle and rockers, with geared pump and detachable filter.

## COOLING

Air-cooling, by means of an adequate finning on the cylinder, head and rocker cover.

## DRIVE

Primary : By helical gears;  
gear ratio : 3,895 (74/19)

secondary : Chain drive ( $\frac{1}{2}$ " x 7/8), with rubber shock absorber, fitted between the brake drum and the wheel hub.

Driving ratio : 3,312 (53/16).  
3,067 (46/15).

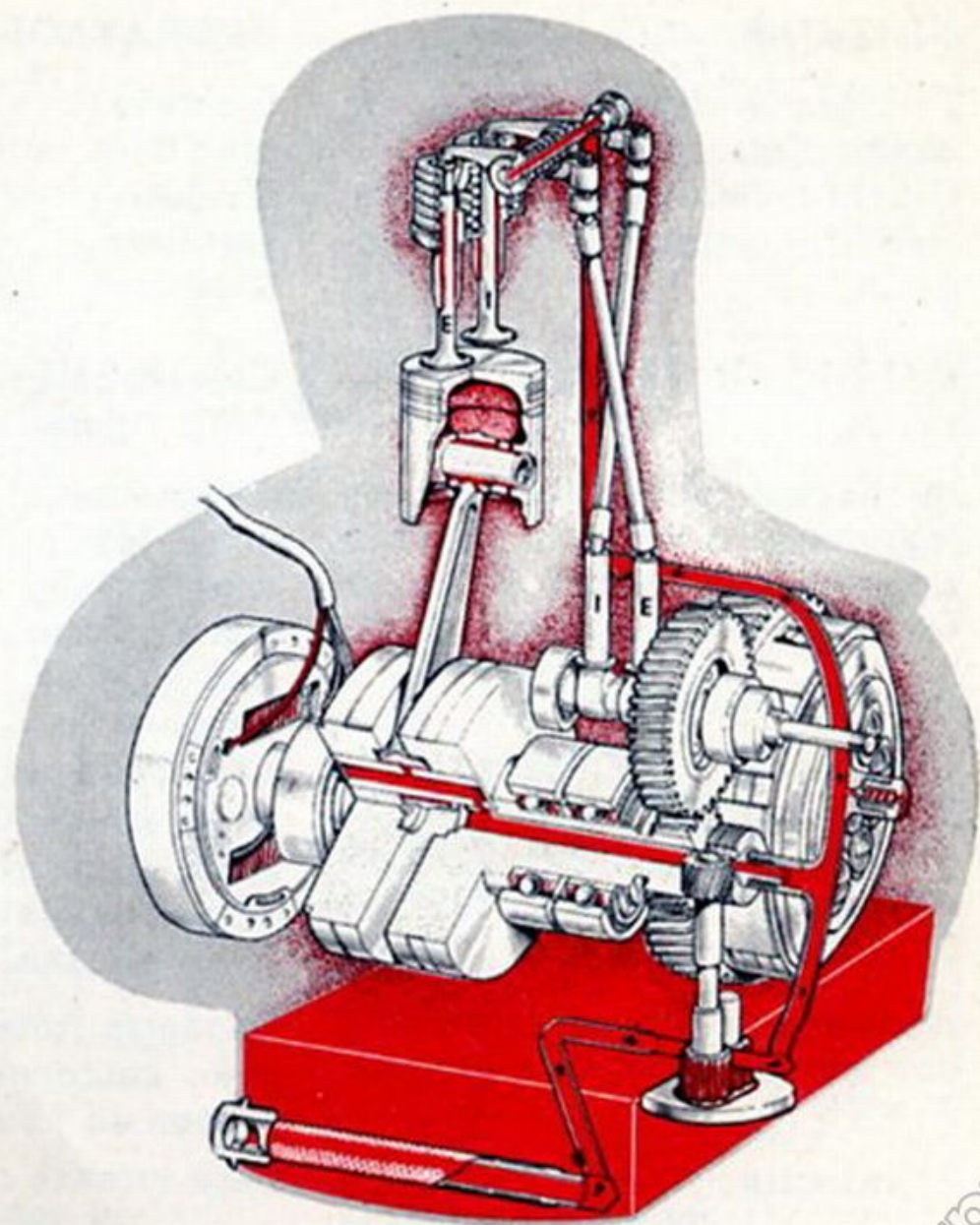


Fig. 18

## FRIZIONE

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Dischi conduttori n. 5 guarniti.  
Dischi condotti n. 4 in acciaio.

## CAMBIO DI VELOCITA'

(Vedi Fig.19)

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

Rapporti del cambio :

1 <sup>a</sup> velocità . . . . .	2,062	(33/16)
2 <sup>a</sup> velocità . . . . .	1,381	(29/21)
3 <sup>a</sup> velocità . . . . .	1,041	(25/24)
4 <sup>a</sup> velocità . . . . .	0,815	(22/27)
5 <sup>a</sup> velocità . . . . .	0,666	(20/30)

Rapporto totale motore-ruota con corona Z = 46 e pignone Z = 15 :

1 <sup>a</sup> velocità . . . . .	24,625
	(3,895 x 2,062 x 3,066)

## EMBRAYAGE

Embrayage à disques multiples dans un bain d'huile.

Disques menants : n. 5 avec garniture.

Disques menés : n. 4 en acier.

## CHANGEMENT DE VITESSE

(Voir figure 19)

En cascade, à cinq rapports, dont les pignons demeurent constamment en prise, et glissants commandés par sélecteur au pied.

Rapports :

1 <sup>ère</sup> vitesse . . . . .	2,062	(33/16)
2 <sup>ème</sup> vitesse . . . . .	1,381	(29/21)
3 <sup>ème</sup> vitesse . . . . .	1,041	(25/24)
4 <sup>ème</sup> vitesse . . . . .	0,815	(22/27)
5 <sup>ème</sup> vitesse . . . . .	0,666	(20/30)

Rapports totaux moteur-roue avec couronne de 46 dents et pignon de 15 dents :

1 <sup>ère</sup> vitesse . . . . .	24,625
	(3,895 x 2,062 x 3,066)

## CLUTH

Multi-plate clutch in oil bath. n. 5 lined driving plates n. 4 steel driven plates.

## GEARBOX

(See fig. 19)

Cascade five speed gearbox, with gears always engaged and sliding controlled by a foot-change pedal.

Gearbox ratios :

1st gear . . . . .	2,062	(33/16)
2nd gear . . . . .	1,381	(29/21)
3rd gear . . . . .	1,041	(25/24)
4th gear . . . . .	0,815	(22/27)
5th gear . . . . .	0,666	(20/30)

Overall engine-wheel ratios, with 46 teeth sprocket and 15 teeth engine sprocket :

1st gear . . . . .	24,625
	(3,895 x 2,062 x 3,066)

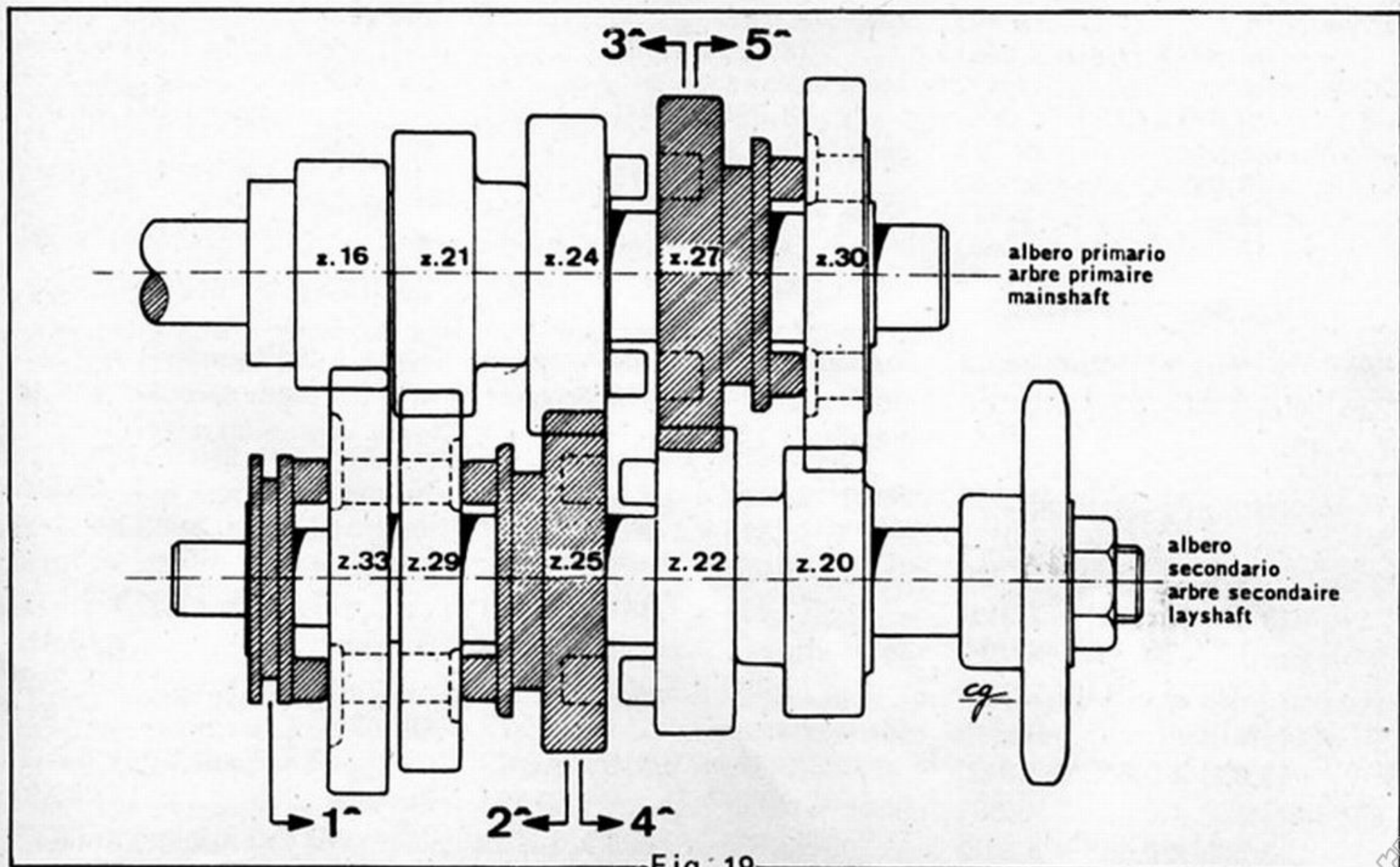


Fig. 19



2 <sup>^</sup> velocità . . . . . 16,492 (3,895 x 1,381 x 3,066)	2ème vitesse . . . . . 16,492 (3,895 x 1,381 x 3,066)	2nd gear . . . . . 16,492 (3,895 x 1,381 x 3,066)
3 <sup>^</sup> velocità . . . . . 12,432 (3,895 x 1,041 x 3,066)	3ème vitesse . . . . . 12,432 (3,895 x 1,041 x 3,066)	3rd gear . . . . . 12,432 (3,895 x 1,041 x 3,066)
4 <sup>^</sup> velocità . . . . . 9,733 (3,895 x 0,815 x 3,066)	4ème vitesse . . . . . 9,733 (3,895 x 0,815 x 3,066)	4th gear . . . . . 9,733 (3,895 x 0,815 x 3,066)
5 <sup>^</sup> velocità . . . . . 7,953 (3,895 x 0,666 x 3,066)	5ème vitesse . . . . . 7,953 (3,895 x 0,666 x 3,066)	5th gear . . . . . 7,953 (3,895 x 0,666 x 3,066)

Rapporto totale motore-ruota  
con corona Z = 53 e pignone  
Z = 16:

1 <sup>^</sup> velocità . . . . . 26,599 (3,895 x 2,062 x 3,312)
2 <sup>^</sup> velocità . . . . . 17,815 (3,895 x 1,381 x 3,312)
3 <sup>^</sup> velocità . . . . . 13,429 (3,895 x 1,041 x 3,312)
4 <sup>^</sup> velocità . . . . . 10,513 (3,895 x 0,815 x 3,312)
5 <sup>^</sup> velocità . . . . . 8,591 (3,895 x 0,666 x 3,312)

Rapports totaux moteur-roue  
avec couronne de 53 dents et  
pignon de 16 dents:

1ère vitesse . . . . . 26,599 (3,895 x 2,062 x 3,312)
2ème vitesse . . . . . 17,815 (3,895 x 1,381 x 3,312)
3ème vitesse . . . . . 13,429 (3,895 x 1,041 x 3,312)
4ème vitesse . . . . . 10,513 (3,895 x 0,815 x 3,312)
5ème vitesse . . . . . 8,591 (3,895 x 0,666 x 3,312)

Overall engine-wheel ratios,  
with 53 teeth sprocket and 16  
teeth engine sprocket:

1st gear . . . . . 26,599 (3,895 x 2,062 x 3,312)
2nd gear . . . . . 17,815 (3,895 x 1,381 x 3,312)
3rd gear . . . . . 13,429 (3,895 x 1,041 x 3,312)
4th gear . . . . . 10,513 (3,895 x 0,815 x 3,312)
5th gear . . . . . 8,591 (3,895 x 0,666 x 3,312)

## VEICOLO

### TELAIO

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

### SOSPENSIONE ANTERIORE

A forcella telescopica con ammortizzatore idraulico di fine corsa.

### SOSPENSIONE POSTERIORE

Del tipo a forcella oscillante con elementi a molle cilindriche ed ammortizzatori idraulici incorporati.

### FRENI

Freni sulle due ruote, del tipo a ganasce, ad espansione agenti sul diametro di :

mm. 136 x 25 anteriore  
mm. 123 x 25 posteriore

## PARTIE CYCLE

### CADRE

En tubes d'acier tréfilés à froid unis au moyen d'une soudure électrique et autogène selon les exigences.

### SUSPENSION AVANT

A fourche télescopique avec amortisseur hydraulique de fin de course.

### SUSPENSION ARRIERE

Du type à fourche oscillante, avec jambages à ressorts cylindriques et amortisseurs hydrauliques incorporés.

### FREINS

Freins sur les deux roues du type à mâchoires à expansion agissant sur un diamètre de :  
mm. 136 x 25 avant  
mm. 123 x 25 arrière

## VEHICLE

### FRAME

Cold-drawn tubes, electric or oxyacetylene welded, according to requirement.

### FRONT SUSPENSION

Telescopic fork, with hydraulic damping, at the end of the run.

### REAR SUSPENSION

Swinging arm with hydraulic shock-absorbers.

### BRAKES

Internal expanding jaw-type brakes, on both wheels, acting on the following diameters :

Front wheel : 5.35"  
Rear wheel : 4.96"

## RUOTE

Del tipo a raggi tangenti.  
Cerchi in alluminio:

17" x 2¼" anteriore  
17" x 2½" posteriore

## PNEUMATICI

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

Pressione di gonfiaggio :

con solo conduttore	{	ant. Kg/cm <sup>2</sup>	1,50
		post Kg/cm <sup>2</sup>	1,75
con con- duttore e passeg- gero	{	ant. Kg/cm <sup>2</sup>	1,75
		post. Kg/cm <sup>2</sup>	2,00

## ROUES

Du type à rayons tangents.  
Jantes en aluminium

17" x 2¼" avant  
17" x 2½" arrière

## PNEUS

Avant: 2,50" x 17" R strié  
Arrière: 2,75" x 17" R à tas-  
seaux.

Pression de gonflage :

Pilote seul	{	avant Kg/cm <sup>2</sup>	1,50
		arrière Kg/cm <sup>2</sup>	1,75
Pilote et pas- sager	{	avant Kg/cm <sup>2</sup>	1,75
		arrière Kg/cm <sup>2</sup>	2,00

## WHEELS

Tangent spoke wheels.  
Light alloy rims:

Front : 17" x 2¼"  
Rear : 17" x 2½"

## TYRES

Front: ribbed 2,50" x 17" R  
Rear : treaded 2,75" x 17" R

Tyres  
pressures :

With rider only :	{	Front tyre	21 lbs.
		Rear tyre	24 lbs.
With rider and pas- sengers :	{	Front tyre	24 lbs.
		Rear tyre	28 lbs.

## ATTREZZI DI CORREDO

Gli attrezzi di corredo sono contenuti in una borsa in plastica nera e sono:

- 1 chiave piatta 12/ 15
- 1 chiave piatta 10/ 13
- 1 chiave a tubo 21/ 22
- 1 chiave a tubo 17/ 19
- 1 cacciavite
- 1 chiave per coperchio bilancieri
- 2 levagomme
- 1 asta per chiave a tubo

## OUTILLAGE

Les outils contenu dans un etui sont le suivant:

- 1 clef double 12/ 15 mm.
- 1 clef double 10/ 13 mm.
- 1 clef 21/ 22 mm.
- 1 clef 17/ 19 mm.
- 1 tournevis
- 1 clef pour les boulons du couvercle balanciers
- 2 demonte pneus
- 1 axe pour clef

## TOOL KIT

The tool kit consists of the following pieces contained into a plastic bag:

- 1 double ended spanner  
12/ 15 mm.
- 1 double ended spanner  
10/ 13 mm.
- 1 box spanner 17/ 19 mm.
- 1 screwdriver
- 1 spanner for rocker cover bolts
- 2 tyre levers
- 1 box spanner pin

## IMPIANTO ELETTRICO

(Vedi Fig.10)

E' composto dai seguenti apparecchi:

- 1 - Volano alternatore da 31,6 W-6V a rotazione destra. Il ruttore e l'anticipo automatico sono incorporati nella piastra indotti che é fissata al carter mediante 3 viti.
- 2 - Avvisatore acustico cc.24W.
- 3 - Fanaleria: proiettore diametro mm. 130 con luce posizione incorporata, completo di:
  - n.1 Lampada luce abbagliante/anabbagliante 25/25W-6V.
  - n.1 Lampada luce posizione 3W-6V.
  - n.1 Lampada luce strumenti 6V-2W.
  - n.1 Dispositivo completo «MD 64» (vedi fig. 9) applicato al manubrio.
- 4 - Fanalino posteriore con carterifrangente completo di:
  - n.1 Lampada: 3/15W-6V per indicazione di arresto, luce targa e posizione.
- 5 - Batteria:capacità 7 A/h-6V.

## EQUIPMENT ELECTRIQUE

(Voir figure 10)

Est formé de:

- 1 - Volant alternateur de 31,6 W-6V a rotation droite. Le rrupteur et l'avance automatique sont enchâssés sur la plaque des induits fixée au carter par 3 vis.
- 2 - Avertisseur acoustique de environ 24W.
- 3 - Système d'éclairage:
  - phare avant de 130 mm. de diamètre, avec feu de parc incorpore, comprenant:
    - 1 - Lampe feu code et projecteur 25/25W-6V.
    - 1 - Lampe éclairage du compteur 2W-6V.
    - 1 - Feu de parc 3W-6V.
    - 1 - Dispositif "MD 64" (voir fig.9) plaque au guidon, complet
- 4 - Feu rouge avec signaleur, comprenant:
  - 1 - Lampe 3/15W-6V pour stop, éclairage de la plaque et feu parc.
- 5 - Batterie de 7 A/h-6V.

## LIGHTING SET

(See fig.10)

The electrical set is composed by the following equipment:

- 1 - Flywheel magneto 31.6W-6V clockwise rotation.  
The contact breaker and the automatic advance are placed on the inducts plate, which is fixed to crankcase with three screws.
- 2 - Electric horn 24W approx.
- 3 - Lighting equipment: 130 mm. diameter headlamp fitted with:
  - n.1 Main bulb - 25/25W-6V
  - n.1 Instrument panel light 2W-6V
  - n.1 Parking light - 3W-6V
  - n.1 Switch "MD 64" (see fig.9) fitted on handlebar, complete.
- 4 - Tail light, with reflector, fitted with:
  - n.1 bulb 6V-3/15W for stop light, number plate and parking light.
- 5 - Battery of 7A/h-6V capacity.

- a) Deviatore luci abbagliante e anabbagliante
- b) Interruttori luci
- c) Pulsante avvisatore acustico

- a) Commutateur projecteur et feu code
- b) Interrupteur lumieres
- c) Bouton de l'avertisseur acoustique

- a) High and low beam switch
- b) Light switch
- c) Horn button

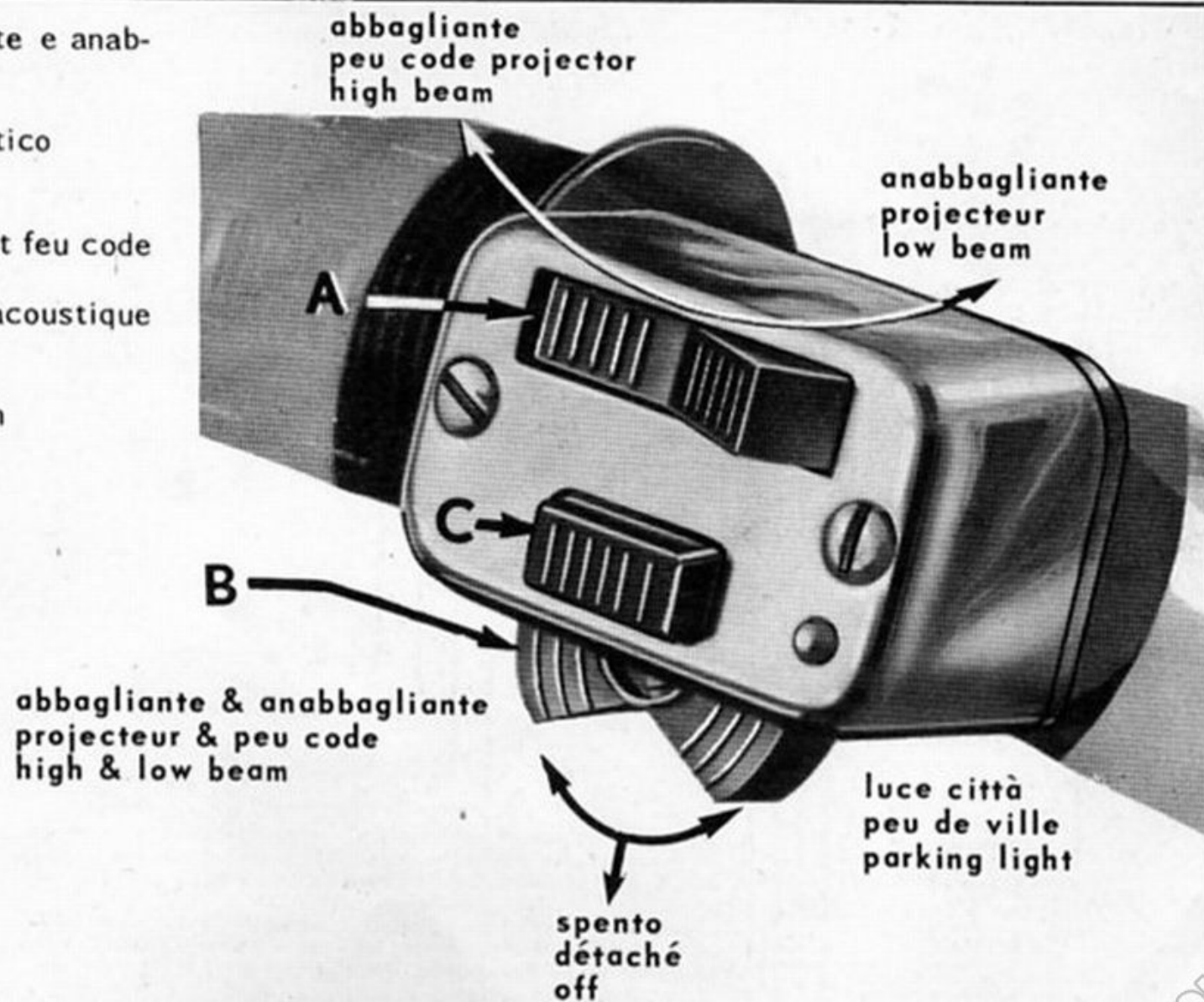


Fig. 20

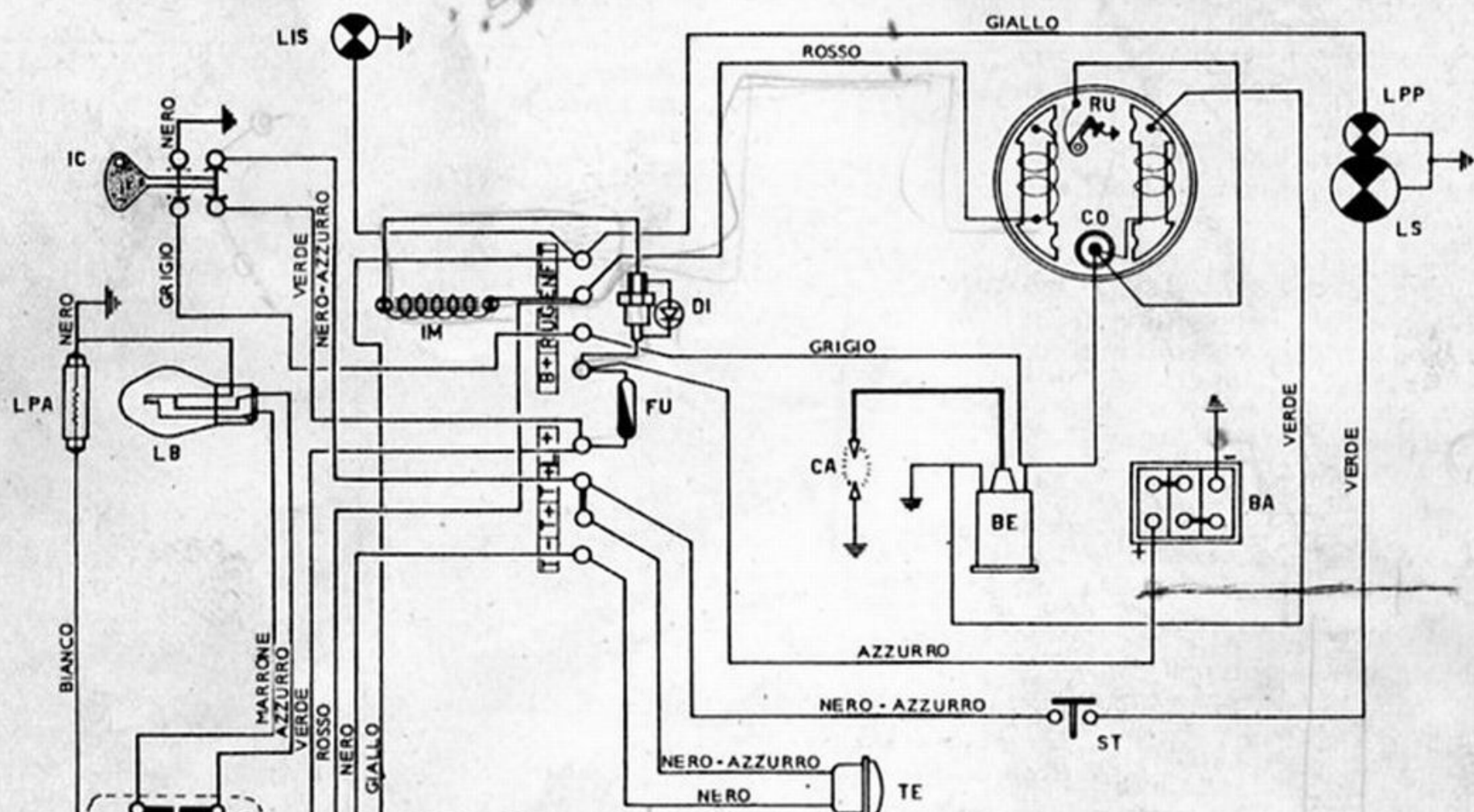


Fig. 21

LIS-Luce illuminazione strumenti • IC - interruttore chiave • LPA-Luce posizione anteriore • LB-Lampada biluce • DCL-Dispositivo comando luci • IM-Impedenza • DI-Diodo • FU-Fusibile • CA-Candela • RU-Ruttore • CO-Condensatore • BE-Bobina esterna A.T. • ST-Stop • TE-Tromba elettrica • BA Batteria • LPP-Luce posizione posteriore • LS Luce stop.

LIS-Instrument panel light • IC-Ignition switch • LPA-Front parking light • LB-Main bulb • DCL-Dip switch • IM-Resistor • DI-Diodo • FU-Fuse • CA-Spark plug • RU-Contact breaker • CO-Condenser • BE-H.T. Coil • ST-Stop switch • TE-Electric horn • BA-Battery • LPP-Rear parking light • LS-Stop light.

LIS-Feu d'éclairage instruments • IC-Interruteur • LPA-Feu de position avant • LB-Ampoule bi-lumiere • DCL-Commutateur lumieres • IM-Resistance • DI-Diodo • FU-Fusible • CA-Bougie d'allumage • RU-Rupteur • CO-Condensateur • BE-Bobine H.T. • ST-Interruteur stop • TE-Avertisseur accoustique • BA-Batterie • LPP-Feu de position arriere • LS-Feu stop.

**NOTE:** .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



## IMPORTANTE

Dal 1/1/1971 sono RACCOMANDATI i seguenti lubrificanti AGIP

Motore . . . . .	estate	<b>AGIP W HD SAE 50</b>
	inverno	<b>AGIP W HD SAE 40</b>
Sospensione anteriore . .		<b>AGIP W HD SAE 20/20</b>
Cuscinetti ruote e vari . .	grasso	<b>AGIP F.1 GR MU2</b>

**I LUBRIFICANTI RACCOMANDATI SONO QUELLI PRODOTTI DALL'AGIP. IN CASO DI INCONVENIENTI CHE SI DOVESSERO VERIFICARE CON L'IMPIEGO DI LUBRIFICANTI DIVERSI DA QUELLI PRESCRITTI, DECADE LA GARANZIA CONTRATTUALE.**



**SUPERCORTEMAGGIORE**



## PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA

20043 - Arcore (MI) - Via C. Battisti, 68 - Tel. 617.841 (2 - 3 - 4 - 5)  
Pubblicazione tecnica n. 14.13025 - Proprietà riservata - Giugno 1970 - 5000

### 4<sup>a</sup> edizione

#### **OGNI MOTOCICLO E' EQUI- PAGGIATO DI UNA COPIA DEL PRESENTE OPUSCOLO**

Le descrizioni ed illustrazioni fornite nella presente pubblicazione s'intendono non impegnative, la Piaggio & C. - Azienda Gilera perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del tipo qui descritto ed illustrato, di apportare in qualunque momento, senza impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, dettagli o forniture di accessori, che essa ritenesse convenienti per miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo o commerciale.

#### **CHAQUE MOTO EST MUNI D'UN EXEMPLAIRE DU PRE- SENT MANUEL**

Descriptions et illustrations que la presente publication fournit ne doivent pas être réputées impératives; en conséquence, la Piaggio & C. - Azienda Gilera tout en gardant inchangées les caractéristiques essentielles du type décrit et illustre ici, se réserve le droit d'apporter, à n'importe quel moment et sans engagement de mettre à jour en du temps la publication présente, toutes modifications éventuelles de pièces et de détails, ainsi que toute fourniture d'accessoires qu'elle reputerait utiles soit dans un but d'amélioration, soit pour n'importe quelle exigence technique ou commerciale.

#### **EVERY MOTORCYCLE IS EQUIPPED WITH A COPY OF THIS OWNER'S HANDBOOK**

All description and illustrations in this Owner's Handbook are for guidance only, and the Manufacturer may adopt any such changes as may be deemed fit for any reason whatsoever, as long as the bike's essential engineering and performance features are preserved, being under no obligation to simultaneously amend this handbook to reflect any such changes.

