

Off. Aut. Rip. Esatte
Sezione Stadi



MOTO GUZZI

GOMME  PIRELLI

ISTRUZIONI

SOCIETÀ PER AZIONI

" MOTO GUZZI "

Sede legale: GENOVA - Piazza della Vittoria, 2-5 - Tel. 56-962

Stabil. ed Ammin.: MANDELLO del LARIO (Como) - Tel. 18 e 59

Filiale: MILANO - Viale Montello, 20 - Tel. 91-421

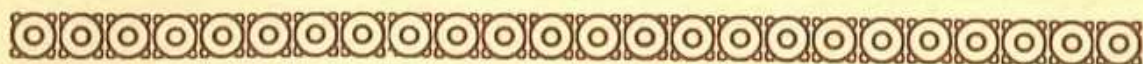


ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione
della Motocicletta G. T. 17

Finito di stampare il 7-9-1942 XX
Casa Edit. GUIDO STEFANONI già Corti - LECCO - Mod. 23 (2000)

www.rpw.it



ISTRUZIONI

per la Motocicletta G. T. 17

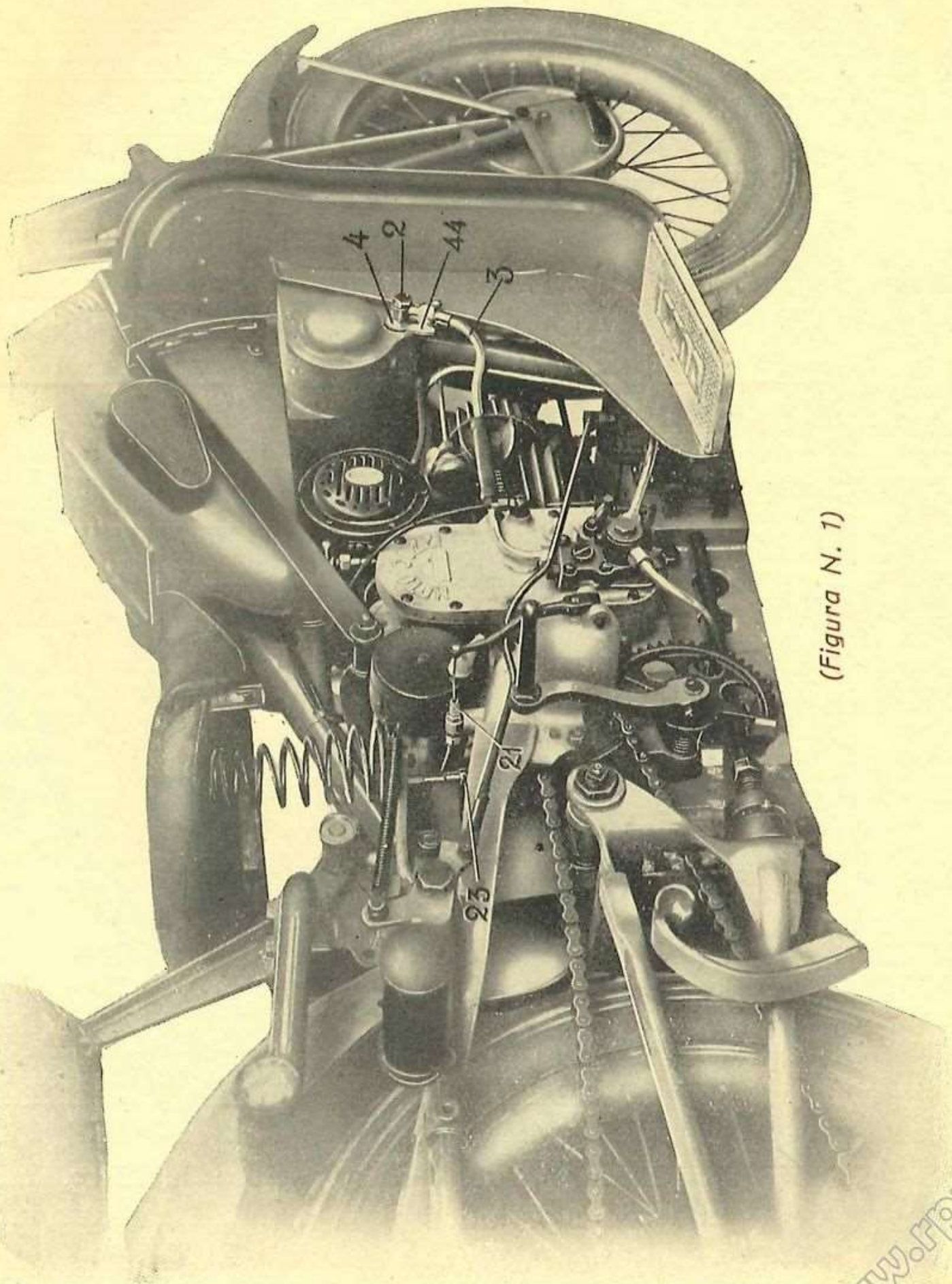
LA MOTO GUZZI non richiede alcuna pratica speciale per la sua manutenzione. Le norme che qui diamo sono quelle che ogni buon motorista, premuroso della sua macchina, non deve dimenticare.

Lubrificazione del Gruppo Motore - Cambio.

Nel motore della Moto Guzzi, l'olio non ha solo la funzione di lubrificante come in motori di altre fabbriche, ma pure la funzione importantissima di *raffreddare il motore*, compiendo l'ufficio dell'acqua nei motori a circolazione d'acqua. Sono circa 60 litri di olio che durante ogni ora di marcia, passano dal serbatoio al motore e dal motore al serbatoio. Una pompa ad ingranaggi aspira l'olio dal serbatoio e lo inietta nell'albero motore dalla parte della distribuzione. L'olio percorre quindi i condotti interni

dell'albero motore ed esce da un foro praticato in esso sotto la testa di biella. Dopo aver lubrificato quest'ultima, l'olio, passando attraverso i rullini del cuscinetto della testa di biella, esce ai lati di questa, e, per forza centrifuga, vien proiettato sullo spinotto, sul pistone e sulle pareti del cilindro, nonchè sugl'ingranaggi del cambio, lubrificando e raffreddando questi organi. L'olio sovrabbondante, mediante apposita fascia elastica applicata al pistone, viene ricacciato nel carter e si raccoglie nel fondo di questo. Da qui, mediante una pompa a palette coassiale con la prima pompa, l'olio viene aspirato e spinto nel serbatoio il quale, essendo posto sul davanti della macchina ed essendo investito in pieno dalla corrente d'aria, compie l'ufficio del radiatore nei motori a circolazione d'acqua.

Facciamo ancora notare che il senso di rotazione del motore, contrario alla direzione di marcia, combinato colla disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poichè le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde, per gravità, l'olio scende a lubrificarne la parte inferiore, mentre se il motore girasse nello stesso senso degli altri motori, verrebbe lubrificata perfettamente



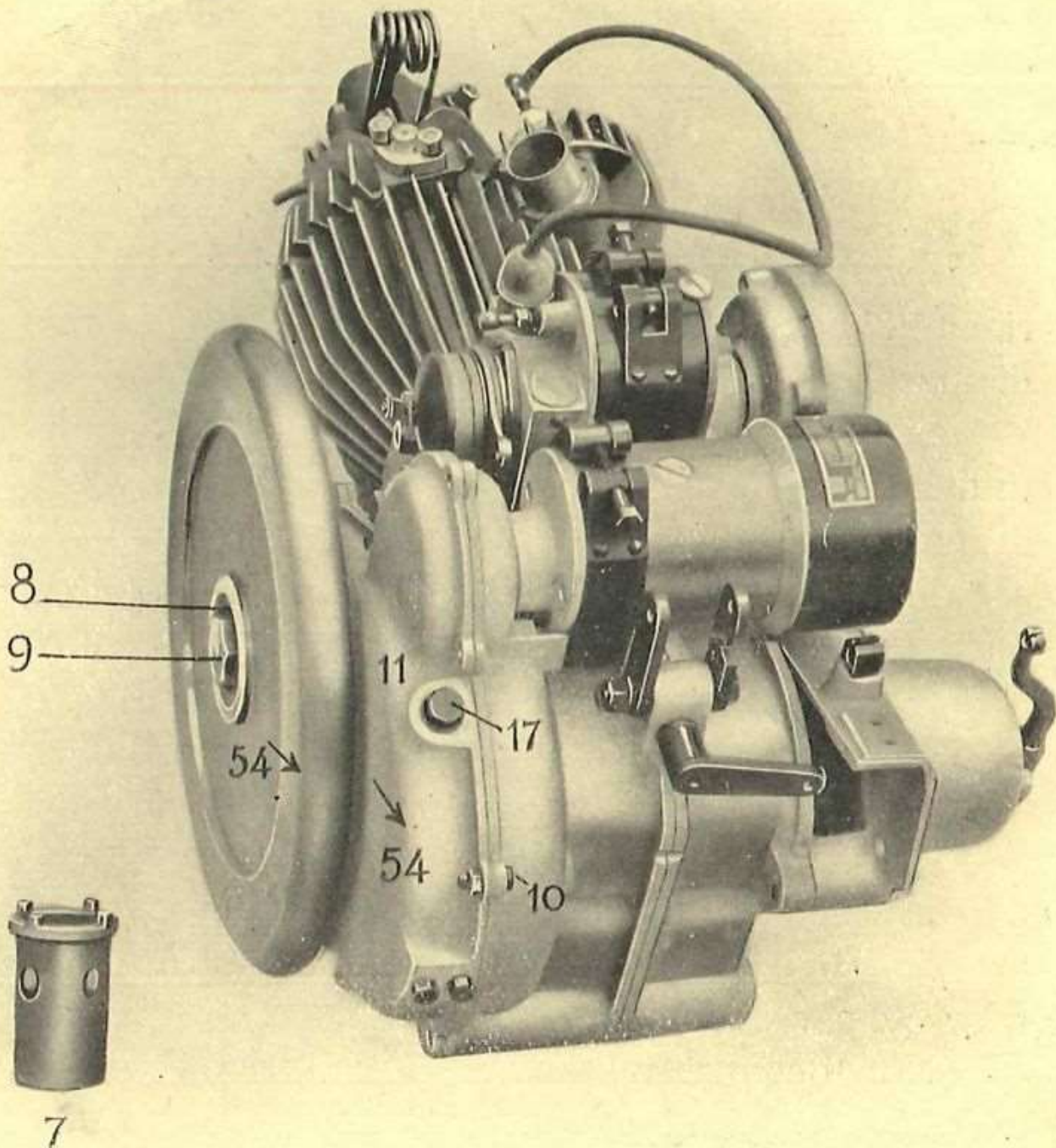
(Figura N. 1)

solo la parte inferiore od anteriore del cilindro, poichè, per forza centrifuga, le goccioline d'olio sarebbero proiettate solo su questa.

Il serbatoio contiene circa litri 2,5 di olio. *Il livello di questo nel serbatoio non deve superare i 5 mm. al disotto della bocca d'entrata dell'olio proveniente dal motore, nè essere inferiore a 40 mm. dal fondo del serbatoio.*

È meglio tuttavia rifornire il serbatoio dell'olio ogni qualvolta il consumo di questo superi il $\frac{1}{2}$ litro. Però dopo 3000 Km. di marcia il serbatoio dell'olio, *anche se pieno*, deve essere vuotato, accuratamente risciacquato con petrolio, rimuovendo da esso, e specialmente dal filtro, tutte le sostanze estranee che vi fossero eventualmente depositate, indi riempito con olio fresco. Per vuotare il serbatoio o pulire il filtro dell'olio, si svita il bullone 2 (*fig. 1*), si rimuove un poco il tubo 3 (*fig. 1*), indi si svita il dado 4 (*fig. 1*), al quale è fissato il filtro stesso. Il filtro è doppio, occorre quindi togliere la rete esterna (svitandola) per poter pulire la rete interna. È consigliabile ripulire anche tutte le condutture dell'olio vecchio, e così pure risciacquare con petrolio l'interno del carter del motore vuotando prima, a motore caldo, l'olio vecchio del carter togliendo il tappo in basso.

Quando la macchina vien tenuta per qualche settimana inattiva, è bene chiudere il rubinetto dell'olio 44 (fig. 1). Questo però dovrà essere riaperto prima di rimettere in marcia il motore, altrimenti questo si ingranerebbe per mancanza di olio.



(Fig. N. 2)

Raccomandiamo di usare sempre olio lubrificante di primissima qualità, fluido d'inverno e denso d'estate.

Il mezzo più sicuro e pratico per accertarsi che non difetti l'olio al motore è di toccare, in marcia, il tubo di ricupero dell'olio presso al serbatoio. Esso, dopo pochi minuti di marcia, deve essere tiepido.

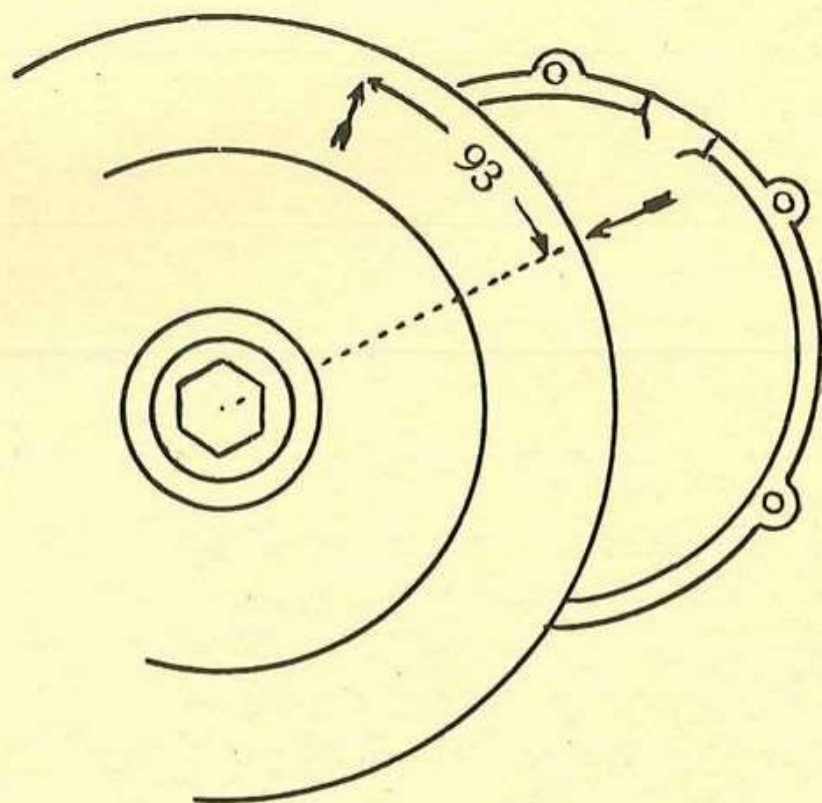
Lubrificazione degli altri organi.

I *mozzi* delle ruote devono essere ripuliti e riempiti di vaselina fresca ogni circa 6000 Km. di marcia.

Si raccomanda pure di tener ben lubrificati tutti i perni della *forcella elastica anteriore*, e di tener pure ben lubrificato, riempiendo l'apposito ingrassatore ogni 1000 Km. e girandolo alla partenza ed ogni 100 Km. durante il viaggio, il *bilanciere* della valvola di scappamento. Pure è da lubrificarsi di tanto in tanto, con una goccia d'olio, l'estremità del bilanciere di scarico e la parte emisferica dell'asta di comando. Pure con grasso dovrà tenersi lubrificata la capsula 20 (*fig. 3*) e la punta temperata della vite 19 (*fig. 3*) per il comando della frizione.

Non occorre lubrificare la coppia d'ingranaggi elicoidali e la catena, perchè questi organi vengono lubrificati automaticamente.

I cuscinetti del magnete vanno lubrificati ogni circa 3000 Km. con poche gocce d'olio fluido.



(Figura N. 2 bis)

Per smontare il Volante.

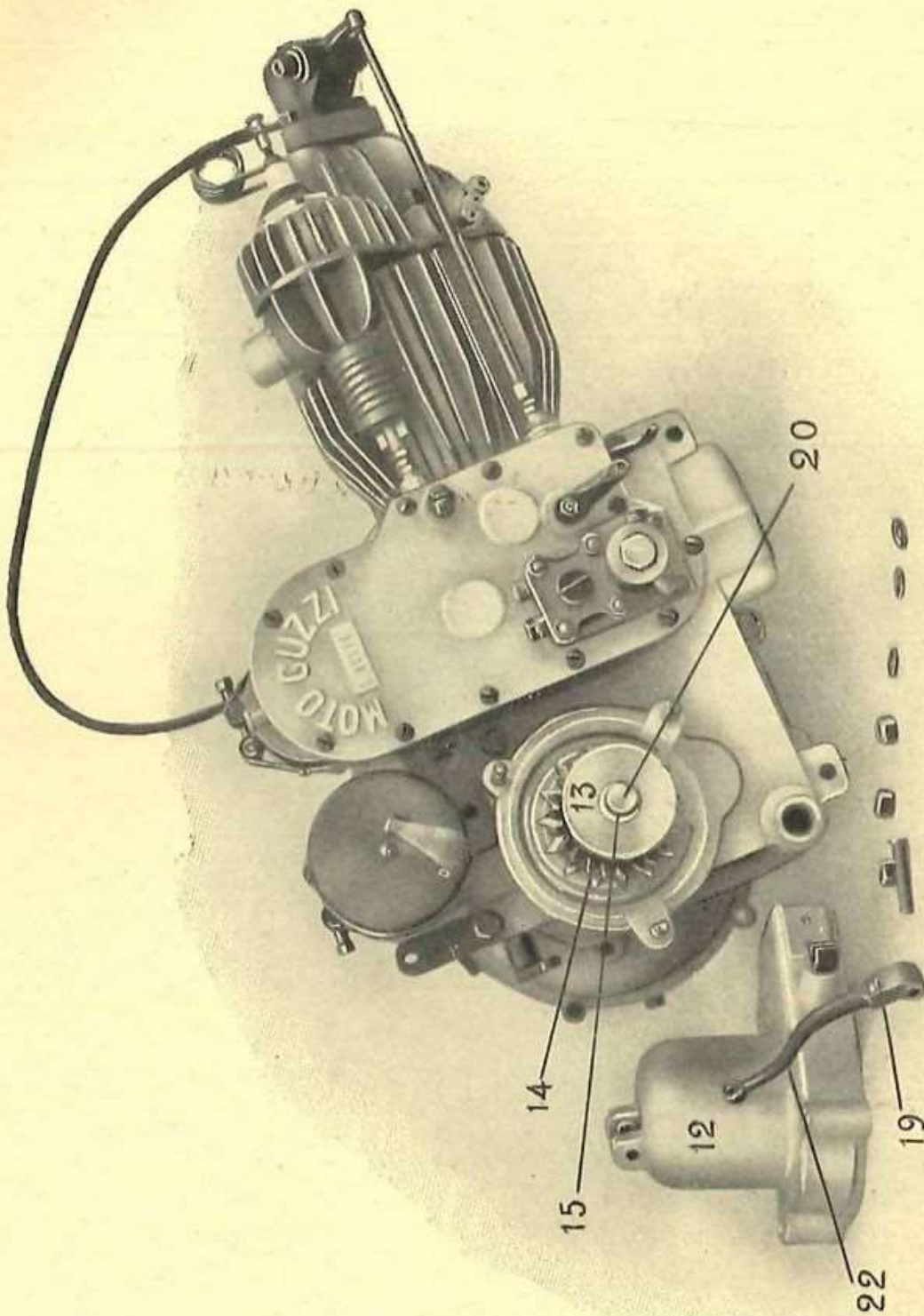
Per far ciò si proceda nel seguente modo :
 colla chiave a tubo 7 (*fig. 2*) si sviti per circa $\frac{3}{4}$ di giro l'anello 8 (*fig. 2*) girando nel senso delle lancette dell'orologio poichè questo anello è provvisto di filetto sinistro, indi si sviti, colla chiave medesima ma usata dalla parte opposta, il dado 9 (*fig. 2*) (filetto destro) facendo forza se questo oppone resistenza allo svitamento. Il volante si staccherà così dall'albero motore.

Regolaggio Frizione.

Tolto il volante, levando i bulloncini 10 (*fig. 2*), si tolga il coperchio 11 (*fig. 2*), ciò fatto si tolga il coperchio 12 (*fig. 3*), si sviti il disco 13 (*fig. 3*), si tolgano le due molle 14 (*fig. 3*) della frizione, indi si spinga all'interno la bussola filettata 15 (*fig. 3*) e si sviti totalmente l'asta di comando della frizione. Ciò fatto, si tolga dapprima il piatto 75 (*fig. 4*) che preme sui dischi della frizione, indi i dischi stessi ben osservando l'ordine in cui sono disposti per poterli poi rimontare esattamente.

Per *rimontare* si opera in senso inverso procurando di rimettere i dischi nello stesso ordine in cui erano montati, e cioè: disco bronzo da mm. 1 senza tacche, poi corona elicoidale, indi il disco di ferodo, disco di acciaio da mm. 1 con tacche, disco di bronzo da mm. 1 con tacche, e così di seguito. Per montare il volante si ponga speciale attenzione a che il cono di esso si adatti esattamente al cono dell'albero motore. Smontati i dischi della frizione, questi devono essere accuratamente puliti, avendo cura di pulire anche l'interno del coperchio e del carter della frizione.

Prima di rimontare i dischi ungerli con un po' di olio fluido.



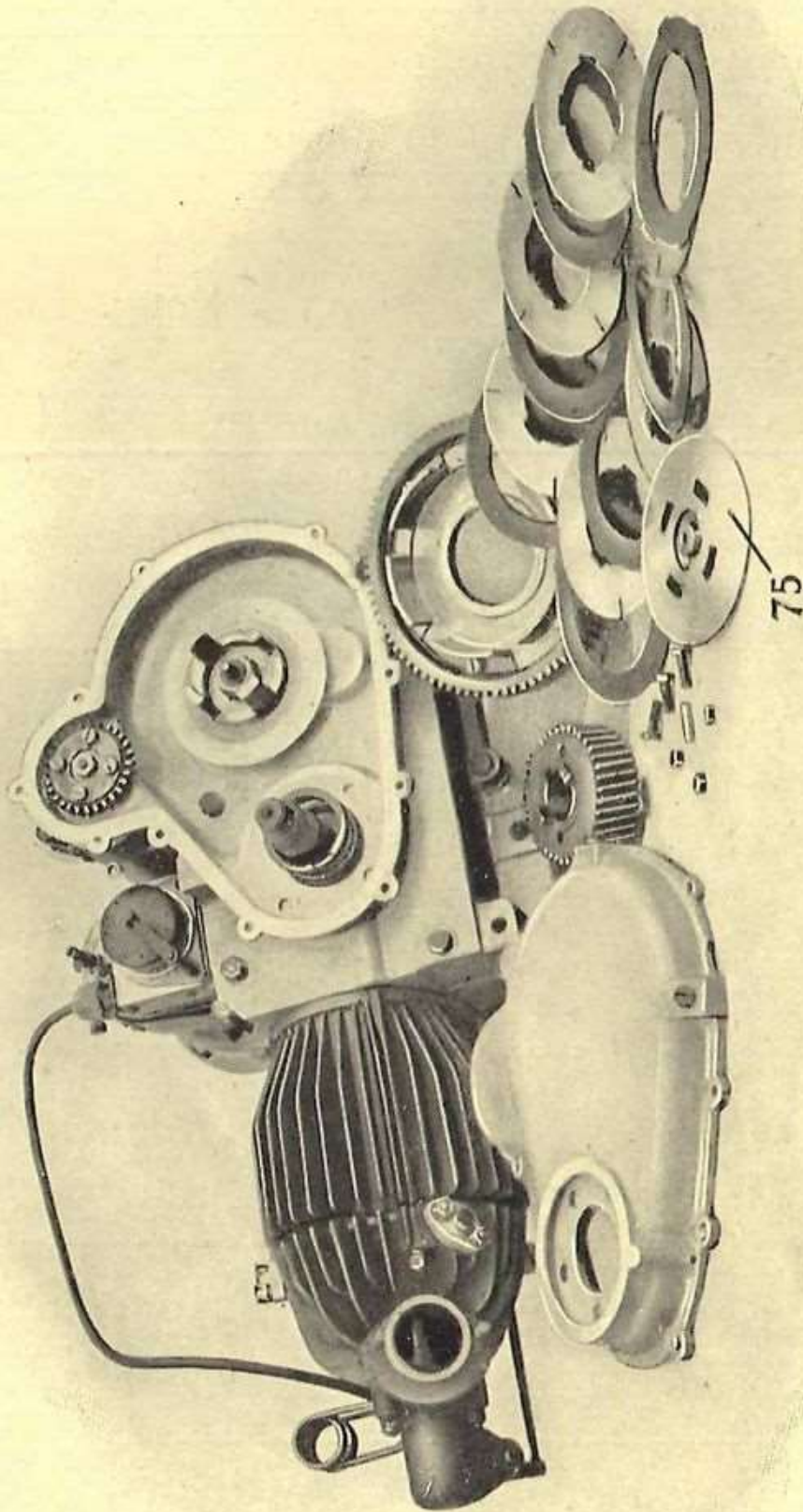
(Figura N. 3)

Regolaggio delle molle della frizione. — Le molle della frizione devono avere, montate nella

loro posizione normale, una lunghezza di mm. 28. Qualora la *frizione avesse a slittare*, si verifichi se ciò dipende dal fatto che i dischi sono troppo lubrificati. S'introduca circa mezzo bicchiere di petrolio dal tappo 17 (*fig. 2*) facendo girare lentamente a mano il motore, e manovrando contemporaneamente la leva di comando della frizione. Indi si scarichi il petrolio dal tappo inferiore. Se ciò non ostante, la frizione avesse ancora a slittare, questo dipenderà dal fatto che le molle non sviluppino la sufficiente tensione sull'asta di comando. In tal caso occorre aumentare la tensione delle molle, girando a destra il disco 13 (*fig. 3*) della quantità necessaria.

Qualora si trovasse *difficoltà nel cambiare le marce*, si osservi dapprima se ciò non dipenda dal fatto che non è possibile disinnestare a sufficienza. Ciò si avverte subito dall'eccessivo giuoco che si osserverà fra la punta temperata della vite 19 (*fig. 3*) e la capsula temperata 20 (*fig. 3*), giuoco che dovrebbe essere normalmente di 2 o 3 decimi di millimetro.

In tal caso occorre regolare le trasmissioni di comando col tenditore 21 (*fig. 1*). Se, ciò facendo, si nota che, nel disinnestare, la leva di comando 22 (*fig. 3*) viene a urtare nel coperchio prima d'aver sufficientemente disinnestato, si regoli invece la distanza fra la punta temperata e la capsula mediante la vite 19 (*fig. 3*), regi-



(Figura N. 4)

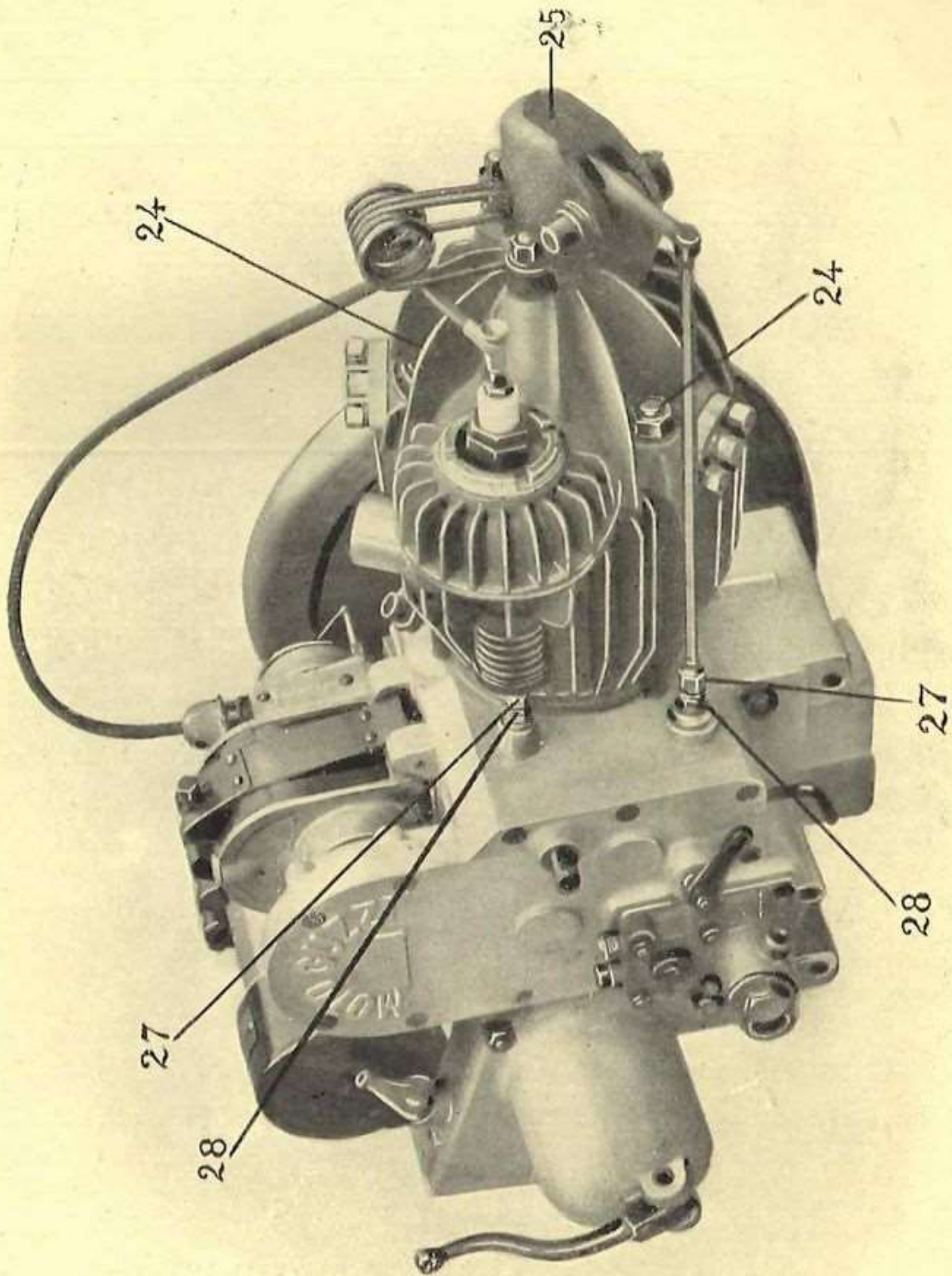
strando poi ancora il tenditore 21. Se, dopo questo, vi sarà ancora difficoltà nel disinnesto, ciò dipenderà dal fatto che i dischi sono impastati d'olio denso e freddo. Ciò può qualche volta verificarsi nella stagione fredda. Sarà allora necessario lavare i dischi con petrolio come si è detto sopra.

Qualora occorresse smontare l'asta di comando dei dischi della frizione, senza smontare quest'ultima, si abbia l'avvertenza di introdurre dal tappo 17 (*fig. 2*) e per la lunghezza di circa cm. 10, un pezzo di filo di ferro o acciaio del diametro di circa mm. 3 spingendolo contro la frizione. Ciò impedirà che, nel rimontare l'astina, il piatto di trattenuta dei dischi abbia a cadere.

Regolazione della Leva di comando del Cambio.

Per assicurarsi che la leva di comando del cambio, quando si trova nelle diverse tacche del settore, faccia corrispondere con esattezza i rispettivi ingranaggi alle diverse marce, occorre che, nel mettere la leva in terza velocità, si cominci a sentire una certa resistenza, quando la leva di comando si trova a circa mm. 1 prima di essere completamente entrata nella tacca corrispondente.

In caso contrario si regoli la lunghezza



(Figura N. 5)

dell'asta di comando del cambio, girando della
quantità necessaria il forcellino 23 (fig. 1).

Pulizia della Testina, del Cilindro e del Pistone.

Affinchè il motore sia sempre in piena efficienza, e per evitare sovrariscaldamenti, è necessario togliere le incrostazioni dal pistone e dalla testina. Ciò si dovrà fare ogni circa 4000 Km. di marcia.

Per rimuovere la testina si allentano i tre dadi 24 (*fig. 5*) coll'apposita chiave ad occhio, indi si toglie la testina battendo leggermente sull'orlo di questa tutt'all'intorno (*evitando di colpire le alette di raffreddamento*) con un pezzo di legno duro ed una mazza di legno.

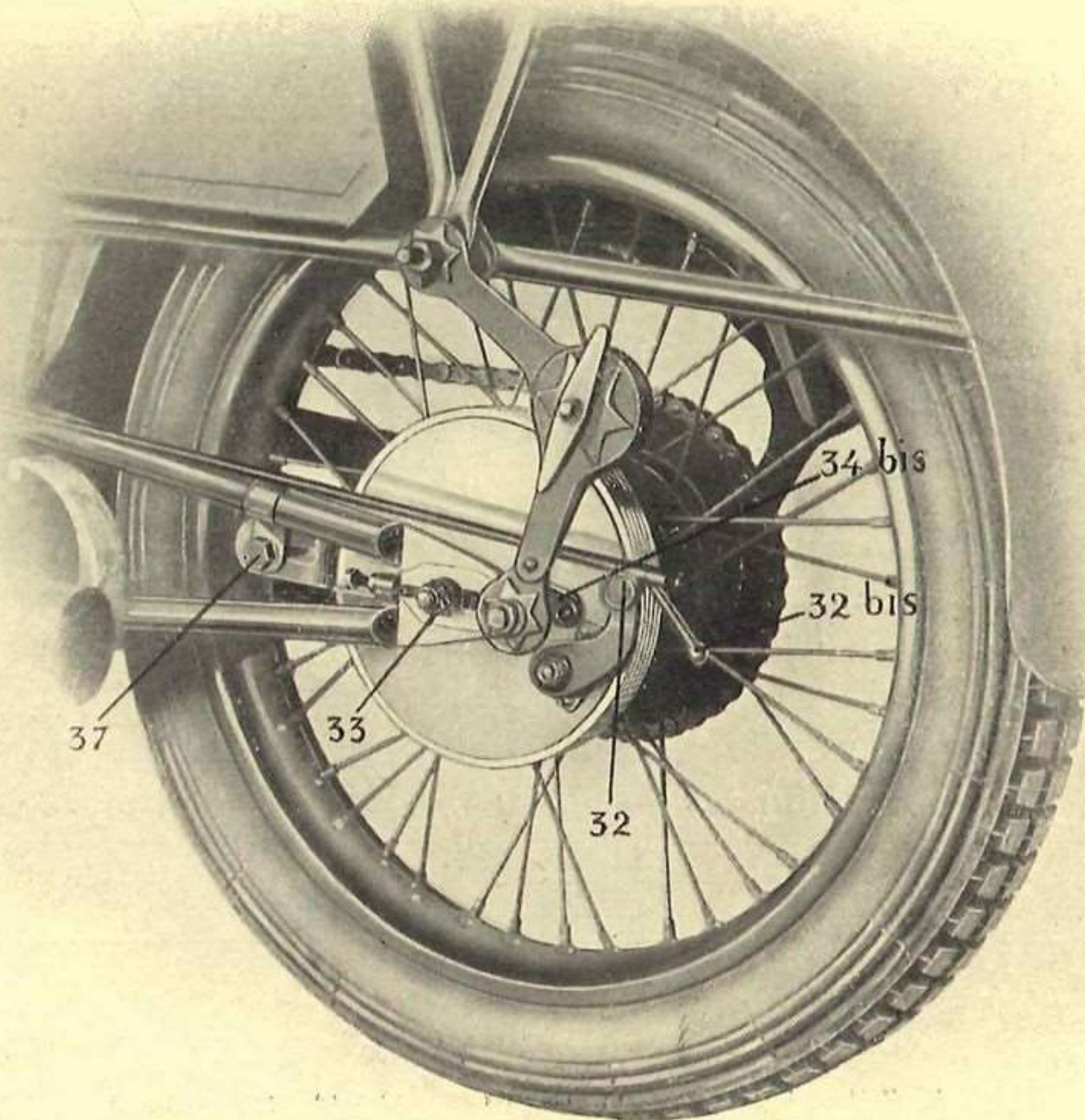
Tolta la testina, questa va poi completamente smontata togliendo il cappellotto 25 (*fig. 5*) e le valvole di scappamento ed ammissione.

Tolta la testina, collo stesso mezzo si toglie il cilindro. Indi si toglie il pistone rimuovendo con una pinza la molla a gancio che sta nel foro del pistone dalla parte del volante e sfilando lo spinotto da questa parte.

Pulita la testina si procede con un impasto di polvere di smeriglio fino ed olio, alla smerigliatura delle valvole. Indi si rimonta spinotto e pistone.

Si rimonta poi il cilindro mettendo fra questo ed il carter una guarnizione di cartoncino con

ermetico. Si abbia però cura di togliere prima dal cilindro e dal carter ogni traccia della vecchia guarnizione.



(Figura N. 6)

Si rimontino poi le valvole ed il cappello sulla testina, indi questa sul cilindro, non dimenticando la guarnizione fra testina e cilindro.

Si raccomanda di serrare poco per volta alternativamente ciascuno dei tre dadi 24 (*fig. 5*).

Regolazione delle Punterie.

Per il buon funzionamento del motore e per la silenziosità della macchina, il giuoco fra steli od aste delle valvole e punterie, deve essere complessivamente, a motore freddo, di $\frac{5}{100}$ di mm. per la valvola di scarico; di mm. 0,20 per quella di aspirazione. Tale giuoco si regola mediante la vite 27 (*fig. 5*). Per far ciò, con una delle apposite chiavi, si allenti il controdado 28 (*fig. 5*) tenendo ferma la vite 27, indi si regoli questa vite tenendo ferma la punteria sino ad ottenere il giuoco voluto, indi si serri il controdado 28 verificando se, anche dopo quest'ultima operazione, il giuoco delle punterie è ancora quello voluto. *Tale operazione si fa a motore freddo.*

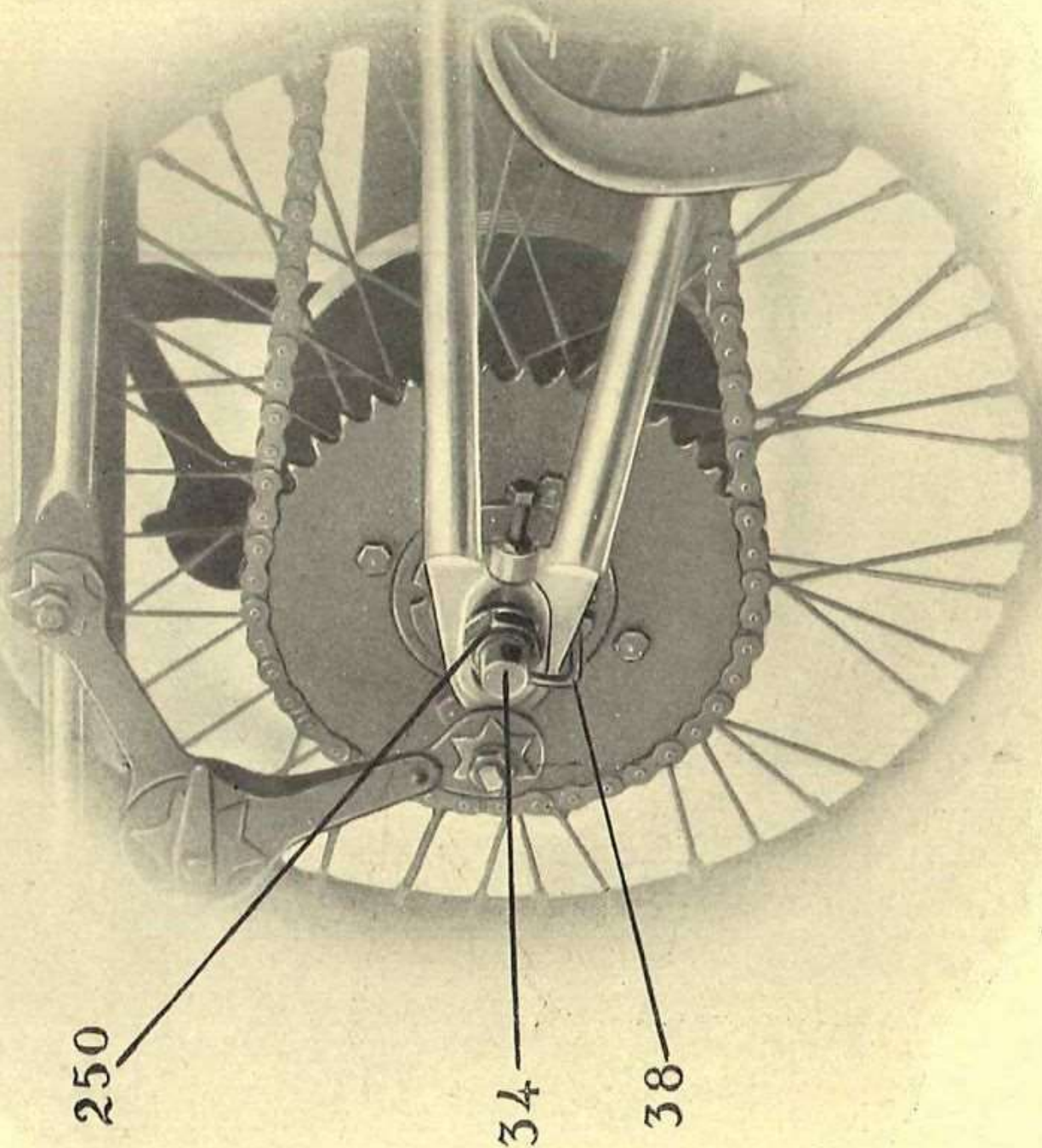
Messa in fase.

Non è necessario dare speciali norme per la messa in fase dei nostri motori, perchè tutti gli ingranaggi della distribuzione sono segnati. Crediamo tuttavia utile dare le seguenti norme:

Messa in fase del magnete. Verificare prima di tutto che l'apertura delle puntine platiniate del magnete sia di $\frac{3}{10}$ di mm. (vedi linguetta

www.fpww.it

calibrata unita alla chiave del magnete). Mettendo la leva di comando del magnete nella



(Figura N. 7)

posizione di tutto anticipo, e facendo girare il motore nel senso del movimento, le puntine

platinate devono distaccarsi quando la freccia (54) tracciata sul volante sia ancora distante circa mm. 93 dalla freccia (54) tracciata sul coperchio della frizione (*fig. 2 e 2 bis*). Quando le due frecce corrispondono la macchina è a *punto morto*.

Messa in fase delle valvole. Quando le punterie sono registrate, la valvola di aspirazione deve cominciare ad aprirsi prima del punto morto, ossia quando la freccia del volante dista ancora di 50 mm. dalla freccia sul carter. Messa così a punto l'aspirazione, anche lo scappamento si trova in fase.

Candela.

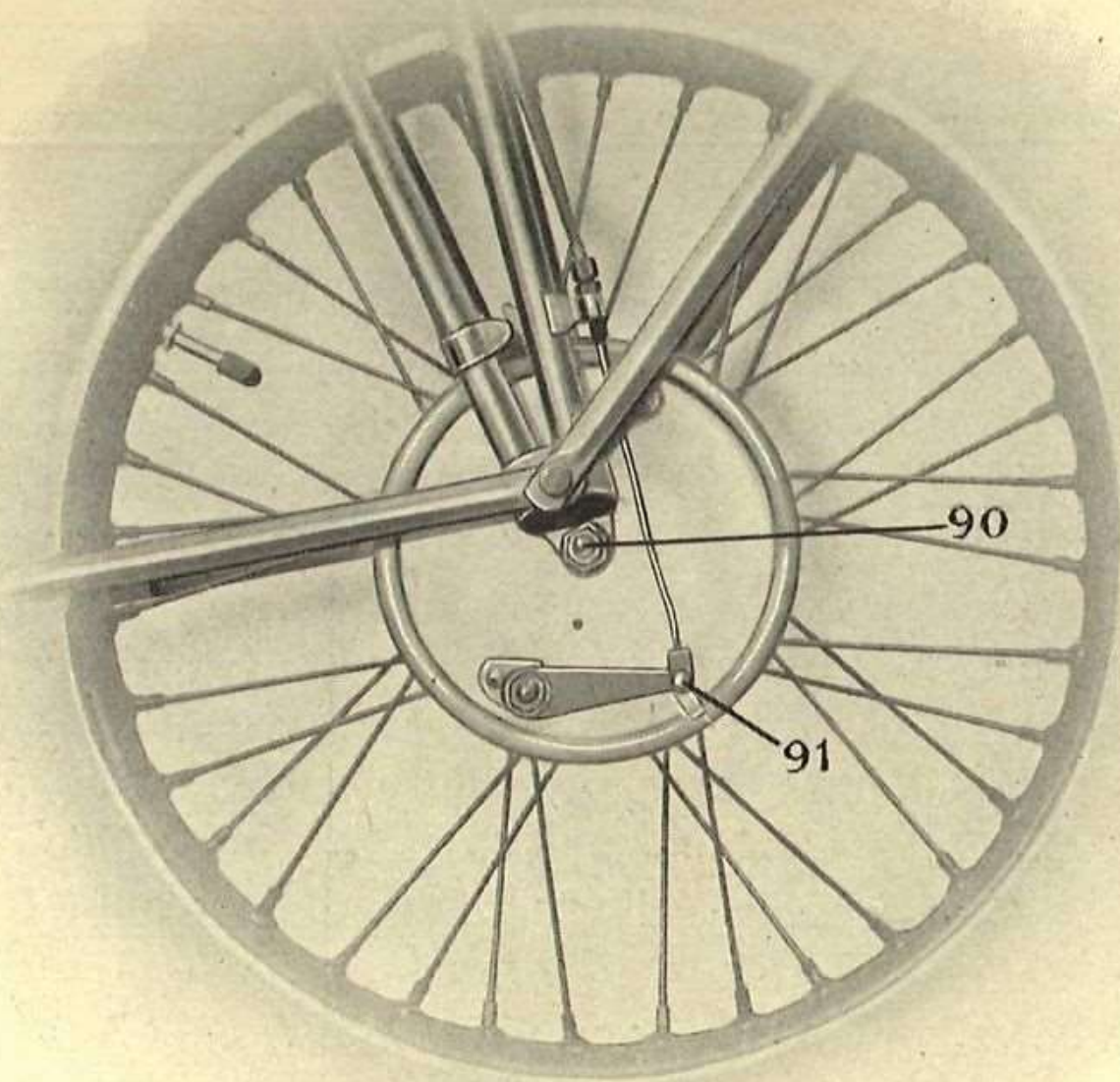
Ogni 3 o 4 mila Km. è bene smontare la candela per verificare la distanza degli elettrodi. La distanza fra questi deve essere di 4-5 decimi di millimetro. Una distanza maggiore renderebbe difficile la partenza.

Pulizia del Filtro della benzina.

Si svita dal filtro la tubazione che va al carburatore, indi si svita il cono femmina a cui era innestata detta tubazione, togliendo così la reticella. Si pulisce accuratamente quest'ultima e la camera che la contiene.

Per smontare la Ruota posteriore.

Tolta la marmitta di scappamento, si tolga la spinetta 32 (*fig. 6*), indi si tolga il dado 33



(Figura N. 8)

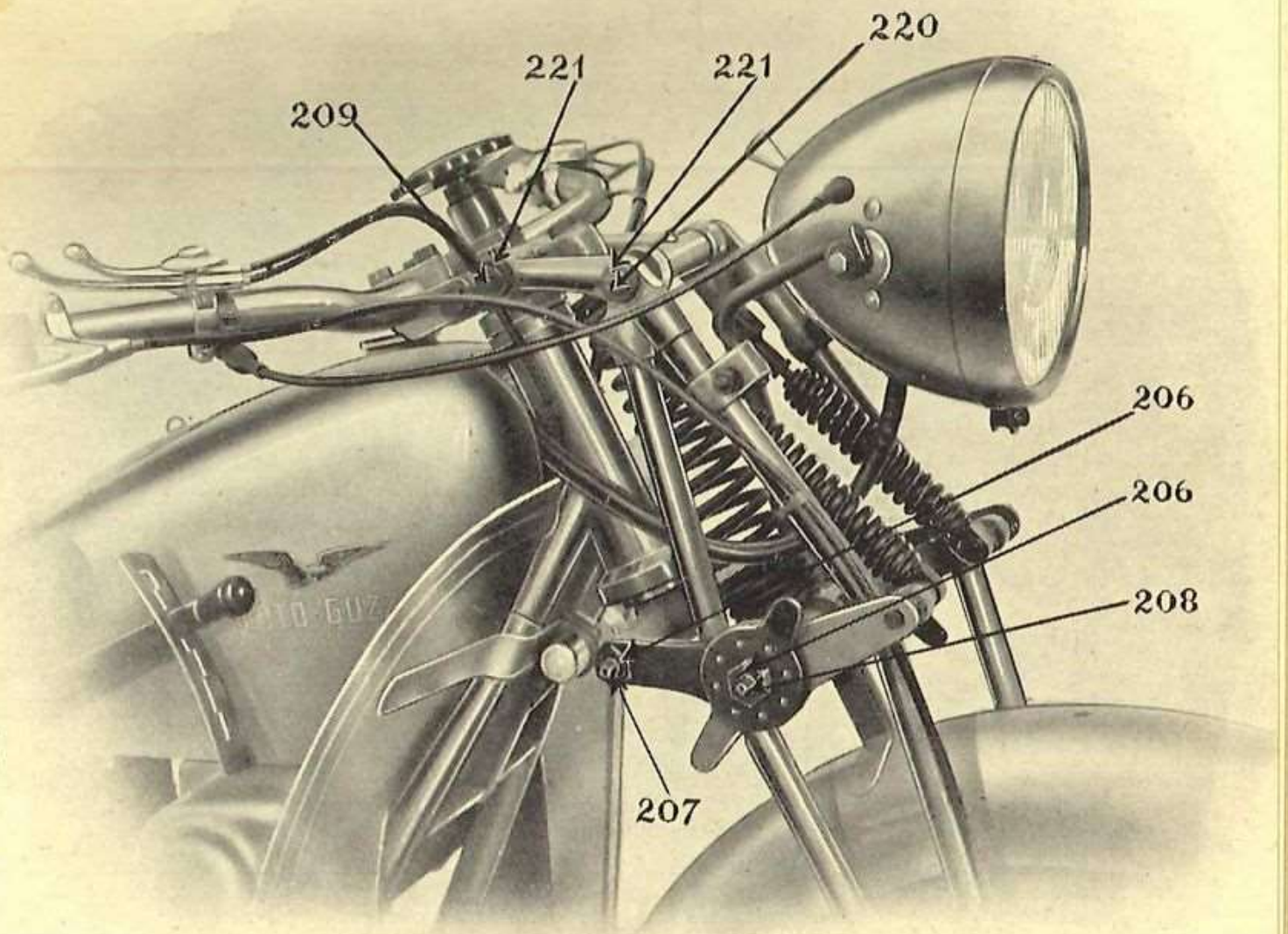
(*fig. 6*) colla sua ranella, si sfilì del tutto il perno 34 (*fig. 7*), si faccia ruotare di $1/4$ di

giro circa il rocchetto 34 *bis*, si tolga il dado 250 (*fig. 7*), si sposti la ruota in modo da disimpegnare l'estremità della vite 37 dal braccio del disco portaceppi. A questo punto, rimossa la catena dalla ruota dentata, si può togliere la ruota inclinando la moto a destra.

Cambio della Camera d'aria posteriore durante il viaggio.

Consigliamo di montare sulle nostre macchine *camere d'aria non interrotte*, poichè queste ultime sono soggette a gravi inconvenienti e poichè colle nostre ruote il cambio di una camera d'aria non interrotta, grazie ad uno speciale dispositivo, può farsi in brevissimo tempo senza togliere la ruota dalla forcella. Per sostituire una camera d'aria forata si procede nel seguente modo: stando a sinistra della macchina, tolto il silenziatore valendosi della chiave ad occhio, si smonta la camera d'aria guasta dal cerchione. Si toglie la spinetta 32 (*fig. 6*) dopo aver un poco allentato la levetta 32 *bis* (*fig. 6*), si svita con la chiave ad occhio il dado 33 (*fig. 6*), si toglie la ranella, indi si estrae per circa cm. 8 il perno 34 (*fig. 7*). Si fa ruotare di circa 1/4 di giro il rocchetto 34 *bis*, indi si svita la vite 37 (*fig. 6*), si introduce nella forcella la nuova camera d'aria, si rimettono a posto i

pezzi smontati, avendo cura di riavvitare la
levetta 32 *bis* e curando che l'estremità del



(Figura N. 9)

braccio curvo 38 (*fig. 7*) non tocchi il telaio,
e si monta la nuova camera sul cerchione.

Per smontare la Ruota anteriore.

Il perno è sfilante. Si toglie la spinetta 91 (*fig. 8*), poi si allenta il dado 90 (*fig. 8*) e si sfila il perno dalla parte opposta al freno.

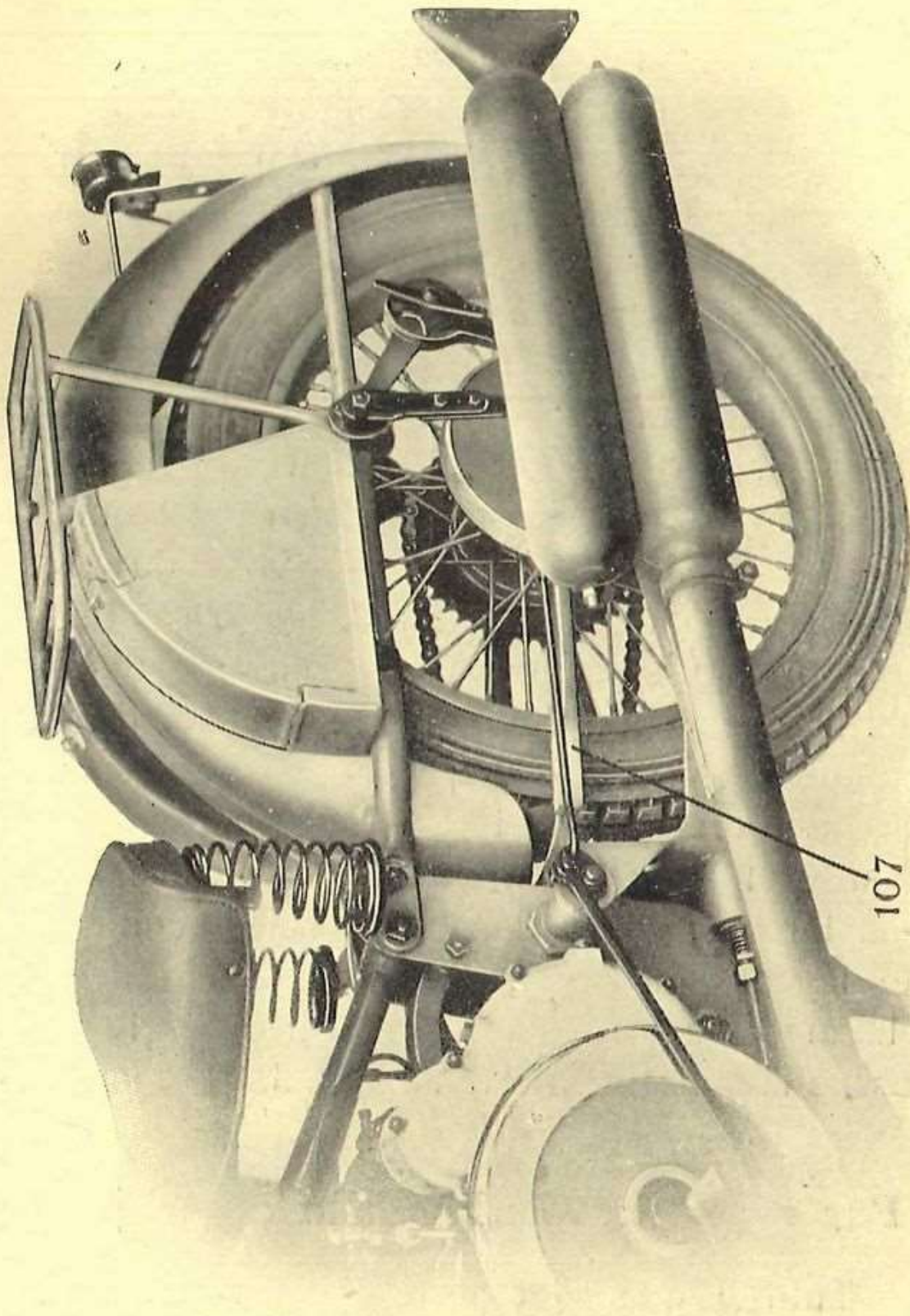
Registrazione dei cuscinetti della Ruota anteriore.

Per registrare il cuscinetto a rulli conici del mozzo anteriore, dopo tolta la ruota si allenta un poco il controdado (dalla parte sinistra tenendo fermo il rocchetto filettato a 2 piani (a sinistra). Indi, tenendo fermo il rocchetto a destra che è solidale col perno, si gira della quantità necessaria il rocchetto di sinistra e poi, tenendo fermo quest'ultimo, si serra il controdado.

Per smontare la Forcella anteriore.

(Vedasi figura N. 9)

Conviene smontare dapprima i due perni inferiori 207 e 208. Per far ciò si tolgono, tenendo fermi i perni a mezzo delle loro estremità quadre, i controdadi 206 ed i dadi opposti sul lato sinistro. Indi si tolgono gli ammortizzatori. Fatto ciò si avvitano un pochino i due perni (a mezzo delle due estremità quadre). Così facendo, si produce un distacco del biscottino



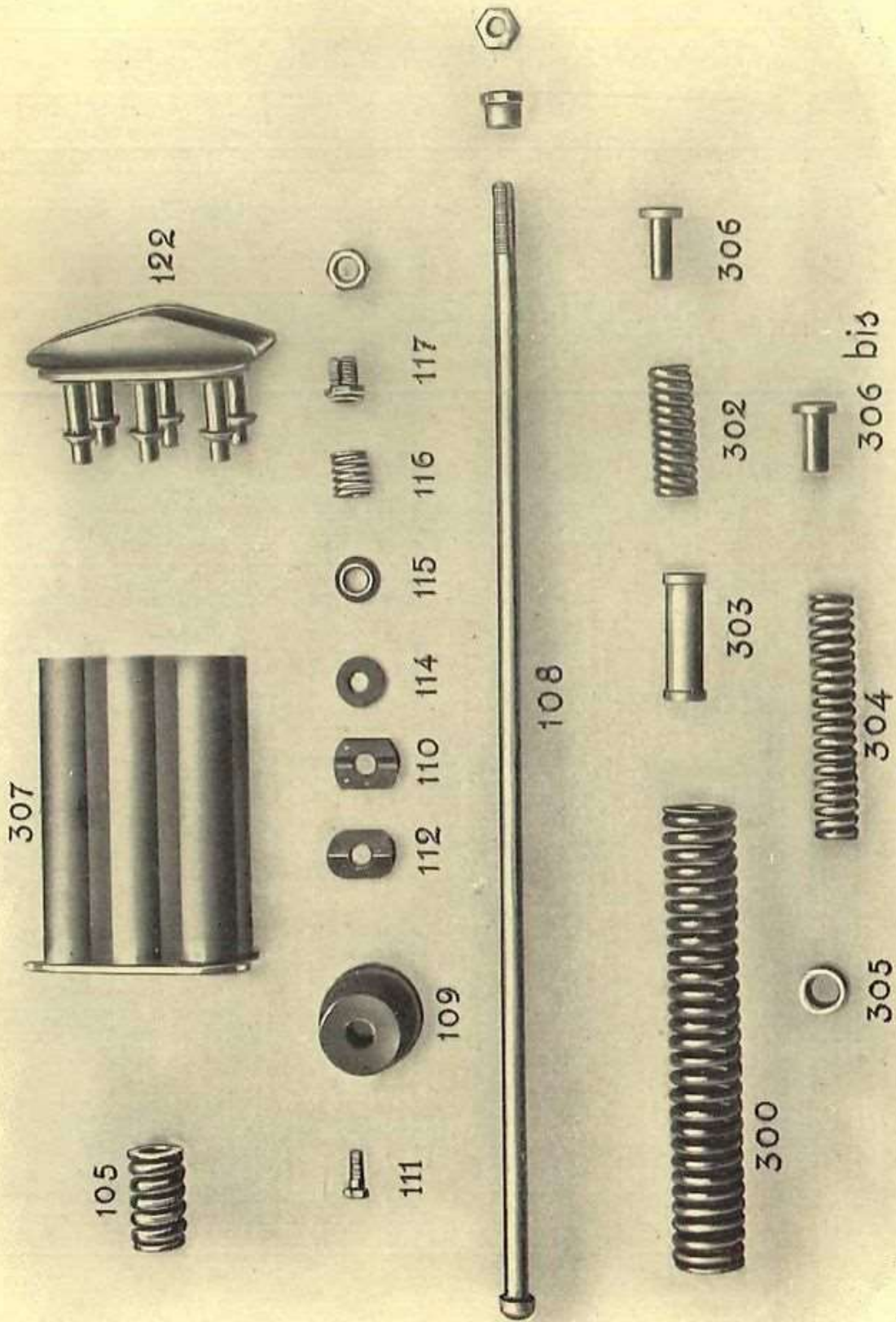
(Figura N. 10)

di sinistra, tale da permettere d'introdurre nel vano formatosi l'estremità di un cacciavite col quale, fatto agire come leva, si ottiene la rimozione completa del biscottino. Ciò fatto si rimonta sull'estremità sinistra del perno 207 il rispettivo dado avvitandolo totalmente, e si avvitano sull'estremità sinistra del perno 208 i due controdadi 206 serrandoli uno contro l'altro. Ciò rende possibile, girando i perni 207 e 208 in senso contrario alle lancette dell'orologio (sempre stando sul lato sinistro della macchina) estrarli completamente, venendo così a liberare anche il biscottino di destra.

Ciò fatto si smontano i perni 209 e 220. Per far questo si tolgono i due controdadi 221, tenendo fermi i perni per mezzo della loro estremità quadra, ed i rispettivi dadi sul lato sinistro. Indi si girano i due perni, a mezzo della loro estremità quadra, in senso contrario alle lancette dell'orologio (stando sulla destra della macchina) ottenendo così l'uscita dei perni stessi e la conseguente rimozione della ginoliera.

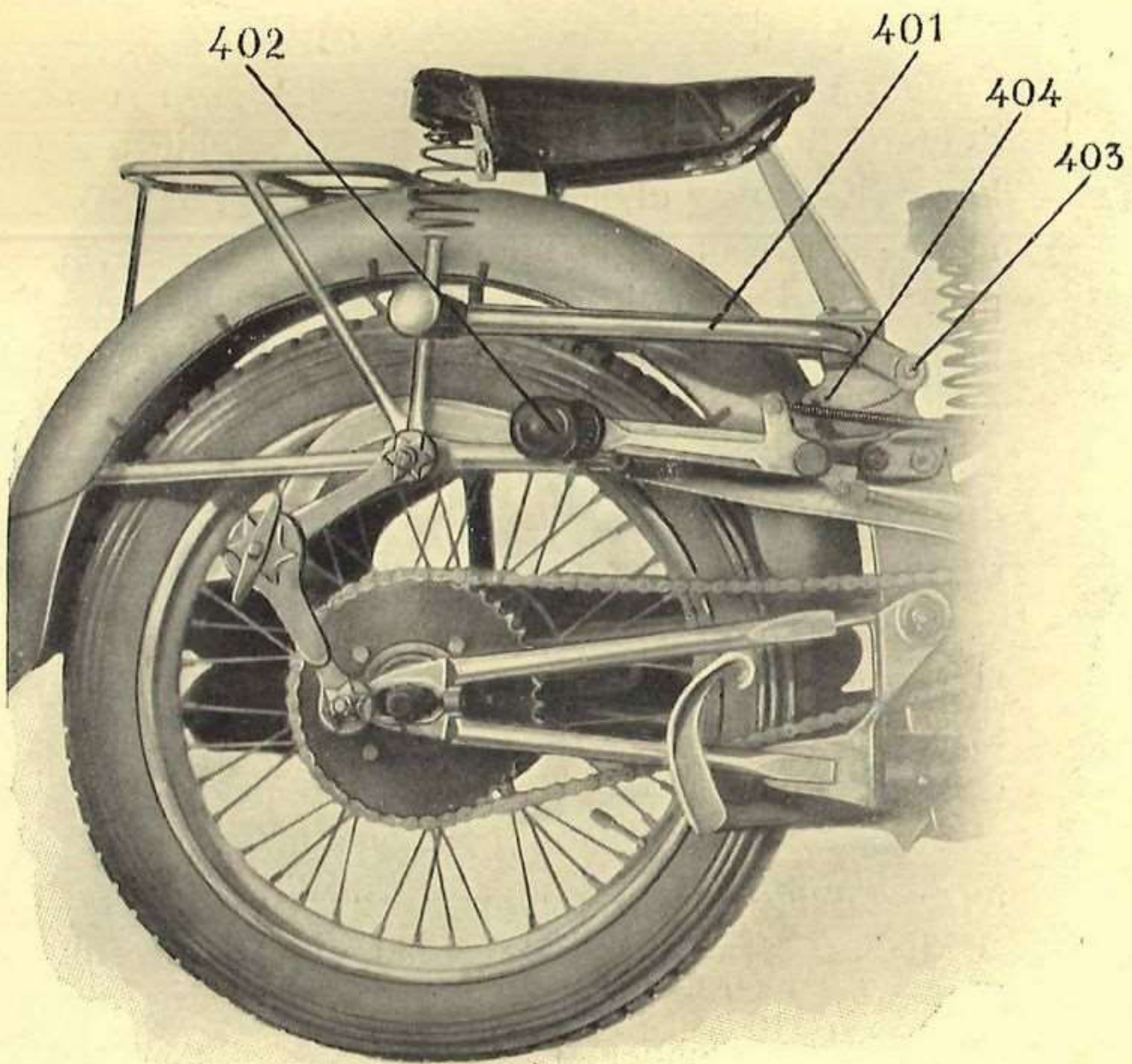
Per registrare la Forcella anteriore.

Tutti e quattro i perni della stessa sono registrabili così da poter eliminare ogni giuoco laterale. Per registrare uno dei detti perni si allenta un poco il dado corrispondente sulla



(Figura N. 11)

sinistra della macchina, indi allentando un poco il controdado corrispondente sul lato destro, si fa girare della quantità necessaria il perno stesso (a destra per allentare, a sinistra per serrare) servendosi dell'estremità quadra del perno stesso (a destra). Indi si serra il controdado tenendo fermo il perno, e da ultimo il dado a sinistra.



(Figura N. 12)

N O R M E

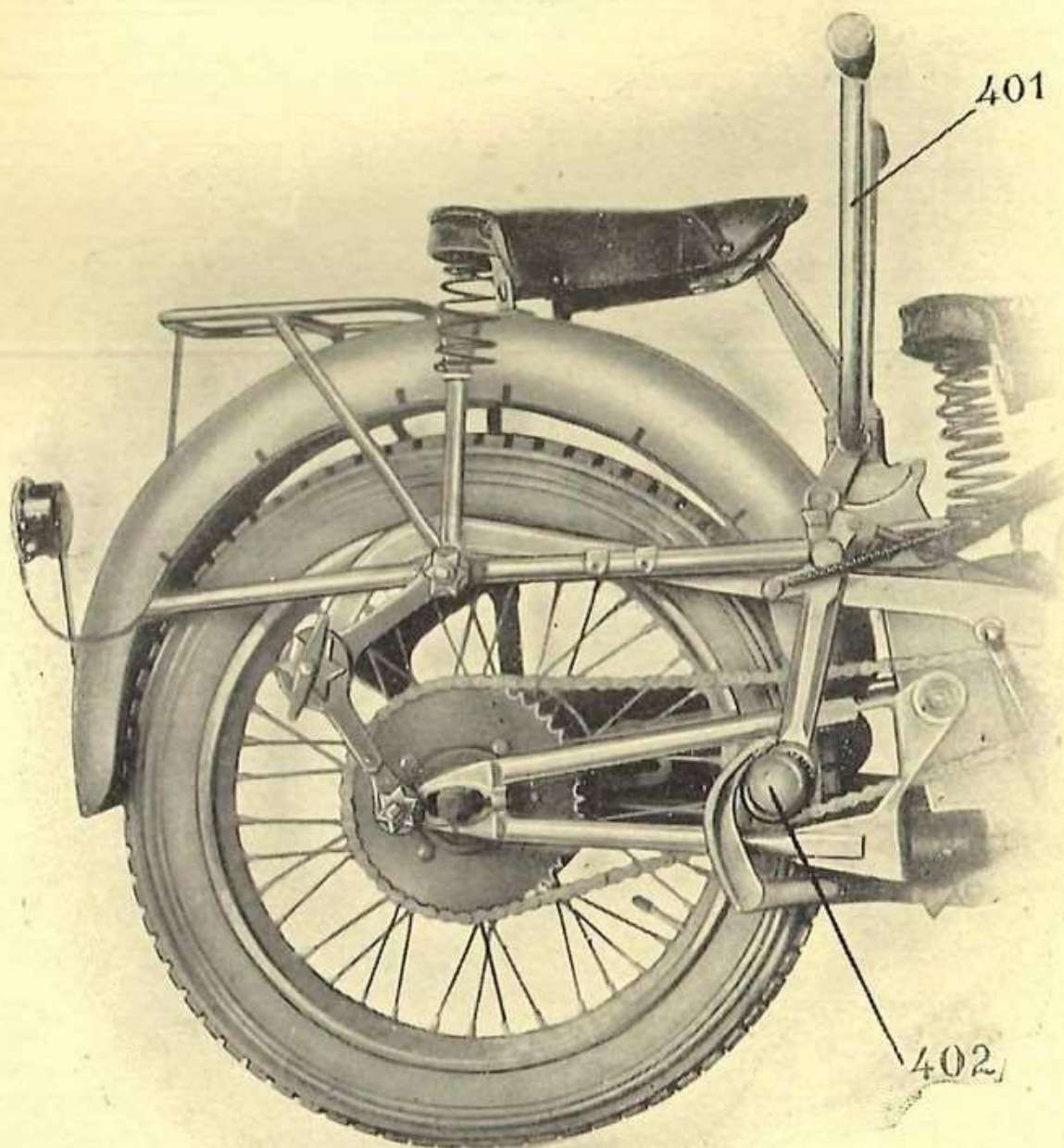
per il montaggio e la manutenzione della sospensione elastica posteriore.

(Vedansi figure N. 10 e N. 11)

Montaggio. — Prima di ogni altra cosa devono montare le contromolle (105) chiuse nel loro astuccio e poi il forcellone oscillante (107), al quale saranno già stati preventivamente applicati i tiranti coi rispettivi snodi. Il perno si monta introducendo nel foro della parte destra ed avvitandolo fino a rifiuto nell'orecchia destra del piastrone oscillante, indi si serra il controdado che si trova sulla destra ed il dado che si trova a sinistra.

Per il montaggio degli snodi si procede così: si applica dapprima al fondo della scatola dello snodo (109) il disco scanalato (110), in modo che il grano entri nel foro corrispondente. Indi si applicano i 5 bulloni (111) colla testa all'interno, tenendo, per facilità di montaggio, la scatola dello snodo colla faccia a 5 fori rivolta in basso. Indi si collegano i 5 bulloni con un elastico, così che si possa rimettere la scatola colla faccia a 5 fori rivolta in alto senza che abbiano a cadere i bulloni. S'introduce poi nella scatola il semiesagono segnato con **D** (112) se si tratta della scatola destra, in modo che la lettera **D** rimanga dalla parte *interna*, cioè

verso la mezzaria della macchina: se si tratta invece della scatola sinistra s'introduce il semi-



(Figura N. 13)

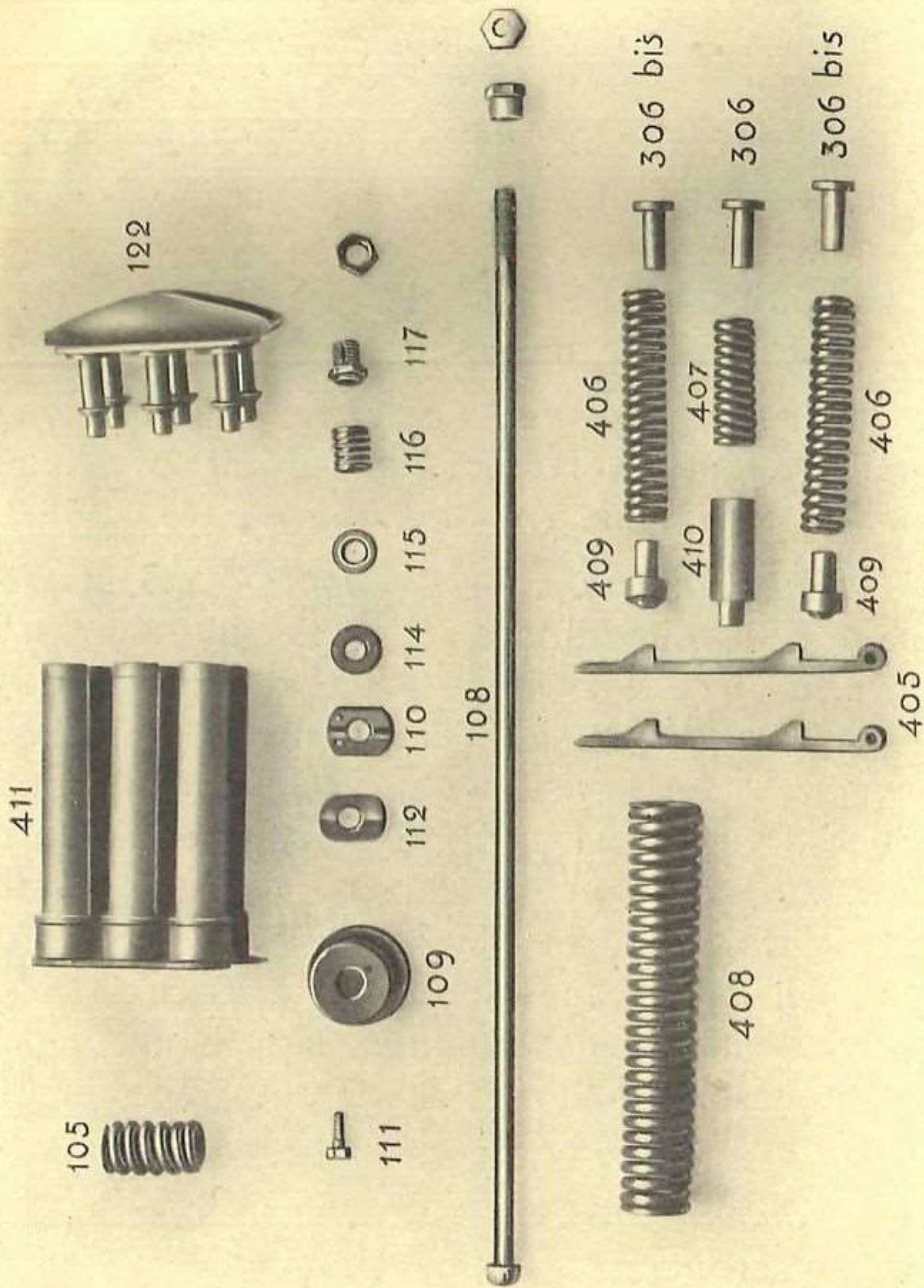
esagono segnato con **S** (112) colla lettera **S** rivolta all'interno. Indi nel semiesagono s'introduce il tirante (108). S'infilano poi sul tirante

la ranella parapolvere di cuoio (114), il rispettivo piattello (115), la molla (116) ed il morsetto di serraggio (117). *Si osservi che il filo del semi-esagono corrisponda esattamente colla scanalatura del disco*, indi si serri il morsetto premendolo contro la molla in modo che questa venga ad essere un po' compressa, curando che, durante questa operazione, lo spigolo del semiesagono combaci sempre colla scanalatura del disco. Eliminato in tal modo il pericolo che il semi-esagono abbia a girare sul disco, si procede al montaggio delle scatole sul forcellone oscillante (gli ingrassatori vanno dalla parte esterna) dopo averle riempite di grasso od olio extradenso.

Montato il forcellone oscillante si procede al montaggio del pacco delle molle nel modo seguente: Le sei molle grandi (300) si infilano sui tubi portamolle (307), le due molle più corte (302) si introducono nei due tubi centrali, dopo avervi prima collocato i due tubi di spessore (303), le 4 molle (204) si introducono nei 4 tubi laterali dopo avervi collocato le vere di spessore (305). Montare in testa a tutte le molle interne la bussoletta di pressione (306 e 306 *bis*).

In testa ai tiranti, sopra la piastra di pressione (122), deve montarsi prima il controdado *colla parte convessa rivolta verso la piastra stessa*, e da ultimo il dado.

Le molle dovranno essere tese in modo



(Figura N. 14)

che, quando la moto è sul cavalletto le molle esterne abbiano una lunghezza complessiva di mm. 242.

Perchè le molle siano a punto, è necessario che la piastra di pressione sulle molle sia esattamente parallela all'orlo della scatola delle molle. Solo così si avrà la certezza che tutte le molle siano ugualmente compresse.

Regolazione della catena. — La tensione della catena va regolata quando il forcellone oscillante è a metà corsa.

Lubrificazione. — *Le molle* vanno lubrificate una volta all'anno riempiendo di grasso la scatola delle stesse.

Il perno viene lubrificato ogni 2000 Km. circa a mezzo dell'apposita siringa, con olio extradenso. Quando si monta il perno, deve essere riempito di olio extradenso lo spazio vuoto fra le due bronzine.

Gli snodi vanno lubrificati ogni circa 5000 Km. a mezzo dell'apposita siringa con olio extradenso. Quando gli snodi vengono montati, essi devono essere riempiti di grasso.

Ammortizzatori. — Non è necessario che siano serrati eccessivamente. In linea di massima gli ammortizzatori dovranno essere tanto più serrati quanto maggiore è la velocità di marcia, o quanto più accidentata è la strada.

È inutile serrare gli ammortizzatori quando il carico aumenta per la presenza di un passeggero sul seggiolino posteriore.

Marmitta di scappamento.

Allo scopo di evitare sovrariscaldamenti del motore è necessario smontare ogni 10.000 Km. la marmitta di scappamento per assicurarsi che i forellini non siano ostruiti da depositi di carbone.

AVVERTENZA GENERALE.

Molti incidenti, taluni anche gravissimi, hanno origine dall'allentamento di un semplice dado. È quindi consigliabile verificare periodicamente, e comunque ogni qualvolta si fa la pulizia alla macchina, se tutti i dadi sono ben serrati, non dimenticando quelli in posizione poco accessibile.

NORME

PER OTTENERE IL MIGLIOR RENDIMENTO DEL MOTORE

Uso del Carburatore.

Il consumo eccessivo di combustibile, l'anormale riscaldamento del motore, il battito in testa, la mancanza di ripresa e di velocità, il grippaggio del pistone su motociclette nuove dipendono, il più delle volte, dalla non esatta regolazione dei comandi a mano (levette o manettine) azionanti il carburatore.

In effetto le leve aria e gas del carburatore devono essere costantemente manovrate in marcia, a seconda delle variazioni di velocità e di sforzo.

In generale si incorre nel comune errore di aprire l'aria alla partenza e di non più regolarla: gli inconvenienti sopraelencati derivano principalmente da tale errore.

Per un perfetto andamento ci si deve attenere alle seguenti disposizioni:

Avviamento del motore :

Manetta dell'aria chiusa completamente,
 » del gas leggermente aperta,
 » del magnete leggermente avanzata,
 agitare il bottoncino del galleggiante.

Avviamento della macchina :

Previe opportune manovre (frizione e cambio) aumentare l'apertura della manetta dell'aria di un terzo ; aumentare il gas e gradatamente anticipare il magnete.

Marcia della macchina :

PIANURA : Per passare rapidamente alla massima velocità si deve :

aprire tutto il gas,
 aprire metà aria,
 anticipare il magnete a $\frac{3}{4}$ e gradatamente aumentare l'aria sino a raggiungere l'apertura totale.

A macchina completamente lanciata, per ottenere il massimo della velocità, non è da credersi, come parrebbe a prima vista, che si debbano avere aperte tutte le levette indicate : bensì è necessario costantemente **regolare leggermente le manette dell'aria e del magnete**, regolazione variante da $\frac{3}{4}$ a tutta apertura, a seconda delle condizioni di temperatura.

SALITA : Aumentando lo sforzo di trazione come avviene in salita, bisogna ridurre l'aper-

tura dell'aria specialmente in caso di forte salita, e togliere l'anticipo all'accensione appena che il motore accenni a battere in testa (l'anticipo deve essere proporzionale al numero di giri del motore).

In salita non è opportuno che il regime dei giri del motore sia troppo basso. Appena si verifica questo fatto è necessario innestare una marcia più bassa, ad esempio si innesterà la seconda velocità (se si marciava in terza), anche se si presume che il motore possa, un po' a stento, spuntare tutta la salita in terza.

Ciò fatto è necessario anticipare l'accensione che prima era stata ritardata, semprechè il motore non accenni a battere in testa.

Perchè l'alimentazione del carburatore avvenga in modo regolare, è necessario osservare anche che il forellino del tappo del serbatoio benzina sia sempre libero e non sia nemmeno in parte ostruito da materie estranee che impediscano il libero passaggio dell'aria.

Verificare sovente anche il filtro della benzina annesso al rubinetto e posto nell'interno del serbatoio, affinchè sia sempre pulito.

È bene di tanto in tanto pulire anche la vaschetta del carburatore.

Le norme suesposte sono necessarie per evitare sovrariscaldamenti e conseguente grippaggio del pistone.

Carburatore.

Normalmente viene montato il carburatore AMAL, tipo 76/142 con pompa. Il getto da usarsi è il N. 150. Col vecchio tipo di carburatore che è senza pompa montare il getto N. 130.

La molletta dell'astina a punta conica di strozzamento della benzina deve essere montata in modo che siano visibili due tacche.

MOTO BIPOSTO

Valgono tutte le norme suesposte relative alla moto monoposto. Sono inoltre da osservarsi le seguenti

Norme speciali.

Per la marcia ad uno il manubrio posteriore N. 401 (*fig. 12*) deve essere nella posizione abbassata ed il pedale destro del passeggero N. 402 (*fig. 12*) deve trovarsi sollevato come appunto nella figura 12.

Per la marcia a due è necessario, tirando il bottone 403 (*fig. 12*), liberare il manubrio posteriore e portarlo nella sua posizione rialzata come a figura 13, e cioè finchè il nottolino collegato al bottone 403 venga ad impegnarsi nel corrispondente foro 404 (*fig. 12*). Assicu-

rarsi che questo avvenga. Ciò fatto si porta il pedale destro del passeggero nella posizione abbassata come indicata nella figura 13. Con ciò la cremagliera 405 (*fig. 14*) azionata per mezzo di un sistema di leve, dal pedale stesso, carica le molle interne 406 (*fig. 14*) in modo che esse concorrono subito a sopportare il carico dovuto alla persona seduta sul sellino posteriore.

Nella figura 14 i vari pezzi del dispositivo elastico sono rappresentati nell'ordine in cui devono essere montati.



SMONTAGGIO E MONTAGGIO DEL MOTORE

Allo scopo di mettere il meccanico incaricato di smontare o rimontare il motore, nelle condizioni di compiere alacramente e con sicurezza l'operazione, si allegano le seguenti quattro tavole in scala ridotta :

Tavola I^a - *Sezione trasversale verticale del motore in corrispondenza all'albero a gomito.*

Tavola II^a - *Sezione trasversale verticale del motore in corrispondenza all'albero del cambio.*

Tavola III^a - *Sezione longitudinale orizzontale del motore.*

Tavola IV^a - *Vista del motore dal lato distribuzione.*

Si crede utile di richiamare l'attenzione su alcune norme speciali che devono essere osservate nel montaggio del motore GUZZI allo scopo di evitare perditempi e guasti per erroneo montaggio :

1° - Quando si uniscono i due mezzi carter,

montare, prima di ogni altra cosa, il tirante superiore per il fissaggio del cilindro e della testina.

2° - Nel montaggio del contralbero del cambio di velocità non dimenticare le due ranelle laterali.

3° - Prima di rimontare il volante accertarsi che sia stata montata sull'albero a gomito la bussola su cui striscia il premistoppa e la ranella fra questa e le molle interne all'ingranaggio elicoidale.

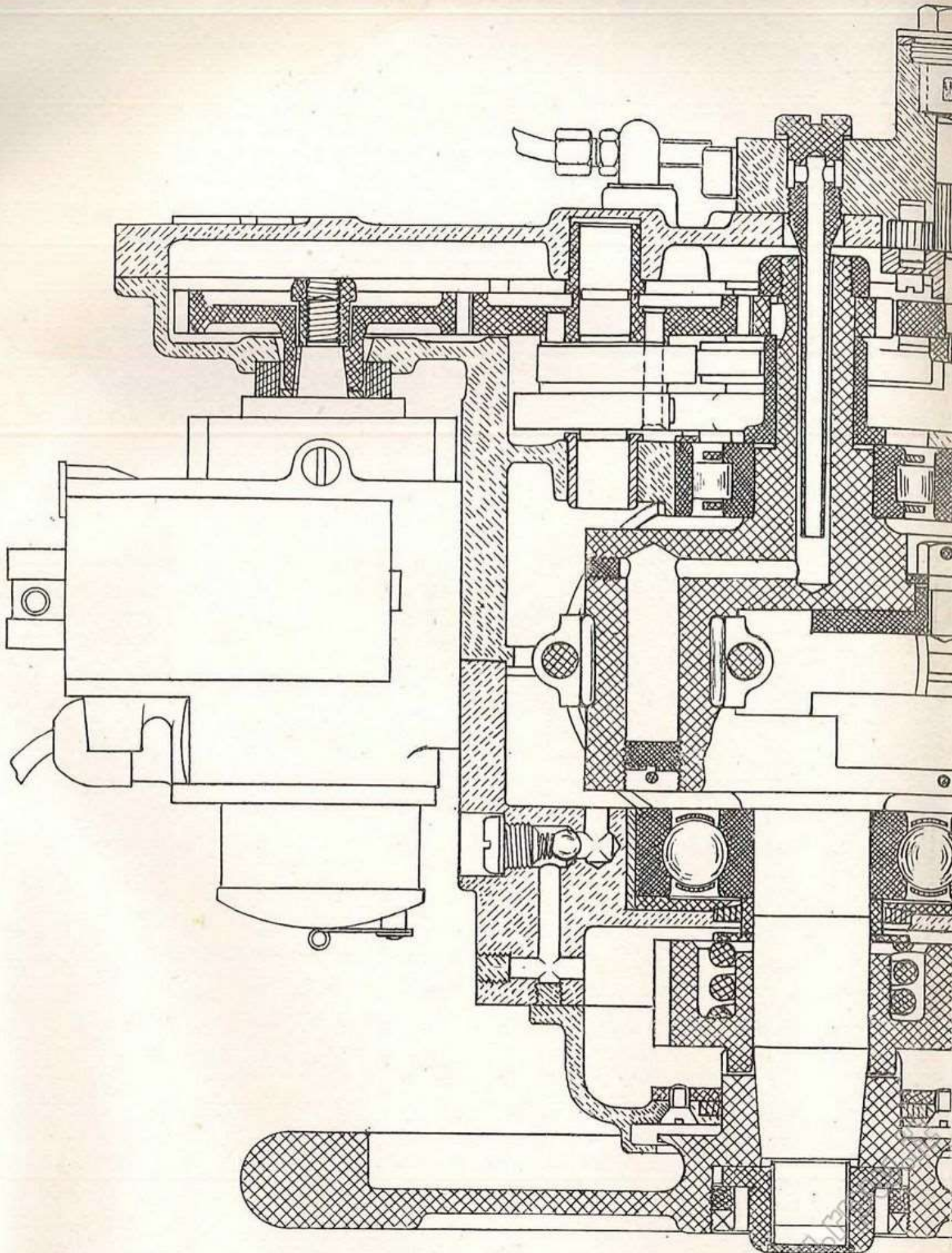
4° - Non tentare di smontare la griffa che porta i dischi della frizione senza avere completamente aperto il carter.

5° - Per smontare il pistone si tolga la molletta in testa allo spinotto dalla parte del volante.

Il pistone e lo spinotto vanno poi rimontati nello stesso senso secondo cui erano montati. Non dimenticare le mollette in testa allo spinotto.

TAVOLA I^a

Sezione trasversale verticale del motore
in corrispondenza all'albero a gomito



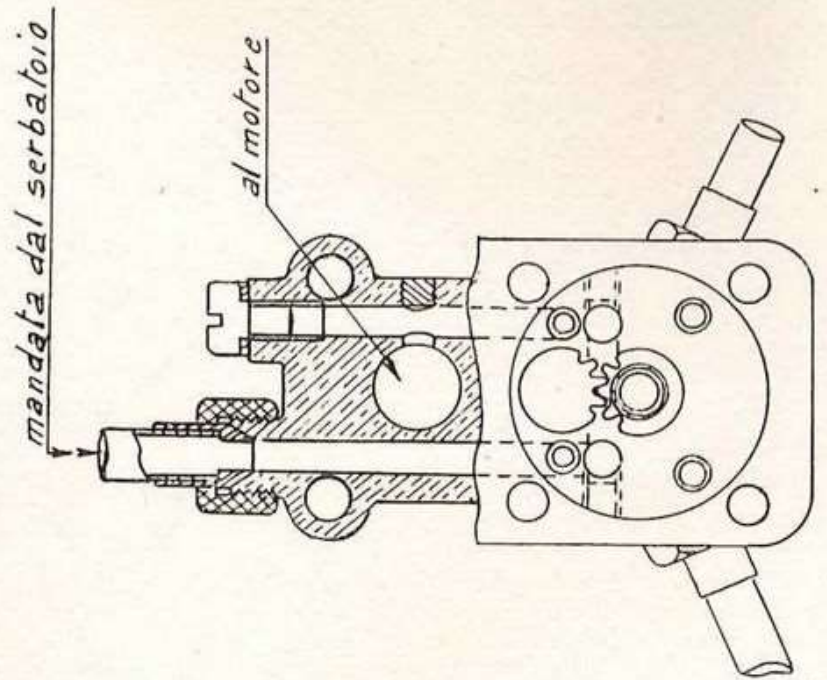
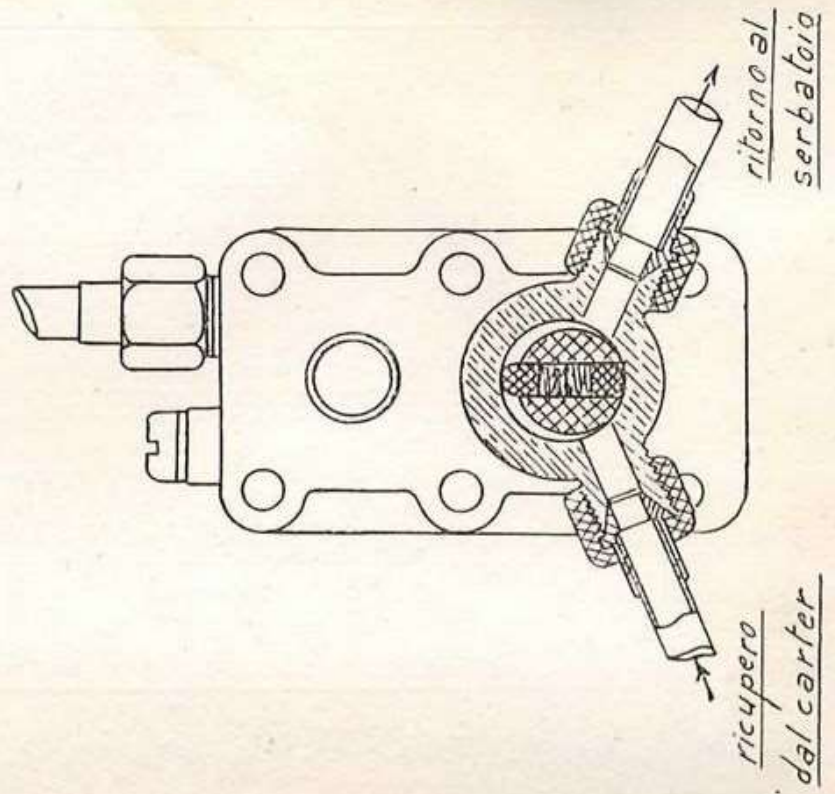
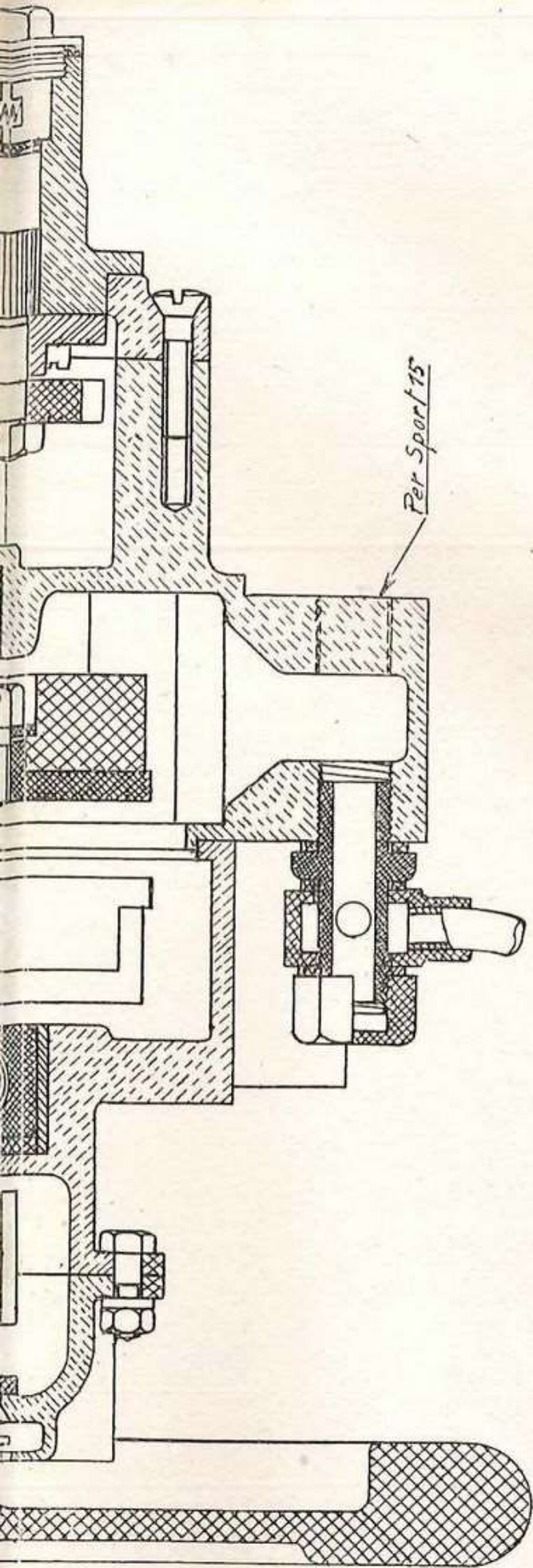
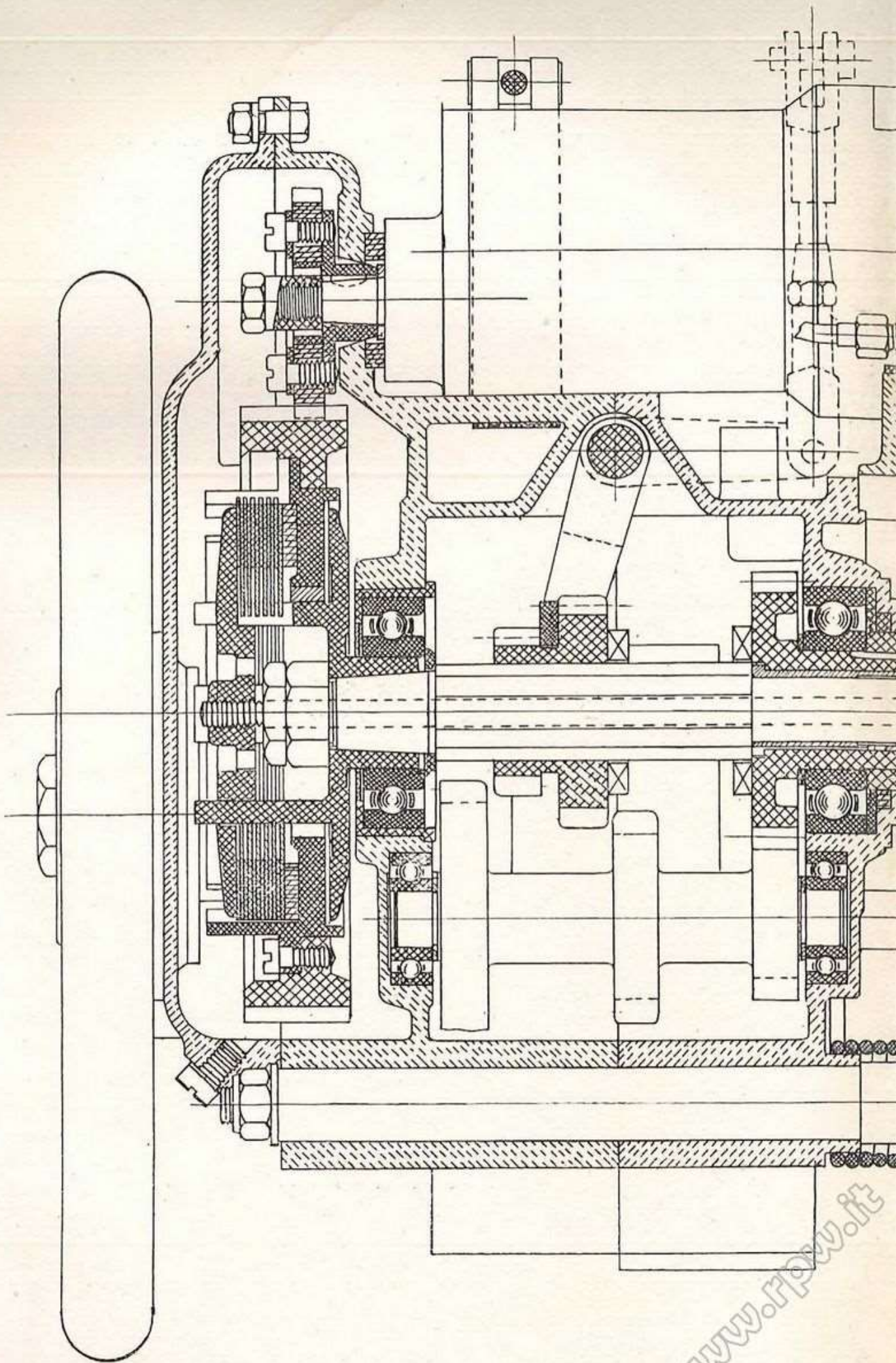


Tavola I^a

TAVOLA II^a

Sezione trasversale verticale del motore
in corrispondenza all'albero del cambio



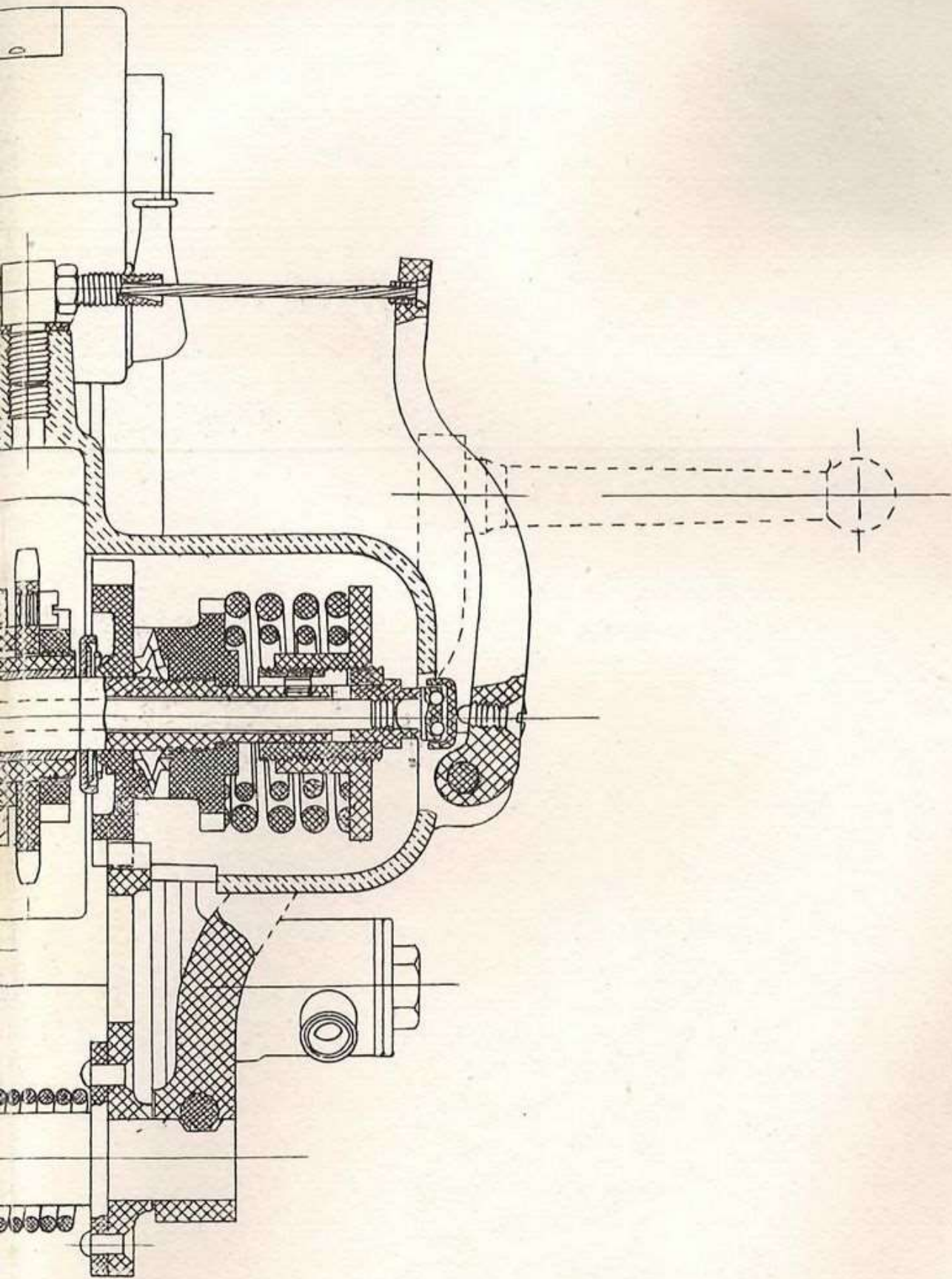
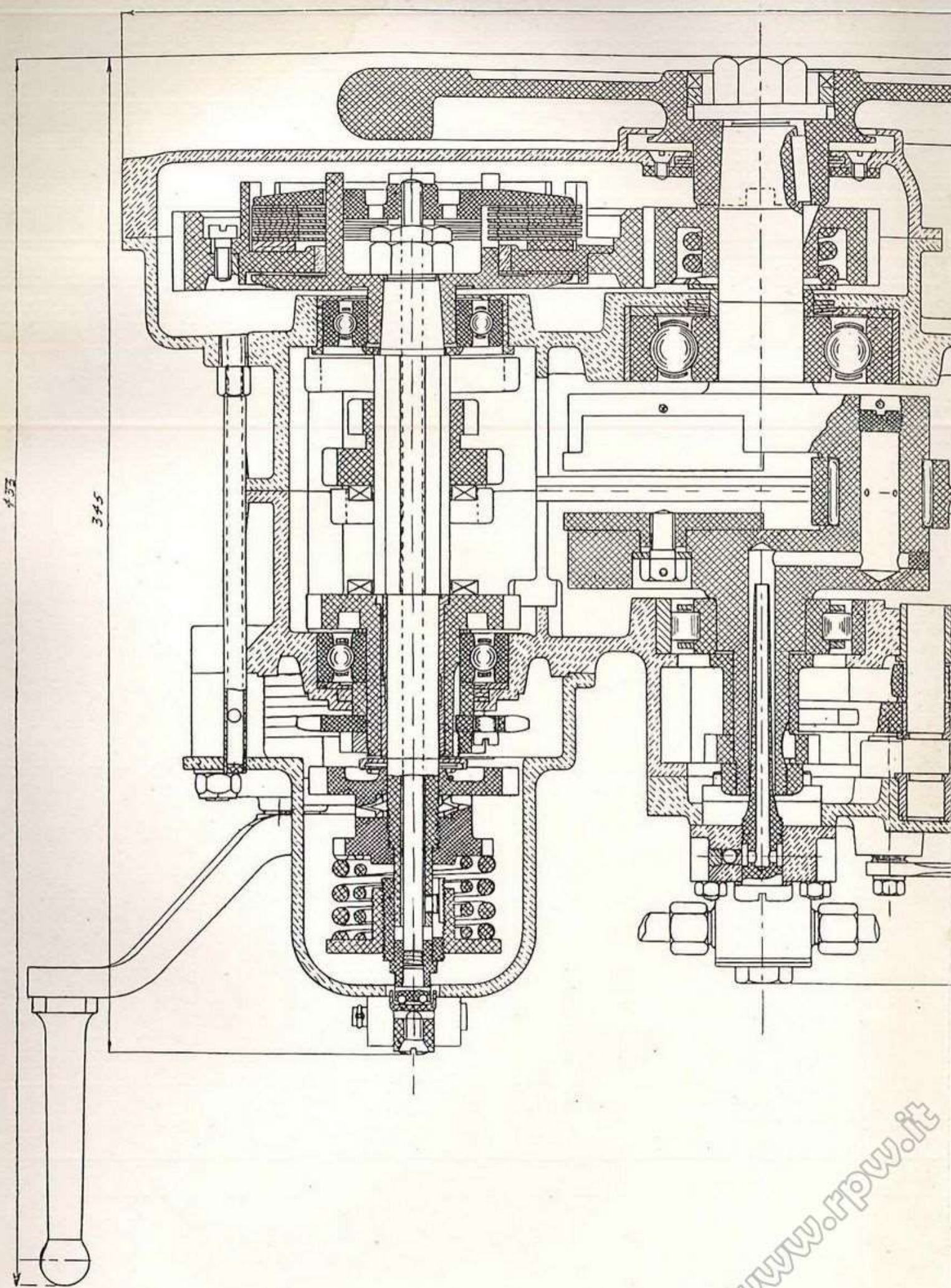


Tavola II^a

TAVOLA III^a

Sezione longitudinale orizzontale
del motore



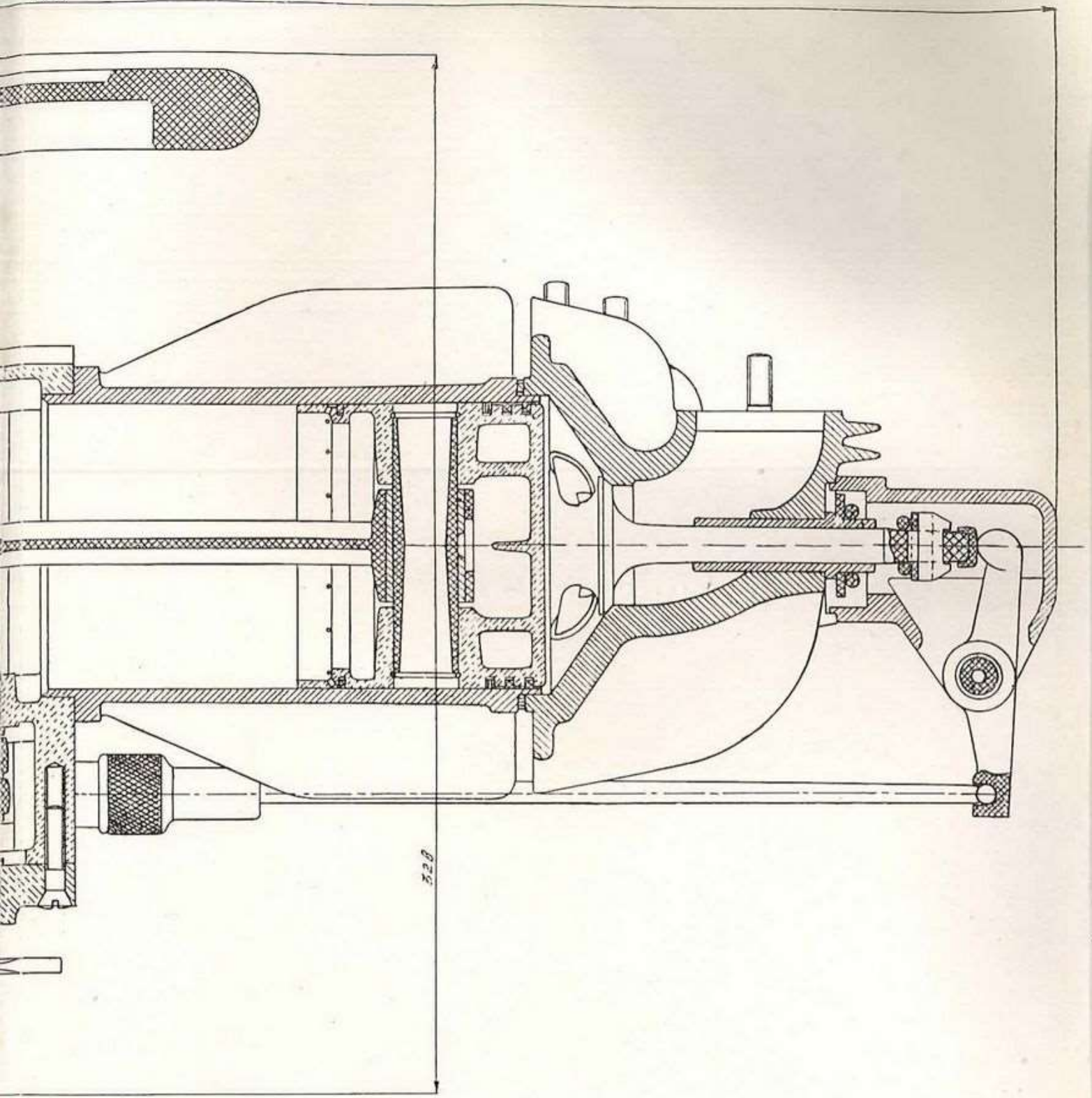
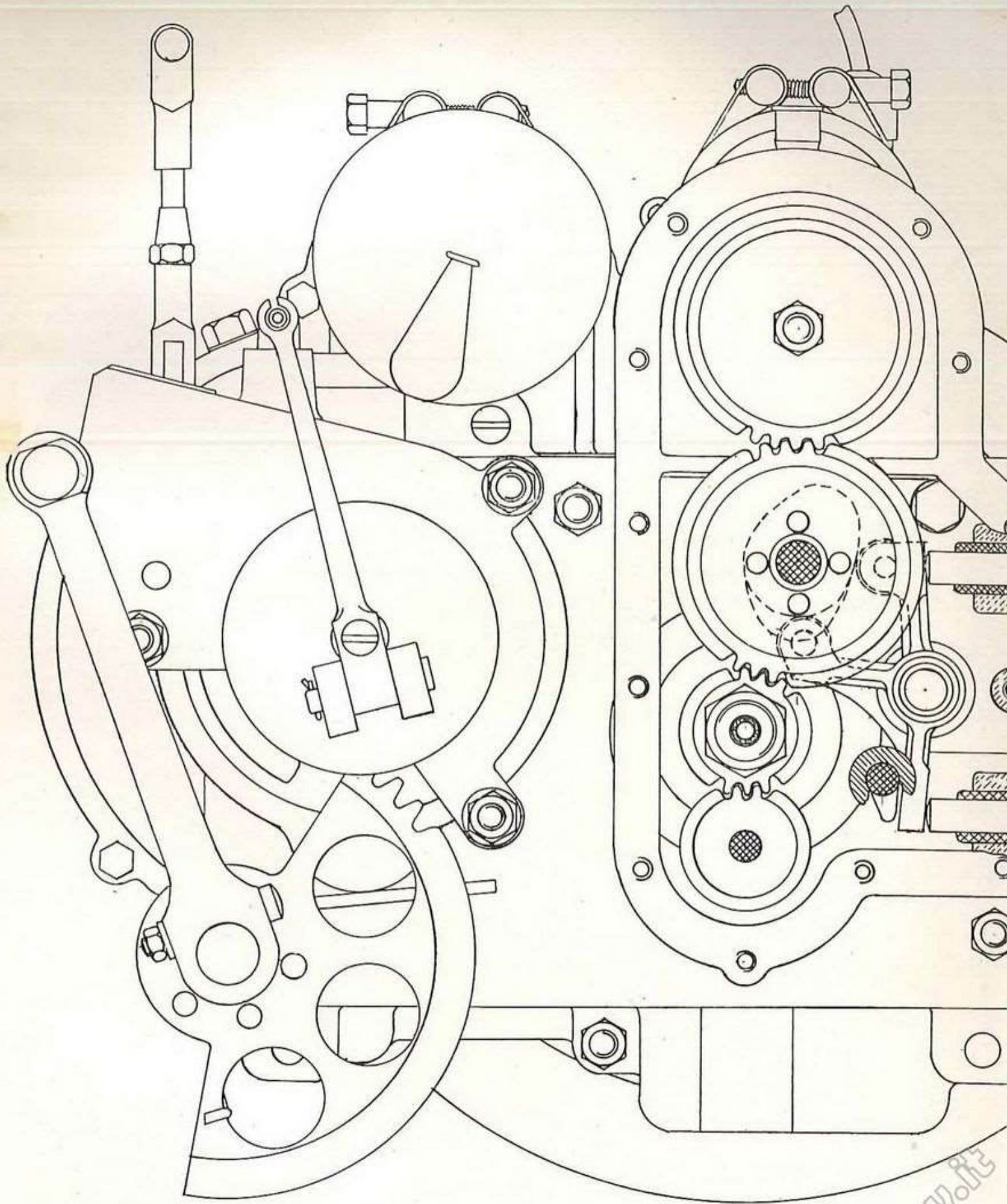


Tavola III.

TAVOLA IV^a

Vista del motore dal lato distribuzione



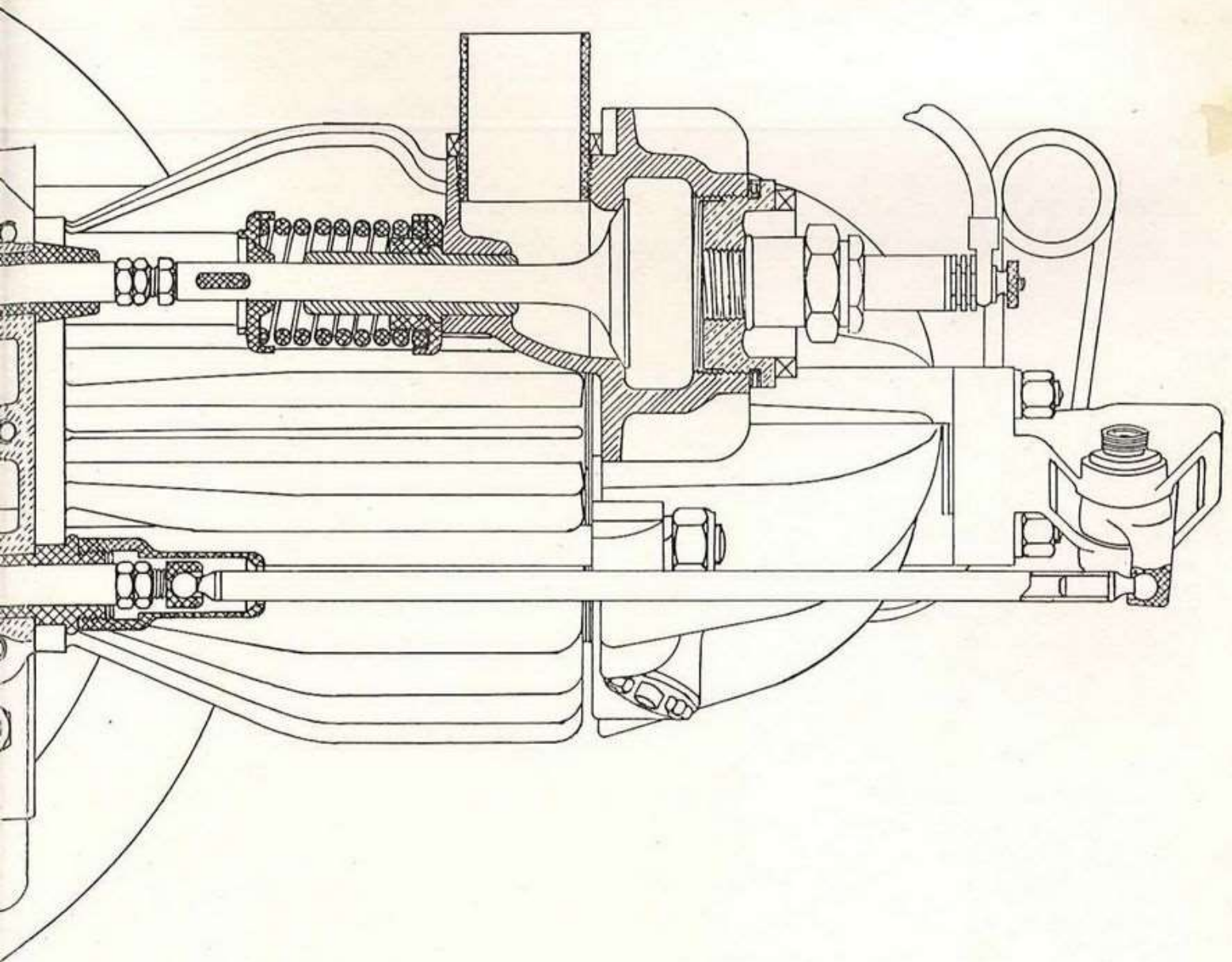


Tavola IV

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

www.press.uchicago.edu

GOMME **P**IRELLI