



MOTO GUZZI

GALLETTO 175 c. c.

LUBRIFICANTI SHELL

MANUALE PER LE OPERAZIONI DI:
SMONTAGGIO, CONTROLLO E MONTAGGIO

MOTO CHIXI

Formato UNI A 5 (210 x 148)

www.fpw.it



MOTO GUZZI

SOCIETÀ PER AZIONI

STABILIMENTO E AMMINISTRAZ.: Mandello del Lario (Como)
Telefoni: 18/59/78/85 - Telegrammi: Motoguzzi - Mandello Lario

SEDE CENTRALE: Milano - Via Durini N. 28
Telefoni: 705.784 - 705.785 - Telegrammi: Motoguzzi - Milano

FILIALE - MAGAZZENO RICAMBI - OFFICINA RIPARAZIONI
Milano (640) - Via Giov. da Procida, 14 - (Filiale) Tel.: 91.421/91.296
(Magazzino Ricambi e Officina Riparazioni) Telefono 981.997
Telegr.: Motoguzzi - Milano

III Edizione

GALLETTO 175 c. c.

**MANUALE PER LE OPERAZIONI DI:
SMONTAGGIO, CONTROLLO E MONTAGGIO**

www.motoworld.it

EDITO A CURA DELLA
MOTO GUZZI S. p. A.
MANDELLO DEL LARIO

—————(Como)—————

PREMESSA

Scopo del presente manuale è di fornire in forma succinta, ma pratica, le istruzioni occorrenti per effettuare razionalmente le revisioni e le riparazioni generali del GALLETTO.

I dati citati nel manuale rappresentano dei valori puramente informativi, perciò essi hanno unicamente lo scopo di formare una conoscenza d'indole generale sui principali controlli da effettuare durante la revisione dei vari gruppi.

Per tale scopo il manuale è stato corredato di fotografie, disegni e schemi occorrenti per poter eseguire con sicurezza e rapidità le operazioni di smontaggio, controllo e montaggio.

Il manuale deve essere altresì una guida per chi desidera conoscere i particolari costruttivi del tipo in esame: la conoscenza di tali particolari, nel personale addetto alle riparazioni, è fattore essenziale per una buona esecuzione del lavoro.

S. p. A. MOTO GUZZI

I N D I C E

<p>Caratteristiche generali: Motore . . . pag. 13</p> <p style="padding-left: 2em;">» » Telaio . . . » 14</p> <p>MOTORE</p> <p>Smontaggio del motore dal telaio . . . » 16</p> <p>Smontaggio del motore . . . » 18</p> <p>Ispezione e revisione del motore . . . 20</p> <p>Gruppo basamento e coperchi . . . » 20</p> <p>Gruppo cuscinetti . . . » 24</p> <p>Gruppo premistoppa per tenuta olio . . . » 26</p> <p>Gruppo testa-valvole . . . » 28</p> <p>Gruppo cilindro-pistone . . . » 32</p> <p>Gruppo albero motore-biella . . . » 36</p> <p>Gruppo asse a camme e comando distribuz. . . » 40</p> <p>Gruppo frizione e avviamento . . . » 44</p> <p>Gruppo cambio di velocità . . . » 48</p>	<p>Gruppo preselettore . . . pag. 54</p> <p>Gruppo trasmissione . . . » 56</p> <p>Gruppo alimentazione e scarico . . . » 58</p> <p>Gruppo lubrificazione . . . » 62</p> <p>Gruppo accensione . . . » 66</p> <p>Montaggio generale del motore . . . » 68</p> <p>Messa in fase del motore . . . » 68</p> <p>Prova del motore . . . » 70</p> <p>TELAIO</p> <p>Smontaggio del telaio . . . » 71</p> <p>Smontaggio, controllo e montaggio della forcella telescopica . . . » 72</p> <p>Smontaggio, controllo e montaggio dei mozzi e ruote . . . » 74</p> <p>Revisione e montaggio del telaio . . . » 78</p> <p>Gruppo impianto elettrico . . . » 82</p> <p>Norme per la verniciatura . . . » 86</p>
---	--

N. B. - Nella descrizione, DESTRA o SINISTRA, si deve intendere alla destra o alla sinistra di chi si trova in sella



Fig. 1 - GALLETTO con maschera



Fig. 2 - GALLETTO con ruota di scorta

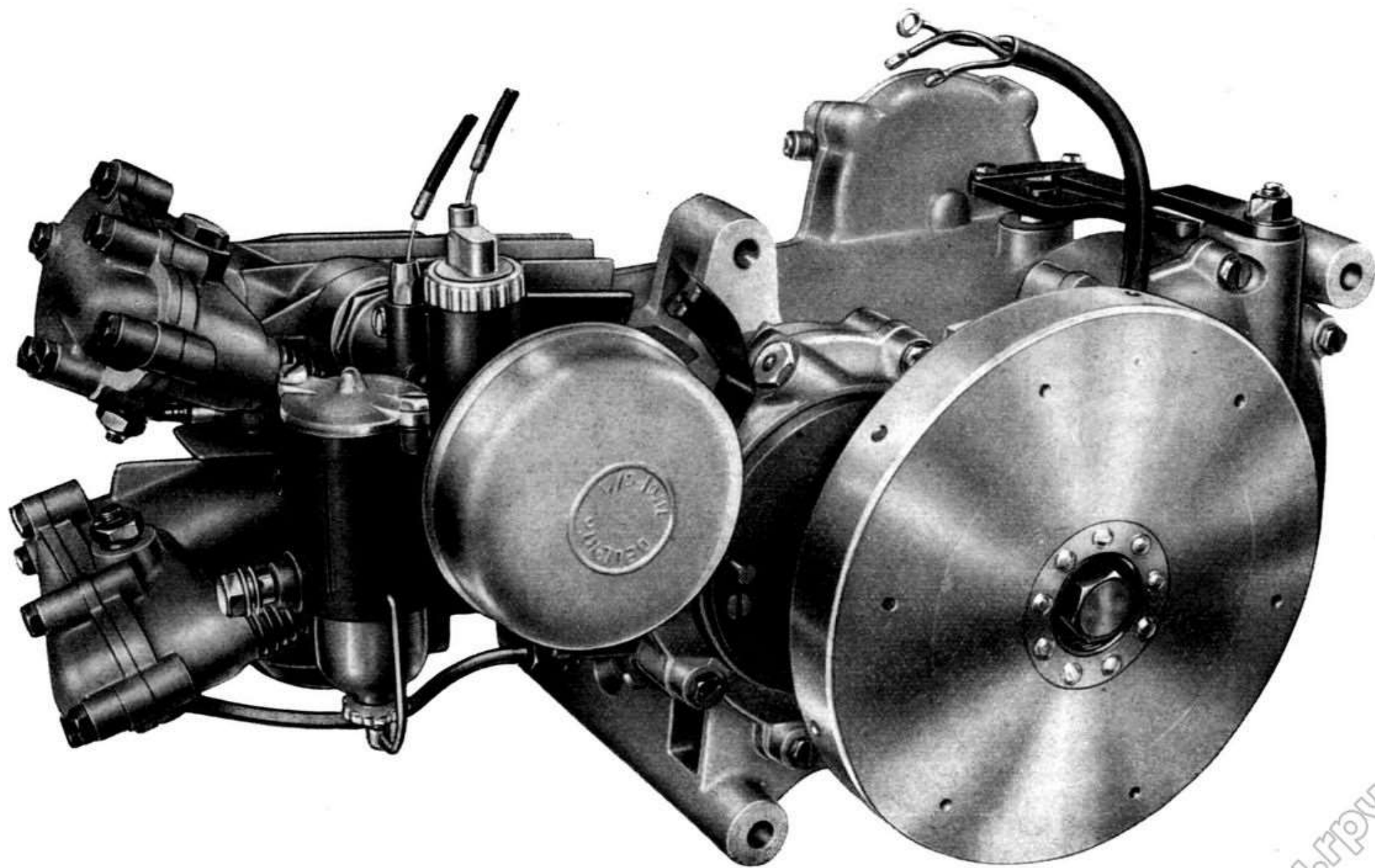


Fig. 3 - Motore (lato sinistro)

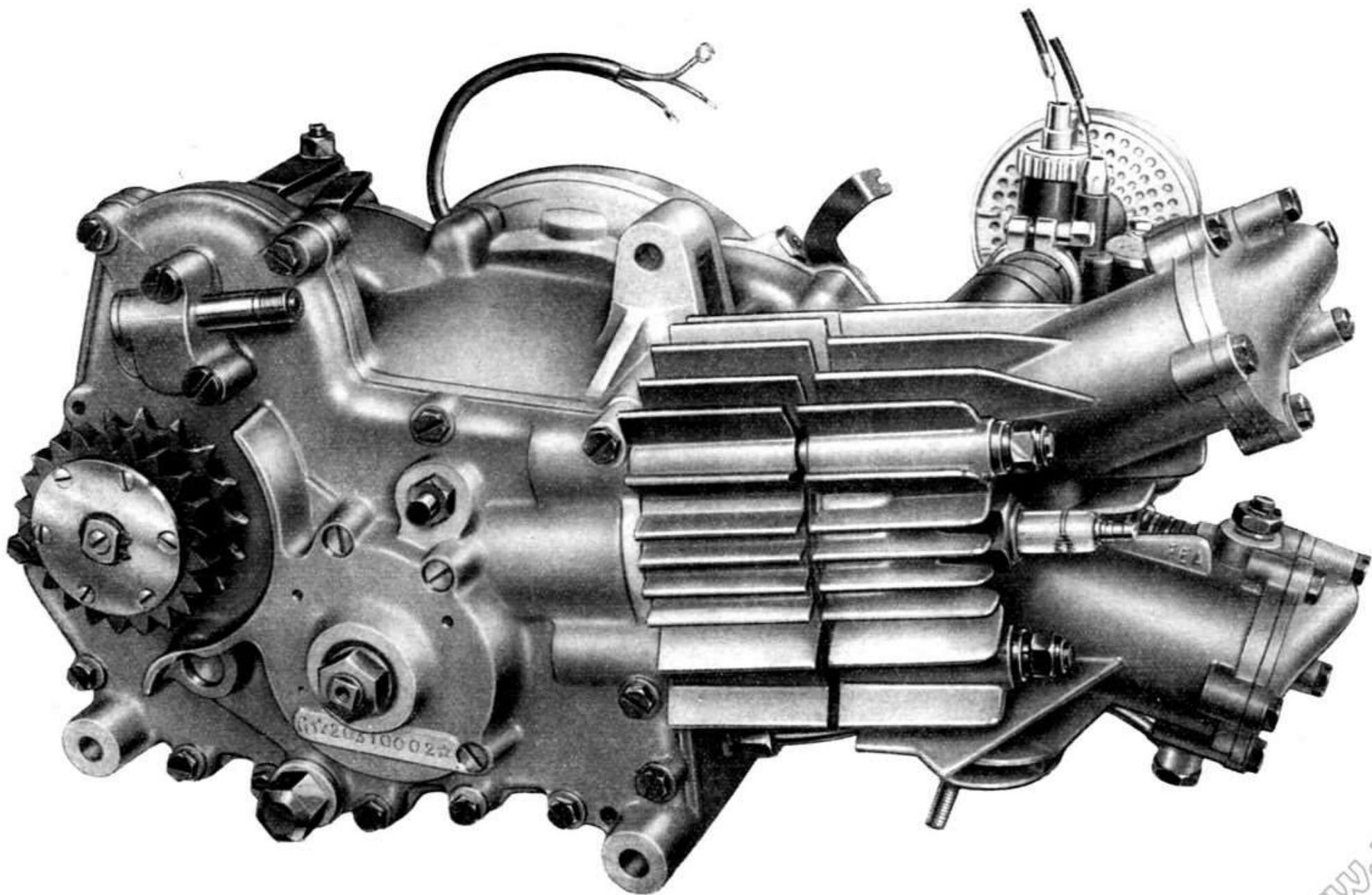


Fig. 4 - Motore (lato destro)

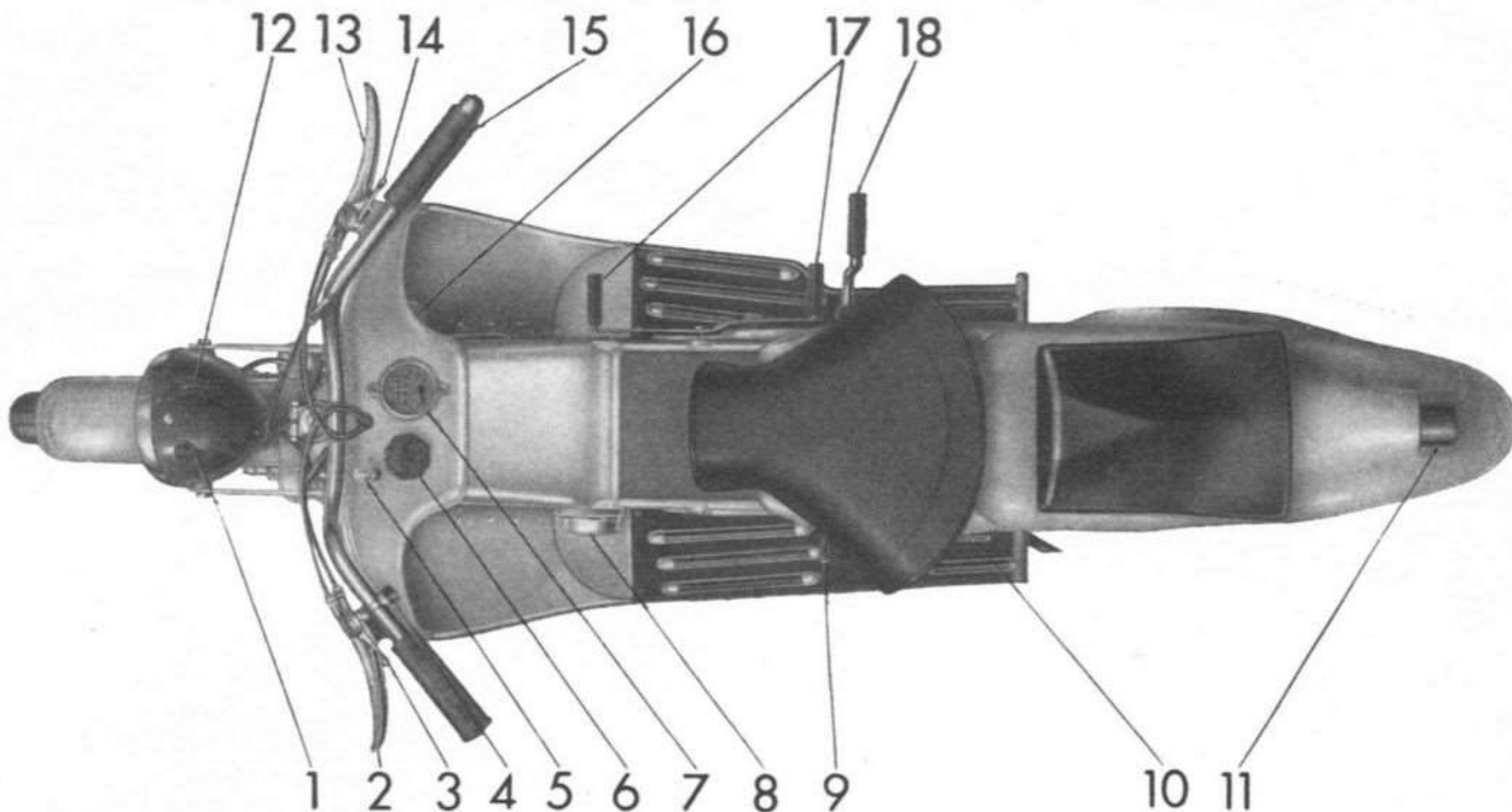


Fig. 5 - Comandi ed accessori

- | | |
|---|---|
| 1 - Chiave per impianto elettrico e avviamento motore. | 10 - Leva per ammortizzatore posteriore. |
| 2 - Leva comando frizione. | 11 - Fanalino targa. |
| 3 - Manettino comando anticipo. | 12 - Interruttore luce minima e massima. |
| 4 - Commutatore per luce antiabbagliante e pulsante tromba elettrica. | 13 - Leva freno anteriore. |
| 5 - Pomello per rubinetto benzina. | 14 - Manettino comando carburatore per l'avviamento del motore. |
| 6 - Tappo per serbatoio benzina. | 15 - Manopola comando carburatore. |
| 7 - Contachilometri. | 16 - Bobina d'accensione. |
| 8 - Filtro aria per carburatore. | 17 - Leva comando cambio. |
| 9 - Pedale del freno posteriore. | 18 - Pedale avviamento. |

NB. — Il seggiolino per il secondo passeggero è da considerarsi extra.

www.rpw.it

CARATTERISTICHE GENERALI MOTORE

Motore: ciclo a 4 tempi con valvole in testa.

Testa del cilindro: in lega leggera con gli organi comando valvole completamente coperti e a bagno d'olio.

Numero cilindri: 1 orizzontale.

Corsa	mm.	53
Alesaggio	mm.	65
Cilindrata	cc.	175
Potenza a 5200 giri al 1'	HP.	7
Rapporto di compressione		1 : 6 ÷

Accensione:

Con bobina-spinterogeno alimentata dalla batteria o dal volano alternatore (emergenza).

Anticipo regolabile col manettino.

Candela:

Per turismo normale - Marelli CBW 150 B-X

Per turismo veloce - Marelli CW 225 B-X

NB. — Per le macchine fino al n. 20320100 di motore-telaio vanno invece montate le seguenti candele:

Per Turismo normale - Marelli CW 175 E-X

Per turismo veloce - Marelli CW 225 D-X.

Alimentazione:

A benzina. Capacità serbatoio litri 7 di cui riserva litri 1 circa.

Carburatore con regolazione a manopola. Marca Dell'Orto MA18BS1 con filtro d'aria F5/1.

Dispositivo per facilitare l'avviamento comandato da un manettino posto a destra sul manubrio.

Lubrificazione:

Forzata, con pompa ad ingranaggi di mandata e di recupero.

Capacità serbatoio olio litri 3 circa

Raffreddamento:

Ad aria. Testa e cilindro sono muniti di alette disposte radialmente rispetto all'asse del cilindro.

Frizione:

A dischi multipli in bagno d'olio (il comando è mediante leva sul manubrio).

Cambio di velocità:

Ad ingranaggi sempre in presa con innesti frontali. Numero dei rapporti 4:

rapporto 1 ^a velocità	1 : 3,24
rapporto 2 ^a velocità	1 : 2,01
rapporto 3 ^a velocità	1 : 1,43
rapporto 4 ^a velocità	1 : 1

Trasmissione:

Ad ingranaggi con dentatura elicoidale fra motore e cambio.

Con catena a rulli fra pignone cambio e corona posteriore.

Rapporti di trasmissione:

fra motore e cambio	2,11 : 1	18-38
fra pignone e corona posteriore	3,06 : 1	16-49

Rapporti totali di trasmissione (motore ruota):

in 1 ^a velocità	20,93 : 1
in 2 ^a velocità	13 : 1
in 3 ^a velocità	9,24 : 1
in 4 ^a velocità	6,46 : 1

CARATTERISTICHE GENERALI TELAIO

Passo	mt.	1,300 ÷
Ingombro:		
longitudinale	mt.	2
trasversale	mt.	0,715
verticale (a vuoto)	mt.	0,975 ÷
Altezza minima da terra mt. 0,140 circa in corrispondenza alla parte più bassa del telaio (a vuoto).		
Altezza massima sedile	mt.	0,750 ÷
Peso del motomezzo con maschera, senza carburante, olio ed accessori Kg. 110 ÷		
Raggio minimo di sterzata	mt.	2,30 ÷

Sospensioni:

Anteriore: forcella telescopica, con bracci oscillanti inferiori.

Posteriore: braccio oscillante con molle a spirale racchiuse in apposita custodia sopra il gruppo motore.

Ammortizzatore posteriore: a frizione regolabile.

Ruote:

Intercambiabili, a raggi con cerchi in lega leggera $17 \times 2\frac{1}{4}$ (Il motomezzo può essere fornito o con ruota di scorta o con maschera).

Pneumatici:

Anteriore 2,75-17 R; posteriore 3,00-17 R.

Pressioni di gonfiaggio:

Pneumatico anteriore (con una persona)	Kg/cmq.	1,5 ÷
Pneumatico anteriore (con due persone)	Kg/cmq.	1,75 ÷
Pneumatico posteriore (con una persona)	Kg/cmq.	1,75 ÷
Pneumatico posteriore (con due persone)	Kg/cmq.	2,5 ÷

Freni:

Tipo ad espansione, in lega leggera.

N. 2, agenti: uno sulla ruota anteriore comandato con leva a mano posta a destra sul manubrio; uno sulla ruota posteriore comandato con pedale posto a sinistra del motomezzo.

Impianto elettrico:

Generatore ad alternatore. Faro anteriore con interruttore a 2 posizioni. Raddrizzatore di corrente incorporato; diametro luce mm. 150.

Fanalino posteriore con luce rossa a catarifrangente.

Tromba elettrica.

Batteria d'accumulatori con capacità Ah. 8 ÷ (6 Volt).

Contachilometri:

Incorporato sul cruscotto.

Prestazioni:

Pendenze massime superabili con una persona, su percorsi con strade in buone condizioni di manutenzione:

in 1 ^a marcia pendenza massima del . . .	33 % ÷
in 2 ^a marcia pendenza massima del . . .	18 % ÷
in 3 ^a marcia pendenza massima del . . .	11 % ÷
in 4 ^a marcia pendenza massima del . . .	4,7% ÷

Autonomia su strade in buone condizioni di manutenzione in zona collinosa Km. 270 circa.

Velocità massima nelle singole marce.

in 1 ^a velocità	Km/ora 27
in 2 ^a velocità	Km/ora 43,5
in 3 ^a velocità	Km/ora 61
in 4 ^a velocità	Km/ora 84 ÷

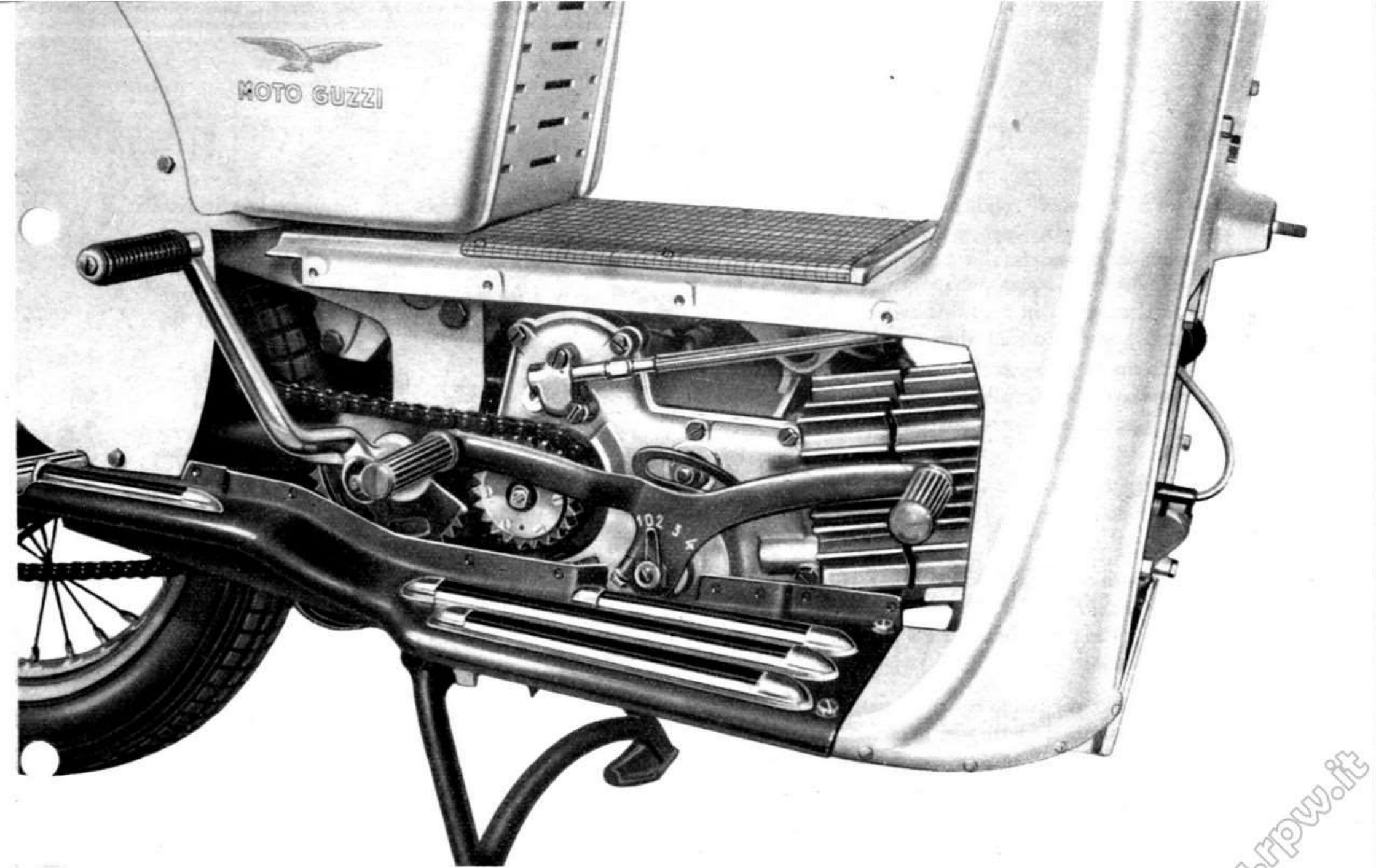


Fig. 6 - Gruppo motore montato sul telaio

MOTORE

Smontaggio del motore dal telaio

Avvertenza: Per le speciali condizioni in cui talvolta si usa il motomezzo (pioggia, fango, polvere) è sempre consigliabile, prima di procedere allo smontaggio delle singole parti, effettuare una buona pulizia generale.

Disporre i pezzi smontati in modo da evitarne la confusione con pezzi appartenenti ad altro veicolo.

Nell'eseguire lo smontaggio occorre avere la massima cura e pulizia. Adoperare due bacinelle con petrolio o benzina: una per lavare i pezzi l'altra per risciacquarli.

Per lo smontaggio effettuare le operazioni indicate.

Togliere:

— la ruota di scorta o la maschera e i due coperchi laterali (vedere fig. 6). Prima del coperchio laterale sinistro occorre togliere il filtro per carburatore e il coperchietto per filtri olio sul serbatoio;

— la leva del cambio, per primo levare la piastrina segnamarce, indi allentare di circa tre giri il bulloncino posto lateralmente sulla leva e sfilare questa dall'esagono centrale;

— le pedane appoggiapiedi, sfilando con leggeri colpi di mazzuola d'alluminio i due perni porta motore, dalla parte destra della macchina;

— la piastra porta motore sinistra, mediante lo svitaggio dei sette bulloni d'attacco e della colonnetta per attacco molla cavalletto;

— la tubazione della benzina e sfilare dalla pipa del motore il carburatore lasciandolo attaccato ai cavi di comando;

— la tubazione di mandata olio;

— la tubazione ricupero olio dal motore spingendola in direzione del parafango anteriore quel tanto che occorre per il passaggio del motore;

— i cavi dell'anticipo e della frizione, levando le rispettive copiglie e spinette d'attacco;

— il coperchietto della scatola connessioni tripolari e staccare i cavi che vanno all'alternatore volano, facendo attenzione, nel rimontare i cavi, di agganciarli sulle rispettive spine (questo è facilitato dai colori dei cavi stessi e dalle dimensioni dei fori dei capocorda d'attacco);

— il contachilometri mediante l'allentamento del dado posto sulla trasmissione all'attacco del motore, la catena e il tubo di scarico.

Per ultimo, dopo essersi accertati che tutto quello che interessa è staccato, occorre svitare i due bulloni d'attacco motore, sfilare poi il motore abbassandolo e levandolo dalla parte sinistra (vedere fig. 7).

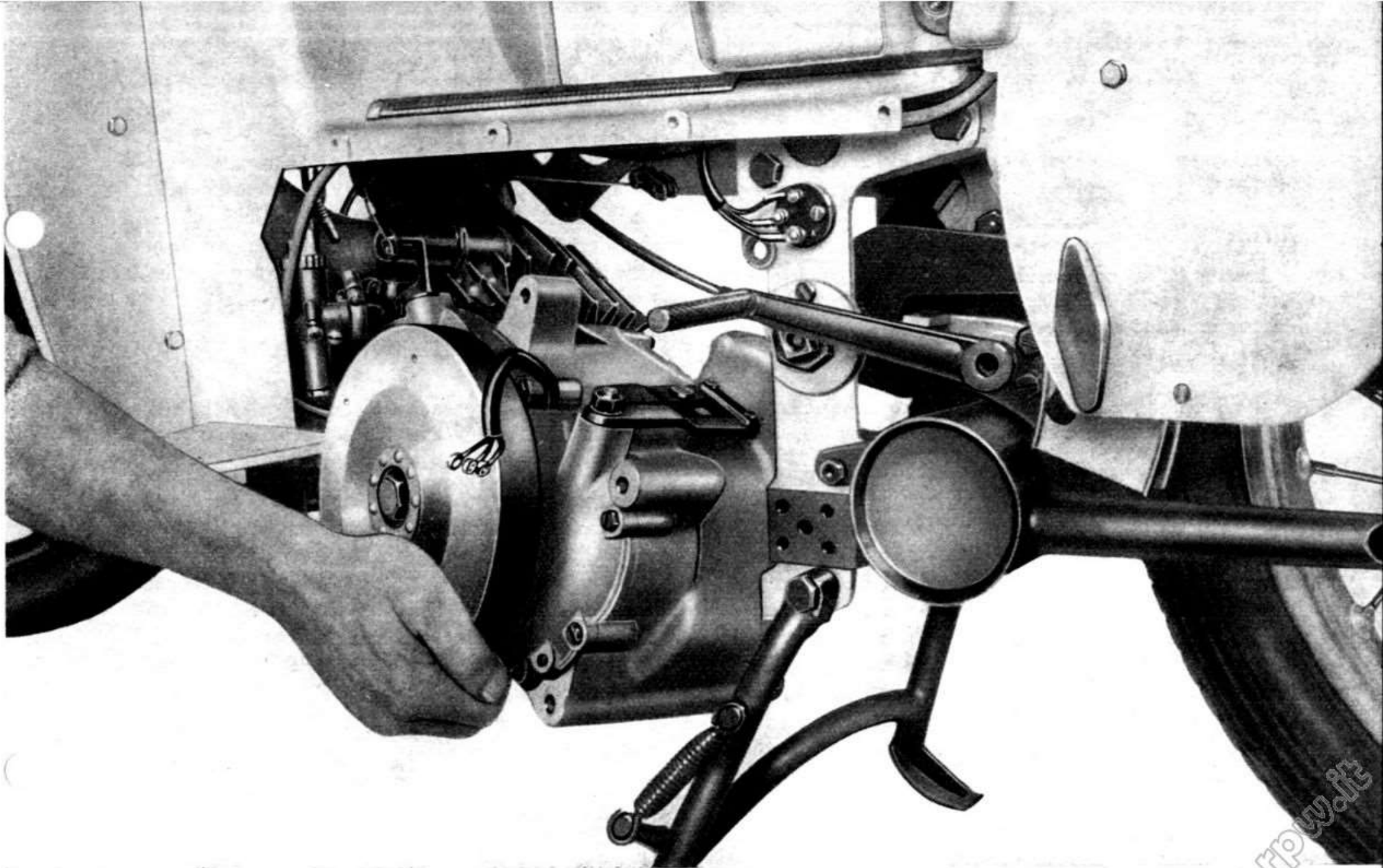


Fig. 7 - Come si toglie il motore dal telaio

Smontaggio del motore

Per procedere allo smontaggio completo del motore, così come si trova appena tolto dal telaio, si opera come segue:

Levare:

— la testa del motore levando la tubazione di ricupero e i tre dadi mediante chiave a tubo, indi sfilare la testa dalle astine e dai tiranti;

— le astine e i tubi copriastine;

— il cilindro svitando i due dadi d'attacco al basamento, si sfila con montato le levette della distribuzione;

— il pistone, togliendo la molletta che fissa lo spinotto sul lato destro, sfilare quest'ultimo pure dal lato destro. Qualora si dovesse rimontare lo stesso pistone è necessario poterlo ricollocare nella stessa giacitura in cui si trovava quando lo si è tolto. Per non incorrere in errore basta togliere la molletta destra e lasciare montata sul pistone la molletta sinistra, sfilando lo spinotto verso destra, come già detto sopra, sarà in tal modo impossibile rimontare il pistone ruotato di 180° rispetto all'asse del cilindro, perchè, in tal caso, si troverebbe a destra la molletta che prima era a sinistra e non si potrebbe quindi infilare lo spinotto.

Per levare la parte rotante del volano occorre svitare il dado centrale che tiene bloccato il volano sull'albero a gomito. Avvitare poi sul volano l'apposito estrattore e agire come è dimostrato a fig. 8;

— il coperchietto del ruttore e staccare la parte fissa del volano mediante l'estrazione delle viti che tengono la piastra unita al coperchio del basamento. Allo scopo di evitare la smagnetizzazione del volano, è opportuno rimettere la parte fissa del volano dentro la parte rotante subito dopo averlo smontato dal motore.

— il complesso della leva per comando frizione, svitando la vite e il dado;

— il coperchio per basamento lato volano, togliendo i tredici bulloncini di fissaggio e la chiavella per albero motore (vedere fig. 9);

— la frizione, togliendo il dado sulla parte centrale e sfilando dall'albero primario i due pistoncini e la sfera per comando frizione. Dopo di questo, occorre montare sul corpo frizione l'estrattore e l'apposita leva di tenuta sull'albero motore; agire poi come è indicato a fig. 10 per staccare tutto il complesso della frizione. Per smontare il piattello porta molle e le sei molle della frizione, occorre levare la chiavella e avvitare l'apposita leva sull'albero primario, come è dimostrato a fig. 11, indi agire sul braccio della leva che funge da estrattore;

— l'albero delle camme con ingranaggio; per ottenere questo occorre svitare le due viti che tengono unito al basamento le due mezze boccole, per levare questo gruppo agevolmente occorre fare leva sulle camme con un cacciavite;

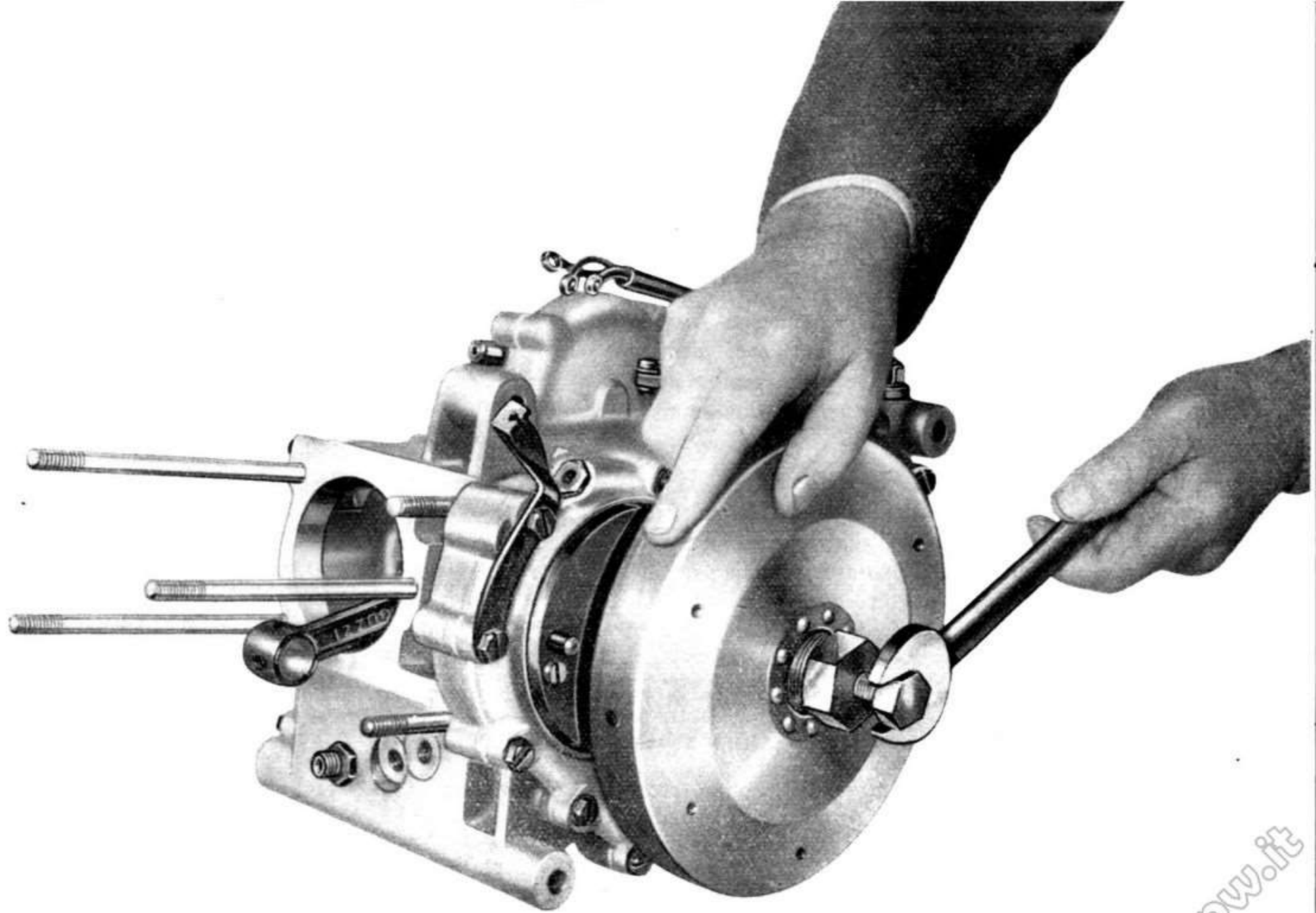


Fig. 8 - Come si leva la parte rotante del volano

— l'ingranaggio della pompa olio svitando il dado di tenuta e agendo sull'ingranaggio dopo aver montato l'estrattore e l'apposita leva di tenuta sull'albero motore come è dimostrato a fig. 12;

— la pompa dell'olio svitando le quattro viti di fissaggio pompa al basamento;

— il cuscinetto e il pignone dell'albero motore, svitando il dado di tenuta a filetto sinistro, dopo aver montato sull'albero motore l'apposita leva come è dimostrato a fig. 13. Indi agire coll'estrattore come è dimostrato a fig. 14;

— il coperchio per basamento lato catena, per ottenere questo, occorre togliere l'anello Seeger e sfilare il complesso della messa in moto dall'albero primario; levare poi il tappo con filtro olio. Dopo aver smontato quanto detto, per levare il coperchio occorre estrarre i 14 bulloncini di tenuta al basamento (vedere fig. 15);

— dal lato destro del basamento l'albero motore completo di biella e il gruppo cambio. L'albero primario viene tolto battendo con mazzuola d'alluminio sul lato sinistro e sfilandolo verso destra;

— il gruppo delle piastrine e retina che fanno da filtro olio nel basamento;

— la valvolina automatica dal basamento. Per effettuare questo occorre togliere l'apposito bullone sulla parte inferiore del basamento, indi estrarre la molla colla valvolina (vedere fig. 16);

— dal coperchio basamento lato destro il gruppo presellettore comando cambio, svitando le tre viti di tenuta;

— l'ingranaggio della presa diretta svitando il granino di fermo ghiera e la ghiera, sfilare poi il pignone catena e l'ingranaggio.

Ispezione e revisione del motore

Gruppo basamento e coperchi

Eseguite le operazioni di smontaggio del motore, provvedere all'accurata pulizia dei singoli pezzi, lavandoli con petrolio o nafta e asciugandoli con stracci puliti o meglio con getto d'aria.

Basamento (lato destro) fig. 17.

Ispezione

Dopo averlo accuratamente pulito (vedere sopra).

Controllare:

— se il basamento non presenta crepe in alcun punto. Qualora si riscontrasse ciò, saldare o sostituire il pezzo. Solo se si tratta di piccole incrinature è consigliabile la saldatura. In tal caso è sempre bene verificare dopo la saldatura che il basamento non abbia subito deformazioni;

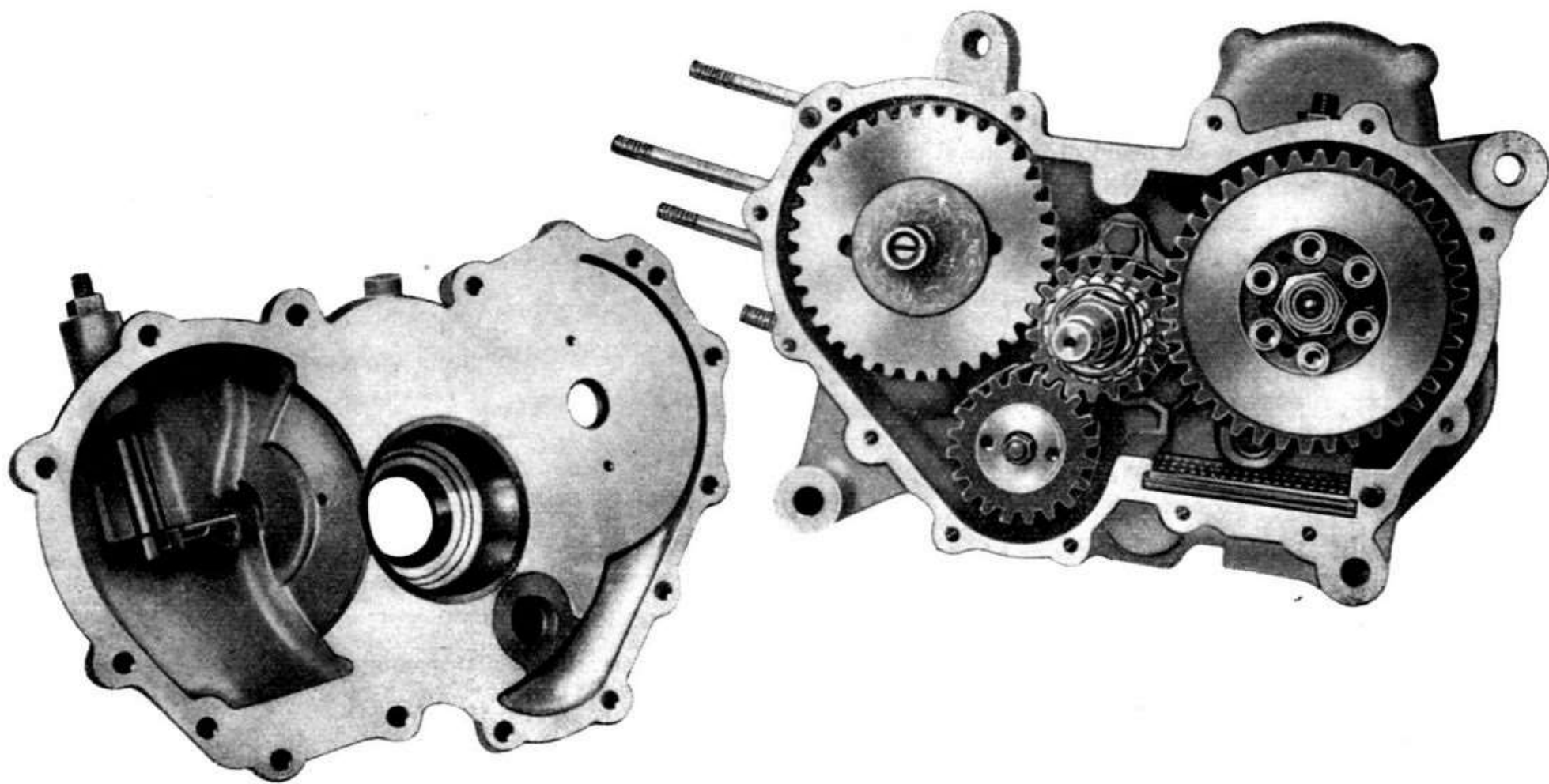


Fig. 9 - Come viene tolto il coperchio lato volano

— se i prigionieri di fissaggio testa e cilindro sono ben fissi; in caso contrario avvitarli a fondo. Se accadesse di dover rovinare il filetto nel foro del basamento, occorre maggiorare il foro e filettare; avvitare poi il prigioniero maggiorato. Si può anche filettare nel basamento una bussola ed avvitare su questa il vecchio prigioniero.

— lo stato di conservazione del piano di unione al coperchio. Per levare le tracce di ermetico che vi si noteranno, usare un raschietto smussato o meglio lavare con alcool ed asciugare con stracci puliti. Ricordare che se i piani non sono perfetti, non si potrà ottenere la tenuta dell'olio. Osservando il lato destro del basamento si noterà:

La boccola per supporto albero motore. Osservare la superficie interna, deve essere levigata, verificare il bloccaggio nel basamento e la perfetta tenuta degli appositi tre bulloni.

Per le usure vedere tabella 3, tavola III.

Il cuscinetto per albero primario.

Controllare che sia ben fisso nel suo alloggiamento; per le misure di controllo vedere capitolo « Gruppo cuscinetti ».

La boccola per supporto albero secondario del cambio.

Osservare la superficie interna, deve essere levigata.

Verificare la pressatura nel basamento. Il diametro interno della boccola, a pezzo nuovo, è mm. $15H7 + \begin{smallmatrix} 0 \\ 0,018 \end{smallmatrix}$ usura massima + mm. $0,05 \div$.

La boccola per supporto tamburello cambio.

Osservare la superficie interna, deve essere levigata. Verificare la pressatura nel basamento, il diametro interno della boccola, a pezzo nuovo, è mm. $12H7 + \begin{smallmatrix} 0 \\ 0,018 \end{smallmatrix}$.
Usura massima + mm. $0,05 \div$.

Le boccole per supporto albero camme.

Osservare la superficie interna: deve essere levigata.

Verificare la pressatura nel basamento.

Per usare (vedere Tabella N. 4 - Tav. IV).

Basamento (lato sinistro) fig. 16.

Verificare lo stato del piano di unione al coperchio.

Coperchio basamento (lato destro).

Controllare:

— lo stato del piano di unione al basamento;

— che i due prigionieri di fissaggio testa e cilindro siano ben fissi, in caso contrario vedere quanto detto per prigionieri basamento;

— che la parte filettata per tenuta tappo filtro olio sia integra;

— lo stato della boccola di tenuta albero per ingranaggio contachilometri;

— la boccola di tenuta albero secondario, la superficie interna deve essere levigata, verificare la pressatura nel coperchio, per le misure di controllo vedere quelle dell'uguale boccola nel basamento;

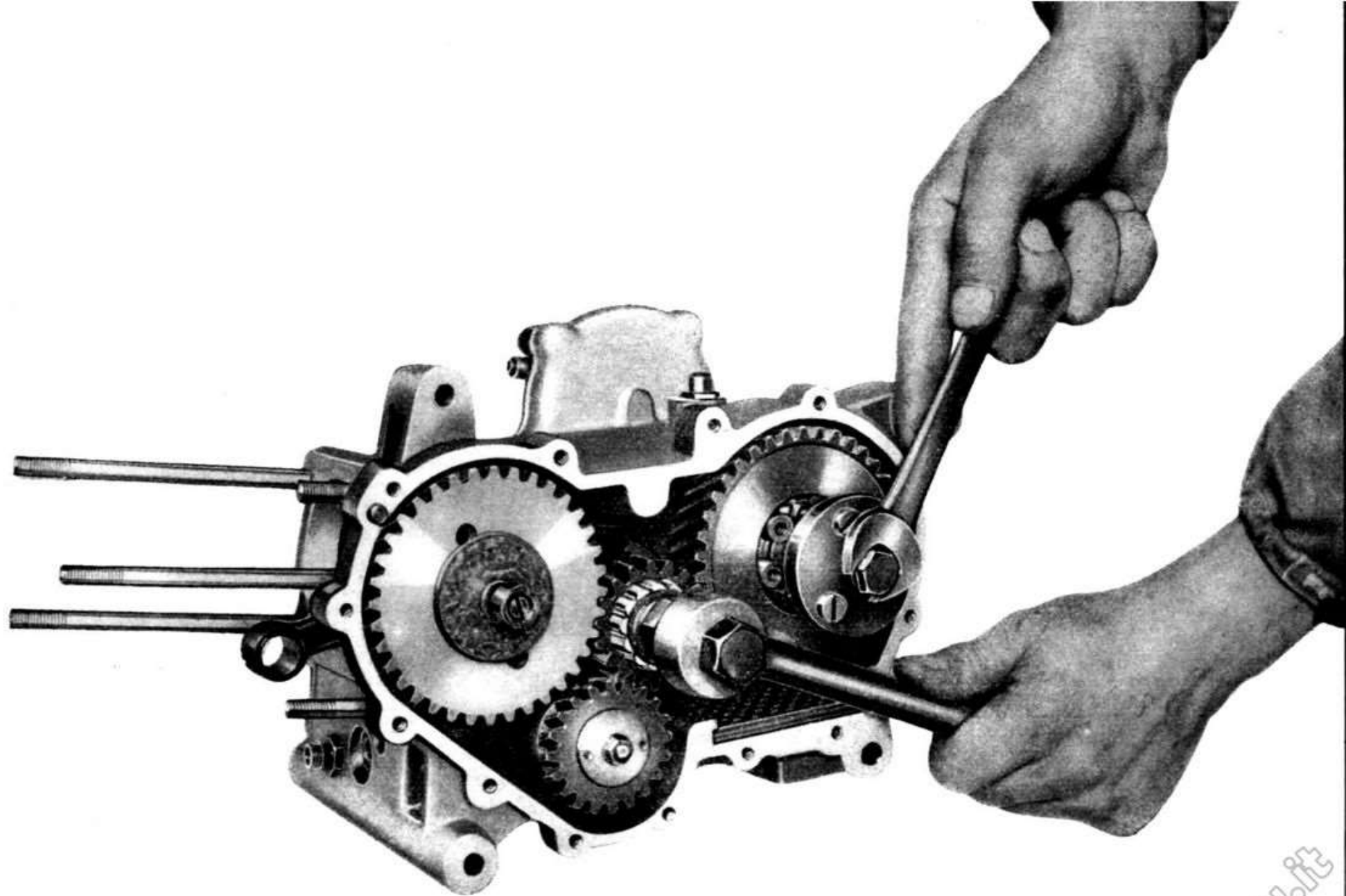


Fig. 10 - Come si smonta il complesso frizione

— la boccola di tenuta tamburello cambio, la superficie interna deve essere levigata, verificare la pressatura nel coperchio. Per le misure di controllo vedere quelle dell'uguale boccola nel basamento;

— il cuscinetto per ingranaggio presa diretta, che sia ben fisso nel suo alloggiamento. Per le misure di controllo vedere capitolo « Gruppo cuscinetti »;

— la boccola di guida albero preselettore. La superficie interna deve essere levigata, verificare la pressatura nel coperchio e la guarnizione in gomma. Il diametro interno della boccola a pezzo nuovo è mm. $23H7 + \overset{0}{0,021}$ l'usura è minima;

— il funzionamento dello sfiatatoio; se non fosse efficiente togliere, mediante le quattro viti, la piastra sul

coperchio. Pulire poi il condotto, la valvolina e l'anello di tenuta.

Coperchio basamento (lato sinistro).

Controllare:

— lo stato del piano di unione al basamento;

— che la sede della leva frizione sia in perfette condizioni;

— che l'anello esterno del cuscinetto per albero motore sia ben fisso nel suo alloggiamento, che non vi siano usure o rigature; vedere capitolo « Gruppo cuscinetti »;

— che le guarnizioni in gomma per albero motore e per alberello camme, siano in perfette condizioni di tenuta, che non abbiano perso la loro elasticità.

Gruppo cuscinetti

Avvertenza generale: Tutti i cuscinetti a sfere e a rulli usati nel motore sono largamente dimensionati in modo da durare molto a lungo.

Ispezione

Si osservi accuratamente:

— la superficie esterna dell'anello interno, e la interna dell'anello esterno (superfici di rotolamento). Esse debbono apparire perfettamente lisce e levigate. Verificandosi crepe, incrinature o ruvidezza superficiale, occorre sostituire il cuscinetto completo.

— le sfere o i rulli. Devono presentarsi integri e levigatissimi per tutta la superficie. Riscontrando difetti, cambiare il cuscinetto. Si ricordi di non tentare mai la riparazione parziale, essendo difficilissimo ottenere buoni risultati da cuscinetti riparati. Nel montaggio dei cuscinetti, si curi sempre di agire sull'anello che viene pressato. Si ricordi che i cuscinetti nuovi presentano prima del forzamento sull'asse e nell'alloggiamento, un piccolo gioco radiale (dell'ordine di millesimi di millimetro); tale gioco diminuisce a forzamento avvenuto, ma non si deve annullare altrimenti le sfere o i rulli forzerebbero e il cusci-

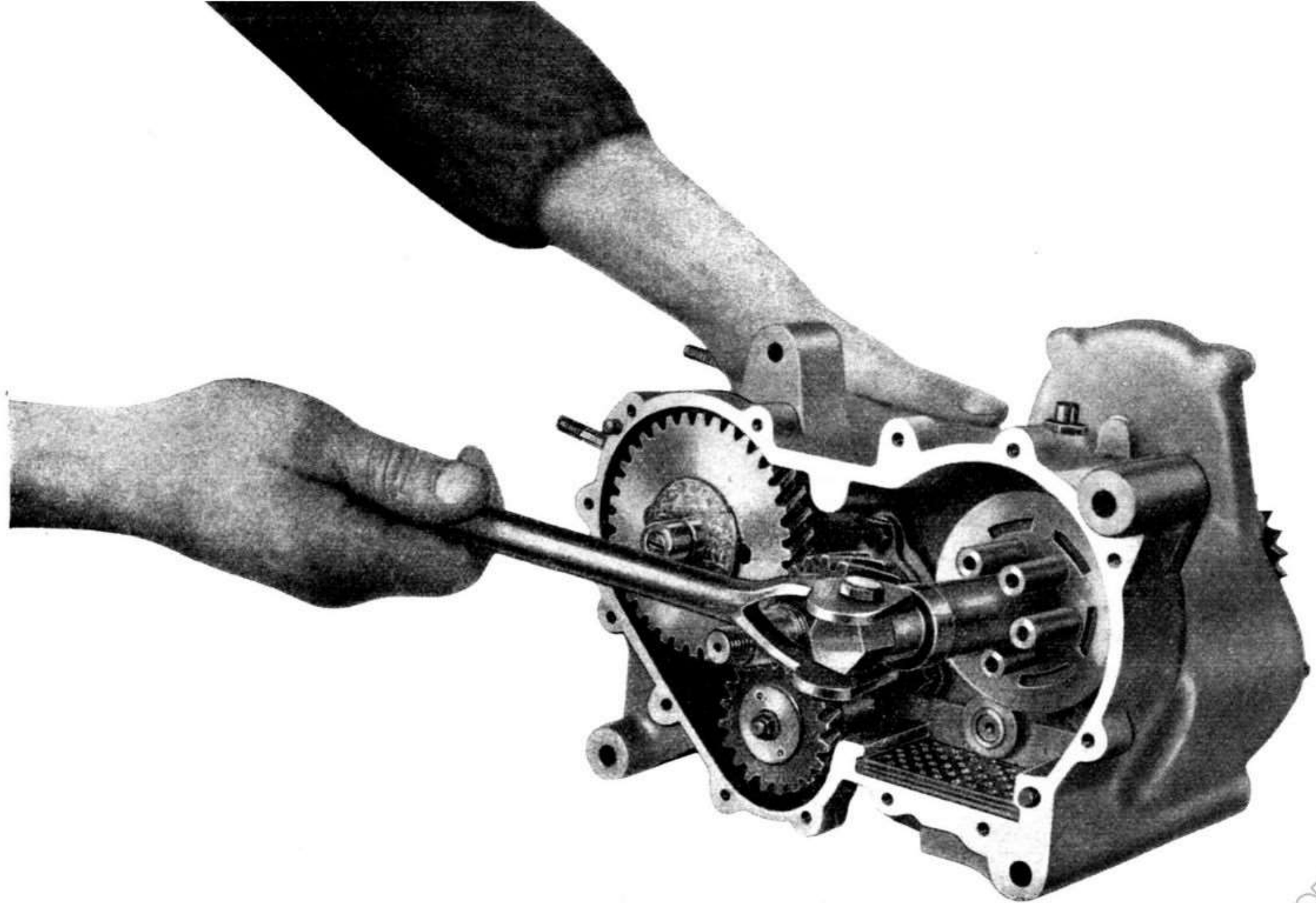


Fig. 11 - Come si leva il piattello con le sei molle della frizione

netto si rovinerebbe in breve tempo. Nei cuscinetti portanti e di spinta è ammesso un sensibile gioco assiale (dell'ordine di centesimi di millimetro).

Cuscinetto per albero motore.

Pressato nel coperchio lato volano, è esclusivamente portante. Convieni verificare lo stato di usura di questo cuscinetto prima di smontare l'alternatore volano, afferran-

dolo con le mani si tenti di muoverlo in senso radiale, è tollerabile un leggerissimo gioco (mm. $0,03 \div 0,05$). In senso assiale si può controllare se la boccola ha preso gioco eccessivo.

Cuscinetti asse primario del cambio. Sono due a sfere. Uno montato sul basamento, l'altro montato sul coperchio destro, cuscinetto per ingranaggio presa diretta.

Gruppo premistoppa per tenuta olio

Ispezione

Vi sono 14 premistoppa per tenuta olio:

— N. 2 nel coperchio lato sinistro, dove sono inseriti l'albero motore e l'alberino delle camme. Per la sostituzione di questi premistoppa occorre levare il coperchio;

— N. 1 nel coperchio lato destro. Per la sostituzione di questo occorre levare il coperchio e il gruppo per comando cambio;

— N. 1 nell'interno del preselettore. Per la sostituzione di questo, occorre levare il coperchio lato destro e smontare il gruppo preselettore;

— N. 1 sull'alberino delle camme. Per la sostituzione di questo occorre levare il coperchio lato sinistro;

— N. 8 montati sui due tubi copriastine. Per la sostituzione di questi occorre levare la testa del motore;

— N. 1 montato sul piattello inferiore valvola aspirazione. Per la sostituzione di questo occorre smontare la testa del motore.

Avvertendo perdite di olio da questi premistoppa verificare se il condotto che fa da sfiatatoio non è ostruito, se la pompa di ricupero olio funziona bene e le condizioni di usura del gruppo cilindro, pistone, fascie elastiche. Infatti se lo sfiatatoio è otturato, se la pompa di ricupero olio è avariata, o se il pistone permette il passaggio in notevoli quantità di gas nel basamento malgrado l'efficienza dei premistoppa si verificheranno perdite di olio. Osservato quanto sopra e persistendo le fughe di lubrificante, si proceda alla sostituzione dei premistoppa.

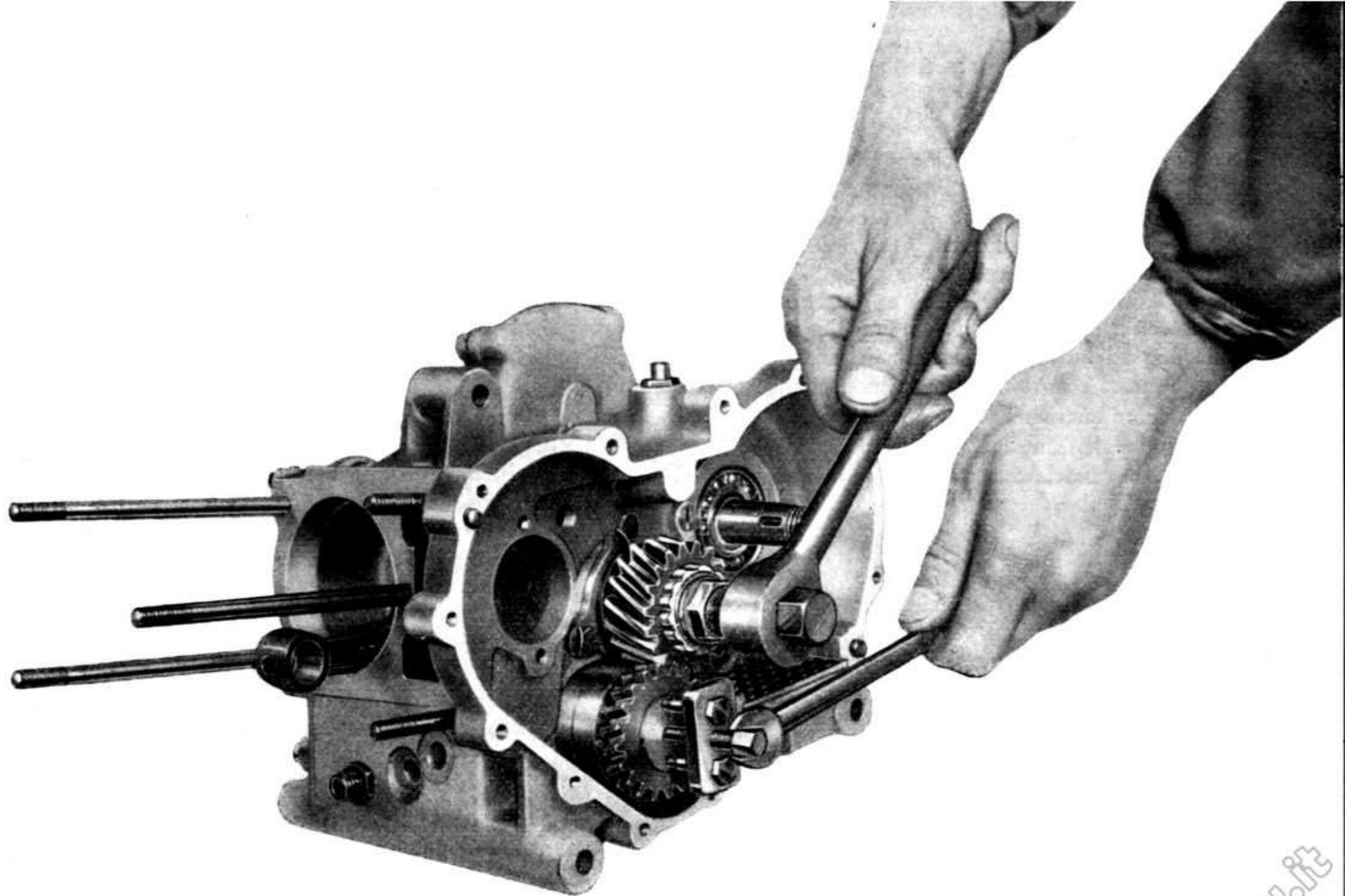


Fig. 12 - Come si leva l'ingranaggio della pompa olio

Gruppo testa-valvole

Smontaggio

Dopo aver levata la testa del motore come indicato nel capitolo « Smontaggio del motore » per smontarla completamente occorre: levare uno dei due coperchi mediante lo svitaggio dei sei bulloncini, svitare il dado sul perno del bilanciante dopo aver levato la copiglia, indi sfilare il perno e levare il bilanciante. Con estrattore speciale o con mezzi, come rappresentato a figura 18, comprimere le molle fino ad ottenere il distacco del piattello superiore coi due mezzi collarini, levare le molle, il piattello inferiore e sfilare internamente la valvola.

Per il gruppo dell'altra metà testa le operazioni sono uguali. Levare la candela e la guarnizione in rame e amianto fra testa e cilindro.

Ispezione

Controllare:

— dopo aver tolto le guarnizioni, lo stato di conservazione dei piani di unione ai coperchi.

Per levare le tracce di ermetico che vi si noteranno, usare un raschietto smussato o meglio lavare con alcool ed asciugare con stracci puliti. Ricordare che se i piani non sono perfetti, non si potrà ottenere la perfetta tenuta dell'olio. Togliere accuratamente i residui carboniosi (curando di asportare anche quelli localizzati in posizioni poco accessibili) servendosi di raschietti e spazzole metalliche. Lavare poi con petrolio e asciugare con getto d'aria o stracci;

— lo stato della testa. Se i prigionieri sono ben fissi e presentano il filetto integro (caso contrario avvitare o sostituire). Se vi sono alette di raffreddamento rotte o scheggiate (se ve ne fossero molte sostituire la testa);

— che non vi siano crepe o intaccature sulle sedi o sulle guide delle valvole;

— l'incassatura delle sedi valvole (specialmente per quella di scarico), se consumate occorre sostituirle, vedere tabella n. 1 - tav. I;

— l'usura delle guide valvole, dovendo sostituirle, battere dall'interno verso l'esterno.

Le valvole. Osservare lo stelo e la corona di appoggio sulla sede (sede della valvola, vedere tabella n. 1 - tav. I). Riscontrando usura eccessiva o deformazioni, crepe, punteggiature profonde, ecc., sostituire valvole e guide.

NB. — E' sempre consigliabile, allorché si richiede la sostituzione di una valvola cambiare anche la relativa guida. Così pure se si richiede la sostituzione di una guida è sempre consigliabile cambiare la relativa valvola, avendosi con ciò garanzia di tenuta perfetta.

Avvertenza. E' sempre consigliabile nel montare guide e valvole nuove, o nel rimontare le vecchie dopo eseguita la rettifica delle sedi, procedere alla smerigliatura delle valvole nelle rispettive sedi.

Molle per valvole aspirazione e scarico:

— molla interna, controllarne l'efficienza misurando il cedimento. Compressa a mm. 19 deve reggere un carico di Kg. $9,75 \begin{smallmatrix} -0 \\ +0,5 \end{smallmatrix}$.

— molla esterna, controllare l'efficienza misurando il cedimento. Compressa a mm. 23,5 deve reggere un carico di Kg. $22,75 \begin{smallmatrix} -0 \\ +1,5 \end{smallmatrix}$.

Se alle misure stabilite reggono meno del 10 % ÷ sostituire.

Montaggio

Invertire le operazioni di smontaggio.

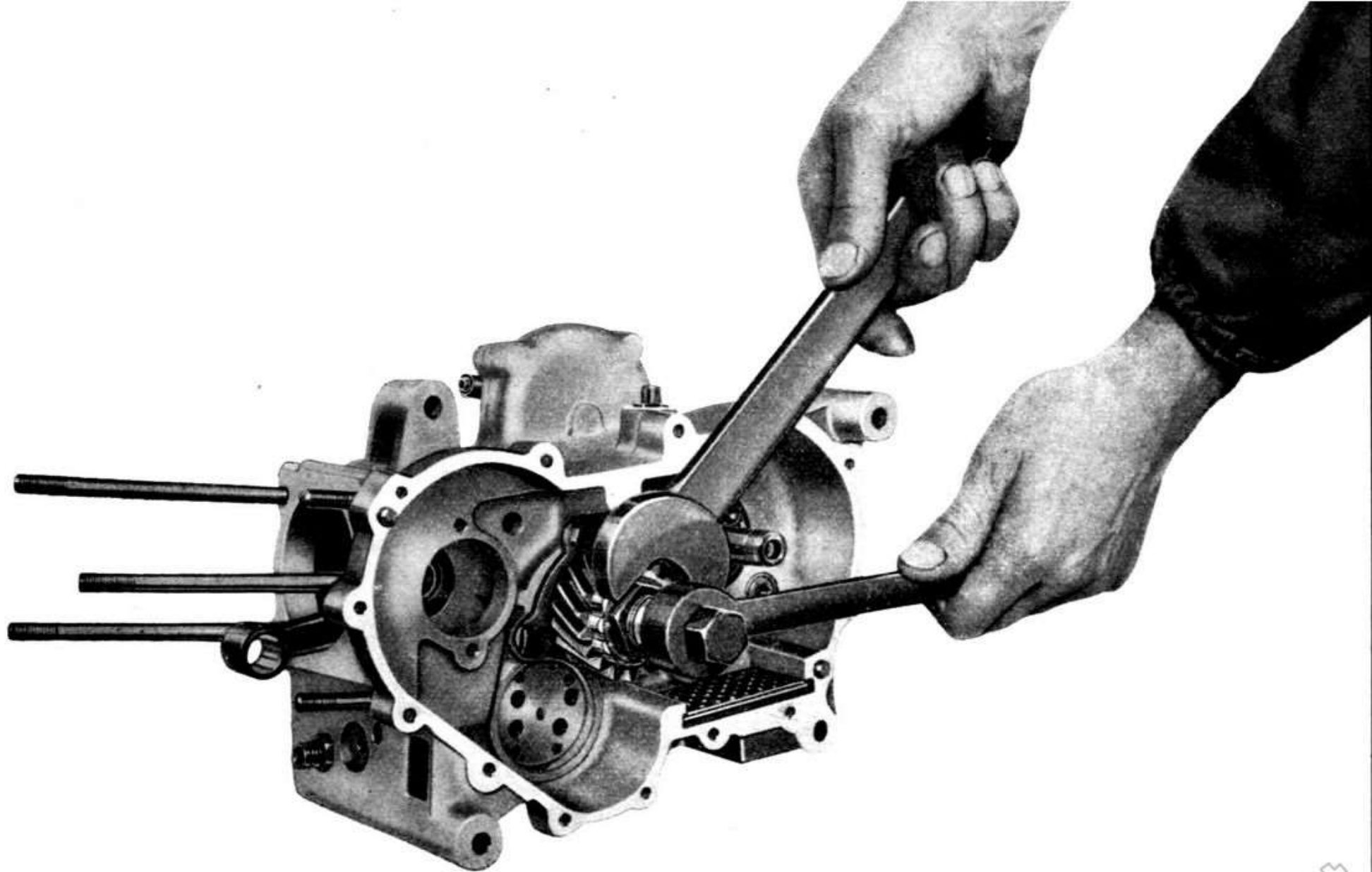
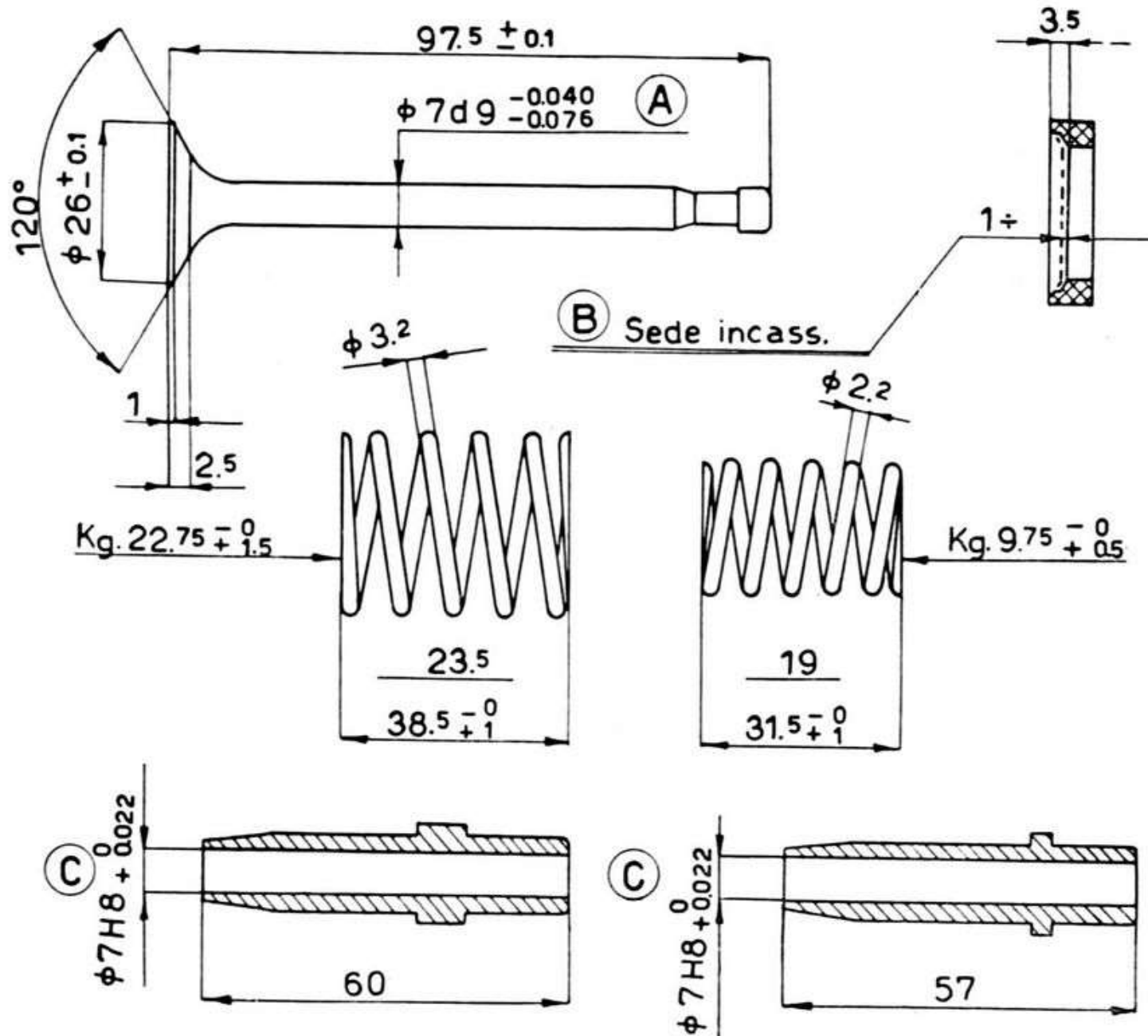


Fig. 13 - Come si svita il dado di tenuta cuscinetto e pignone motore

Tabella N. 1

Denominazione	Misure	A pezzo nuovo mm.	Tolleranze costruzione		Usura massima ÷ mm.	Osservazioni
			+ mm.	- mm.		
Valvole aspir. e scar. (sede 120°)	A	7	—	$\begin{matrix} \backslash 0,040 \\ / 0,076 \end{matrix}$	— 0,07	Lo spessore al bordo delle valvole (aspirazione e scarico) non dovrà ridursi, in seguito a rettifiche, oltre mm. 0,5 ÷. A nuovo, lo spessore è (ved. tavola) mm. 1.
Guida valv. asp. e scarico . .	C	7	0,022	—	+ 0,10	
Incassatura delle sedi	B	—	—	—	1 ÷	



Tav. I

Gruppo cilindro-pistone

Smontaggio

Vedere capitolo « Smontaggio del motore ».

Levare dal pistone le fascie elastiche. Se si suppone di dover rimontare lo stesso pistone, si osservi attentamente la posizione relativa delle fascie elastiche e del raschia olio, prima di levarle dal pistone. Nel montaggio, tali pezzi andranno ordinatamente rimessi nell'esatta posizione che occupavano allorchè si iniziò lo smontaggio; con ciò si eviterà un nuovo adattamento fra cilindro e segmenti.

Ispezione

Verificare:

— la superficie interna del cilindro. Essa deve apparire levigata ed esente da rigature, tacche, ecc. Caso contrario alesare, se trattasi di righe molto profonde sostituire il cilindro (vedere tab. 2 - tav. II);

— sulla superficie esterna lo stato dei piani di unione al basamento e alla testa;

— lo stato delle alette di raffreddamento.

Smontare dal cilindro le levette per camme aspirazione e scarico mediante lo svitaggio dei due perni in bronzo (vedere fig. 19). Per la revisione di questi pezzi vedere capitolo « Gruppo asse a camme e comando distribuzione ».

Verificare:

— attentamente la testa e i fianchi del pistone. Tolte le

eventuali incrostazioni carboniose, le superfici devono presentarsi levigate. Se si notassero striature profonde o tacche di grippaggio è opportuno sostituire il pistone. Per le misure ved. tabella 2 - tav. II.

NB. — Chiedere gli appositi segmenti per pistoni maggiorati indicando la maggiorazione. Montando pistoni maggiorati, il cilindro va alesato di 2-4-6-8-10 decimi in rapporto alla maggiorazione del pistone;

— lo stato delle sedi dei segmenti sul pistone;

— che i forellini praticati nella parete del pistone sotto il segmento raschia-olio non siano otturati. Se a verifica effettuata, si decidesse di montare ancora il vecchio pistone ricordare l'avvertenza del capitolo « Smontaggio del motore ». Montando pistoni maggiorati è necessario procedere alla rialesatura e alla rettifica del cilindro secondo la scala di maggiorazione.

Spinotto. Deve essere preciso nella boccola piede di biella e leggermente forzato nei supporti del pistone. Quando si cambia il pistone è bene sostituire anche lo spinotto. Usura massima mm. $0,03 \div$.

Controllare:

— lo stato di conservazione delle fasce elastiche. Se consumate o non perfettamente aderenti al cilindro per tutta la periferia sostituirle (Vedere misura L di Tav. II);

— l'adattamento delle fasce nuove nelle apposite gole del pistone (sedi).

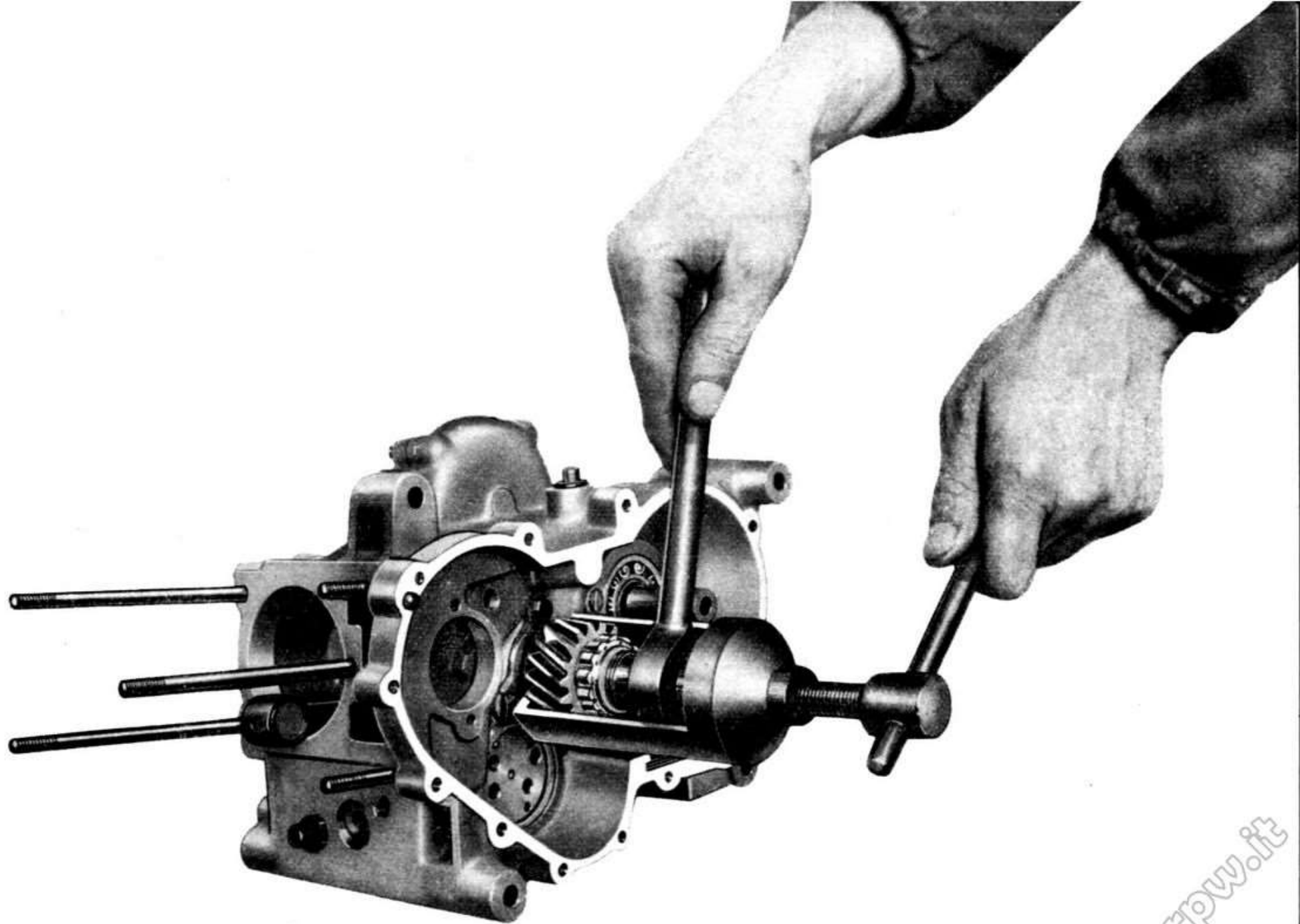
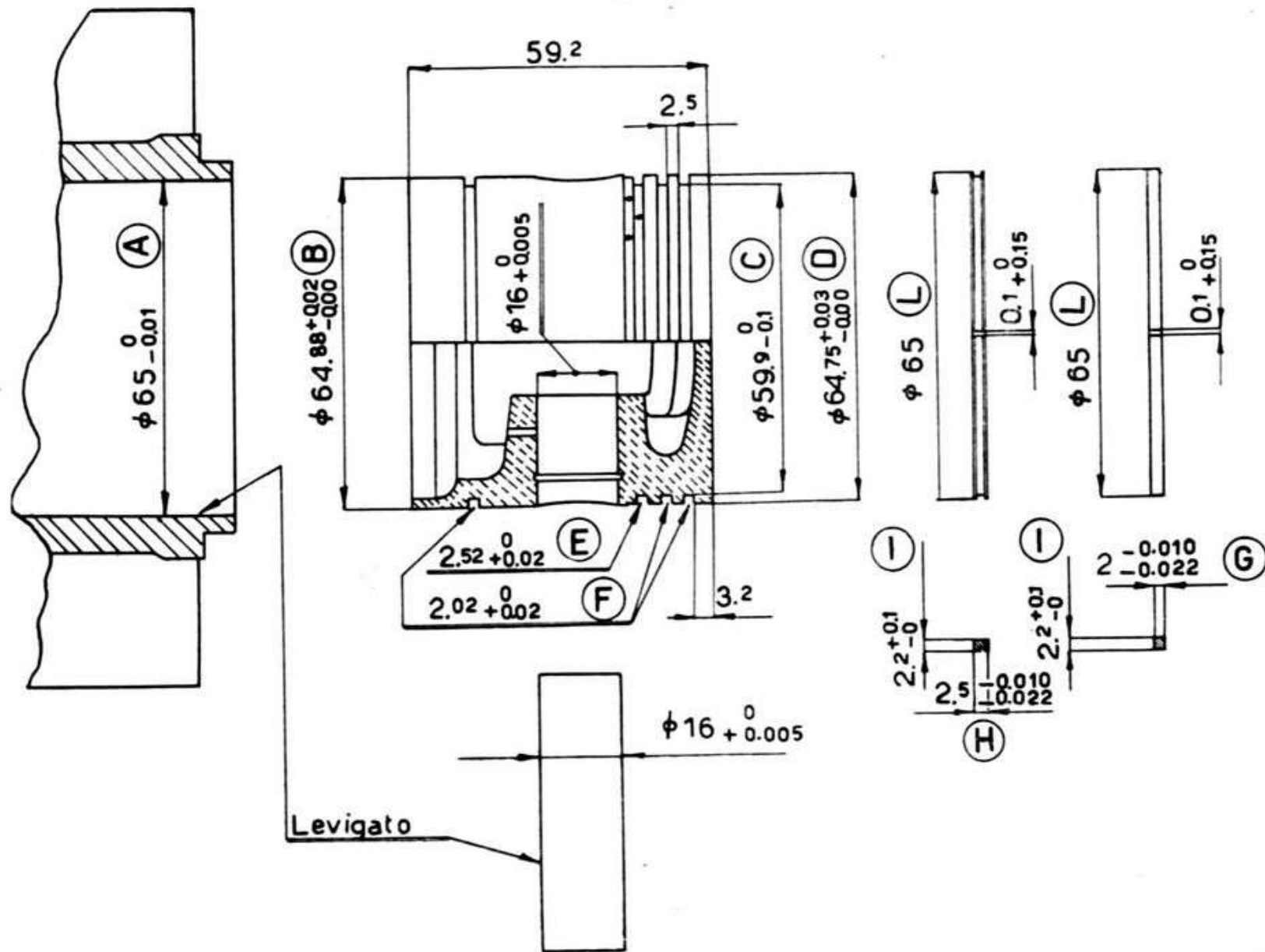


Fig. 14 - Come si leva il cuscinetto e il pignone dall'albero motore

Tabella N. 2

Denominazione	Misure	A pezzo nuovo mm.	Tolleranze costruzione		Usura massima ÷ mm.	Osservazioni
			+ mm.	- mm.		
Cilindro	A	65	—	0,01	+ 0,08	
Pistone	E	2,52	0,02	—	+ 0,08	L'usura per le misure B-C-D è minima.
	F	2,02	0,02	—	+ 0,08	
Segmenti	I	2,2	0,1	—	- 0,15	
	G	2	—	0,010 0,022	- 0,08	
	H	2,5	—	0,010 0,022	- 0,05	
						Scala di maggiorazione per pistoni di ricambio: mm. 0,2 - 0,4 - 0,6 - 0,8 - 1,00.



Tav. II

Le fasce elastiche devono poter girare liberamente, se pur con poco gioco nelle apposite scanalature (vedere tabella 2 - tav. II). Introdurre nella canna del cilindro la fascia elastica, agendo in modo che essa risulti normale all'asse del cilindro (ciò si può effettuare introducendo il pistone rovesciato e facendo aderire al bordo del pistone la fascia elastica). Misurare la distanza fra i punti di chiusura, deve essere mm. $0,1 \pm 0,15$.

Montaggio

Montare le fasce elastiche nel modo seguente: due di

tenuta in alto, poi la raschia olio e in basso l'altra di tenuta. Osservare, prima di montare il pistone nel cilindro, che i punti di chiusura delle quattro fasce elastiche siano a $90^\circ \div$; ciò facilita la partenza del motore appena montato, però non essendovi fermi, queste si sposteranno durante il periodo di assestamento, ottenendo un angolo diverso da 90° . Ciò non ha importanza perchè quando la fascia elastica si è adattata, assicura una buona tenuta qualunque sia l'angolo fra i punti di chiusura delle fasce elastiche stesse.

Gruppo albero motore-biella

Smontaggio

Togliere la copiglia e svitare il tappo che fissa la flangia di tenuta biella sull'albero motore, indi sfilare flangia e biella. Fare attenzione nel levare la biella a non perdere i rullini (sono 26).

Ispezione

Biella.

La superficie interna della testa di biella deve presentarsi levigatissima.

La boccola del piede di biella deve essere ben fissa (forzata), non deve presentare tacche o striature interne. Curare la pulizia dei fori per lubrificazione. Usura massima: (vedere tabella 3 - tav. III).

Dovendo sostituire la boccola, pressarla nel piede di biella in modo che sporga mm. $0,1 \div$ per parte e ripassare il foro con alesatore (vedere Tav. III).

Rullini.

Esaminarli attentamente uno per uno. Devono essere integri e levigatissimi. Caso contrario sostituirli.

Tappo e flangia di tenuta biella.

Controllare che sia in perfetto stato la filettatura del tappo e che la parte interna della flangia (dove appoggia la biella) non sia rigata o consumata, caso contrario sostituire.

Albero motore.

Esaminare:

— la superficie del perno di biella, deve presentarsi levigatissima, caso contrario occorre procedere alla rettifica o alla sostituzione del pezzo. Se si rettifica il perno di biella occorre eseguire la medesima operazione anche per la testa di biella, e sostituire tutti i rullini con altri maggiorati (vedere tabella N. 3);

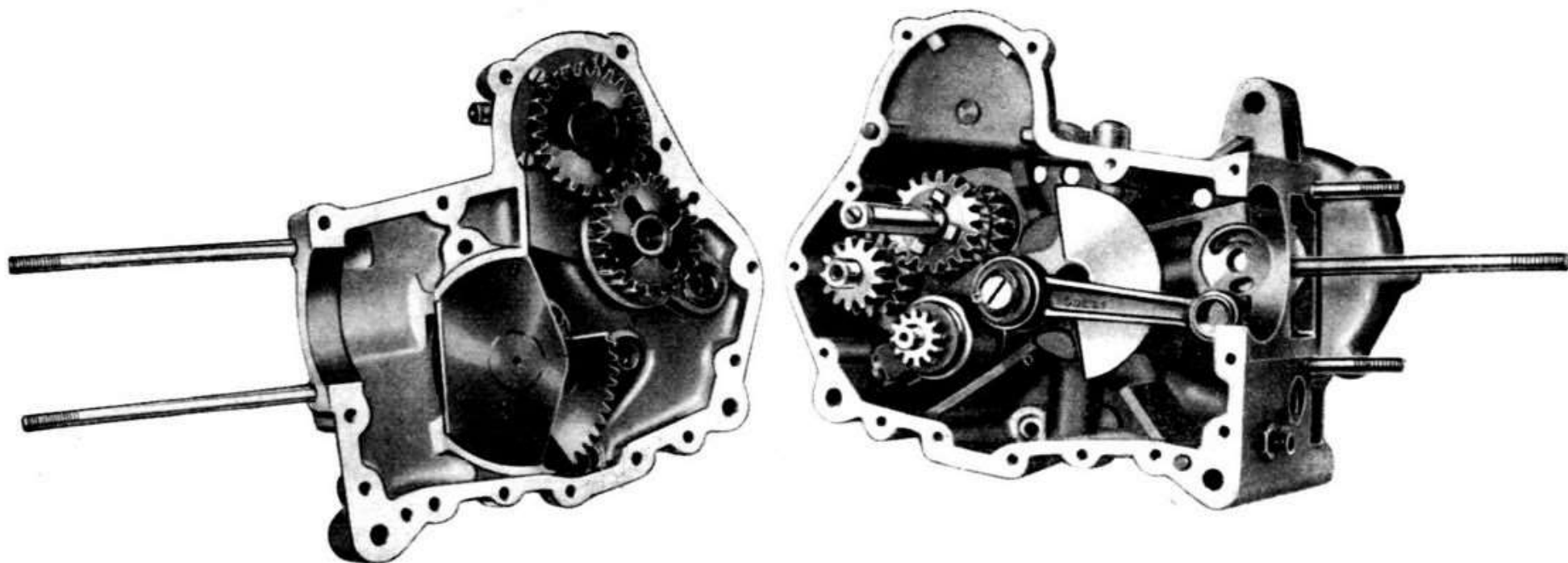


Fig. 15 - Come viene tolto il coperchio lato catena

Tabella N. 3

Denominazione	Misure	A pezzo nuovo mm.	Tolleranze costruzione		Usura massima ÷ mm.	Osservazioni
			+ mm.	- mm.		
Testa di biella	A	28,53	0,005	0,005	+ 0,05	I rullini normali hanno il diametro di mm. 3 (Il N. dei rullini è di 26). Usura massima mm. 0,02 ÷.
Perno di biella	B	22,50	0,005	0,005	- 0,04	
Piede di biella	C	16	0,040 0,055	—	+ 0,05	
I Maggior. {	Misura per biella maggior.	A	28,63	0,005	0,005	Per queste tre maggiorazioni occorre montare dei rullini con diametro di mm. 3.1-3.2-3.25.
	Misura per collo rettificato	B	22,40	0,005	0,005	
II Maggior. {	Misura per biella maggior.	A	28,73	0,005	0,005	
	Misura per collo rettificato	B	22,30	0,005	0,005	
III Maggior. {	Misura per biella maggior.	A	28,78	0,005	0,005	
	Misura per collo rettificato	B	22,25	0,005	0,005	
Boccola per albero motore . .	D	32	0,035 0,050	—	+ 0,06	Controllare se l'albero motore ha subito usure.

- la superficie a contatto colla boccola sul basamento, deve presentarsi levigatissima, in caso contrario occorre rettificare e levigare;
- il cono per fissaggio volano alternatore;
- il filetto per dado di serraggio volano alternatore;
- il cono per fissaggio pignone motore;
- il filetto sinistro per fissaggio dado di bloccaggio pignone motore e cuscinetto.

Gruppo asse a camme e comando distribuzione

Questo gruppo comprende:

Le camme aspirazione e scarico col relativo perno e ingranaggio di comando.

I perni, le levette e i rulli per comando astine.

Le astine.

I bilancieri coi rispettivi spinotti.

Ispezione

Camme per levette aspirazione e scarico.

Controllare:

- le superfici, tenute dalle boccole, del perno per camme aspirazione e scarico, devono essere lucide e levigate. Verificando incrinature, tacche, ecc., occorre operare la

Montaggio

Prima di montare la biella occorre verificarne la quadratura: occorre cioè controllare che i due fori di testa e piede di biella siano paralleli e complanari. Le eventuali deformazioni si possono correggere agendo sullo stelo mediante chiavi a forchetta e torcendo in senso contrario alla deformazione riscontrata. Per montare sull'albero motore i rullini e la biella si procede come segue: fissare in morsa l'albero motore, versare un po' d'olio denso, montare la biella e infilare i rullini, dopo di questo montare la flangia e avvitare il tappo. Non dimenticare la copiglia di sicurezza in modo da non rendere possibile l'allentarsi fortuito del tappo.

sostituzione. Per i giochi fra perno e boccole nel basamento (vedere tabella 4 - tavola IV);

- le superfici di lavoro delle camme, devono presentarsi levigate. Se vi sono righe profonde o tacche sostituire il pezzo;

- la dentatura dell'ingranaggio di comando, se logora o avariata operare la sostituzione.

Perni, levette e rulli comando astine.

Esaminare:

- lo stato dei perni per supporto levette che vengono avvitati nel cilindro, la superficie deve essere lucida e levigata, verificandosi incrinature, tacche o usure, occorre

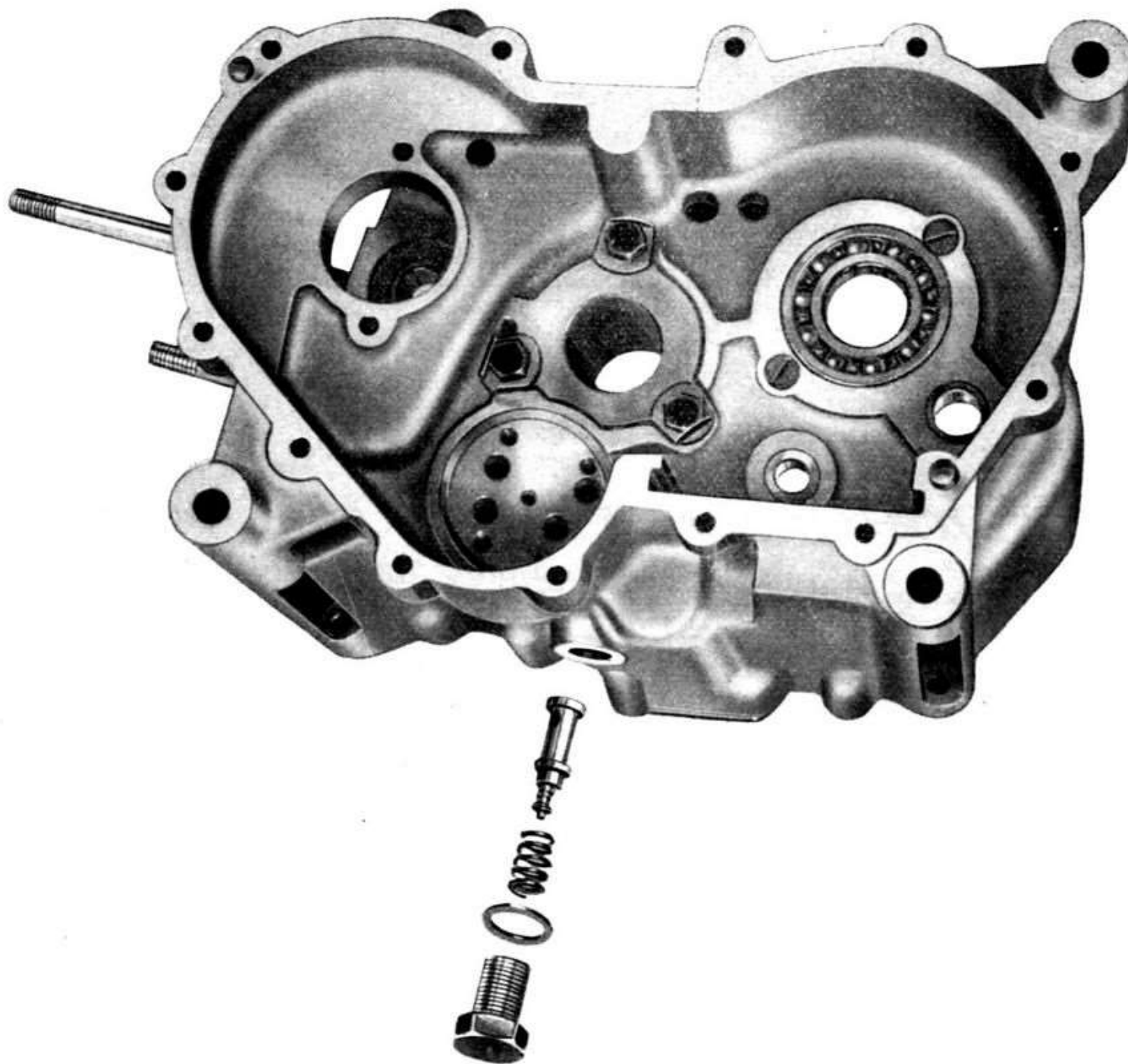
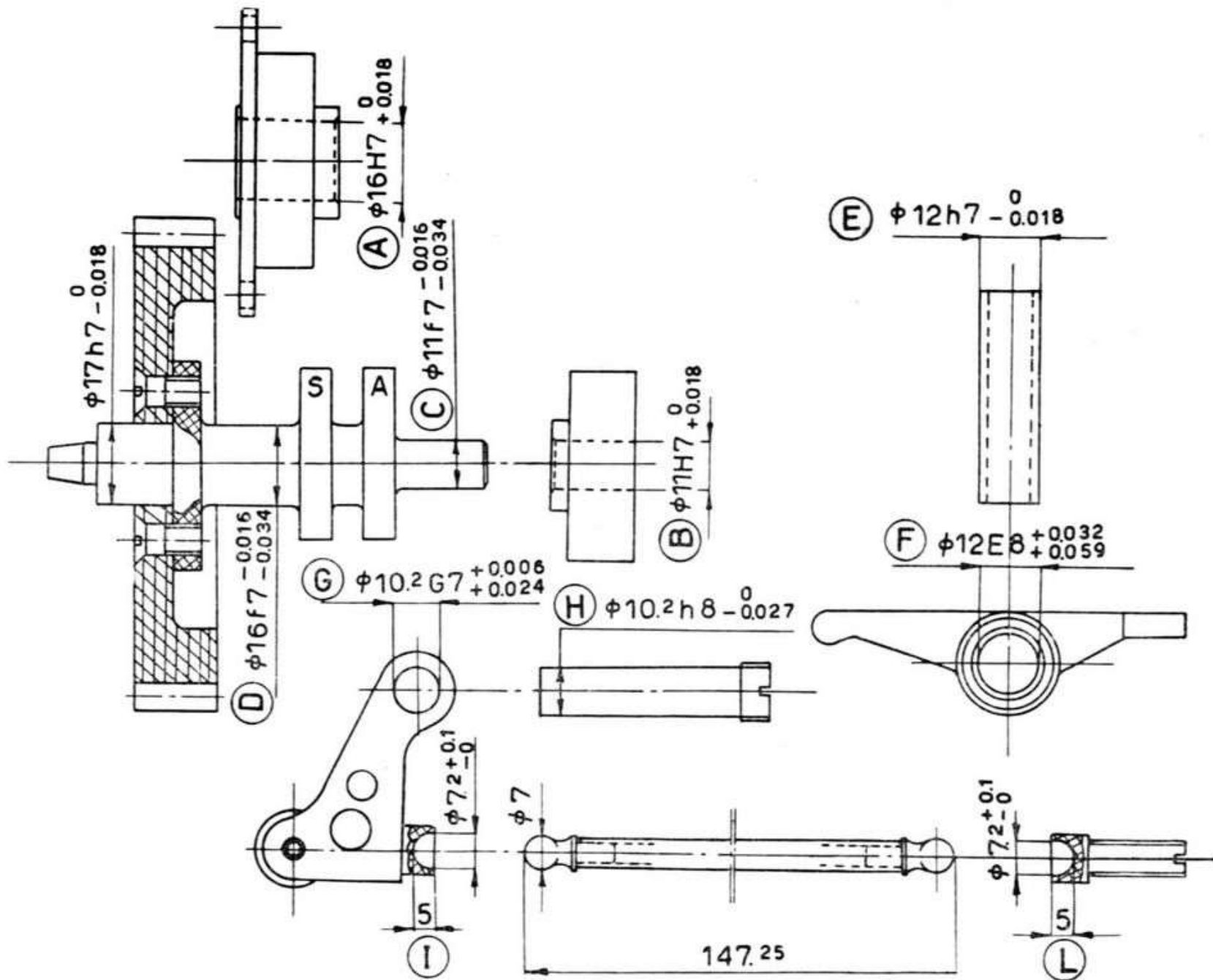


Fig. 16 - Come si presenta la valvolina automatica tolta dal basamento

Tabella N. 4

Denominazione	Misure	A pezzo nuovo mm.	Tolleranze costruzione		Usura massima ÷ mm.	Osservazioni
			+ mm.	- mm.		
Spinotto per bilancieri	E	12	—	0,018	- 0,04	Ovalizzazione.
Boccola per bilancieri	F	12	{ 0,032 0,059	—	+ 0,05	
Perno levette aspirazione e scar.	H	10,2	—	0,027	- 0,10	Ovalizzazione.
Levette sulle camme aspirazione e scarico	{ G	10,2	{ 0,006 0,024	—	+ 0,05	
	{ I		5	—	—	
Vite sui bilancieri	L	5	—	—	+ 0,6	
Perno delle camme aspir. e scar.	{ C	11	—	{ 0,016 0,034	- 0,05	
	{ D	16	—			
Boccole per perno camme . .	{ A	16	0,018	—	+ 0,07	
	{ B	11	0,018	—	+ 0,07	



Tav. IV

operare la sostituzione. Per i giochi fra perni e levette (vedere tab. 4 - tav. IV);

— lo stato della superficie esterna dei rulli, deve essere levigata e devono poter girare liberamente attorno al proprio perno;

— il gioco dei rulli nelle levette, non deve essere maggiore di mm. 0,2 circa. Caso contrario sostituire pernetto, boccola e rullo. Dopo ribadito il perno occorre eliminare le sporgenze su ambo i fianchi. Il gioco a pezzo nuovo non deve essere minore di mm. 0,08 circa. Con ciò si evita che il rullo ingrani danneggiando il profilo della camma.

Aste comando bilancieri scarico e aspirazione.

Sono tubi con terminali a forma emisferica riportati (vedere tavola IV).

Controllare che le aste siano diritte e che l'usura alle due estremità non sia eccessiva. In caso di irregolarità è consigliabile cambiare l'asta completa.

Bilancieri e spinotti per bilancieri.

Levare dai bilancieri le viti di registro, controllare lo stato delle boccole e spinotti per bilancieri riferendosi per le misure a tab. 4 - tav. IV.

Viti di registro sui bilancieri.

Osservare se i filetti delle viti e dei dadi di regolazione sono intatti. Verificare l'usura sulla parte convessa delle viti, se consumate sostituirle (vedere tabella 4 - tav. IV).

Montaggio

Invertire le operazioni di smontaggio.

Gruppo frizione e avviamento

Smontaggio

Vedere capitolo « Smontaggio del motore ».

Ispezione

Corpo frizione fisso.

Verificare:

— che il piatto, dalla parte interna (dove lavora sul disco) sia esente da rigature e piano;

— che i denti della griffa siano diritti e lisci nella superficie esterna;

— che il cono interno sia in perfette condizioni;

— che la cava per la chiavella non presenti usura. Presentandosi casi contrari si opera la sostituzione del pezzo.

Ingranaggio di trasmissione.

Verificare:

— il profilo ed il consumo dei denti dell'ingranaggio;

— se vi sono denti scheggiati o rotti;

— che la superficie della boccola pressata nell'ingranaggio non abbia subito delle incrinature o usure superiori a mm. 0,2 circa.

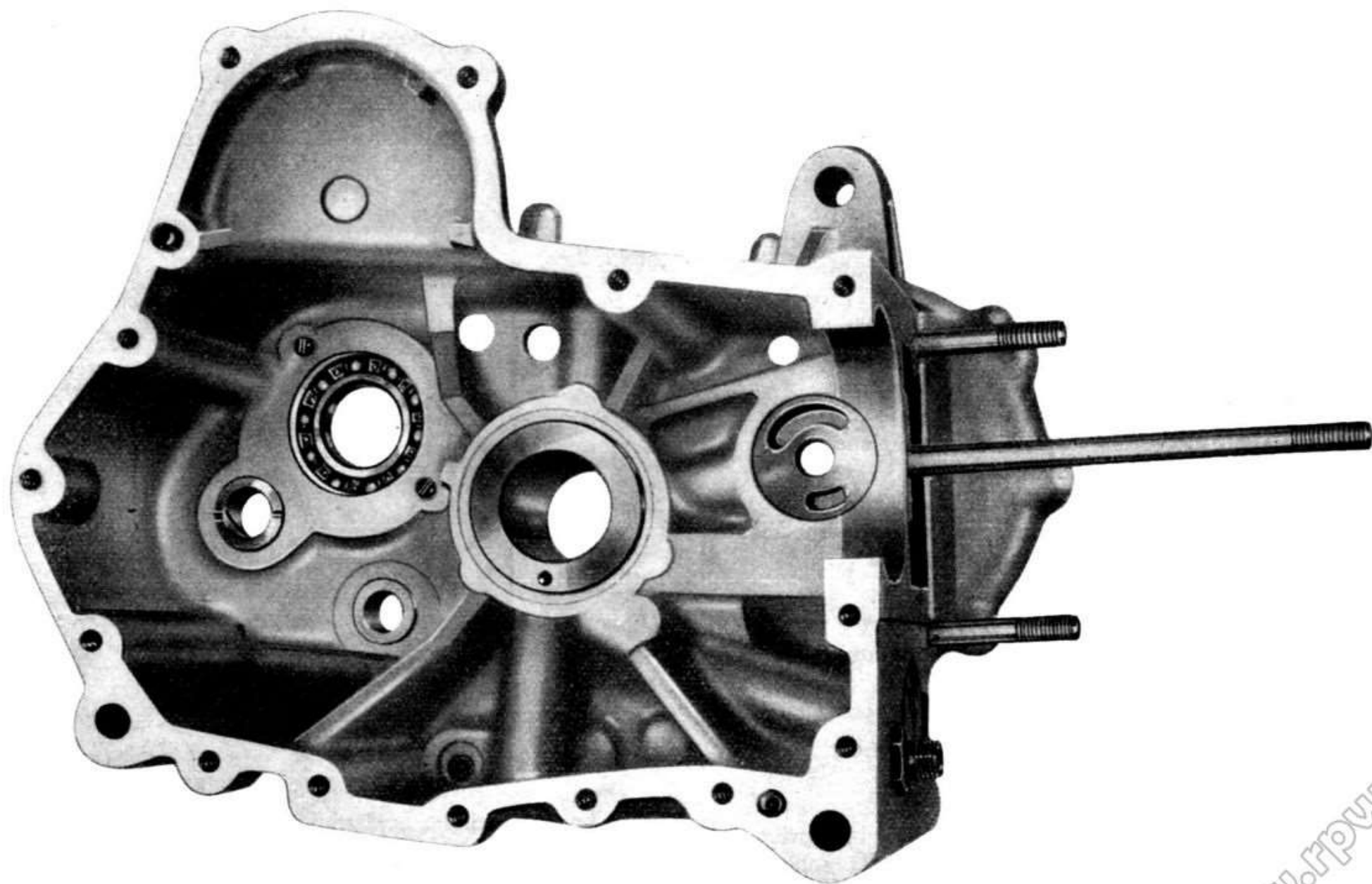


Fig. 17 - Basamento lato destro

Se occorre cambiare la boccola, dopo pressata nell'ingranaggio va portata a $\varnothing 60 \text{ H}7 + \begin{smallmatrix} 0 \\ 0,030 \end{smallmatrix}$. Controllare che la boccola non sporga dai piani dell'ingranaggio, dopo pressata va levato lo smusso di mm. 0,5 portando la quota a mm. 8,4.

Dischi frizione.

Ve ne sono due di ferodo, tre di acciaio e tre di acciaio rivestiti di sughero. Non devono essere rigati, deformati o molto consumati. Riscontrando rigature, deformazioni o usure eccessive sostituire i pezzi. Lo spessore iniziale dei dischi con rivestimento di sughero è mm. $3,5 \pm 0,1$, esso può ridursi sino a mm. 2,5 circa.

Lo spessore iniziale dei dischi di ferodo è mm. $2 \pm 0,1$ (può ridursi sino a mm. 1,5 circa). Se però si riscontrassero crepe è opportuno operare la sostituzione anche se non sono interamente consumati.

Lo spessore iniziale dei dischi in acciaio è mm. $1,2 \pm 0,05$ essi non sono soggetti a usura apprezzabile, vanno sostituiti solo se deformati.

Piattello spingimolle.

Osservare con una riga la faccia che appoggia sui dischi, deve essere piana. Le cave che fanno da guida al piattello non devono aver subito usure apprezzabili, in caso contrario sostituire.

Pistoncini e sfera spingidischi.

Esaminare che i pistoncini non abbiano subito usure o rigature apprezzabili e che la sfera non sia appiattita, caso contrario sostituire i pezzi.

Molle di carico per frizione.

Sono sei. La molla ha una lunghezza a pezzo nuovo e scarica di mm. $44 \pm 0,5$ e occorrono Kg. $21 \pm \begin{smallmatrix} 1 \\ 0,5 \end{smallmatrix}$ per comprimerla a una lunghezza di mm. 35,5. Se compressa a mm. 35,5 porta meno di Kg. 19 circa occorre sostituirla.

Ingranaggio per avviamento.

Controllare:

- che non vi siano denti incrinati o rotti e che non abbiano subito usure apprezzabili;
- l'usura del profilo interno dove lavorano i saltarelli.

Corpo centrale porta saltarelli.

Controllare che non vi siano rigature o usure.

Saltarelli.

Controllare che non vi siano rigature o usure, nel caso sostituire.

Disco interno e esterno.

Controllare che non abbiano subito deformazioni.

Leva comando frizione interna.

Controllare:

- che la parte curva a contatto col pistoncino spingidischi non abbia subito appiattimento;
- che la parte filettata sia in perfette condizioni. Caso contrario sostituire.

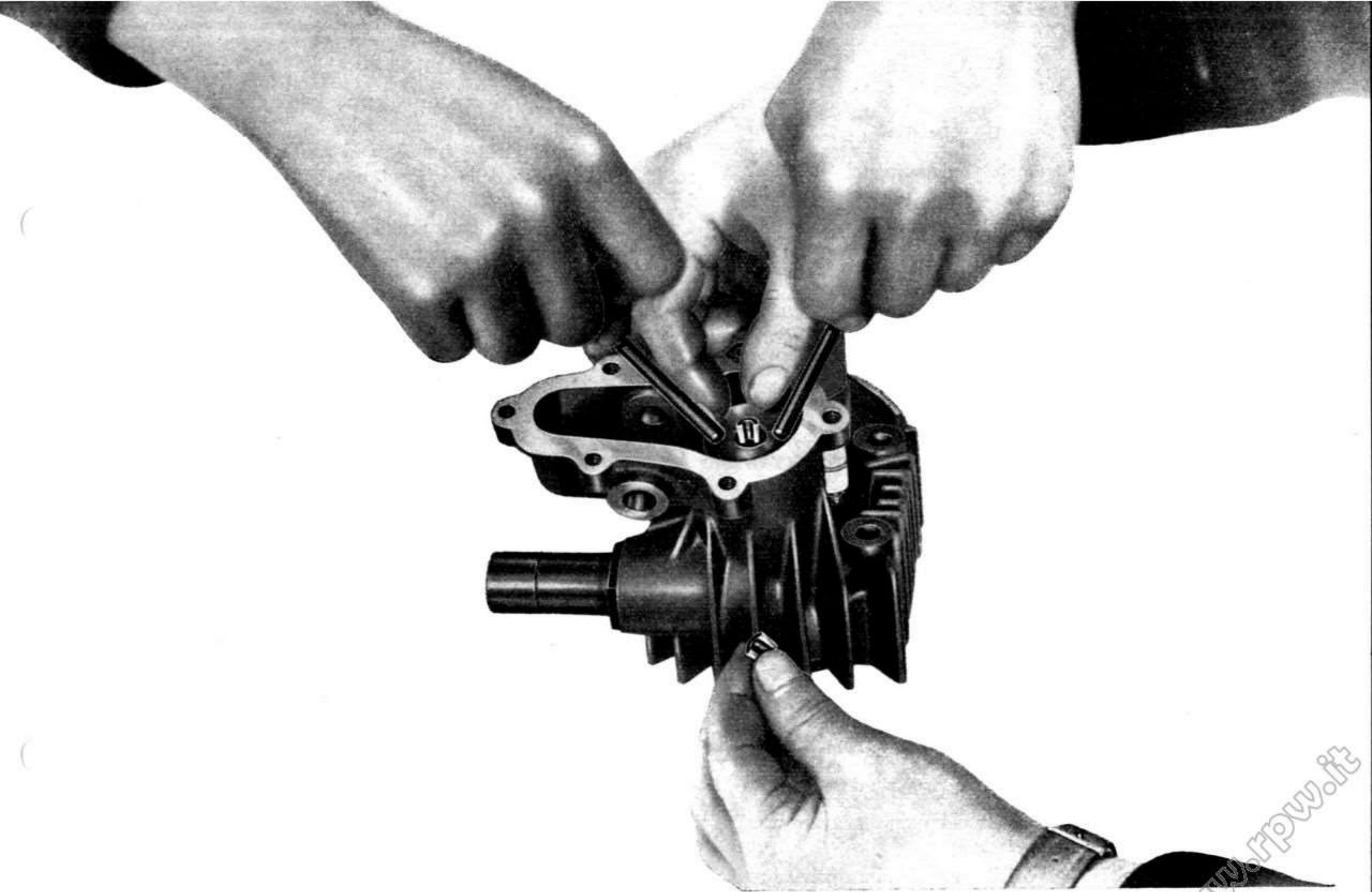


Fig. 18 - Come viene eseguita l'estrazione delle molle dalla testa

Gruppo frizione.

Montaggio

Invertire l'ordine di smontaggio (vedere capitolo « Smontaggio del motore »).

Si montino i dischi nell'ordine col quale si erano tolti (vedere fig. 20). Devono essere puliti e leggermente unti.

Registrazione della frizione.

Si rende necessaria quando il movimento libero (gioco) all'estremità della leva di comando è superiore o inferiore a 4 mm. circa.

Con un gioco alquanto inferiore si può verificare uno

slittamento dei dischi con conseguente consumo di questi e rendimento del motore anormale.

Con un gioco alquanto superiore si può verificare un incompleto distacco della frizione con conseguente cambio marce rumoroso.

La registrazione viene fatta agendo sul bullone e controdado zigrinato, posti sul manubrio all'attacco della leva di comando.

Per registrare occorre allentare il controdado, indi svitare o avvitare il bullone quel tanto che necessita per ottenere la registrazione.

Ricordarsi di bloccare nuovamente il controdado a registrazione ultimata.

Gruppo cambio di velocità

(Vedere fig. 21)

Smontaggio

Vedere capitolo « Smontaggio del motore ».

Ispezione

Questo gruppo comprende:

Albero primario.

Verificare:

- l'integrità del filetto;
- la superficie del cono di innesto nel corpo frizione fisso, deve presentarsi levigatissima;
- lo stato di conservazione della chiavella, osservare che entri senza gioco nell'apposita cava;
- lo stato di conservazione delle tacche sulle quali scor-

re l'ingranaggio mobile di quarta e seconda velocità (vedere tavola V);

— la superficie che lavora sulla boccola dell'ingranaggio presa diretta, deve essere levigata;

— la scorrevolezza dell'ingranaggio per seconda velocità e la perfetta efficienza dell'anello Seeger che lo fissa all'albero.

La centratura dell'albero si esegue ponendolo fra due contropunte e controllando con indicatore centesimale. Rilevando uno spostamento superiore a mm. 0,05 occorre raddrizzare sotto pressa.

Ingranaggio scorrevole.

Per terza velocità, con tacche frontali d'innesto seconda

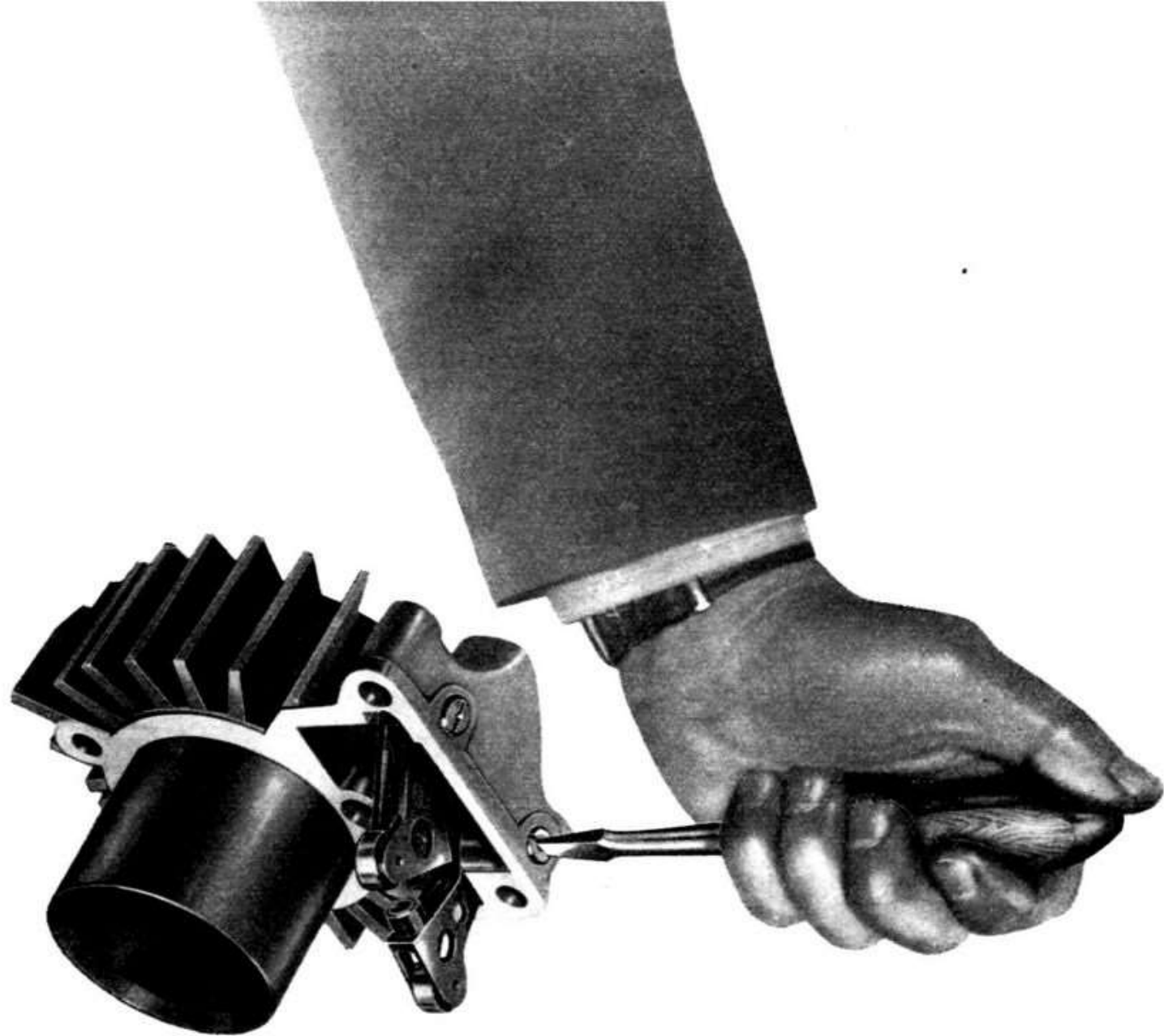
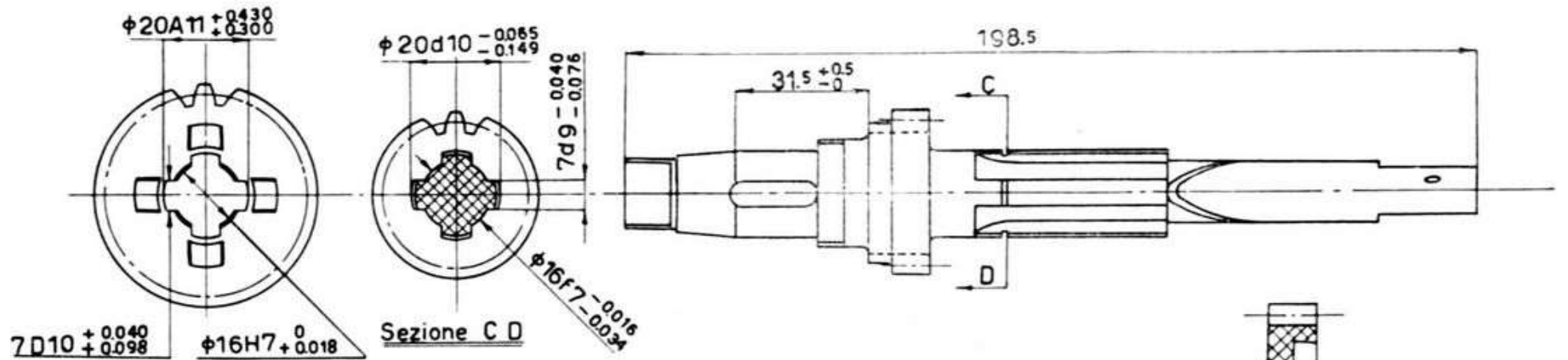


Fig. 19 - Come viene eseguito lo smontaggio delle levette per camme

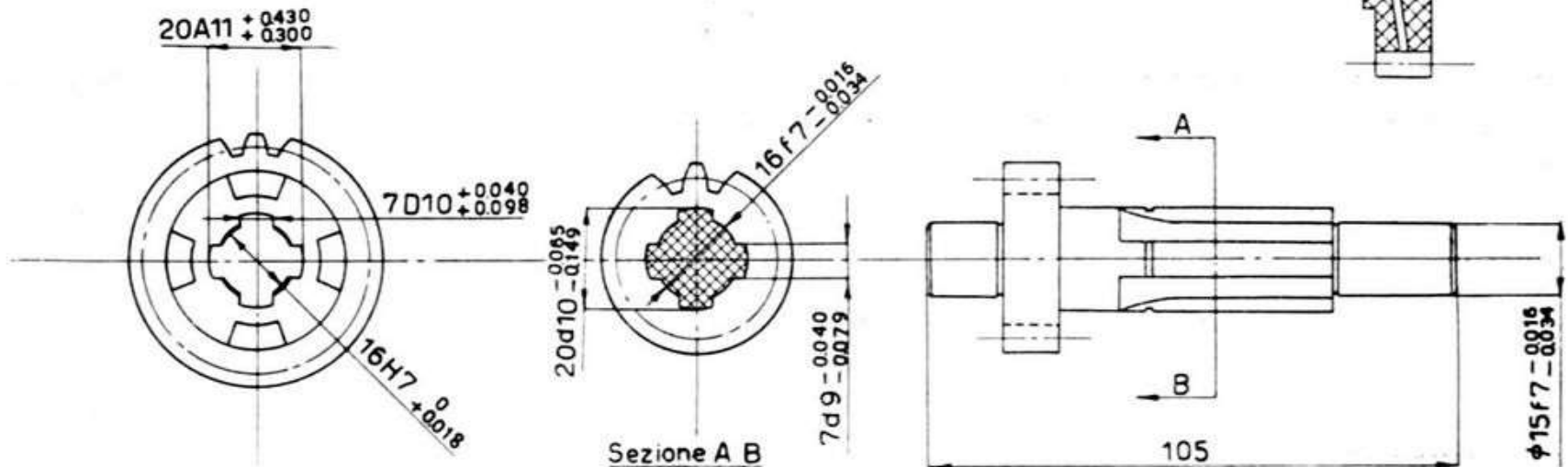
Tabella N. 5

Denominazione	Misure	A pezzo nuovo mm.	Tolleranze costruzione		Usura massima ÷ mm.	Osservazioni
			+ mm.	- mm.		
Boccola ingranaggio presa diretta	A	15	0,018	—	+ 0,12	



Ingr. per III velocità

Dopo pressata brocciare a $\phi 15H7 \pm 0.018$



Ingr. per II velocità

Tav. V

e quarta velocità. Controllare il gioco fra forcellino di comando e cave, non deve eccedere oltre mm. 0,4.

Ingranaggio presa diretta.

Controllare:

- lo stato dei denti e delle tacche frontali;
- il filetto su cui si avvita la ghiera di serraggio per pignone catena;
- la superficie che va forzata nell'anello interno del cuscinetto, deve essere levigatissima;
- la boccola interna, deve essere esente da tacche, rigature, ecc. Curare la pulizia del canaletto per olio soffiando con getto d'aria. Per i giochi e usure albero-boccola (vedere tabella n. 5, tavola V).

Albero secondario del cambio.

Verificare:

- la centratura dell'albero (vedere primario);
- le due estremità sopportate dalle boccole, devono essere levigatissime;
- lo stato di conservazione delle tacche sulle quali scorre l'ingranaggio mobile di prima e terza velocità (vedere tavola V);
- la scorrevolezza dell'ingranaggio di terza velocità e la perfetta efficienza dell'anello Seeger che lo fissa all'albero.

Ingranaggio scorrevole.

Per seconda velocità, con tacche frontali d'innesto, prima e terza velocità. Controllare il gioco fra forcellino di

comando e cave, non deve eccedere oltre mm. 0,4.

Ingranaggio libero prima velocità.

Controllare la superficie interna della boccola, deve essere levigata ed esente da rigature. Verificare l'usura: a pezzo nuovo il diametro è $15F7 \begin{matrix} + 0,016 \\ + 0,034 \end{matrix}$.

Dentature ingranaggi cambio.

Controllare:

- lo stato dei denti dei singoli ingranaggi, non devono esserci denti rotti o incrinati;
- lo stato delle tacche frontali, che non siano scheggiate o rotte. Se si riscontrano avarie sostituire il pezzo.

Tamburo scanalato con forcellini per comando ingranaggi scorrevoli.

Controllare:

- le due estremità del tamburo sopportate dalle boccole, devono presentarsi levigate;
 - lo stato dei denti del pignoncino.
- Se si ritiene necessario smontare i forcellini di comando dal tamburo occorre:

Levare:

- i fili di ferro di sicurezza;
- le viti temperate che lavorano nelle scanalature del tamburo;
- i tappi, le molle e le sfere per fermo marce. Si potranno così sfilare i due forcellini.



Fig. 20 - Frizione smontata, osservare l'ordine di montaggio

Verificare:

- la superficie del tamburo, deve essere levigata;
- le scanalature devono presentare i fianchi lisci;
- le viti temperate non devono essere consumate all'estremità;
- i forcellini di comando non devono essere consumati o deformati.

Montaggio

Avvertenza per il montaggio generale del cambio.

Tutti i pezzi che compongono questo gruppo vanno montati sul basamento lato destro (vedere fig. 22), eccezione fatta per l'ingranaggio presa diretta che va montato nell'apposito cuscinetto sul coperchio destro.

Montare il gruppo dell'albero primario nel cuscinetto con montato l'ingranaggio mobile per seconda velocità fissato dall'apposito Seeger. Appoggiare l'ingranaggio per prima velocità sul piano del basamento; prendere il

gruppo tamburo forcellini, disporlo in modo che il forcellino inferiore sinistro sia a filo con l'orlo inferiore del tamburo (prima e terza velocità) e che il forcellino superiore destro sia in posizione di folle: per controllare questo, occorre misurare che dal piano del forcellino al piano del tamburo vi siano mm. 7 circa. Si possono così infilare nei forcellini i due ingranaggi scorrevoli. Nel forcellino destro montare l'ingranaggio per seconda e quarta velocità. Nel forcellino sinistro montare l'ingranaggio per prima e terza velocità.

Montare così il gruppo completo nel basamento.

Infilare sull'albero secondario l'ingranaggio libero per terza velocità, fissandolo coll'apposito Seeger. Dopo di questo, montare l'albero secondario nel gruppo cambio. Prima di montare il coperchio destro del cambio controllare che il piano superiore del preselettore coincida con l'apposito segno di riferimento tracciato sul coperchio (vedere A in fig. 21-23). In questa posizione il montaggio del cambio viene fatto in prima velocità.

Gruppo preselettore

Smontaggio

Vedere capitolo « Smontaggio del motore ».

Ispezione

Questo gruppo comprende:

Corpo completo del preselettore.

Controllare:

- lo stato delle due dentature speciali, che il profilo della dentatura interna non abbia subito un logorio tale da

formare gioco eccessivo coi saltarelli per preselettore e che il settore della dentatura esterna non abbia preso gioco eccessivo coll'ingranaggio del tamburello per comando forcellini;

- la centratura dell'alberino e le condizioni d'usura.

Corpo interno e molla del preselettore.

Controllare:

- che la parte a contatto con la boccola nel coperchio non abbia subito rigature;

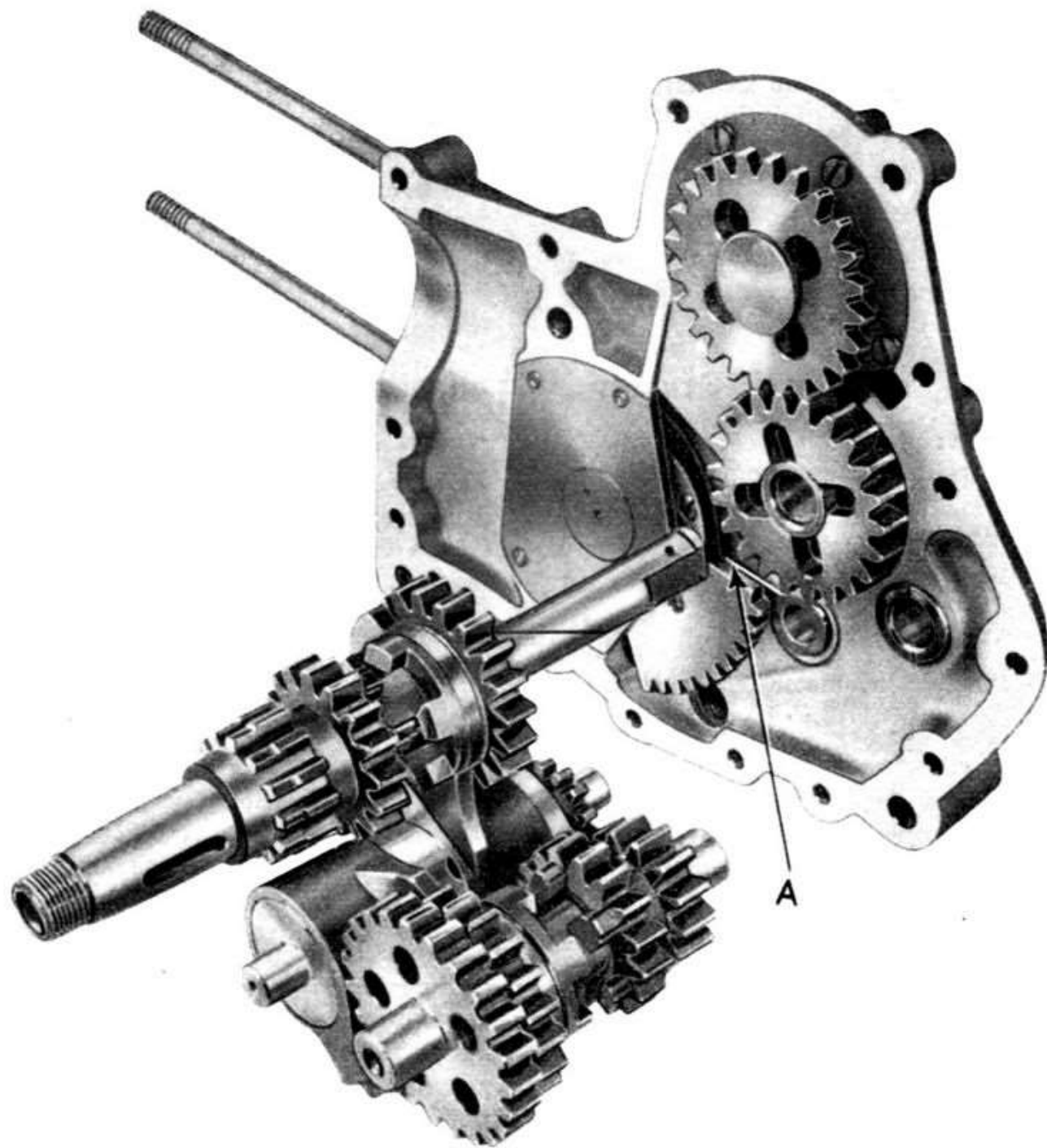


Fig. 21 - Gruppo cambio di velocità

— che il carico della molla per richiamo leva cambio sia in perfetta efficienza, caso contrario sostituirla.

Saltarelli e mollette.

Controllare:

— che i saltarelli non abbiano subito usure o rigature;
— che le mollette per saltarelli non abbiano subito appiattimento.

Gruppo trasmissione

Questo gruppo comprende:

— ingranaggi elicoidali trasmissione motore cambio;
— pignone catena;
— catena di trasmissione;
— corona posteriore;
— parastrappi.

Smontaggio

(Vedere capitoli « Smontaggio del motore e del telaio »).

Ispezione

Pignone elicoidale motore.

Verificare lo stato dei denti delle tre cave e del cono, devono essere in perfette condizioni. La chiavella non deve presentare incrinature, deve entrare nell'apposita cava dell'asse motore senza gioco (leggermente forzata).

Rosette Belleville.

Controllare la perfetta efficienza delle due rosette che fanno da molla sul pignone. Se hanno subito appiattimento sostituirla.

Ingranaggio elicoidale di trasmissione.

Vedere capitolo « gruppo frizione e avviamento ».

Disco porta camma.

Osservare con una riga se i piani della camma sono perfettamente diritti.

Montaggio

Invertire le operazioni di smontaggio (vedere fig. 23).

Pignone catena.

Verificare il profilo dei denti se molto consumati sostituire il pezzo.

Ghiera di fissaggio pignone catena.

Verificare che il filetto interno sia integro.

Corona posteriore.

Verificare il profilo dei denti. Se molto consumati sostituire il pezzo.

Parastrappi.

Verificare che i sette anelli in gomma che fanno da parastrappi sulla corona posteriore non siano consumati o abbiano perso la loro elasticità.

Catena di trasmissione.

Esaminare lo stato dei rulli, delle piastrine e controllare l'allungamento subito.

Per l'esecuzione di quest'ultima operazione occorre: fissare un'estremità della catena in morsa e contare il numero N dei perni. Essendo il passo, a catena nuova, mm. 12,7 la lunghezza L della catena misurata fra i

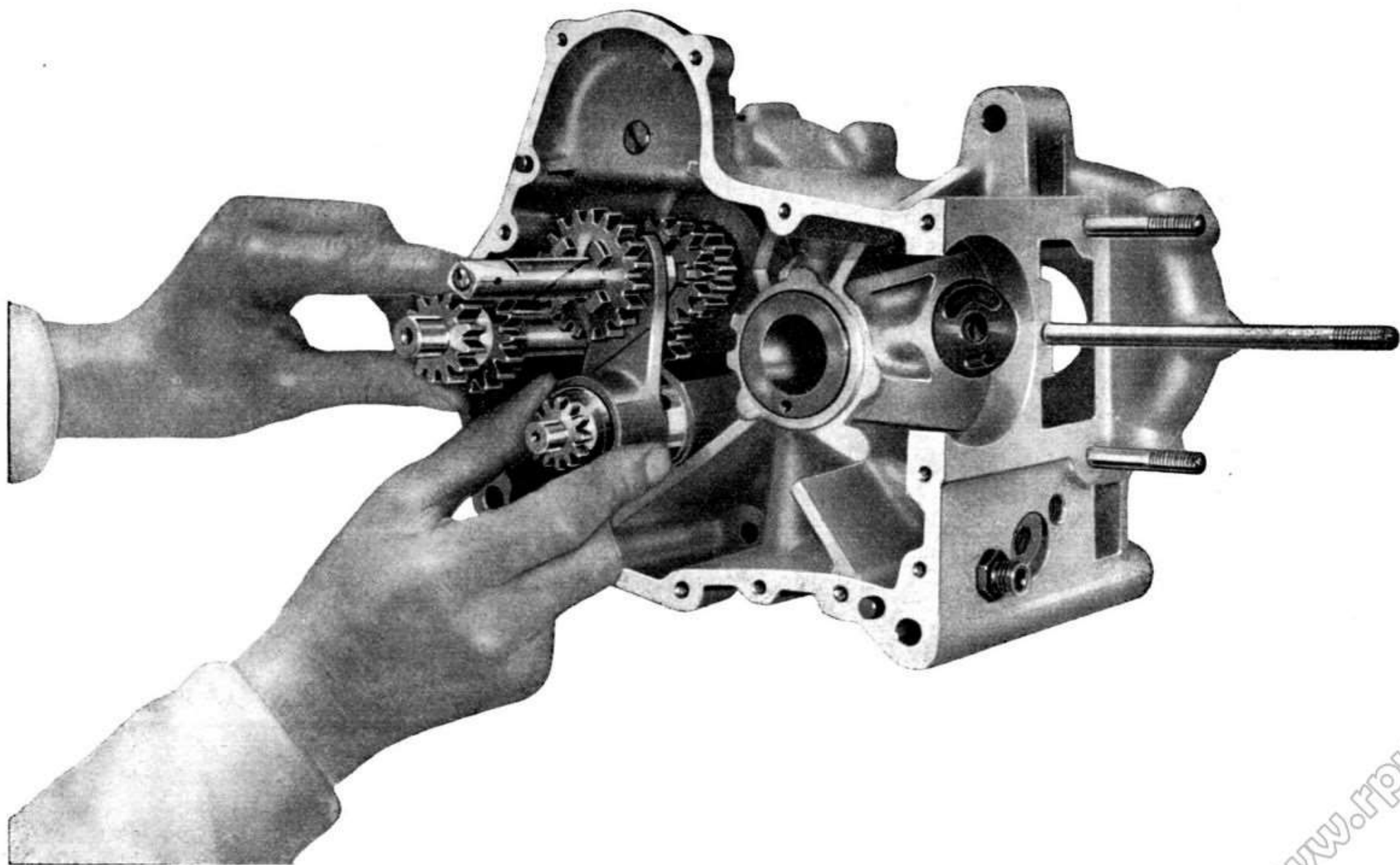


Fig. 22 - Come viene montato il cambio

centri dei due perni fissati sarà $L = (N - 1) \times 12,7$.

A catena usata, ammettendo un aumento di passo $A = \text{mm. } 0,15$ la lunghezza sarà:

$$L' = (N - 1) \times (12,7 + A) = (N - 1) \times 12,85.$$

Misurando una lunghezza maggiore di L' occorre sostituire la catena. Quando si esegue questo, verificare accuratamente lo stato del pignone e della corona. Se questi pezzi presentassero dentature consumate, è opportuno sostituirli. La catena nuova si adatta bene solo sui denti nuovi; può così accadere, se non si esegue con diligenza la verifica sopracitata, di avere pessimi risultati cambiando la sola catena.

Registrazione della tensione catena.

Per effettuare la registrazione occorre allentare i dadi

dei due bulloni sul braccio oscillante porta ruota; indi agire sull'apposita leva quel tanto per ottenere la registrazione.

Con il motore sul cavalletto la catena non deve risultare eccessivamente tesa (verificare che abbia uno scuotimento di circa mm. 30). Ciò è necessario perchè, in caso contrario, si avrebbe una tensione eccessiva quando il braccio oscillante è a metà corsa. A registrazione effettuata prima di bloccare i due bulloni assicurarsi che il disco porta ceppi e la leva di regolazione appoggino contro il braccio oscillante.

Dopo aver registrata la catena è bene controllare la registrazione del freno posteriore.

Gruppo alimentazione e scarico

Ispezione

Serbatoio benzina.

Verificare che il forellino del tappo di chiusura serbatoio sia libero.

Se nel serbatoio vi sono perdite, prima di procedere alla saldatura si deve vuotarlo accuratamente, lasciare poi asciugare l'interno in modo da essere certi che sia scomparsa ogni traccia di vapori di benzina.

E' sempre prudente operare la saldatura lasciando il serbatoio aperto.

Effettuare una buona pulizia interna con benzina. Introdurre nel foro del tappo un pezzo di catenella che viene tenuta ad una estremità mentre si agita il serbatoio. Compiendo questa operazione si riesce a staccare

bene lo sporco e la ruggine depositata sul fondo.

Rubinetto e tubazione benzina.

Se il rubinetto perde, occorre controllare la guarnizione e la molletta di richiamo, se non in perfette condizioni sostituire. Effettuare la pulizia della tubazione mediante getto di aria compressa.

Carburatore.

Tipo Dell'Orto MA18BS1 munito di filtro aria a paglia metallica. E' stato studiato appositamente per questo motore, ed è monocomando. Ha un sistema di frenaggio benzina atto ad ottenere una migliore polverizzazione del titolo della miscela (aria benzina). Ha pure incorporato un dispositivo per facilitare l'avviamento a motore freddo.

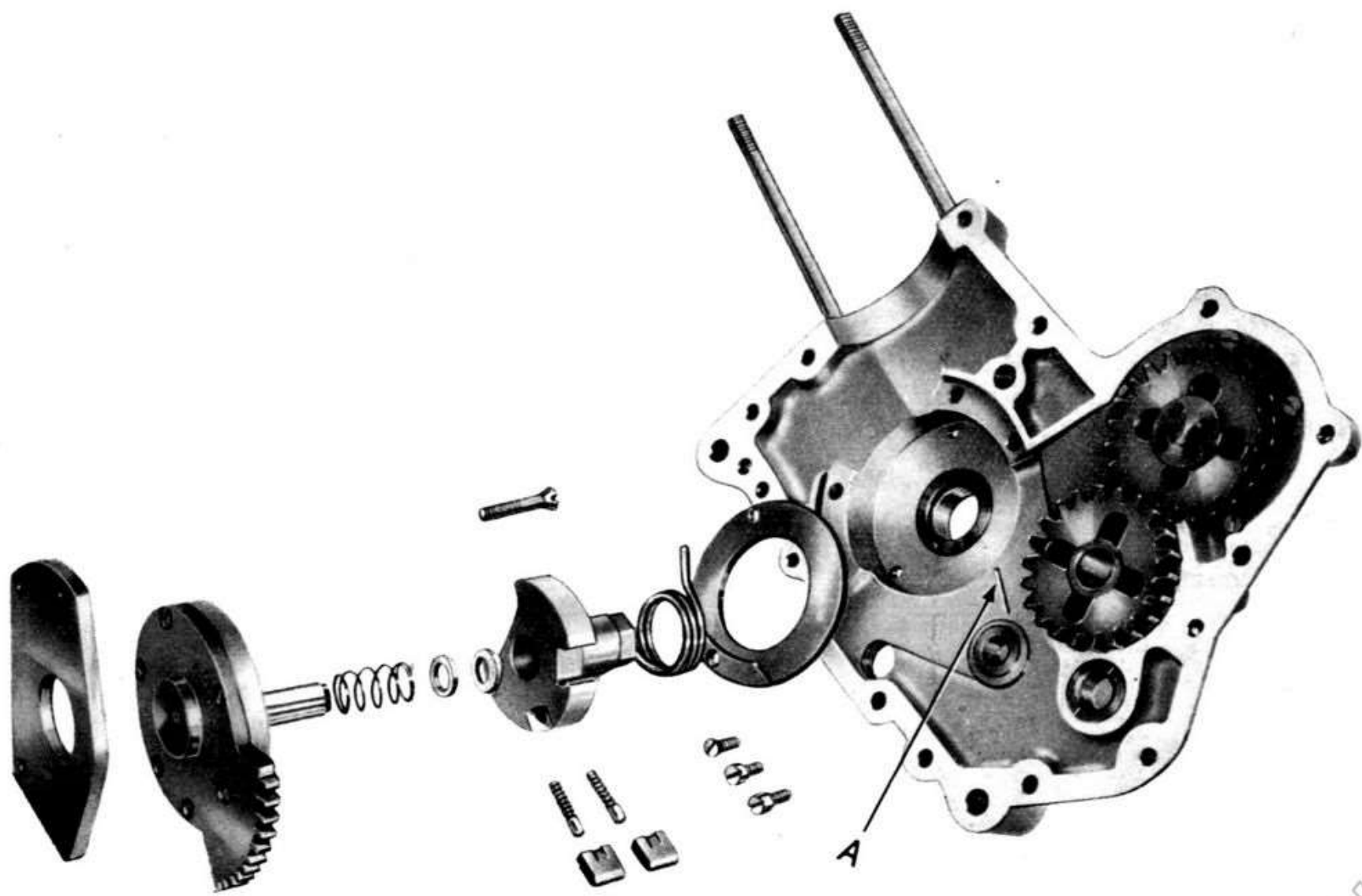


Fig. 23 - Gruppo preselettore, osservare l'ordine di montaggio

Questo dispositivo è comandato mediante un manettino applicato sul lato destro del manubrio ed occorre aprire questo comando prima di avviare il motore. Ad avviamento effettuato ricordarsi di riportare nuovamente il manettino nella posizione di riposo, altrimenti si avrebbe un eccesso di miscela che a lungo andare sarebbe dannosa per la normale lubrificazione (diluizione di lubrificante e consumo di carburante).

La vaschetta a livello costante del carburatore è munita di un capace filtro a bicchiere, di facile accessibilità. Per levare il filtro occorre allentare e spingere su un fianco quel tanto da liberare il bicchiere, l'apposito volantino con tacche che lo tiene bloccato.

Pulire poi bicchiere e filtro con della benzina facendo attenzione a non schiacciare o deteriorare il filtro e ad asportare tutto lo sporco accumulato sul fondo del bicchiere.

Regolazione normale.

Getto d'avviamento	N. 80
Diffusore	mm. 18
Polverizzatore	260 B
Getto massimo	} Estivo 80/100 Invernale 85/100
Getto minimo	
Pistone	N. 55
Spillo D 1	II tacca

(Per la numerazione delle tacche la partenza s'intende dall'alto dello spillo).

Regolazione del massimo e del passaggio.

Si effettua agendo sul diametro del getto (sostituendo quest'ultimo con uno avente numerazione superiore o inferiore) e sulla posizione dell'astina. Aumentando il numero del getto e alzando l'astina si arricchisce il titolo della miscela, il contrario avviene diminuendo il getto e abbassando l'astina.

Sono indizi di miscela ricca: fumo nero allo scarico, marcia irregolare con perdita di colpi, isolante della candela di color scuro fuliginoso.

Sono indizi di miscela povera: ritorno di fiamma al carburatore, candela di colore chiaro con punte porose.

Si ricordi che diminuendo la temperatura ambiente, occorre arricchire la miscela; viceversa occorrerà impoverirla se aumenta la temperatura. Con benzina pesante è necessario aumentare il numero del getto ed alzare l'astina.

Regolazione del minimo.

Va effettuata a motore caldo. Si eseguisce agendo su due viti: una orizzontale posta subito dopo il diffusore regola il titolo del minimo.

Avvitando questa vite nella sua sede la miscela si arricchisce e viceversa. L'altra vite inclinata rispetto all'asse del corpo del carburatore, regola la posizione di « tutto-chiuso » della valvola del gas.

Regolare prima la vite inclinata in modo che col comando della miscela tutto chiuso il motore possa girare ancora a basso regime. Avvitare poi o svitare, secondo i casi, la vite orizzontale fino ad ottenere il minimo desiderato.

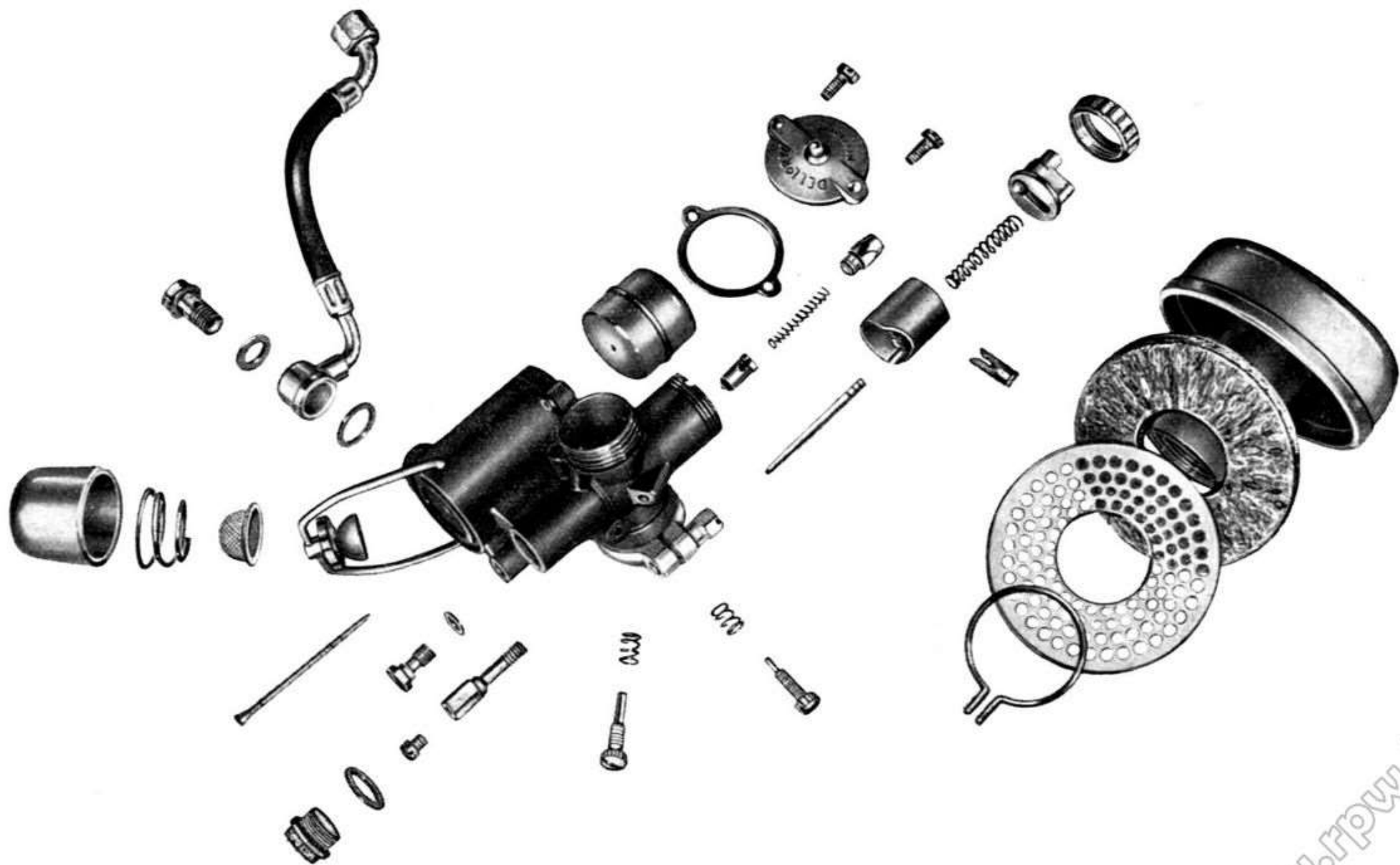


Fig. 24 - Carburatore e filtro d'aria smontati

Smontaggio del carburatore (vedere fig 24).

Togliere il bicchiere con molla di pressione e il filtro. Procedere poi allo smontaggio del coperchietto per ispezionare la vaschetta a livello costante; per effettuare questo, svitare i due bulloncini di tenuta ed estrarre dalla vaschetta il galleggiante mediante lo smontaggio dell'astina. Togliere il tappo con guarnizione, indi svitare il polverizzatore porta getto. Smontare il getto con guarnizione per l'avviamento, le viti per regolazione minimo e valvola gas e la tubazione della benzina col relativo bullone d'attacco. Dai cavi di comando smontare: la valvola del gas, la valvola per avviamento e lo spillo conico.

NB. - Per la pulizia di tutti i fori si raccomanda di servirsi di getto d'aria e si sconsiglia di usare fili metallici, aghi, ecc. che potrebbero alterare il diametro dei fori e rendere difficile la regolazione della carburazione.

Montaggio

Nel montaggio si faccia attenzione a non dimenticare le guarnizioni e a rimetterle nell'identica posizione che occupavano prima dello smontaggio.

Avvertenza: Dopo aver montato il carburatore sul motomezzo, ispezionare accuratamente che non esistano tra-

filaggi d'aria nella pipa di aspirazione (fra carburatore e pipa, fra pipa e testa). Talvolta perciò non riesce assolutamente la regolazione del minimo.

Filtro d'aria.

Smontaggio

Per smontarlo, occorre levare la molla che tiene il disco e la paglia metallica; lavare il tutto con della benzina e immergere la paglia metallica in un bagno di olio fluidissimo, lasciandola poi asciugare prima di rimontarla. L'efficacia del filtro diminuisce fino ad annullarsi se non se ne cura la pulizia e la manutenzione come è stato indicato sopra. Quando il filtro è molto sporco, il consumo aumenta, risultando strozzata l'alimentazione d'aria.

Su questo motomezzo il filtro è messo in una posizione alquanto protetta dalla polvere, fango e acqua.

Silenziatore con tubo di scarico.

Per pulire il silenziatore è bene riempirlo con acqua e soda bollente diluita al 50%. Dopo un'ora circa vuotare il silenziatore, indi riempirlo con acqua bollente agitando fortemente prima di vuotarlo.

Gruppo lubrificazione

Per la lubrificazione del motore si raccomanda di usare il seguente olio:

sotto i 10° — SHELL x 100 M.O. 30

sopra i 10° — SHELL x 100 M.O. 40

Ispezione

Serbatoio dell'olio.

Verificare che non vi siano perdite; pulire con benzina l'interno del serbatoio e asciugare con cura.

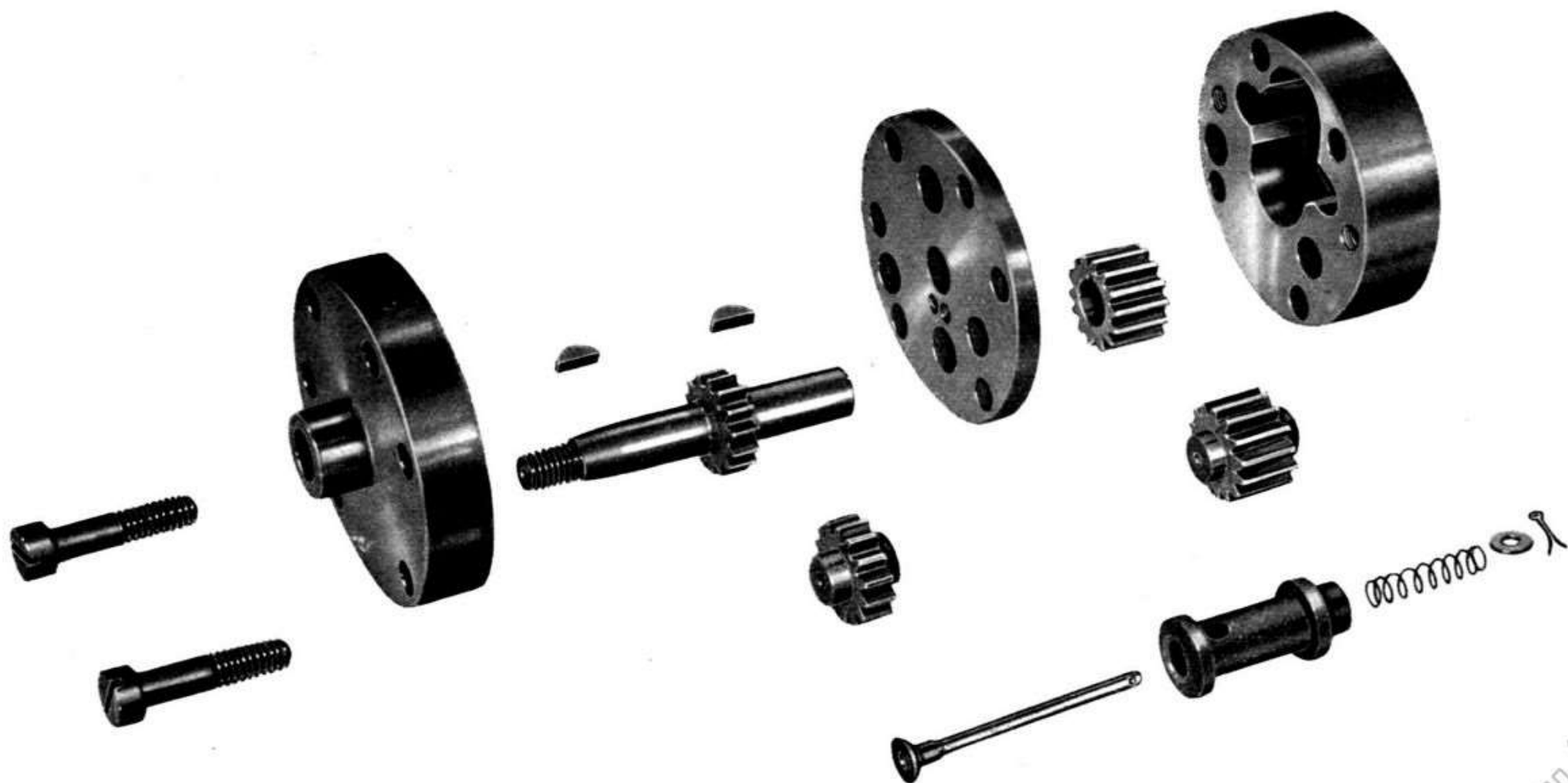


Fig. 25 - Pompa e valvolina automatica smontate

Levare i filtri, smontarli tra loro svitando il dado che tiene unito il filtro piccolo interno da quello esterno, indi pulirli accuratamente lavandoli con benzina.

Tubazioni.

Vanno lavate con benzina e soffiate con getto di aria compressa.

Bulloni cavi.

Controllare che la tenuta sia perfetta. Ciò ha molta importanza perchè da chiusure difettose la pompa può aspirare aria rendendo normalmente gravi inconvenienti.

Pompa olio e valvolina automatica.

Per lo smontaggio dal basamento (vedere capitolo « Smontaggio del motore »).

Smontaggio valvolina automatica (ved. fig. 25).

Levare la copiglia e sfilare la valvolina dall'interno.

Fare attenzione a non manomettere la molletta che è appositamente tarata per il normale passaggio dell'olio.

Smontaggio pompa olio (ved. fig. 25).

Levare:

- la chiavella per ingranaggio pompa;
- le due viti di tenuta corpo pompa;
- il corpo pompa di mandata;
- l'ingranaggio libero per pompa di mandata;
- il distanziatore con montato l'alberello dentato, da questo, estrarre l'ingranaggio ricupero olio con relativa chiavella, liberare poi l'alberello dal distanziatore;
- l'ingranaggio libero dal corpo pompa di ricupero.

Ingranaggi.

Verificare lo stato dei denti.

Corpo pompa di mandata.

E' costruito in bronzo. Dopo averlo accuratamente pulito con benzina e soffiato con getto d'aria si proceda alle seguenti verifiche.

Esaminare:

— gli alloggiamenti dei due ingranaggi. A pezzo nuovo il diametro è mm. $16 H 8 + 0,027$. Usura massima mm. $0,08 \div$;

— la sede di appoggio di un perno dell'ingranaggio.

A pezzo nuovo il diametro è mm. $8 H 8 - 0,00 + 0,022$. Usura massima mm. $0,08 \div$;

— il supporto cilindrico dell'alberello. A pezzo nuovo il diametro è mm. $8 H 7 - 0,015 + 0$. Usura massima mm. $0,08 \div$.

Distanziatore per pompa.

E' costruito in bronzo.

Verificare:

— i piani;

— il foro che permette il passaggio dell'alberello. A pezzo nuovo presenta un diametro di mm. $8 H 7 + 0,015 + 0$. Ricontrando usura oltre mm. $0,08 \div$ sostituire il pezzo;

— i fori che permettono l'appoggio dei due alberelli degli ingranaggi. A pezzo nuovo il diametro è mm. $8 H 8 - 0,000 + 0,022$. Usura massima mm. $0,08 \div$.

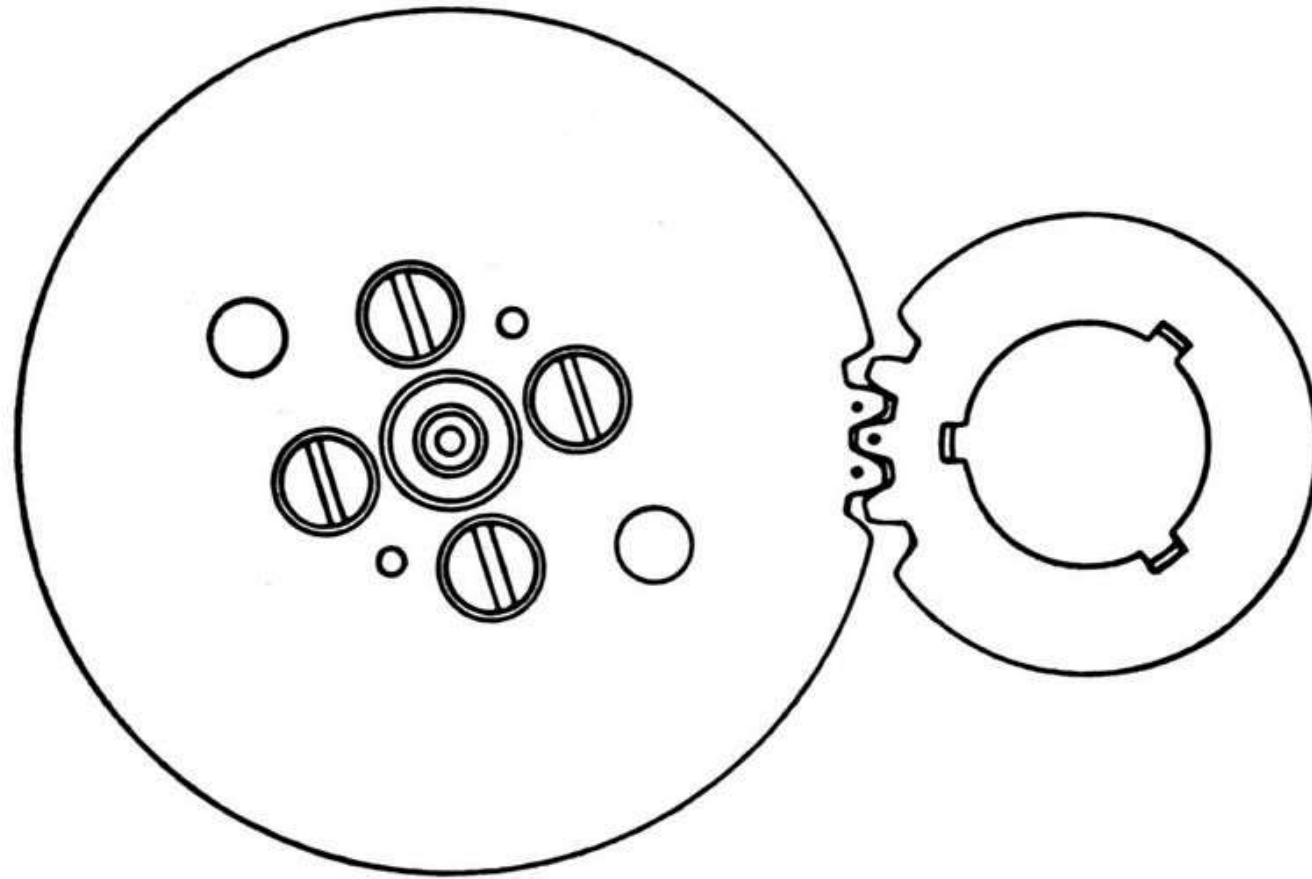


Fig. 26

Alberello dentato.

Verificare:

- lo stato del filetto, deve essere integro;
- lo stato della superficie conica di forzamento nella sede dell'ingranaggio, deve essere levigata e priva di rigature;
- lo stato dei denti dell'ingranaggio;
- la superficie cilindrica di appoggio, deve essere levigata.

Essendo il pezzo costruito in acciaio l'usura è minima, gli eventuali giochi che si riscontreranno saranno dovuti alle usure degli appoggi in bronzo.

Corpo pompa di ricupero.

E' costruito in bronzo. Dopo averlo accuratamente pulito con benzina e soffiato con getto d'aria si proceda alle seguenti verifiche.

Esaminare:

- gli alloggiamenti dei due ingranaggi. A pezzo nuovo il diametro è mm. $16 H 8 + \frac{0}{0,027}$. Usura massima mm. $0,08 \div$;

— la sede di appoggio di un perno dell'ingranaggio. A pezzo nuovo il diametro è mm. $8 H 8 + \frac{0,022}{0,000}$. Usura massima mm. $0,08 \div$;

— il foro per supporto alberello. A pezzo nuovo il diametro è mm. $8 H 7 + \frac{0}{0,015}$. Usura massima mm. $0,08 \div$.

Montaggio

Nel montaggio fare attenzione che i piani d'unione della pompa siano pulitissimi e che le viti di chiusura siano ben avvitate. La pompa deve essere a tenuta perfetta, perchè, in caso contrario, può aspirare aria e quindi lavorare in cattive condizioni di riempimento, fornendo così una circolazione difettosa.

Circolazione dell'olio.

Prima di montare la pompa sul basamento è conveniente mettere un po' d'olio nei fori che servono per il passaggio dell'olio praticati sulla parte posteriore della pompa. Per assicurarsi in marcia che l'olio circoli regolarmente è bene toccare le pareti del serbatoio, devono essere tiepide dopo alcuni minuti di marcia.

Gruppo accensione

L'accensione è assicurata dall'alternatore volano.

Smontaggio

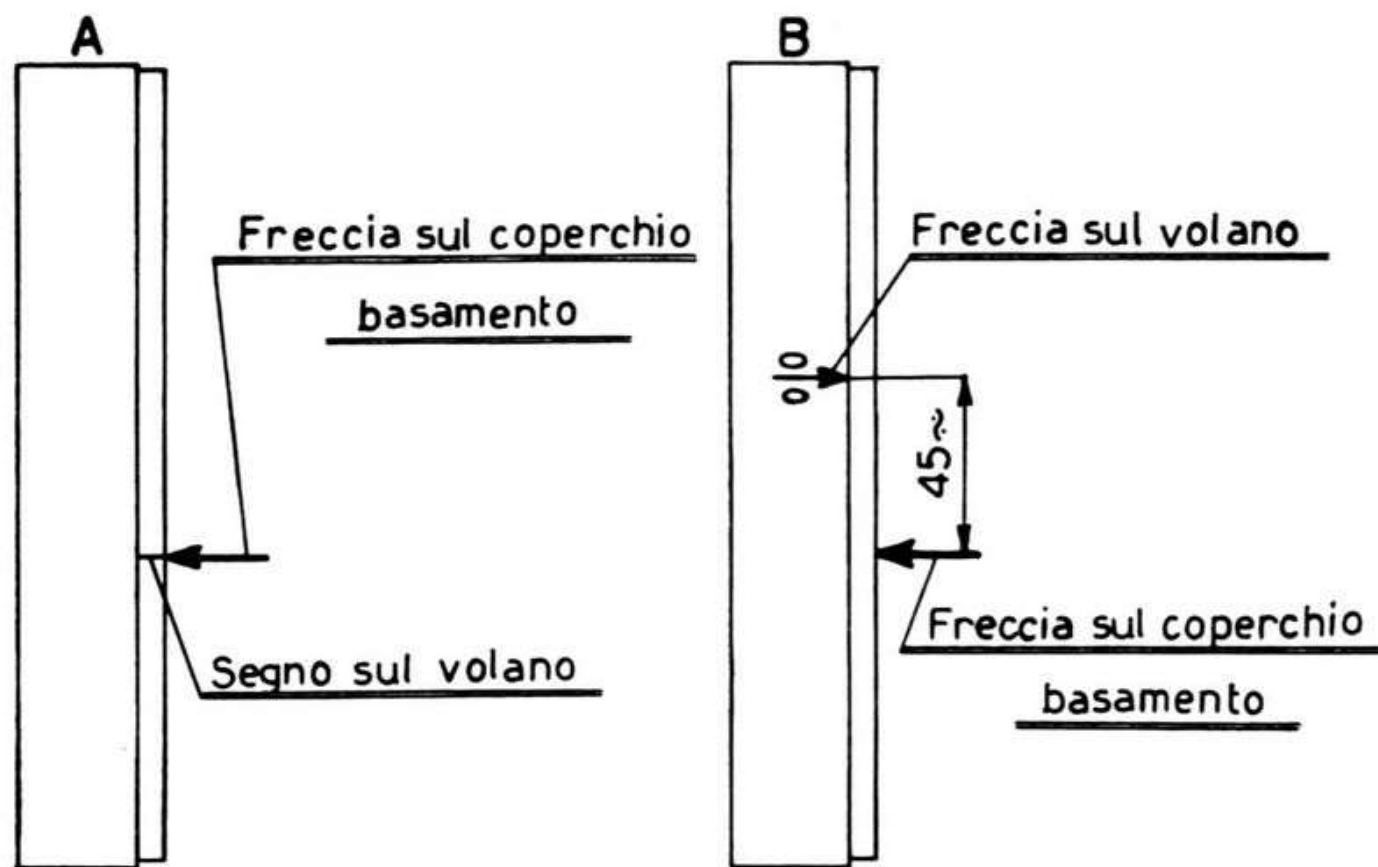
(Vedere capitolo « Smontaggio del motore »).

Ispezione

Per quello che concerne tutto il complesso dell'alternatore volano vedere capitolo « Montaggio generale del motore ».

Cavo della candela.

Verificare le condizioni della superficie isolata. Se si riscontrano zone consumate o tagliate dove possono verificarsi scariche a massa (causanti colpi mancati al motore) sostituire il cavo.



NB - | mm. $45 \approx$ sono misurati sulla periferia del volano

Candela:

Verificare:

— lo stato dell'isolante, se si riscontrano crepe o rotture sostituire la candela;

— la distanza fra gli elettrodi deve essere di mm. 0,6.

Per controllare la tenuta della compressione, si versi un po' d'olio fra l'isolante e l'esagono esterno della candela;

si osservi mentre il motore funziona se si scorgono bollicine nell'olio, in tal caso sostituire la candela.

E' sconsigliabile smontare la candela negli elementi che la costituiscono.

Per pulire la candela si usi benzina pura.

E' bene non cambiare il tipo della candela montata.

Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

Montaggio generale del motore

Per procedere al montaggio del motore disporre prima montati i singoli gruppi come si erano ottenuti dallo smontaggio generale. Si invertano poi le operazioni di smontaggio.

Il coperchio lato sinistro va montato durante la messa in fase del motore. I due coperchietti sulla testa e la

candela vanno montati dopo aver effettuata la messa in fase del motore. Verificare che i piani di unione basamento, coperchi, ecc. siano pulitissimi e lisci.

Prima di montarli vanno cosparsi uniformemente di ermetico.

Messa in fase del motore

Per la messa in fase del motore si devono eseguire le seguenti due operazioni:

Messa in fase della distribuzione (1ª operazione).

Quando non si è operata la sostituzione di nessun ingranaggio della distribuzione, la messa in fase è facilitata dai segni tracciati sui denti degli ingranaggi.

Il dente segnato del pignone asse motore deve entrare fra i denti segnati dall'ingranaggio dell'albero camme

(ved. fig. 26). Nella sede, vicino al dente segnato del pignone motore deve venire montata la chiavella dell'albero motore.

Dopo di questo, occorre montare il coperchio sinistro con incorporata la parte fissa del volano alternatore e il gruppo del ruttore.

Registrare i bilancieri in modo che il gioco sia di circa mm. 0,20 per entrambe le valvole.

Montare poi il volano e controllare che la freccia fra i due zeri disti in anticipo mm. 45 circa, misurati sulla periferia del volano (ved. fig. 27 B) dalla freccia tracciata sul coperchio del basamento. Ottenuta questa misura la valvola di aspirazione deve incominciare ad aprire; messa così a punto l'aspirazione, anche lo scarico si trova in fase.

Qualora, da controllo effettuato, occorra sostituire l'ingranaggio delle camme o del pignone motore, è bene segnare provvisoriamente un dente del nuovo ingranaggio copiando il più possibile i segni di riferimento dall'ingranaggio vecchio. Montare provvisoriamente l'ingranaggio sostituito, il coperchio, il volano e controllare (come già spiegato) se la valvola d'aspirazione è in fase. Se non lo fosse occorre anticipare o ritardare di un dente o più il nuovo ingranaggio fino ad ottenere la giusta apertura della valvola.

Registrazione fra bilancieri e astine.

Si effettua a motore freddo. Servendosi di chiave a pipa speciale (data in dotazione) e di cacciavite si sblocca il controdado e si avvita o si allenta la vite con nicchia che agisce sulla pasticca dell'astina. Nel registrare occorre lasciare non più di 5/100 di gioco.

A registrazione ottenuta, tenendo ben ferma la vite si blocca il controdado.

N.B. — Controllare nuovamente a lavoro ultimato che le viti non puntino sulle astine: può accadere che nel bloccare il controdado quest'ultimo trascini la vite variandone la registrazione. La registrazione va fatta con il pistone a punto morto superiore con valvole chiuse e precisamente a fine fase di compressione.

Messa in fase dell'alternatore volano (II^a operazione).

Per la messa in fase dell'alternatore volano, è bene per primo controllare la perfetta efficienza del ruttore.

Verificare l'apertura dei contatti la quale deve risultare di mm. $0,4 \div 0,45$. Qualora questa dovesse risultare maggiore o minore passare alla sua registrazione procedendo come segue: allentare di mezzo giro la vite che blocca la squadretta porta contatto fisso, spostare la squadretta girando leggermente l'apposita vite eccentrica per ottenere la prescritta apertura dei contatti, bloccare nuovamente la squadretta mediante la chiusura dell'apposita vite. Effettuare questa registrazione colla camma del ruttore in posizione di massima apertura.

Verificare lo stato della superficie dei contatti: essa dovrà risultare piana e pulita (non ossidata), se occorre rinvivarla usando le apposite limette a taglio finissimo. Qualora occorresse smontare o sostituire il martelletto fare attenzione a non modificare la curva della molletta di richiamo, che è stata tarata in fabbrica.

In occasione del controllo dell'apertura dei contatti, procedere alla lubrificazione (mediante oliatore) del feltrino della camma e del perno del martelletto. Per evitare che l'eccesso di olio vada ad imbrattare i contatti del ruttore si raccomanda di non esagerare nella lubrificazione. Fare attenzione, nel rimontare i cavi che dal volano alternatore vanno alla scatola per connessioni tripolari, di agganciarli sulle rispettive spine. Questo è facilitato dai colori dei cavi stessi e dalle dimensioni dei fori dei capocorda d'attacco.

Messa in fase.

Quando il motore è circa a fine fase di compressione

con il pistone in prossimità del punto morto superiore, a valvole chiuse e col comando anticipo in posizione « tutto anticipato » i contatti del ruttore devono cominciare ad aprirsi, quando il segno tracciato sul volano (quello senza i due zeri), si trova in direzione della frec-

cia segnata sul coperchio del basamento (ved. fig. 27 A). Se questo non avviene, occorre spostare l'apposita camma del ruttore per ottenere la registrazione.

Ottenuta la fasatura del volano, montare la candela e i due coperchietti per chiusura valvole sulla testa.

Prova del motore

Effettuata la revisione generale è consigliabile, ove sia possibile, la prova al banco del motore.

Se si è operata la sostituzione del pistone e l'alesatura del cilindro occorre rodare il motore, cioè, farlo funzionare con poco carico al freno, per circa tre ore, al regime progressivamente crescente da 1000 a 4000 giri circa.

Si provi quindi brevemente la potenza massima: al regime di 5200 giri si devono ottenere circa HP 7. Si raccomanda vivamente di non forzare il motore revisio-

nato prima che il veicolo abbia percorso circa 1500 km., e di non esagerare nei primi 500 km. nella rotazione del motore avendo l'avvertenza di non aprire più di metà il comando gas.

Se non si dispone di banco prova si abbia cura di compiere il rodaggio sul veicolo, attenendosi alle avvertenze sopra esposte.

Si raccomanda di sostituire il lubrificante e di lavare bene i filtri dopo i primi 1000 km.

TELAIO

Smontaggio del telaio

Per procedere allo smontaggio del telaio così come si trova dopo aver tolto il motore (vedere fig. 28) si opera come segue:

Smontaggio della parte centrale del telaio.

Levare:

- la sella e la batteria dopo aver svitato i rispettivi bulloni di fissaggio;
- il serbatoio dell'olio, per ottenere questo, occorre togliere la ruota posteriore per poter svitare il bullone che tiene la tubazione di ricupero olio. Dopo di questo, svitare i quattro dadi che tengono il serbatoio unito al telaio;
- la messa in moto svitando il bulloncino di tenuta in testa al perno.

Smontaggio della parte posteriore del telaio.

Levare:

- il fanalino posteriore col rispettivo cavo;
- il galletto di regolaggio ammortizzatore coll'apposita molla;
- il parafango posteriore, svitando i quattro bulloncini esterni di tenuta e i due interni sul lato destro;
- il mozzo posteriore, dopo aver tolto la copiglia, il dado sul perno centrale, l'ingranaggio catena, l'asta di comando freno e allentato i due bulloni centrali. Per ultimo, battere da destra verso sinistra quel tanto da estrarre il complesso del mozzo (vedere fig. 29);
- i due bracci posteriori, destro e sinistro togliendo il

blocchetto di gomma per fermo forcellone oscillante e svitando i bulloni di tenuta;

— Il molleggio posteriore, svitando per primo il bulloncino per tenuta ghiera di registro, indi svitare sul lato sinistro e destro i dadi di fissaggio perno del forcellone oscillante; mediante l'apposito quadro svitare e sfilare il perno centrale del forcellone, picchiando sul lato destro e facendo forza se questo oppone resistenza. Dopo aver effettuato tutte le suddette operazioni si può levare il forcellone e il gruppo del molleggio estraendolo dall'apposito tubo di protezione.

Smontaggio della parte anteriore del telaio.

Levare:

- la tromba elettrica staccando i cavi e svitando il dado centrale d'attacco;
- il faro, staccando il comando antiabbagliante dal manubrio i due cavi della bobina e i due bulloncini d'attacco al telaio. Il faro viene tolto con unito tutto il complesso dei cavi;
- il manubrio coi rispettivi cavi, svitando il tappo centrale e allentando il bullone di tenuta morsetto;
- la ruota e il parafango anteriore mediante lo svitaggio dei rispettivi bulloni;
- la forcella anteriore, sfilandola, dopo aver svitato la calotta superiore. Fare attenzione nello sfilarla a non perdere le sfere; ve ne sono 21 nella parte superiore e 21 nella parte inferiore (ved. fig. 30);

— le pedane paragambe mediante lo svitaggio dei rispettivi bulloncini;

— il cruscotto, dopo aver tolto il rubinetto della benzina, il tappo del serbatoio e le viti di tenuta. Dal cru-

scotto si può staccare il contachilometri con unita la trasmissione di comando;

— il serbatoio della benzina, svitando i tre bulloni di tenuta sulla parte centrale del telaio.

Smontaggio, controllo e montaggio della forcella telescopica

Smontaggio

Per primo occorre levare il tappo in alluminio su un fodero della forcella, facendo leva sul bordo del tappo, essendo internamente tenuto tramite un anello a molla. Dopo di questo, mediante chiave a tubo, svitare il dado sull'asta del molleggio nell'interno del fodero, il dado con ingrassatore che tiene il perno per attacco asta, il controdado e il dado sul perno del biscottino; indi sfilare verso l'interno della forcella il biscottino.

Dopo aver tolta l'asta battere con mazzuola sul fondello per fodero forcella quel tanto da levarlo dal fodero essendo montato a pressione. Togliere dalla parte inferiore della forcella il tubo guida molle e la molla. Dalla parte superiore le rondelle, il bocchetto di guida e gli anelli in gomma.

N.B. — Lo smontaggio è uguale per entrambi i foderi.

Ispezione

Anelli gomma.

Esaminare se gli anelli in gomma sono in perfette condizioni, che non abbiano perso la loro elasticità o che abbiano subito appiattimento. In caso contrario sostituirli.

Molle.

La molla per forcella agente a compressione presenta a

pezzo nuovo e scarica una lunghezza di mm. 179 ± 1 e occorrono kg. 73 ± 6 per ridurre la lunghezza a mm. 159. Verificare il carico; se minore di kg. $60 \div$ sostituire il pezzo. Controllare che le molle siano diritte e non presentino incrinature.

Aste.

Controllare che siano diritte. Verificare il gioco esistente fra la boccola pressata nel corpo dell'asta e il rispettivo perno sul biscottino; tale gioco non deve eccedere oltre mm. 0,2 circa.

Forcella.

Per le misure di controllo della forcella anteriore (vedere fig. 31).

Controllare:

— il gioco esistente fra le boccole pressate nei bracci della forcella e i rispettivi perni posteriori dei biscottini, tale gioco non deve eccedere oltre mm. 0,2 circa;

— la calotta pressata sulla forcella, non deve presentare usure o rigature sulla superficie dove vengono montate le sfere; in caso contrario sostituirla.



Fig. 28 - Telaio completo pronto per lo smontaggio

Biscottini.

Controllare che non vi siano incrinature, che le superfici dei due perni non presentino rigature o usure eccessive; in casi contrari sostituire.

Smontaggio, controllo e montaggio dei mozzi e ruote

Smontaggio mozzo anteriore.

Chiudere in morsa il perno centrale dalla parte opposta al tamburo.

Togliere:

— il dado che fissa il disco portaceppi, il disco, la ranella che fa da spessore, il dado che tiene il cuscinetto, la molla e l'anello.

Chiudere in morsa il mozzo dall'altra parte.

Togliere:

— il controdado e il dado di registro cuscinetto, l'anello di spessore, la molla di tenuta feltro, le ranelle e il feltro. Con martello di piombo battere sul perno centrale dalla parte opposta al tamburo per ottenere l'estrazione dal mozzo del perno e cuscinetti.

Smontaggio mozzo posteriore.

Con mazzuola d'alluminio picchiare sul perno centrale dalla parte opposta al tamburo quel tanto da estrarre il tamburo con unito il perno.

Togliere:

— dalla parte del tamburo la molla, due ranelle, il feltro,

Montaggio

Per il montaggio invertire l'ordine di smontaggio. Fare attenzione nel montare i biscottini a lasciare un gioco tale che permetta il libero movimento senza bloccare. Esaminare che non avvenga il bloccaggio delle ranelle ai bracci.

il cuscinetto a rulli e il distanziatore fra i due cuscinetti; — dalla parte opposta al tamburo l'eccentrico con leva per regolaggio catena, la ghiera, il feltro, l'anello e il cuscinetto.

Ispezione

Verificare:

— che i cerchi non presentino ammaccature profonde o incrinature;

— che non vi siano raggi rotti o con filetto strappato. Montando dei raggi nuovi si dovrà verificare la centratura delle ruote.

Per eseguire questa operazione si procede nel modo seguente:

Si chiuda in morsa una forcilla appositamente costruita per tali verifiche, vi si monti la ruota e la si faccia girare controllandone gli spostamenti alla periferia in senso radiale ed assiale (laterale).

Per correggere gli spostamenti radiali occorre tirare o allentare i raggi (destri e sinistri) vicino ai punti di massimo spostamento.

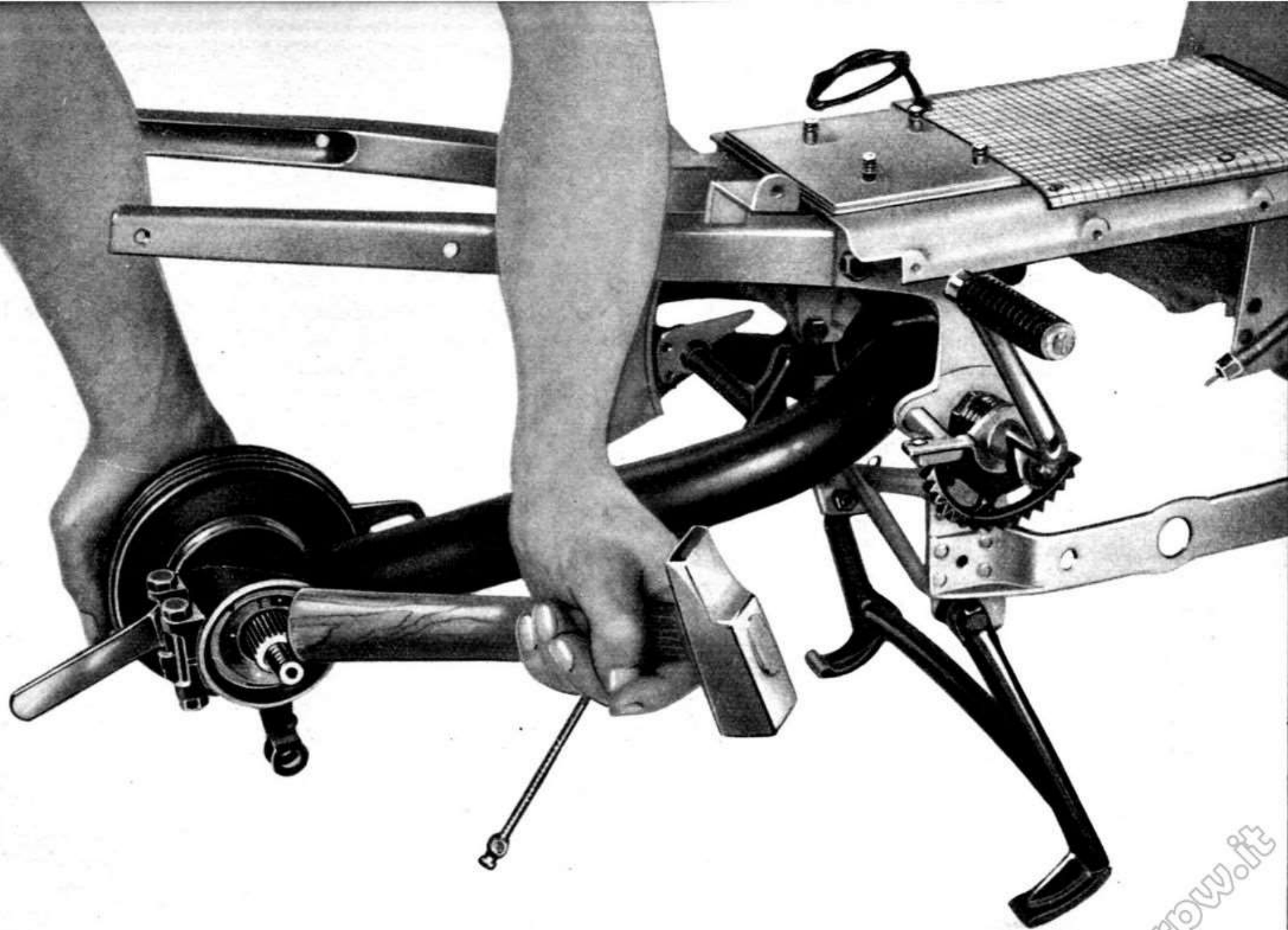


Fig. 29 - Smontaggio del mozzo posteriore

Per correggere gli spostamenti laterali occorre agire tirando i raggi destri e allentando i sinistri (o viceversa). Centrare la ruota controllando le misure di fig. 32.

Tamburi freni.

Controllare:

- che non vi siano rigature profonde. Caso contrario sostituire il pezzo;
- che la superficie interna (dove lavora il materiale di attrito) sia centrata rispetto all'asse di rotazione.

Ceppi freni.

Verificare lo stato dei segmenti del materiale di attrito.

Suole per freni anteriore e posteriore.

Lo spessore a pezzo nuovo è mm. 4. Se ridotto a mm. $1,5 \div$ sostituire entrambe le suole.

N.B. — Nella sostituzione delle suole occorre attenersi con accuratezza a quanto spiega l'apposito libretto edito dalla Moto Guzzi. Su questo libretto vi è spiegato chiaramente come si deve eseguire l'operazione per il perfetto incollaggio delle suole ai ceppi freno.

Verificare il carico delle molle di richiamo fra i ceppi (due anteriori, quattro posteriori).

La molla per ceppo freno anteriore sotto carico di kg. 5 deve allungarsi di mm. 71.

La molla per ceppo freno posteriore sotto carico di kg. 3,8 deve allungarsi di mm. 73.

Tolleranza di carico $10\% \div$.

Mozzi.

Sono a tenuta stagna, non abbisognano di lubrificazione

che a lunghi intervalli. Per i cuscinetti, vedere le norme generali sul capitolo « Gruppo cuscinetti ».

Premi-stoppa.

Se avariati sostituire il feltro.

Montaggio

Invertire le operazioni di smontaggio. Osservare l'ordine col quale vanno montati i vari pezzi.

Si raccomanda vivamente di non esagerare nel mettere il grasso ai cuscinetti; la parte superflua potrebbe andare ad imbrattare i ceppi dei freni.

Registrazione del mozzo anteriore.

Il mozzo anteriore essendo dotato di cuscinetti a rulli conici è registrabile. Per diminuire l'eccessivo gioco assiale occorre allentare il controdado ed avvitare il dado di quel tanto che necessita per la registrazione. Indi serrare il controdado. E' necessario (dopo bloccato il controdado) assicurarsi che la ruota giri liberamente; si è così certi che i rulli dei cuscinetti non forzano provocando resistenza al rotolamento e rapida usura dei pezzi.

Registrazione dei freni.

Per una buona registrazione occorre che vi sia un gioco (misurato alla estremità del pedale se si tratta del freno posteriore e alla estremità della leva a mano se si tratta del freno anteriore) di mm. $15 \div 20$ prima che il materiale di attrito venga a contatto con i tamburi. Tale gioco si regola agendo sul tenditore che si trova sull'attacco al manubrio della leva a mano per il freno anteriore.

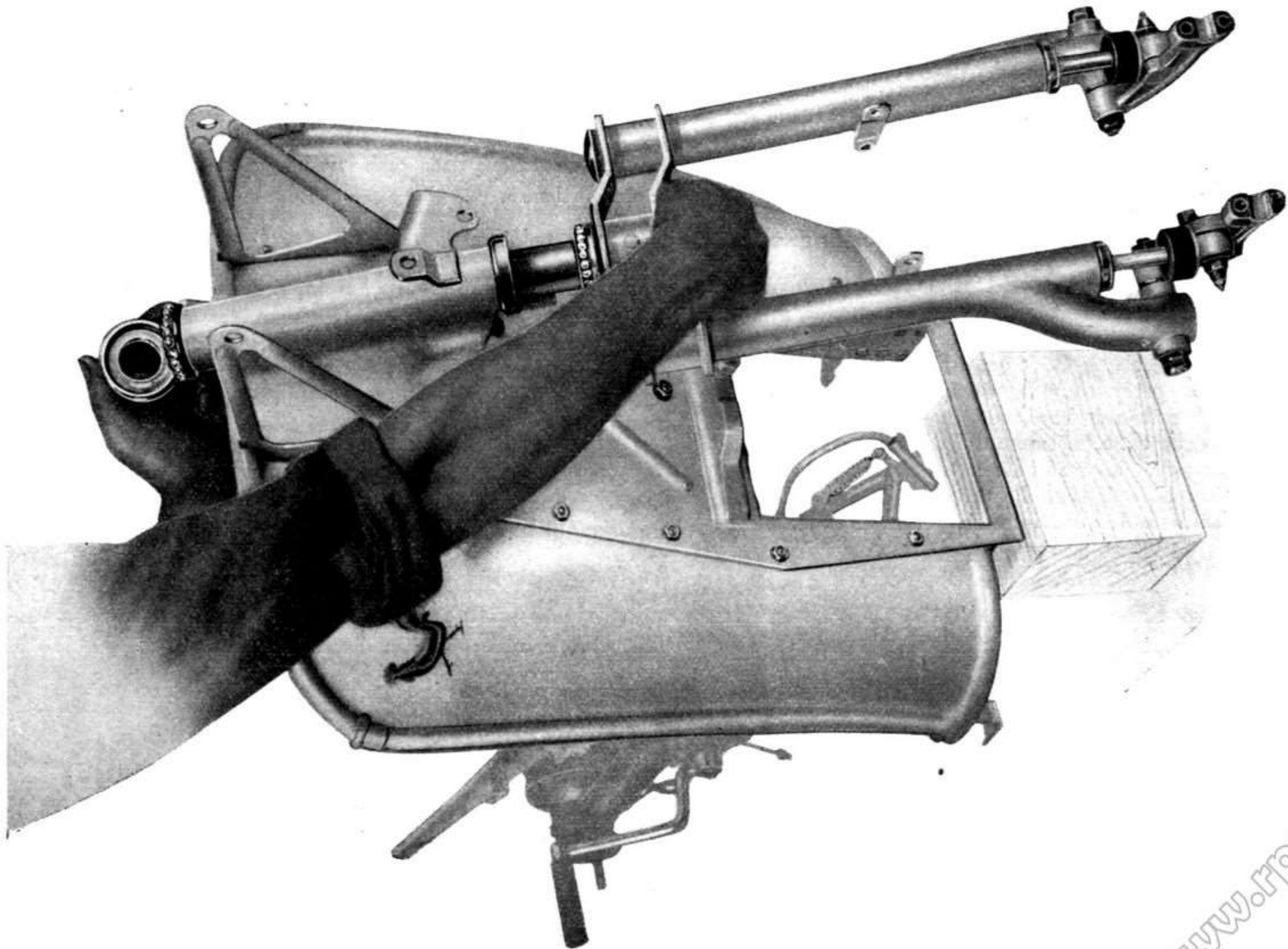


Fig. 30 - Come si smonta la forcella telescopica

Per registrare occorre allentare il controdado, indi svitare o avvitare il bulloncino quel tanto che necessita per ottenere la registrazione. Ricordarsi di bloccare nuovamente il controdado a registrazione ultimata.

Per il freno posteriore, la registrazione viene fatta agen-

do sul dado avvitato al tirante e posto sulla leva per camma freno.

Per la registrazione della catena vedere capitolo « Gruppo trasmissione ».

Revisione e montaggio del telaio

Avvertenza. La revisione del telaio può distinguersi in: normale ed accidentale. La prima si effettua in occasione della revisione generale della macchina, e riguarda in particolar modo le usure fra le parti fisse e mobili (boccole, perni, ecc.); la seconda si effettua indipendentemente dalla prima, quando, in seguito ad urto violento, qualche parte ha subito deformazioni permanenti. Esporremo sotto le verifiche relative alla revisione normale e le misure di controllo per poter operare, sempre che sia possibile, la quadratura dei pezzi deformati.

Parte centrale del telaio.

Smontaggio

Vedere capitolo « Smontaggio della parte centrale del telaio ».

Ispezione

Controllare il gioco esistente fra le sfere e le calotte (due superiori e due inferiori). Ricontrando sia in alto che in basso gioco eccedente a mm. 0,5 operare la sostituzione della coppia di calotte interessata e delle sfere.

Avvertenza. Per rendere agevole il montaggio delle sfere è necessario spalmare sulle calotte del grasso consistente e

immergere nel grasso le sfere (21 inferiormente e 21 superiormente), rimangono così trattenute per adesione. La fig. 33 dà le misure principali del telaio; dovendolo controllare dopo un urto è bene disporlo su un piano e verificare in particolar modo le misure segnate in figura. Controllare il serbatoio dell'olio, riscontrandovi perdite operare la saldatura. Levare dal serbatoio il doppio filtro, svitare poi il dado che tiene unito il filtro piccolo interno da quello esterno, controllare che le reti dei due filtri siano in perfette condizioni; pulirle accuratamente.

Pedale d'avviamento.

Verificare lo stato della dentatura del settore, riscontrando incrinature o usure apprezzabili occorre sostituire.

Boccola per pedale avviamento.

Il diametro interno della boccola dopo pressata nel pedale è mm. 16 H 8 $+ \frac{0}{0,027}$ controllare che non abbia subito rigature o forti usure. In caso contrario sostituire.

Molla di richiamo pedale.

Controllare che non presenti incrinature o deformazioni.

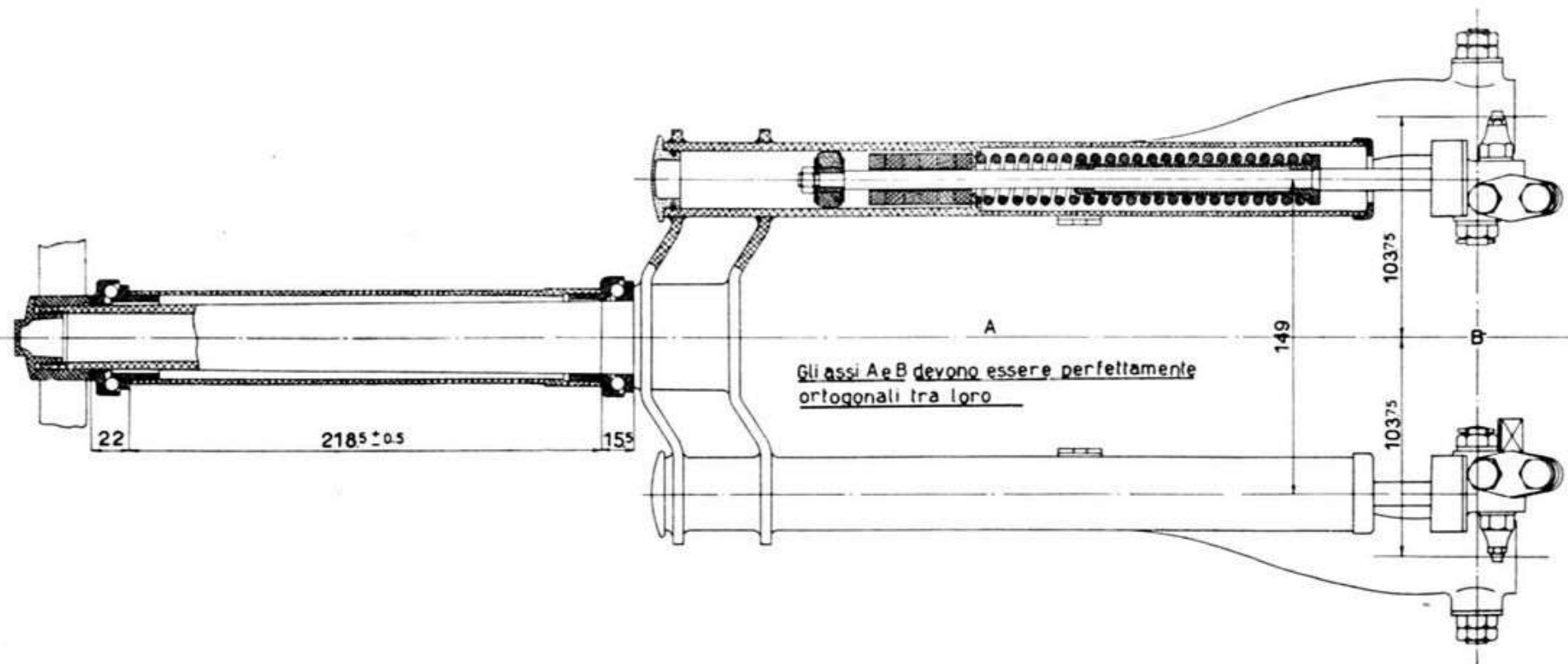


Fig. 31 - Come si presenta la forcella telescopica

Parte posteriore del telaio.

Smontaggio

Vedere capitolo « Smontaggio della parte posteriore del telaio ».

Il telaio è composto di una parte fissa ed una parte articolata rispetto al telaio centrale. Nella parte solidale al telaio centrale sono da notarsi: parafrangente e bracci fissi. Questi pezzi non esigono una particolare cura se si eccettua la conservazione della vernice sul parafrangente.

La parte articolata comprende: il forcellone oscillante con boccole e solette per ammortizzatore.

Forcellone oscillante.

Le principali misure del forcellone oscillante sono segnate in fig. 34.

Ispezionare il gioco esistente fra il perno e le boccole; non deve eccedere di mm. 0,25 circa. Il diametro interno delle boccole dopo pressate nel forcellone è millimetri

$22 \text{ H } 8 \begin{matrix} 0 \\ + 0,033 \end{matrix}$.

Controllare: che le due boccole non abbiano subito qualche spostamento, occorre siano perfettamente in asse col perno;

— l'usura delle solette per ammortizzatore, lo spessore a pezzo nuovo è mm. 4; se ridotto a circa mm. 2,5 sostituire. Fare attenzione che le teste dei chiodi siano ben incassate in modo da evitare rigature sulle piastre e che sulle solette non si riscontrino incrinature;

— che il nasello che appoggia sul piattello spingimolle non abbia subito usure tali da essere sostituito, in caso di sostituzione occorre schiodarlo dal forcellone.

Perno del forcellone oscillante.

Controllare:

— che le superfici a contatto colle boccole non presentino rigature o usure tali da richiedere la sostituzione;

— che il condotto per la lubrificazione non sia otturato;

— che le filettature alle due estremità siano in perfette condizioni;

— che il perno sia perfettamente diritto.

Molla a balestra per ammortizzatore.

Verificare che non vi siano rotture o incrinature, che la molla non abbia subito eccessivo cedimento, in caso contrario sostituire.

Pacco molle.

Il pacco è composto di una molla grande con nell'interno una molla piccola.

Diamo qui appresso le lunghezze e i carichi:

Molla grande. Lunghezza a pezzo nuovo e scarica millimetri $138,5 \begin{matrix} 0 \\ + 2 \end{matrix}$. Occorrono kg. 360 ± 20 per comprimere la molla di mm. 10.

Molla piccola. Lunghezza a pezzo nuovo e scarico millimetri $90 \pm 2,5$. Occorrono kg. 210 ± 12 per comprimere la molla di mm. 10.

Controllare che le molle non siano incrinare o abbiano subito eccessivi cedimenti, nel caso sostituire.

Montaggio

Per il montaggio invertire le operazioni di smontaggio.

Parte anteriore del telaio.

Smontaggio

Vedere capitolo « Smontaggio della parte anteriore del telaio ».

Ispezione

Per il gruppo faro, pulsante e tromba elettrica vedere capitolo « Gruppo impianto elettrico ».

Serbatoio benzina.

Vedere capitolo « Gruppo alimentazione e scarico ».

Manubrio.

Controllare:

— che sul morsetto per attacco manubrio non vi siano

incrinature;

— che la parte filettata del tappo per attacco manubrio, del bullone per tenuta morsetto e dei bulloncini per rego-
laggio comandi sia in perfette condizioni.

Parafango, pedane e coperchi laterali.

Tutti questi pezzi non esigono una particolare cura se si eccettua la conservazione della vernice.

Cruscotto.

Sul cruscotto vi è incorporato il contachilometri. Se da controllo risultasse difettoso si consiglia di darlo a com-
petenti appositamente attrezzati per tali riparazioni.

Gruppo impianto elettrico

(vedere schema impianto elettrico)

A tutti i servizi elettrici del motomezzo provvede l'alter-
natore volano o direttamente o attraverso la batteria che
dal volano è mantenuta carica da un apposito indotto,
attraverso un raddrizzatore.

Il volano provvede direttamente all'alimentazione del
faro (lampada da 25/25 W - 6 volt) e quando questa è
in funzione anche all'alimentazione del fanalino di targa
(5 W).

La luce di città (5 W) e la luce della lampada spia (3 W
- 12 volt) sono alimentate dalla batteria, in questo caso
anche il fanalino di targa passa a funzionare sulla stessa
batteria che provvede anche ad assicurare il funziona-
mento dell'avvisatore.

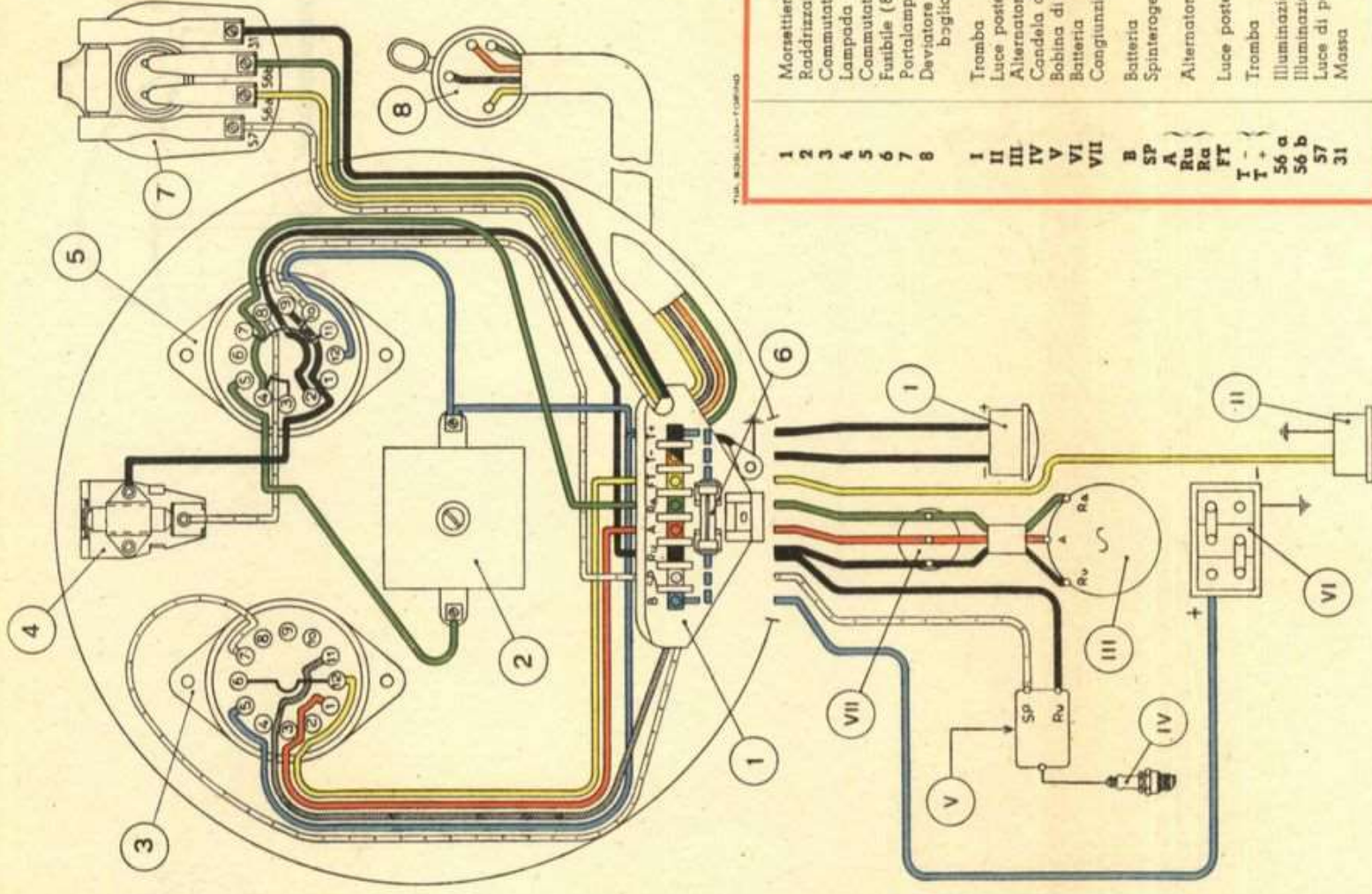
Faro:

E' a perfetta tenuta d'acqua: ciò rende praticamente
superflua l'ispezione interna. Si ricordi che la superficie
speculare della parabola non va pulita perchè si riga
facilmente e perde la lucentezza. La messa a fuoco è
fissa; il fuoco è occupato dal filamento della lampada.
Usare lampade di uguali dimensioni e potenza di quelle
montate.

Sostituzione lampade e fusibili:

Qualora occorresse sostituire le lampade, dopo aver tolta
la parabola con unito il cristallo del faro si proceda al-

SCHEMA IMPIANTO ELETRICO CARELLO



Schema Tipo 1

1	Morsettiera
2	Raddrizzatore di corrente
3	Commutatore luci
4	Lampada spia (12V. - 3W.)
5	Commutatore di accensione
6	Fusibile (8 Amp.)
7	Portalampe (6 V. - 25/25 W. e 6 V. - 5 W.)
8	Deviatore illuminazione a distanza e anabogitante - Pulsante tromba
I	Tromba
II	Luce posteriore e targa (6V. - 5W.)
III	Alternatore volano
IV	Candela di accensione
V	Bobina di accensione
VI	Batteria
VII	Congiunzioni
B	Batteria
SP	Spinterogeno
A	Alternatore volano
Ru	Luce posteriore e targa (6V. - 5W.)
Ra	Tromba
FT	Illuminazione a distanza } 6V. - 25/25W. Illuminazione anabog. }
T +	Luce di posizione (6 V. - 5 W.)
56 a	
56 b	
57	
31	

POSIZIONE DI RIPOSO

COMMUTATORE DI ACCENSIONE posizione O - Bobina di accensione esclusa
La chiave è estraibile.

COMMUTATORE DELLE LUCI posizione O - Luci spente - La batteria alimenta la tromba.

COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE N (Normale)

(La chiave non è estraibile)

MARCIA DIURNA (Commutatore delle luci posizione O)
La bobina viene caricata attraverso il raddrizzatore con una carica max di 1.3 Amp. a 5000 giri circa. La carica inizia a 1700 giri circa. La bobina di accensione, la lampada spia e la tromba sono alimentate dalla batteria.

MARCIA NOTTURNA - LUCE CITTÀ (Commutatore delle luci posizione I)
La batteria inizia la carica a 5000 giri circa. La bobina di accensione, la lampada spia, la tromba, la luce città e la luce targa sono alimentate dalla batteria.

MARCIA NOTTURNA - LUCE VIAGGIO (Commutatore delle luci posizione 2)
La batteria inizia la carica a 2400 giri circa. La bobina di accensione, la lampada spia e la tromba sono alimentate dalla batteria. La lampada centrale e la luce targa sono alimentate da corrente alternata.

STAZIONAMENTO NOTTURNO

COMMUTATORE DI ACCENSIONE posizione O - Bobina di accensione esclusa
La chiave è estraibile.

COMMUTATORE DELLE LUCI posizione 1 - La batteria alimenta la luce città, la luce targa e la tromba.

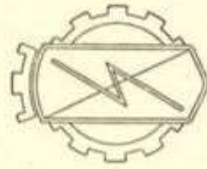
COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE E (Emergenza) CON MANETTA ROVESCIATA (La chiave non è estraibile)

(Da usare soltanto nel caso che la batteria o il raddrizzatore di corrente siano fuori uso)

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. La Lampada spia e la tromba non funzionano.

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. La lampada spia, la tromba, la luce città e la luce targa non funzionano.

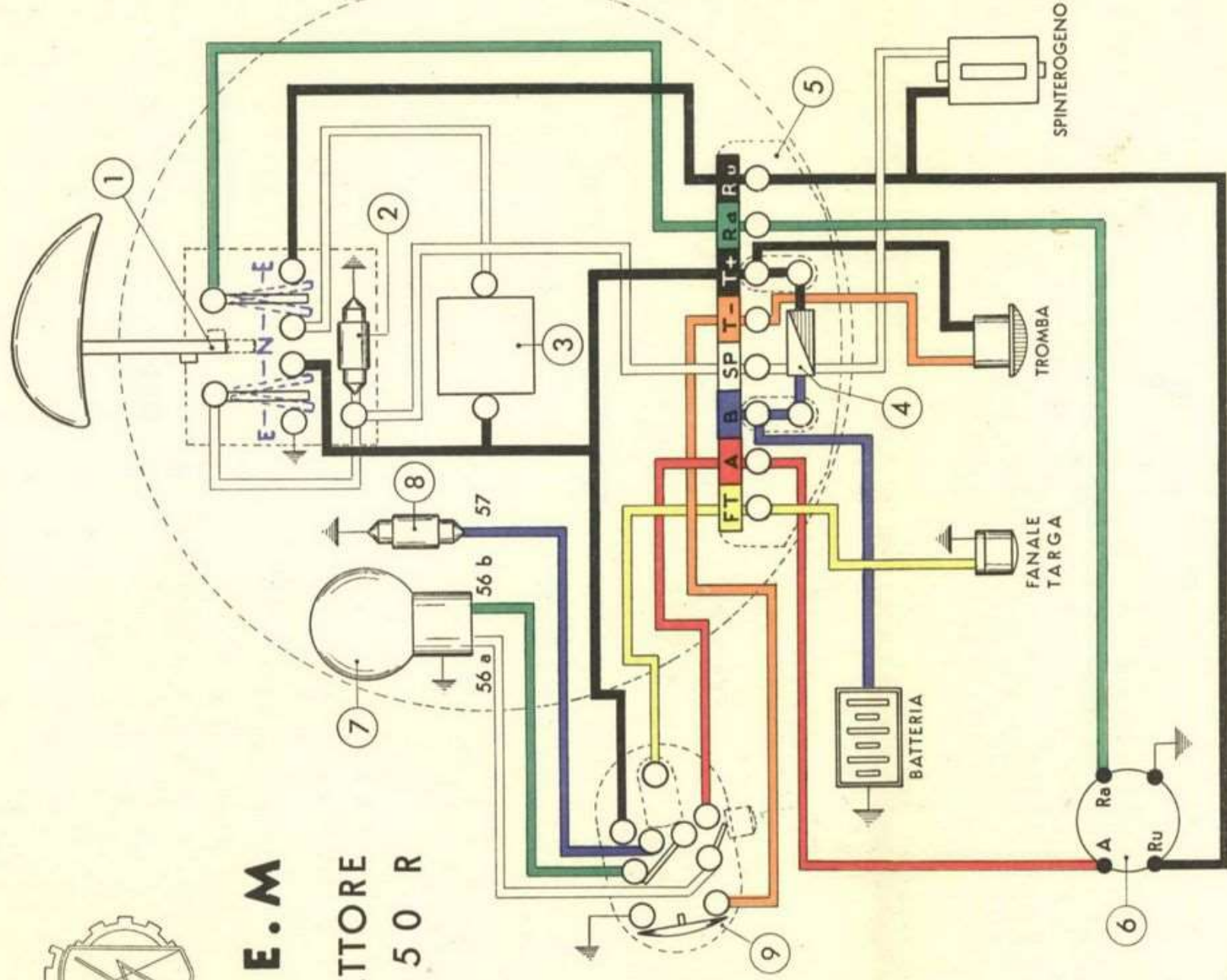
La bobina di accensione, la lampada centrale e la luce targa, sono alimentate dalla corrente alternata. La lampada spia e la tromba non funzionano.



S.I.E.M.

PROIETTORE

P M 150 R



1 - Chiave di contatto

N = posizione Normale

E = posizione Emergenza

2 - Lampada spia 12V 3W

3 - Raddrizzatore

4 - Valvola fusibile

5 - Morsettiera

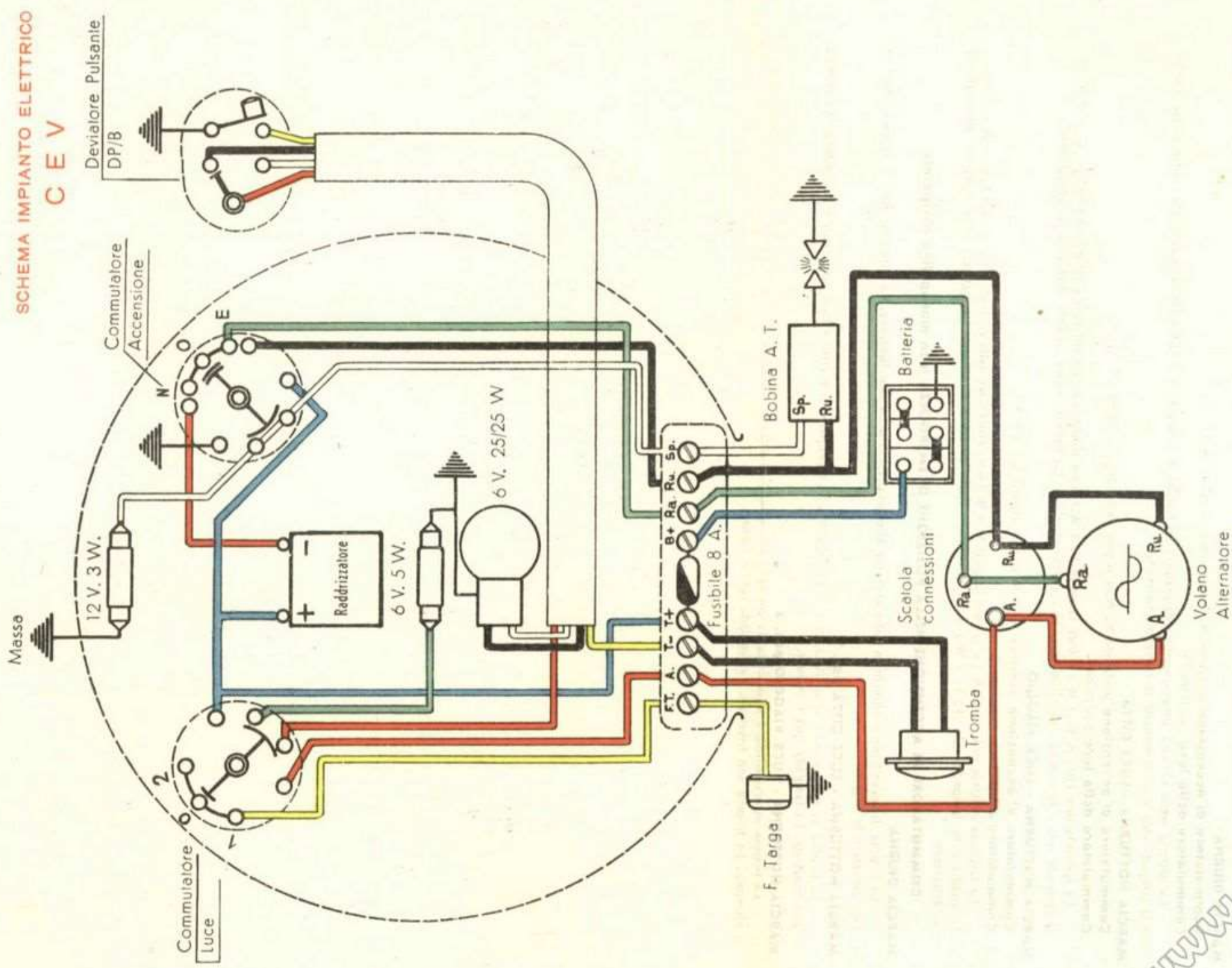
6 - Volano magnetico

7 - Lampada biluce

8 - Lampada luce città

9 - Commutatore e deviatore

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO
C E V



(●) Vedere retro

(●) POSIZIONE DI RIPOSO

Commutatore di accensione posizione O. La chiave è estraibile.

Commutatore della luce posizione O. Bobina di accensione esclusa.

MARCIA DIURNA

Commutatore di accensione posizione N. Non si può asportare la chiave.

Commutatore della luce posizione O.

La batteria viene caricata attraverso il raddrizzatore. La bobina di accensione è alimentata con corrente continua. La tromba e la lampada spia sono alimentate in corrente continua.

MARCIA NOTTURNA - LUCE CITTÀ

Commutatore di accensione posizione N. Non si può asportare la chiave.

Commutatore della luce posizione I.

La lampada luce città (6 V. 5 W.) e luce targa (6 V. 5 W.) sono alimentate con corrente continua. La bobina di accensione, la lampada spia e la tromba sono alimentate in corrente continua. La batteria viene caricata attraverso il raddrizzatore.

MARCIA NOTTURNA - LUCE VIAGGIO

Commutatore di accensione posizione N. Non si può asportare la chiave.

Commutatore della luce posizione 2.

La lampada centrale (6 V. 25/25 W.) e la luce targa (6 V. 5 W.) sono alimentate dalla corrente alternata. La bobina di accensione, la tromba e la lampada spia (12 V. 3 W.) sono alimentate dalla corrente continua. La batteria viene caricata attraverso il raddrizzatore.

COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE DI EMERGENZA (con manopolina rovesciata)

MARCIA DIURNA

La bobina di accensione è alimentata dalla corrente alternata. La tromba non funziona. La lampada spia è esclusa. Non si può asportare la chiave.

MARCIA NOTTURNA - LUCE CITTÀ pos. 1

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. Le lampade luce città e luce targa non si accendono. La tromba non funziona. La lampada spia è esclusa.

MARCIA NOTTURNA - LUCE VIAGGIO pos. 2

La bobina di accensione è alimentata da corrente alternata. La lampada centrale e la luce targa sono alimentate dalla corrente alternata. La tromba non funziona. La lampada spia è esclusa.

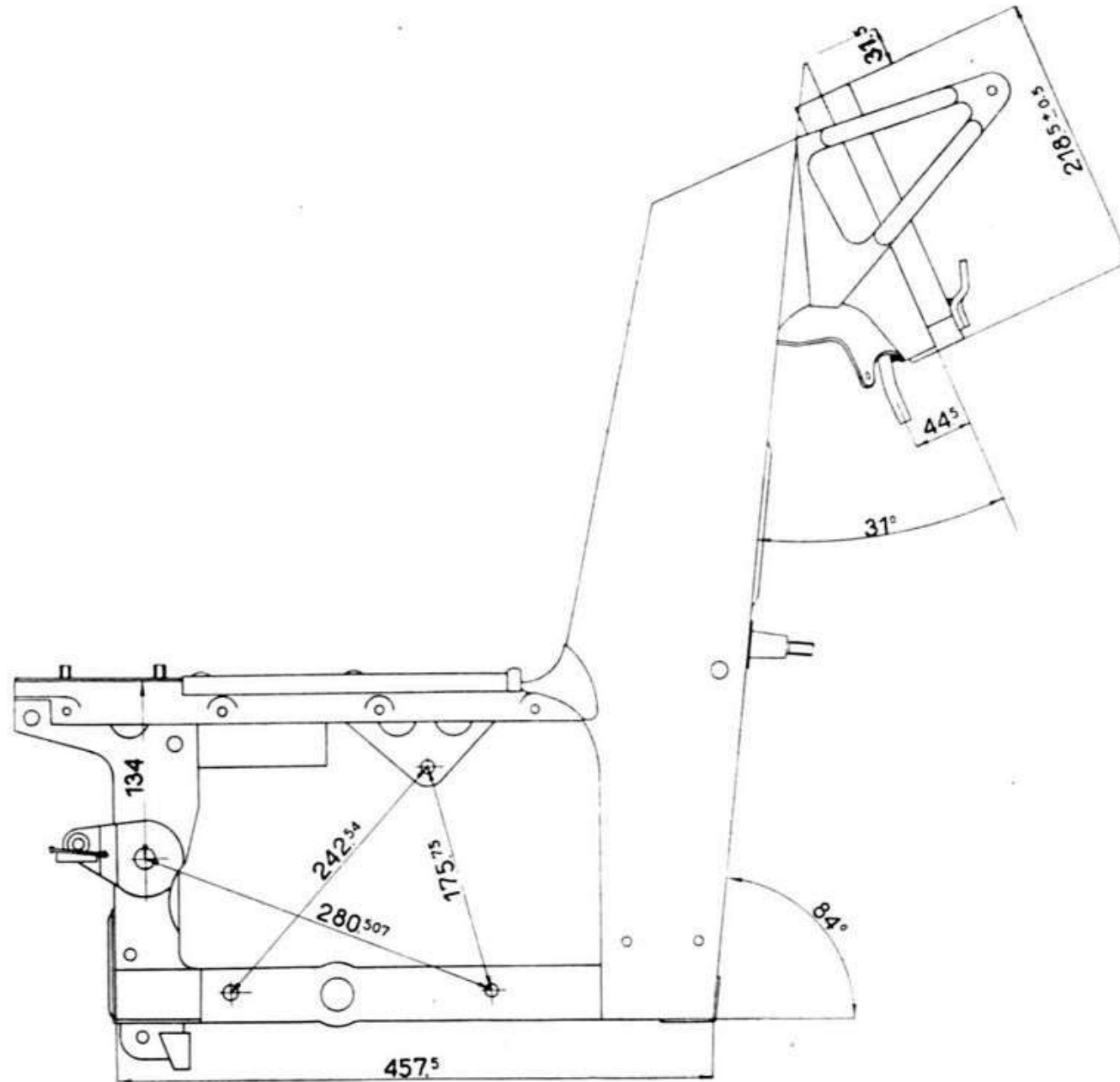


Fig. 33

l'operazione ricordando che esse hanno le seguenti caratteristiche:

Lampada principale 25/25 W — 6 Volt.

Lampada città 5 W — 6 Volt.

Lampada targa 5 W — 6 Volt.

Lampada spia 3 W — 12 Volt.

Per la targa è tassativamente prescritta una lampada da 5 W. Una lampada da 3 W comprometterebbe la durata di tutte le lampade.

In caso di interruzione del fusibile, dopo aver eliminato la causa che ne ha determinata la bruciatura, lo si sostituisca con altro di 8 Amp.

Batteria:

La batteria montata sul veicolo ha una capacità di Ah 8 ÷. Alla sua carica provvede l'alternatore volano attraverso il raddrizzatore posto all'interno del faro.

Nel caso di mancata ricarica si controlli l'integrità del fusibile nel faro. Per accedere alla batteria si eseguono le seguenti operazioni:

sganciare la sella e ribaltarla; svitare il bullone che tiene la fascetta della batteria, levare il coperchio e i tre tappi.

Per la manutenzione e la conservazione, le norme consigliabili sono:

procedere periodicamente alla verifica del livello dell'elettrolito, aggiungere acqua distillata in modo che l'orlo superiore delle piastre risulti completamente sommerso.

Il liquido all'interno degli elementi deve superare di circa mm. 7 la sommità dei separatori. Detta verifica va

eseguita ogni 2500 Km. circa, o comunque con maggiore frequenza nei mesi estivi, ogni 30 giorni circa, mentre nei mesi invernali va effettuata ogni 60 giorni circa.

E' consigliabile tenere asciutti e puliti i terminali e la parte superiore degli elementi della batteria. E' conveniente ungere con vaselina la parte filettata dei terminali stessi. La batteria è scarica quando, non sotto carico, dà una tensione inferiore a 5,4 V. Va ricaricata con una intensità di A 1 ÷. Se viene tolta la batteria dal motociclo, è necessario collegare assieme i due fili dei morsetti (positivo e negativo). Ciò per evitare la bruciatura della lampada spia contenuta nel faro.

In tali condizioni il motociclo funziona innestando la chiavetta nel faro in posizione di emergenza.

Pulsante e commutatore antiabbagliante:

Il pulsante e il commutatore antiabbagliante non richiedono alcuna registrazione essendo a contatto elettrico. Qualora si verificassero frequenti bruciature della lampada del fanalino posteriore, fare verificare a competenti il comando antiabbagliante sul manubrio.

Avvisatore elettrico:

Col funzionamento dell'avvisatore, può avvenire che, o per l'assettamento di alcune parti, o per il consumo di altre, il suono sia mancante o anormale. Si rende perciò indispensabile la regolazione.

Dopo aver controllato che la batteria è carica, togliere l'avvisatore e con cacciavite stringere l'apposita vite situata sotto il tappino di gomma quel tanto che occorre per portare l'ancoretta vibrante nella giusta intensità di

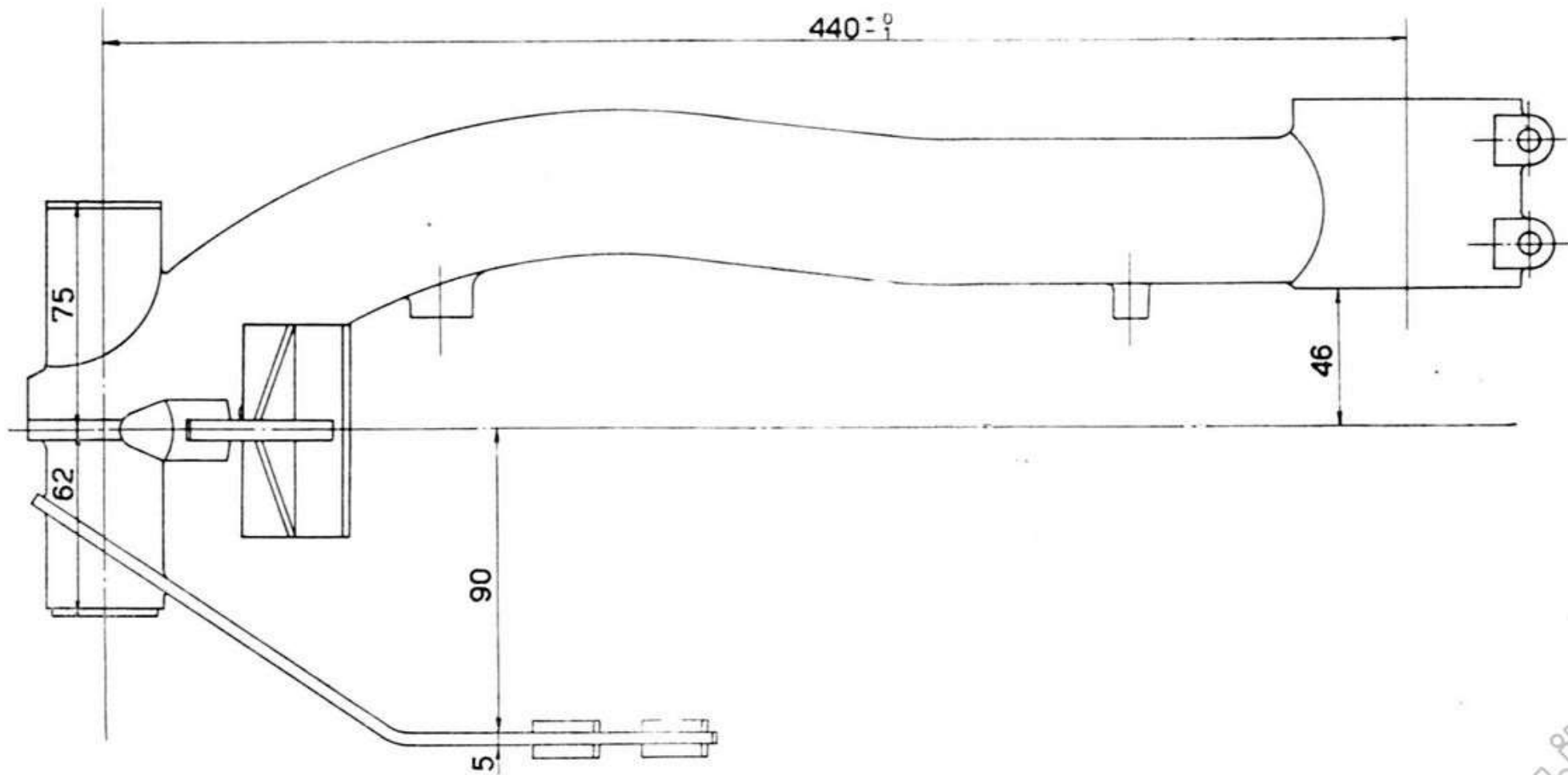


Fig. 34

vibrazione. Per dare al suono maggior potenza, agire sulla parte anteriore dell'apparecchio levando la piastrina tenuta da due vitine e manovrando l'apposita vite per la registrazione.

Norme per la verniciatura

La verniciatura è fatta alla nitro cellulosa.

Trattandosi di pezzi di piccola dimensione, in generale, è opportuno procedere alla riverniciatura dell'intero pezzo. Dopo aver pulita completamente la superficie da trattare si applica a spruzzo l'antiruggine che va essicato in forno a temperatura di $90 \div 100^{\circ}$ per la durata di circa 2 ore.

Si procede quindi alla stuccatura e alla pomiciatura, indi si applica a spruzzo il mastice isolatore e si lascia asciugare all'aria per circa 2 ore.

Si procede poi alla spruzzatura con vernice alla nitro-cellulosa, lasciando asciugare all'aria per circa 2 ore dopo ogni mano.

E' conveniente applicare tre mani di vernice per avere ottimi risultati; si effettua poi la lucidatura strofinando con batuffoli di cotone impregnati con pasta preparata

Cavi:

Verificare lo stato esterno specialmente nei punti dove si possono realizzare scorrimenti fra parti metalliche ed isolate. Se si riscontrano difetti sostituire i cavi.

per tale uso. Questo si compie dopo trascorso non meno di otto ore dalla verniciatura del pezzo.

Calcomanie:

La calcomania del Galletto va applicata sulla parte superiore della pedana destra.

Le calcomanie con aquila e dicitura « MOTO GUZZI » vanno applicate sul lato destro e sinistro del serbatoio olio e sui parafanghi.

L'operazione deve essere eseguita come segue:

Inumidire la calcomania con apposita vernice; trascorsi 5 minuti applicarla sulla macchina; togliere poi la carta con una spugna inumidita, levando le eventuali tracce di vernice con petrolio; ripassare infine, per dare un bel lucido, con pasta Polis.

TIPOGRAFIA «LA GRAFICA»
LECCO - VIA ROMA N. 28
2000 copie - GENNAIO 1954



