

# California



**istruzioni per l'uso**



*Egregio Cliente*

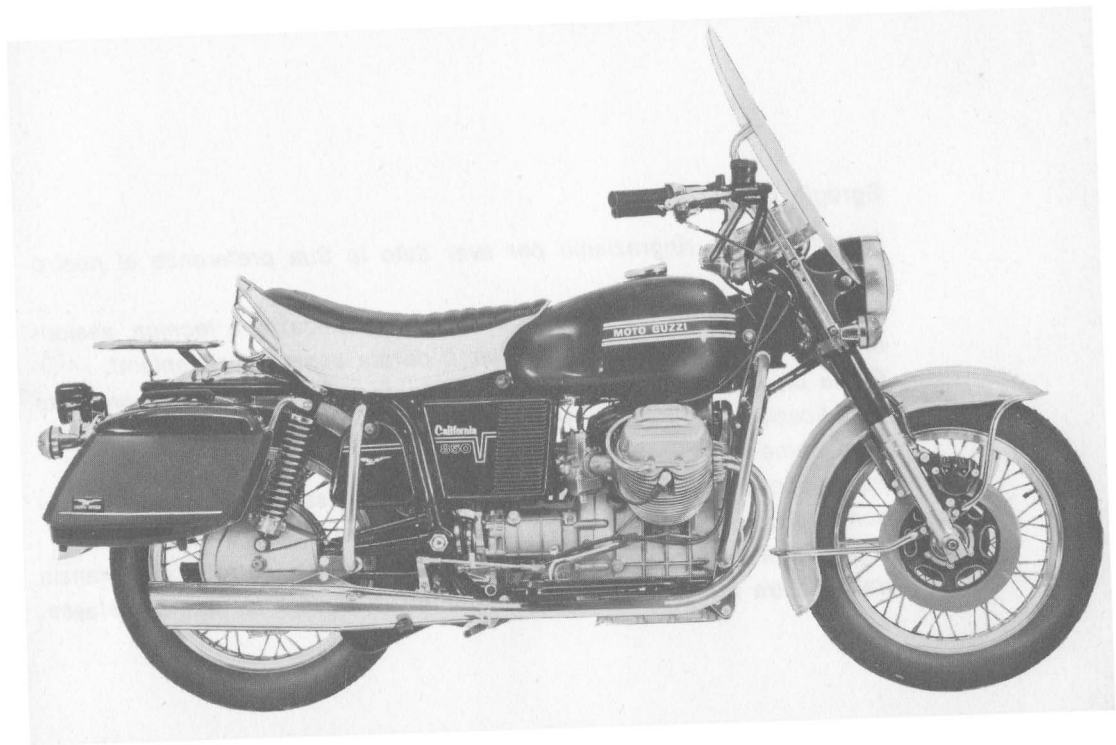
*Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.*

*Seguendo le istruzioni indicate in questa pubblicazione tecnica, assicurerà alla Sua motocicletta una lunga durata senza inconvenienti.*

*Prima di usarla, La consigliamo di leggere completamente la presente pubblicazione al fine di conoscere le caratteristiche del veicolo e soprattutto come manovrarlo con sicurezza.*

*Per le operazioni di controllo e revisione è necessario rivolgersi ai nostri concessionari i quali garantiranno un lavoro razionale e sollecito.*

*Riparazioni e regolazioni non effettuate durante il periodo di garanzia dalla nostra rete di assistenza potrebbero annullare la garanzia stessa.*





# INDICE

- 4** Caratteristiche generali
- 10** Comandi ed accessori
- 12** Dati di identificazione
- 12** Ricambi
- 12** Garanzia
- 13** Apparecchi di controllo e comandi
- 19** Uso del motociclo
- 21** Rodaggio
- 22** Manutenzioni e regolazioni
- 28** Smontaggio ruote
- 31** Tabella riassuntiva della manutenzione e lubrificazione
- 36** Lubrificazioni
- 39** Alimentazione
- 43** Distribuzione
- 44** Accensione
- 46** Impianto elettrico
- 47** Legenda schema impianto elettrico

## 4 CARATTERISTICHE GENERALI

### Motore

Bicilindrico a 4 tempi	
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 83
Corsa	mm 78
Cilindrata totale	cmc 844
Rapporto di compressione	9,5
Regime di potenza massima	giri al 1' 6500
Potenza massima	CV 64 SAE

### Distribuzione

Ad aste e bilancieri.

Dati della distribuzione:

<i>aspirazione:</i>	inizio prima del P.M.S.	24°
	fine dopo il P.M.I.	58°
<i>scarico:</i>	inizio prima del P.M.I.	58°
	fine dopo il P.M.S.	22°

Giuoco controllo messa in fase mm 0,5

Giuoco di funzionamento fra valvole e bilancieri  
a **motore freddo:**

— aspirazione	mm 0,15
— scarico	mm 0,20

### Alimentazione

N. 2 carburatori «Dell'Orto tipo VHB 29 CD (de-  
stro) VHB 29 CS (sinistro)».

<b>Lubrificazione</b>	<p>Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi. Pressione normale di lubrificazione <math>3,8 \div 4,2</math> kg/cmq (regolata da apposita valvola). Trasmettitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione.</p>																				
<b>Dinamo</b>	<p>Montata sulla parte superiore del motore (14 V - 25 A).</p>																				
<b>Accensione</b>	<p>A batteria con distributore ad anticipo automatico a masse centrifughe.</p>																				
<b>Dati di accensione</b>	<table> <tr> <td>Anticipo iniziale</td> <td>5°</td> </tr> <tr> <td>Anticipo automatico</td> <td>28°</td> </tr> <tr> <td>Anticipo totale (fisso + automatico)</td> <td>33°</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Distanza fra i contatti del ruttore mm <math>0,42 \div 0,48</math></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Candele di accensione:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">a radice lunga (<math>\varnothing</math> 14 x 1,25)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Grado termico 225</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Distanza tra gli elettrodi delle candele mm 0,6.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Bobina di accensione:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">montata sopra il gruppo motore.</td> </tr> </table>	Anticipo iniziale	5°	Anticipo automatico	28°	Anticipo totale (fisso + automatico)	33°	Distanza fra i contatti del ruttore mm $0,42 \div 0,48$		Candele di accensione:		a radice lunga ( $\varnothing$ 14 x 1,25)		Grado termico 225		Distanza tra gli elettrodi delle candele mm 0,6.		Bobina di accensione:		montata sopra il gruppo motore.	
Anticipo iniziale	5°																				
Anticipo automatico	28°																				
Anticipo totale (fisso + automatico)	33°																				
Distanza fra i contatti del ruttore mm $0,42 \div 0,48$																					
Candele di accensione:																					
a radice lunga ( $\varnothing$ 14 x 1,25)																					
Grado termico 225																					
Distanza tra gli elettrodi delle candele mm 0,6.																					
Bobina di accensione:																					
montata sopra il gruppo motore.																					
<b>Avviamento</b>	<p>Elettrico mediante motorino avviamento (12 V - <math>0,5 \div 0,7</math> CV) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore. Comando a pulsante posto sul lato destro del manubrio.</p>																				

## Trasmissioni

### Frizione

Tipo a secco a due dischi condotti. E' posta sul volano motore. Comando mediante leva sul manubrio (lato sinistro).

### Cambio

A cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato. Comando a mezzo leva a pedale posta sul lato sinistro del motociclo.

*Rapporto coppia conica dell'albero secondario - ruota 1 : 4,625 (8-37).*

Rapporti totali di trasmissione:

in prima marcia	1 : 11,424
in seconda marcia	1 : 7,928
in terza marcia	1 : 5,980
in quarta marcia	1 : 4,963
in quinta marcia	1 : 4,284

## Telaio

A doppia culla con struttura tubolare.

### Sospensioni

Anteriore: a forcella telescopica con ammortizzatori incorporati.

Posteriore: a forcellone oscillante con molle a spirale regolabili concentriche agli ammortizzatori idraulici.

**Ruote**

Anteriore e posteriore a raggi con cerchi (WM 3/2,15 x 18).

7

**Pneumatici**

Anteriore e posteriore 4.00 - 18 scolpiti (Super-sport).

Pressione pneumatici:

anteriore:	con una persona	}	1,8 kg/cmq
	con due persone		
posteriore:	con una persona		2,2 kg/cmq
	con due persone		2,4 kg/cmq

*I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cmq ai valori sopra indicati.*

**Freni**

Anteriore: idraulico a disco con pinza a doppio cilindro frenante ( $\varnothing$  disco mm 300). Comando mediante leva montata sul gruppo serbatoio-pompa sul lato destro del manubrio.

Posteriore: meccanico ad espansione ( $\varnothing$  220 x 25). Comando mediante leva a pedale sul lato destro del motociclo.

**Ingombri e peso**

Passo	m 1,470
Lunghezza massima	m 2,245
Larghezza massima	m 0,960
Altezza massima (con parabrezza)	m 1,410
Altezza minima da terra	m 0,150

## Prestazioni

Peso del motociclo in ordine di marcia  
kg 260 circa

Velocità massima con il solo pilota  
km/h 170 circa

Consumo carburante (secondo Norme CUNA)  
litri 6,5 per 100 km.

## Impianto elettrico

Dinamo	14 V - 25 A
Regolatore di tensione	14 V - 25 A
Batteria	12 V - 32 Ah
Motorino avviamento	12 V - 0,5 ÷ 0,7 CV
Pulsante avviamento	
Bobina di accensione	
Distributore con rottore	
Candele	Grado termico 225
Faro anteriore:	
lampada abbagliante e anabbagliante	12 V - 45/40 W
lampada luce città	12 V - 5 W
Fanalino posteriore:	
lampada di posizione e indicatore stop	12 V - 5/20 W
Indicatori di direzione:	
lampade	12 V - 21 W

**Quadro di controllo:****lampade:**

spia verde lampeggiatori	12 V - 3 W
spia verde luce città	12 V - 3 W
spia rossa carica dinamo	12 V - 3 W
spia rossa pressione olio	12 V - 3 W
spia arancione folle cambio	12 V - 3 W

Commutatore inserimento lampeggiatori

Dispositivo comando luci e avvisatore acustico

Interruttore per disinserzione bobina

Commutatore avviamento 12 V - 25 A

Tromba elettrica 12 V - HZ 425

**Rifornimenti****Parti da rifornire**

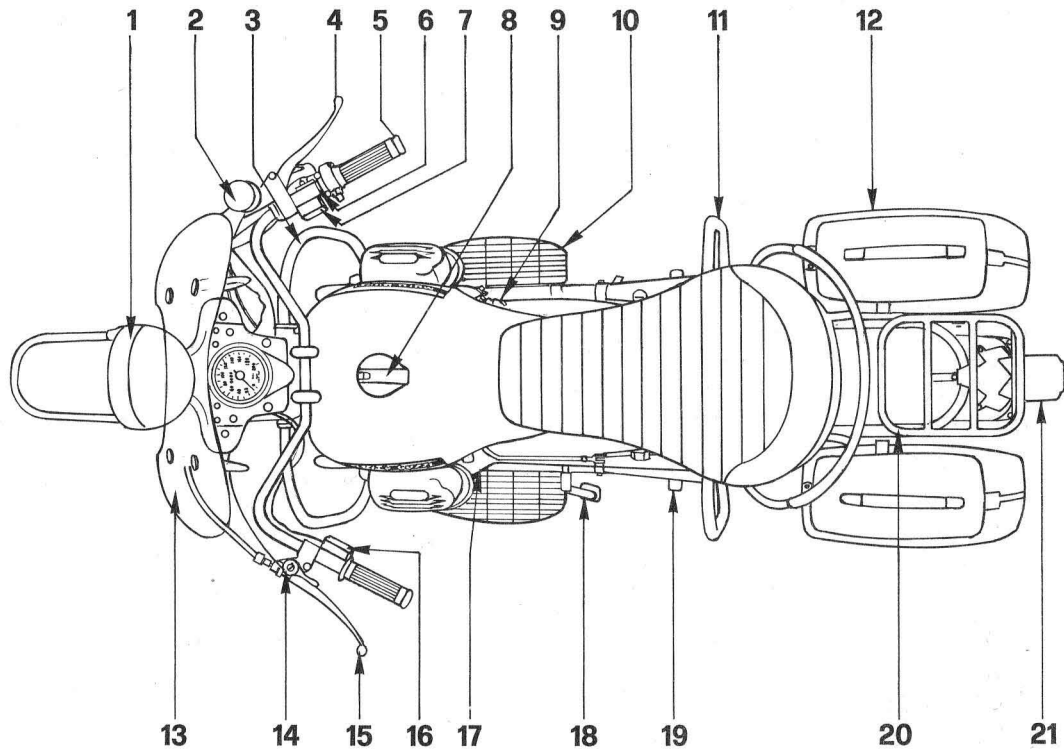
	<b>Litri</b>	<b>Tipo di carburante o olii vari</b>
Serbatoio carburante	22,5	} Benzina (98/100 NO-«RM»)
Riserva	4	
Coppa motore	3	Olio «Agip F.1 Supermotoroil SAE 20 W/50»
Scatola cambio	0,750	Olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Scatola trasmissione	0,360	
	di cui:	
	0,340	Olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	Olio «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gamba)	0,050	Liquido «Agip F.1 ATF Dexron»
Impianto frenante		Fluido «Agip F.1 Brake fluid»

**COMANDI ED ACCESSORI**

(fig. 2)

- 1 Faro anteriore.
- 2 Serbatoio-pompa per freno idraulico anteriore.
- 3 Paraurti anteriore.
- 4 Leva comando freno anteriore.
- 5 Manopola comando gas.
- 6 Pulsante avviamento motore.
- 7 Dispositivo comando lampeggiatori.
- 8 Tappo serbatoio carburante.
- 9 Leva comando freno posteriore.
- 10 Appoggipiedi anteriori.
- 11 Paraurti posteriore.
- 12 Borse laterali.
- 13 Parabrezza.
- 14 Manettino comando starter.
- 15 Leva comando frizione.
- 16 Dispositivo comando luci ed avvisatore acustico.
- 17 Leva comando cambio.
- 18 Braccio laterale sostegno motociclo.
- 19 Cavalletto sostegno motociclo.
- 20 Portapacchi.
- 21 Fanalino posteriore.



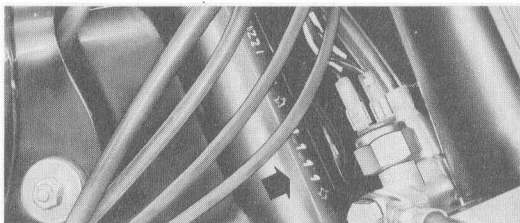


## 12 DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio e sul basamento motore.

Il numero impresso sulla pipa del telaio è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso.



## Ricambi

In caso di sostituzione di particolari, chiedere ed assicurarsi che siano **impiegati esclusivamente «Ricambi Originali Moto Guzzi»**.

**L'uso di ricambi non originali annulla il diritto alla garanzia.**

## Garanzia

La garanzia ha la validità di 6 mesi limitatamente a 10000 km di percorrenza dalla data di vendita e decade qualora si effettuino modifiche o si partecipi a competizioni sportive.

Sono esclusi dalla garanzia i pneumatici e gli accessori o parti non costruite negli stabilimenti SEIMM - Moto Guzzi.

Ogni motociclo nuovo è corredato da un «libretto tagliandi».

Questo libretto deve seguire il veicolo e va scrupolosamente conservato assieme agli altri documenti di circolazione.

Esso è infatti l'unico documento valido da esibire all'Organizzazione SEIMM - Moto Guzzi per il riconoscimento della garanzia in base alle condizioni generali di vendita.

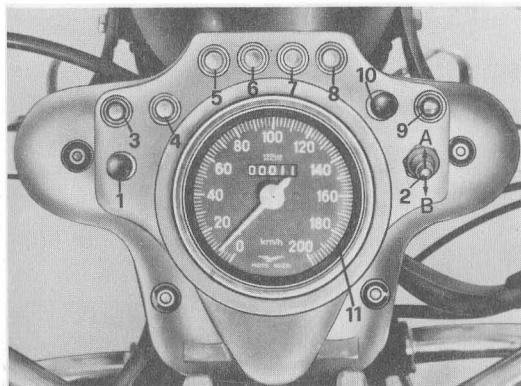
## APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

13

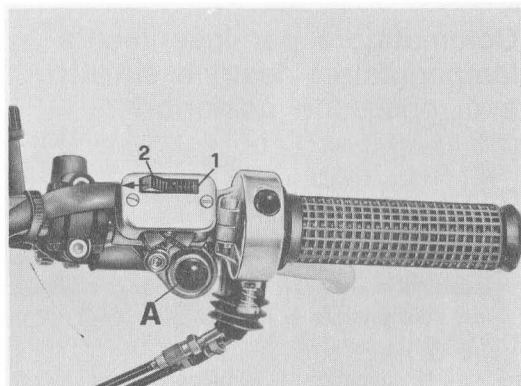
### Quadro di controllo

(fig. 4)

- 1 Interruttore luce di cortesia (non inserito).
- 2 Commutatore per l'inserimento lampeggiatori destri e sinistri e di posizione posteriori.
- 3 Spia (verde) accensione dei lampeggiatori sinistri.
- 4 Spia (rossa) accensione fanalini rossi anteriori (non collegata).
- 5 Spia (verde) accensione luce città.
- 6 Spia (rossa) carica dinamo.
- 7 Spia (arancione) folle cambio.
- 8 Spia (rossa) pressione olio.
- 9 Spia (verde) accensione dei lampeggiatori destri.
- 10 Interruttore per disinserzione bobina.
- 11 Tachimetro per contachilometri.



4



5

## 14 Interruttore per disinserzione bobina

(10 di fig. 4)

Si trova a destra sul cruscotto.

Ha due posizioni:

- abbassato contatto aperto (il motore si spegne);
- alzato contatto chiuso; il veicolo con chiave sul commutatore generale in posizione «2» di fig. 6 e pronto per l'avviamento o in marcia.

## Commutatore per inserimento lampeggiatori destri e sinistri e di posizione posteriori

(2 di fig. 4)

Si trova a destra sul cruscotto.

Ha due posizioni:

- «A» inserito; per comandare i lampeggiatori destri e sinistri, occorre azionare la levetta del commutatore in posizione «1» o «2» (2 di fig. 4);
- «B» si accendono i lampeggiatori posteriori.

## Dispositivo comando lampeggiatori

(fig. 5)

Si trova sul manubrio lato destro.

Ha due posizioni:

- «1» comanda l'accensione dei lampeggiatori destri;
- «2» comanda l'accensione dei lampeggiatori sinistri.

*Ricordarsi che il commutatore sul cruscotto (4 di fig. 4) deve essere in posizione «A».*

## Pulsante avviamento

(«A» di fig. 5)

Si trova sul lato destro del manubrio.

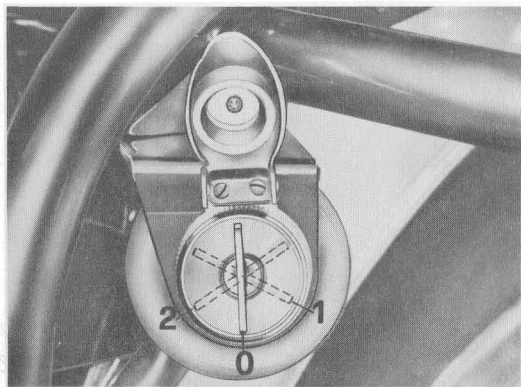
Il motociclo con chiave di avviamento in posizione «2» di fig. 6 è pronto per l'avviamento; basta premere il pulsante «A». Durante la suddetta operazione è bene sempre tirare a fondo la leva della frizione.

## Interruttore avviamento

(fig. 6)

La chiave ha tre posizioni e precisamente:

- «0» verticale: macchina ferma, chiave estraibile, tutti i comandi disinseriti;
- «1» girata in senso antiorario: macchina ferma, chiave estraibile, luce parcheggio;
- «2» girata in senso orario: macchina pronta per l'avviamento; tutti i comandi sono inseriti.



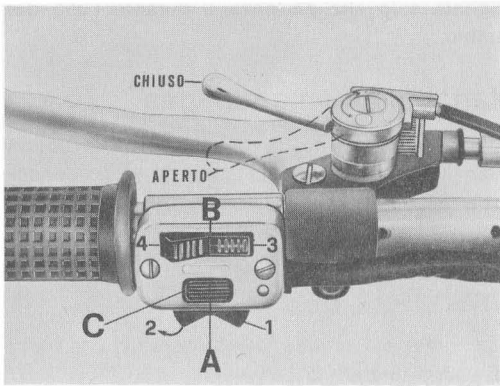
## Interruttore per illuminazione e pulsante per avvisatore acustico

15

(fig. 7)

E' montato sul lato sinistro del manubrio.

- «A» leva comando luci:
  - posizione «1» luce di posizione (città);
  - posizione «2» luce anabbagliante.
- «B» leva comando abbagliante:
  - posizione «3» luce anabbagliante;
  - posizione «4» luce abbagliante.
- «C» pulsante comando avvisatore acustico.



## 16 Leva comando starter carburatori

(fig. 7)

E' posta sul lato sinistro del manubrio e precisamente sul corpo leva comando frizione; ruotandola verso il pilota apre le valvole del dispositivo sui carburatori «Aperta»; ruotandola in senso opposto la chiude «Chiusa».

## Leva comando frizione

E' montata sul lato sinistro del manubrio, va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

## Manopola comando gas

E' posta sul lato destro del manubrio; ruotata verso il pilota apre il gas, ruotata in senso opposto lo chiude.

## Leva comando freno idraulico anteriore

E' montata sul gruppo pompa-serbatoio sul lato destro del manubrio.

## Leva comando freno posteriore

E' montata sul lato destro del motociclo.

## Leva comando cambio

(fig. 8)

E' montata sul lato sinistro del motociclo.

Innesto marce:

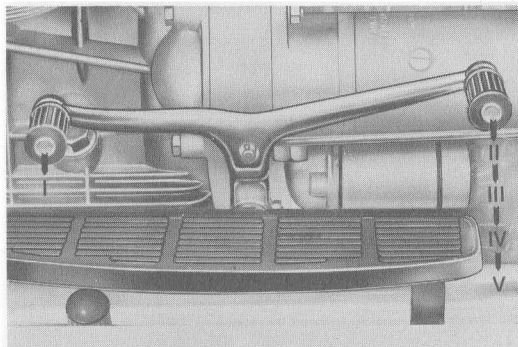
1ª marcia: pedale anteriore verso terra.

2ª, 3ª, 4ª, 5ª marcia: pedale posteriore verso terra.

Folle: tra la 1ª e la 2ª marcia.

*Prima di azionare la leva comando cambio, occorre tirare a fondo la leva della frizione.*

8



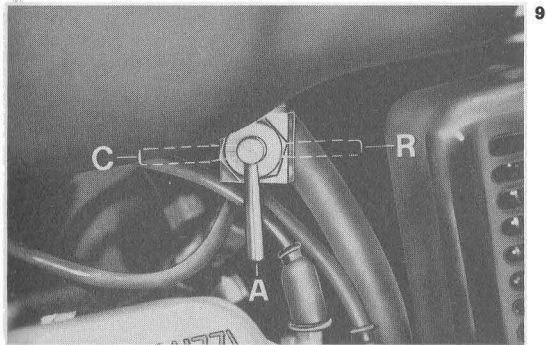
## Rubinetti carburante

(fig. 9)

Sono montati sotto il serbatoio, nella parte posteriore.

I rubinetti hanno tre posizioni:

- «A» Aperti (verticali).
- «R» Riserva  
(orizzontali vedere «R» sui rubinetti).
- «C» Chiuso  
(orizzontali vedere «C» sui rubinetti).



## Tappo serbatoio carburante

17

(fig. 10)

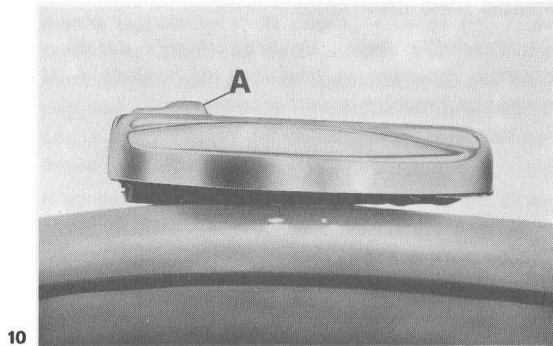
Per aprire il tappo del serbatoio carburante occorre premere il bottone di comando «A».

## Dispositivo bloccaggio sterzo

(fig. 11)

E' montato sul lato destro della pipa sterzo «A»; è comandato a mezzo chiave.

Per bloccare lo sterzo operare come segue:  
— ruotare il manubrio tutto a destra;



- 18 — infilare la chiave nella serratura del dispositivo, ruotarla in avanti (verso la ruota anteriore) e spingerla a fondo, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

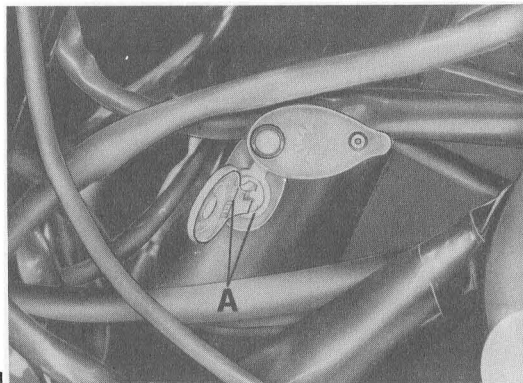
Per sbloccare lo sterzo:

- infilare la chiave nella serratura del dispositivo, ruotarla in avanti, indi rilasciarla.

## Braccio laterale sostegno motociclo

Si richiama l'**attenzione** sull'uso del braccio laterale. Tale braccio serve solo a facilitare il posteggio nelle brevi soste.

*Se inavvertitamente, tale braccio alla partenza dovesse rimanere in posizione di posteggio, si andrebbe incontro a seri inconvenienti.*





### Controllo prima della messa in moto

Prima di avviare il motore controllare che:

- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- l'olio nella coppa del basamento sia a giusto livello;
- l'interruttore di disinserzione bobina (10 di fig. 4) sia in posizione di avviamento (alzato);
- la chiave del commutatore di avviamento sia in posizione «2» (fig. 6);
- le spie (rosse); pressione olio e carica dinamo (6 e 8 di fig. 4); (arancione) indicatore posizione di folle del cambio (7 di fig. 4); ed eventualmente per la marcia notturna (verde) siano illuminate;
- la levetta comando dispositivi di avviamento sui carburatori «Starter» a **motore freddo**, montata sul corpo leva frizione sul lato sinistro del manubrio, sia ruotata verso il pilota («A» di fig. 7).

### Avviamento motore

Dopo i suddetti controlli, portare la manopola co-

mando gas sul lato destro del manubrio a  $\frac{1}{4}$  di apertura (girata verso il pilota), indi premere il pulsante di avviamento motore che si trova sul lato destro del manubrio «A» di fig. 5.

Avviato il motore, prima di portare la levetta comando «Starter» in posizione di marcia (girata in senso opposto) «C» di fig. 7, lasciare girare il motore a vuoto e a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda.

**Se durante la marcia, la levetta comando «Starter» dovesse rimanere nella posizione di avviamento (girata verso il pilota) «A» di fig. 7, si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo di carburante e, nei casi peggiori, si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio dei cilindri provocato dall'eccesso di carburante.**

*Ricordarsi, se il motociclo ha una marcia innestata, la spia (arancione) dell'indicatore di folle non si illumina; l'avviamento del motore in tali condizioni può essere pericoloso senza tirare a fondo la leva della frizione, poiché oltre al motore potrebbe avviarsi anche il motociclo.*

## 20 Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, però non occorre portare la levetta comando «Starter» in posizione di avviamento «A» di fig. 7, perché la carburazione diventerebbe troppo grassa.

### In marcia

Per cambiare marcia, chiudere il gas, azionare a fondo la leva della frizione ed innestare la successiva marcia; rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente accelerare. Il pedale va azionato con decisione accompagnandolo con il piede.

Quando si passa alle marce inferiori, usare gradualmente i freni e la chiusura della manopola comando gas, onde evitare di mandare fuori giri il motore nel momento del rilascio della leva comando frizione.

### Arresto

Chiudere il gas, agire contemporaneamente sulle leve di entrambi i freni e solo quando si è quasi

fermi tirare a fondo la leva della frizione.

Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.

Per una riduzione normale di velocità con l'uso appropriato del cambio, utilizzare il freno motore facendo attenzione a non mandare fuori giri il motore.

Su strade bagnate o sdruciolevoli, fare attenzione nell'uso dei freni e particolarmente quello anteriore.

Per fermare il motore, portare la chiave dell'interruttore di avviamento in posizione «0» di fig. 6.

**A motore fermo ricordarsi sempre di chiudere i rubinetti carburante portandoli in posizione «C», vedere fig. 9.**

### Parcheggio

Per la sosta notturna in strade non sufficientemente illuminate, è necessario lasciare accese le luci di posizione girando la chiave dell'interruttore di avviamento in posizione «1», vedere fig. 6. Indi bloccare lo sterzo (vedere capitolo «Dispositivo bloccaggio sterzo» e fig. 11).

## RODAGGIO

Durante i primi 1600 km di percorso, un veicolo nuovo, o semplicemente revisionato, deve essere impiegato con un certo criterio; dal modo in cui il motore è usato durante il primo periodo di servizio ne dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni.

### Tabella velocità di rodaggio

Km da percorrere	Velocità massime consentite km/h				
	1ª marcia	2ª marcia	3ª marcia	4ª marcia	5ª marcia
Fino a 800	45	65	85	100	115
Da 800 a 1600	55	80	105	120	140
Da 1600 a 3000	Aumentare gradualmente i limiti di velocità sopra indicati fino a raggiungere i massimi consentiti.				

### Dopo i primi 500 km

Sostituire l'olio per lubrificazione motore.

Controllare la chiusura di tutta la bulloneria del motociclo.

Controllare la tensione dei raggi delle ruote.

Se necessario ripristinare il giuoco tra bilancieri e valvole.

Durante questo periodo è **assolutamente necessario evitare di raggiungere un elevato numero di giri** prima che il motore si sia sufficientemente riscaldato.

Evitare di sorpassare le velocità di rodaggio qui sotto riportate e non tenere il motore sotto sforzo per lunghi periodi di tempo.

Verificare l'apertura dei contatti del distributore di accensione.

### Ogni 500 km

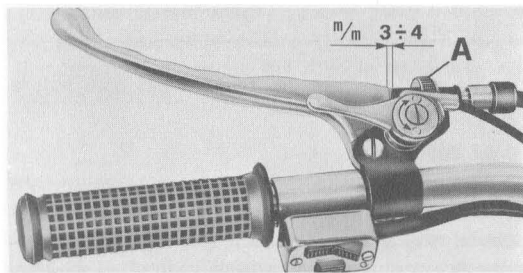
Controllare il livello dell'olio del basamento motore: deve sfiorare la tacca del massimo (vedere tacche sull'asta del livello saldata al tappo di chiusura foro di immissione).

## 22 MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

### Pulitura: serbatoio carburante, rubinetti carburante, filtri e tubazioni

Ogni 10000 km circa, o quando viene riscontrato che il carburante arriva in modo irregolare ai carburatori, occorre effettuare la pulitura del serbatoio carburante, dei rubinetti, dei filtri e delle tubazioni.

I canali e i filtri dei rubinetti, i filtri sui carburatori e le tubazioni, dopo immersi in un bagno di benzina, vanno soffiati con getto di aria compressa.



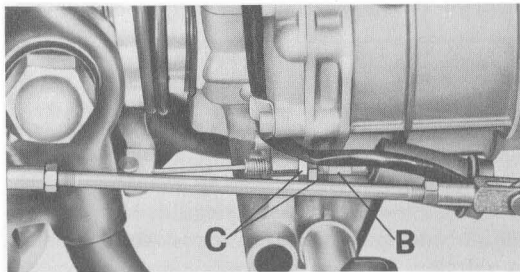
### Regolazione leva frizione

(fig. 12)

Regolare il giuoco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore o inferiore a mm 4 agire sulla ghiera «A» fino a che il suddetto giuoco non sia alla giusta misura.

La regolazione può essere effettuata anche sul tendifilo «B» dopo aver allentato i controdadi «C» che si trova avvitata alla scatola cambio sul lato destro.

12



## Freno anteriore

Per una buona efficienza del freno (fig. 13) osservare scrupolosamente le seguenti norme:

- verificare frequentemente il livello del fluido (deve sfiorare la membrana a soffietto «E» posta nel serbatoio-pompa sul manubrio) non deve mai scendere più di 8 mm sotto il livello massimo;
- effettuare periodicamente (quando si rende necessario) il rabbocco del fluido nel serbatoio «A» dopo aver svitato il tappo «F», usare tassativamente fluido prelevato da una lattina originale che verrà aperta solo al momento dell'uso;
- effettuare ogni 15000 km o al massimo ogni anno la completa sostituzione del fluido dall'impianto frenante.

Per il buon funzionamento dell'impianto è necessario che le tubazioni siano sempre piene di fluido con esclusione di bolle d'aria; la corsa lunga ed elastica della leva di comando «B», è indice di presenza di bolle d'aria.

Fluido da usare «Agip F.1 Brake Fluid».

Nel caso di lavaggio del circuito frenante, usare unicamente fluido fresco. **E' vietato assolutamente**

**te l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura; per parti metalliche si consiglia l'uso di «Trielina».**

**La leva di comando freno non va lubrificata con olii o grassi minerali.**

- controllare che tra flottante sulla pompa e la appendice della leva di comando sul manubrio esista il previsto giuoco di mm 0,05 ÷ 0,15 altrimenti agire sull'eccentrico «G» fino a raggiungere il previsto giuoco;
- ogni 5000 km effettuare il controllo dell'usura delle pastiglie, lo spessore deve essere:
  - a pastiglia nuova mm 9;
  - a pastiglia al limite di usura mm 6.

Se lo spessore è inferiore al limite di usura, è necessario cambiare le pastiglie, dopo la suddetta sostituzione, non è necessario eseguire lo spurgo dell'impianto frenante, ma è sufficiente azionare la leva di comando sul manubrio «B» ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale: pastiglia a circa mm 0,2 dal disco.

In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili,

24 se danneggiate devono essere immediatamente sostituite:

- il disco freno deve essere perfettamente pulito, senza olio, grasso o altra sporcizia e non deve presentare profonde rigature.

Nel caso di sostituzione o revisione del disco, occorre controllare lo «sfarfallamento»; il controllo si esegue mediante comparatore ed il valore massimo non deve superare mm 0,2.

Se lo «sfarfallamento» del disco è superiore al valore indicato, occorre controllare accuratamente il montaggio del disco sul mozzo e il giuoco dei cuscinetti del suddetto mozzo.

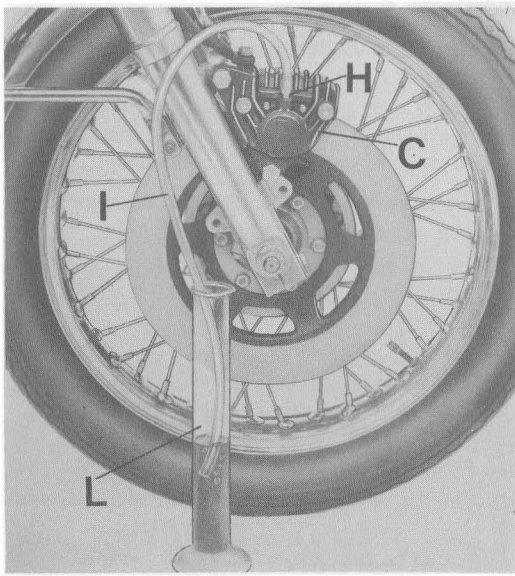
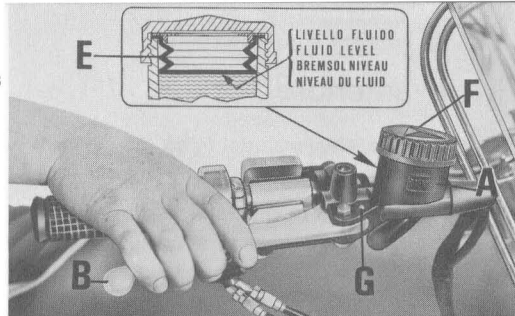
La coppia di serraggio delle viti fissaggio disco al mozzo è di kg/m  $4 \div 4,3$ .

*Sarà opportuno che le suddette operazioni: sostituzione pastiglie e controllo disco, siano eseguite presso i nostri concessionari.*

## Spurgo bolle d'aria dall'impianto frenante (fig. 13)

Lo spurgo dell'impianto frenante è richiesto quando, a causa della presenza di bolle d'aria nel circuito, la corsa della leva risulta lunga ed elastica.

13



Per lo spurgo delle bolle d'aria, operare come segue:

- ruotare il manubrio fino a far assumere al serbatoio «A» che fa corpo con la pompa di alimentazione la posizione orizzontale;
  - riempire, se necessario, il serbatoio di alimentazione «A» che fa corpo con la pompa di alimentazione (fare attenzione che durante l'operazione di spurgo, il fluido non scenda più di 8 mm al di sotto del livello massimo);
  - effettuare lo spurgo agendo su una semipinza per volta «C»;
- a)** innestare sul tappo di spurgo «H» dopo aver levato il cappuccio in gomma, un tubetto flessibile trasparente «I» avente l'altra estremità immersa in un recipiente trasparente «L» già riempito in parte di fluido dello stesso tipo;
- b)** allentare il tappo di spurgo «H»;
- c)** tirare a fondo la leva comando freno sul manubrio «B» avendo l'avvertenza di rilasciarla e di attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva. Ripetere l'operazione fino a quando (guardando il recipiente trasparente) dal tubetto in plastica si vedrà uscire fluido privo di bolle d'aria;
- d)** mantenere tirata a fondo la leva di comando

«B» e bloccare il tappo di spurgo «H» indi levare la tubazione «I» e rimontare il cappuccio in gomma sul tappo di spurgo.

Se lo spurgo è stato eseguito correttamente, si dovrà sentire subito, dopo la corsa a vuoto iniziale della leva di comando «B», l'azione diretta e senza elasticità del fluido. Qualora questo non si verifici, ripetere l'operazione sopra descritta.

## Registrazione leva comando freno posteriore (fig. 14)

Per questa registrazione, agire sul pomolo «A» che si trova avvitato sul tirante di comando del freno stesso.

Per eliminare l'eccessivo giuoco, si avviti detto pomolo «A» sul tirante, tenendo presente che per una buona registrazione, occorre vi sia un giuoco misurato all'estremità della leva di comando di circa 20 ÷ 25 mm prima che le soole dei ceppi vengano a contatto con il tamburo.

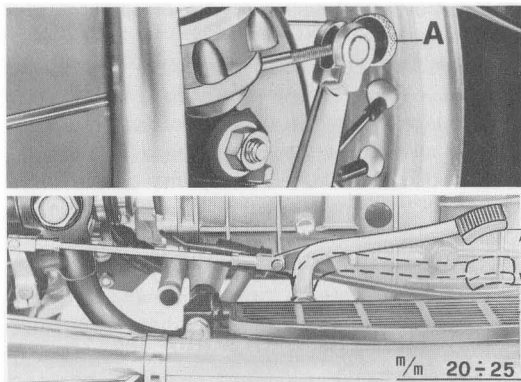
## Registrazione molleggio posteriore con ammortizzatori idraulici (fig. 15)

Le molle delle sospensioni posteriori possono

26 essere regolate in tre posizioni, agendo sul maniccotto di regolazione «A».

Partendo da «I» e ruotando la chiave «B» (vedere frecce) nelle posizioni «II» - «III» e viceversa. Se si riscontrasse che l'azione frenante degli ammortizzatori non è regolare occorre farli controllare presso i nostri concessionari.

*Ricordarsi: che per una buona stabilità del motociclo, occorre che le due sospensioni siano regolate nella stessa posizione.*



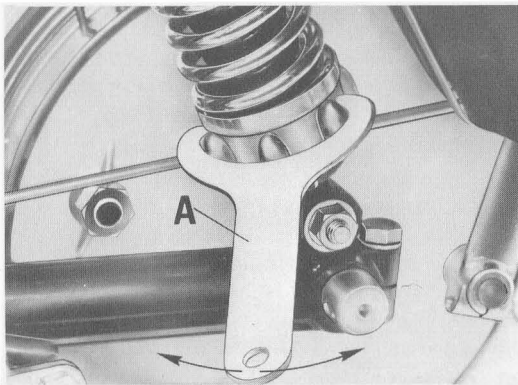
14

## Regolazione dello sterzo (fig. 16)

Per la sicurezza di guida lo sterzo deve essere regolato in modo tale da rendere possibile il libero movimento del manubrio, ma senza eccessivo giuoco.

Per regolare lo sterzo operare come segue:

- allentare la ghiera «A» ed avvitare o svitare la ghiera di regolazione «B» a mezzo apposite chiavi fino a che il giuoco sia regolare.



15



A registrazione avvenuta tenendo fermo la ghiera «B» bloccare la controghiera «A».

*Sarà opportuno che la suddetta operazione sia eseguita presso i nostri concessionari.*

## Registrazione cinghia dinamo

(fig. 17)

Con l'uso la cinghia comando dinamo può allentarsi, e quindi slittare; è necessario quindi, periodicamente controllare la tensione.

Cedimento normale «A»: circa 1 cm con una pressione di kg 10.

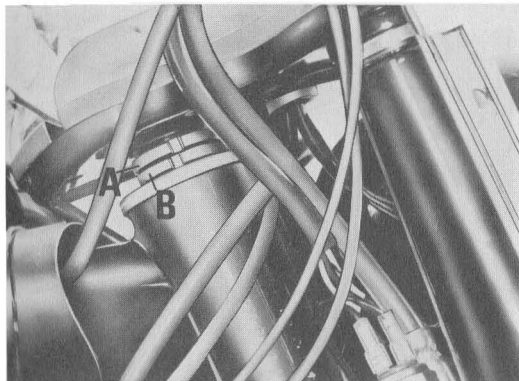
Per aumentare la tensione operare come segue:

- svitare i bulloni «B» che fissano la semipuleggia esterna al mozzo;

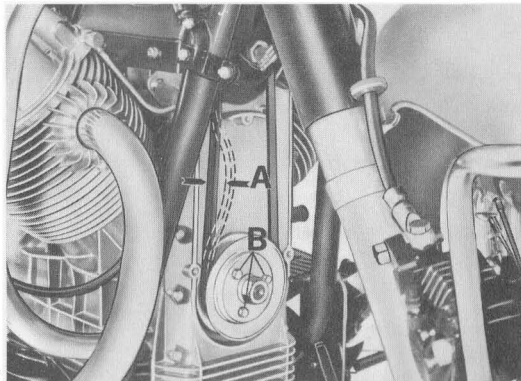
- togliere uno o più anelli di registro, riducendo così la larghezza della gola della puleggia.

Se gli anelli da togliere sono più di uno occorre disporli sia anteriormente sia posteriormente alla puleggia.

Rimontare quindi la semipuleggia esterna mediante i tre bulloni «B».



16



17

## 28 SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

### Ruota anteriore

(fig. 18)

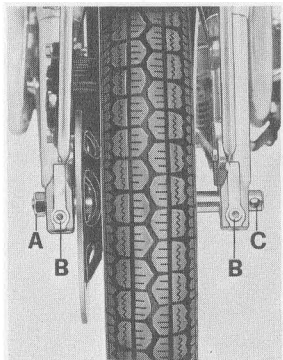
Per smontare la ruota anteriore dai bracci forcella, operare come segue:

- svitare il dado «A» bloccaggio perno sul gambale destro della forcella;
- allentare le viti di fissaggio gambali forcella al perno ruota «B» e sfilare il perno «C» dai gam-

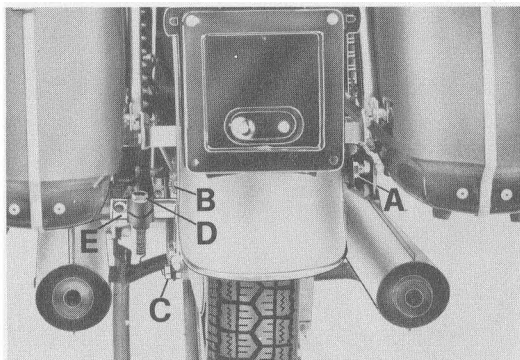
bali della forcella e dal mozzo ruota;

- alzare il motociclo quel tanto da poter sfilare il disco frenante dalla pinza fissata al braccio destro della forcella.

Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio tenendo presente di controllare il giuoco tra pastiglie e disco frenante (vedere capitolo **Manutenzioni e Regolazioni** «Freno anteriore»).



18



19

## Ruota posteriore

(fig. 19)

Per smontare la ruota posteriore dalla scatola trasmissione e dal braccio sinistro del forcellone oscillante, operare come segue:

- svitare il volantino di regolazione «B» sul tirante di comando, sulla leva del disco porta ceppi;
- svitare il dado «A» che fissa il perno ruota sulla scatola trasmissione;
- svitare il dado «C» che fissa il braccio di ancoraggio al disco porta ceppi;
- svitare il bullone «D» che blocca il braccio sinistro del forcellone al perno ruota, indi sfilare il perno «E» dalla scatola trasmissione, dal mozzo e dal braccio del forcellone;
- spostare la ruota sul lato sinistro quel tanto da sfilare l'ingranaggio dal manicotto di comando sulla scatola trasmissione;
- piegare il motociclo sul lato sinistro e sfilare la ruota dal braccio e scatola trasmissione.

Nel rimontare la ruota, invertire le operazioni di smontaggio. **Ricordarsi di fissare il braccio di ancoraggio al disco porta ceppi.**

## Registrazione raggi ruote

Controllare che tutti i raggi siano in tensione e che la ruota non sia scentrata, per questo controllo operare come segue:

- fare girare la ruota controllando con un risonometro se è scentrata, se necessario agire sui raggi destri e sinistri fino a che la suddetta ruota giri senza sbandamenti. Il controllo deve essere compiuto dopo i primi 500 km e in seguito ogni 1500 km circa.

## Bilanciature ruote

Per migliorare la stabilità e diminuire le vibrazioni ad alta velocità, le ruote devono essere bilanciate.

Per la bilanciatura operare come segue:

- smontata la ruota dal veicolo, assicurati che tutti i raggi siano in tensione e la suddetta ruota non sia scentrata, porre la ruota su una forcilla;
- far girare parecchie volte leggermente la ruota e controllare se si ferma in sempre diverse posizioni; questo indica una corretta bilanciatura;

30

- se un punto della ruota si ferma costantemente in basso, porre un contrappeso ad un raggio all'opposto di questo punto; .
- ripetere quindi l'operazione, finché la ruota sia correttamente bilanciata, quindi fissare i contrappesi ai raggi con una pinza.

I contrappesi sono disponibili presso i nostri Concessionari da: 15 - 20 - 30 grammi.

Una sbilanciatura al di sotto dei 15 grammi, normalmente non ha alcuna influenza sulla stabilità del veicolo.

# TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

31

(fig. 20)

## Mensilmente (ogni 3000 km)

**1** Verificare il livello dell'elettrolito della batteria (vedere capitolo **Impianto elettrico** «Batteria»).

## Periodicamente

**2** Controllare la pressione dei pneumatici (vedere capitolo **Caratteristiche generali**).

## Dopo i primi 500 km

**3** Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).

**4** Controllare il bloccaggio di tutta la bulloneria del motociclo.

**5** Controllare la tensione dei raggi delle ruote e che le ruote siano centrate (vedere capitolo **Smontaggio ruote dal veicolo** «Registrazione raggi ruote»).

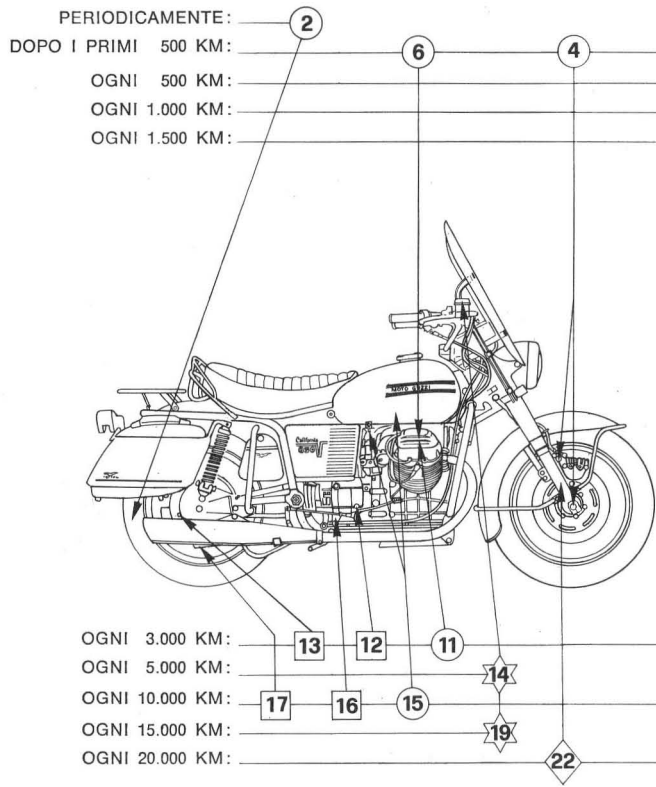
**6** Controllare il giuoco tra bilancieri e valvole (vedere capitolo **Distribuzione** «Giuoco punterie»).

## Ogni 500 km

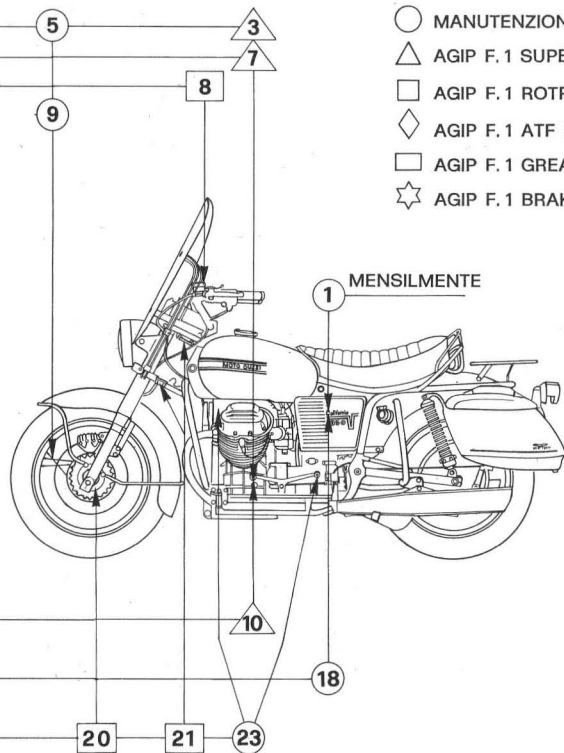
**7** Controllare il livello dell'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).

## Ogni 1000 km

**8** Lubrificare i terminali delle trasmissioni di comando carburatori (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione trasmissioni di comando»).



- MANUTENZIONI
- △ AGIP F.1 SUPERMOTOROIL SAE 20W/50
- AGIP F.1 ROTRA MP SAE 90
- ◇ AGIP F.1 ATF DEXRON
- AGIP F.1 GREASE 30
- ☆ AGIP F.1 BRAKE FLUID



## 34 Ogni 1500 km

**9** Controllare la tensione dei raggi delle ruote e che le ruote siano centrate (vedere capitolo **Smontaggio ruote dal veicolo** «Registrazione raggi ruote»).

## Ogni 3000 km

**10** Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).

**11** Controllare il giuoco tra bilancieri e valvole (vedere capitolo **Distribuzione** «Giuoco punterie»).

**12** Verificare il livello dell'olio nella scatola cambio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione del cambio»).

**13** Verificare il livello dell'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).

## Ogni 5000 km

**14** Controllare il livello del fluido nel serbatoio-pompa per freno idraulico anteriore (vedere capitolo **Manutenzioni e regolazioni** «Freno anteriore»).

## Ogni 10000 km

**15** Pulire il serbatoio carburante, filtri, rubinetti e le tubazioni (vedere capitolo **Manutenzioni e regolazioni** «Pulitura serbatoio, filtri, rubinetti e tubazioni»).

**16** Sostituire l'olio nella scatola cambio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola cambio»).

**17** Sostituire l'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).

**18** Pulire e ingrassare i terminali e i morsetti della batteria (vedere capitolo **Impianto elettrico** «Batteria»).



## Ogni 15000 km

**19** Sostituire il fluido dall'impianto frenante anteriore (vedere capitolo **Manutenzioni e regolazioni** «Freno anteriore»).

## Dopo i primi 20000 km

Le verifiche qui sotto elencate devono essere effettuate presso i nostri concessionari:

**20** Verificare i cuscinetti delle ruote che non manchi grasso «Agip F.1 Grease 30».

**21** Verificare i cuscinetti dello sterzo che non manchi grasso «Agip F.1 Grease 30».

**22** Sostituire il liquido nei gambali della forcella (liquido da usare litri 0,050 «Agip F.1 ATF Dexron» per gambale).

**23** Pulire accuratamente con uno straccetto inumidito di benzina il collettore della dinamo e del motorino di avviamento.

## 36 LUBRIFICAZIONI

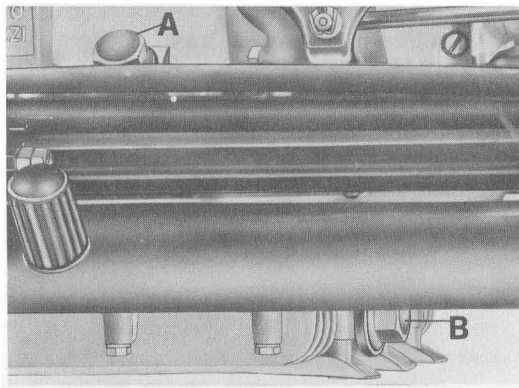
### Lubrificazione del motore (fig. 21)

#### Controllo livello olio

Ogni 500 km controllare che l'olio sfiori la tacca del massimo livello (tacca segnata sull'astina saldata al tappo «A» montato sul foro di immissione).

Se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della medesima qualità e gradazione.

Per la suddetta operazione il tappo «A» deve essere avvitato di un giro.



21

#### Cambio dell'olio

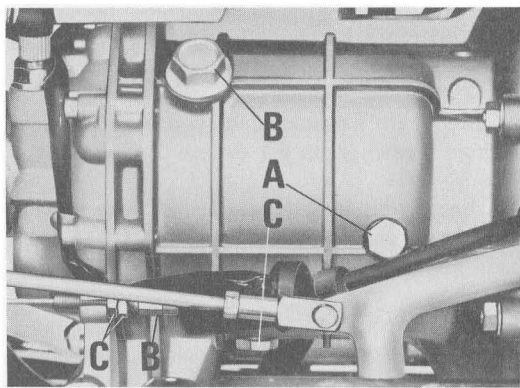
Dopo i primi 300 ÷ 500 km e in seguito ogni 3000 km circa, sostituire l'olio.

La sostituzione va effettuata a **motore caldo**. Ricordarsi, prima di immettere olio fresco, di lasciare scolare per bene la coppa.

«A» tappo immissione olio.

«B» tappo scarico olio.

Quantità occorrente litri 3,5 di olio «Agip F.1 Supermotoroil SAE 20W/50».



22

## Lubrificazione del cambio

(fig. 22)

### Controllo livello olio

Ogni 3000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo livello «B».

Se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della medesima qualità e gradazione.

### Cambio dell'olio

Ogni 10000 km circa sostituire l'olio dalla scatola cambio. La sostituzione deve avvenire dopo che il veicolo ha percorso un certo numero di km, in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

Ricordarsi, prima di immettere olio fresco di lasciare scolare per bene la scatola cambio.

«A» tappo di livello.

«B» tappo immissione.

«C» tappo di scarico.

Quantità occorrente litri 0,750 di olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90».

## Lubrificazione scatola trasmissione posteriore

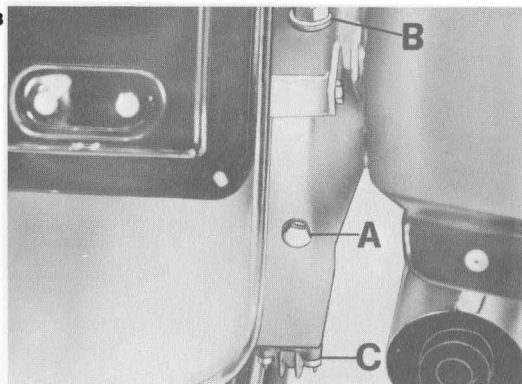
(fig. 23)

### Controllo livello olio

Ogni 3000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «A».

Se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della medesima qualità e gradazione.

23



## 38 **Cambio olio**

Ogni 10000 km sostituire l'olio dalla scatola trasmissione. La sostituzione deve avvenire dopo che il veicolo ha percorso un certo numero di km, in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

Ricordarsi, prima di immettere olio fresco di lasciare scolare per bene la scatola.

«A» tappo di livello.

«B» tappo immissione.

«C» fondello di scarico.

Quantità occorrente di olio litri 0,360 di cui:

— litri 0,340 di olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»;

— litri 0,020 di olio «Molykote tipo A».

## **Lubrificazione trasmissioni comando carburatori**

Ogni 1000 km circa, pulire la parte terminale dei cavi per trasmissioni sulla leva e sui carburatori e lubrificarli con grasso «Agip F.1 Grease 30».

## **Lubrificazioni: forcella anteriore, cuscinetti dello sterzo e delle ruote e forcellone oscillante**

Per le suddette lubrificazioni consigliamo rivolgersi ai nostri concessionari.

## ALIMENTAZIONE

### Carburatori

N. 2 tipo «Dell'Orto VHB 29 CD (destra) VHB 29 CS (sinistra)».

Sono a doppi comandi:

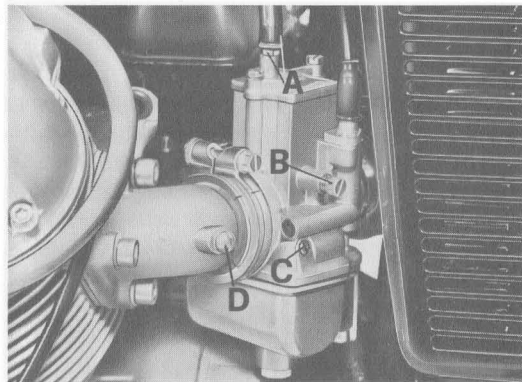
- manopola comando gas sul lato destro del manubrio;
- leva comando dispositivo per facilitare l'avviamento a motore freddo «Starter» sul corpo leva frizione sul lato sinistro del manubrio.

Per la partenza a **motore freddo** ruotare la leva in posizione di avviamento «Aperta» di fig. 7. Dopo qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda che il motore è avviato, portare detta leva in posizione di marcia «Chiusa» di fig. 7.

#### Dati di regolazione

Diffusore	Ø mm 29
Valvola gas	60
Polverizzatore	265
Getto massimo	145
Getto minimo	45
Getto avviamento (Starter)	80
Spillo conico	V 5 (2ª tacca)

24



- 40 Vite di regolazione minimo benzina: apertura da 1 giro e  $\frac{1}{2}$  a 2 giri per il carburatore sinistro; da 2 giri a 2 giri e  $\frac{1}{2}$  per il carburatore destro.

## Regolazione della carburazione

(fig. 24)

La regolazione della carburazione va eseguita a **motore caldo**, dopo aver controllato e regolato i giuochi delle punterie di aspirazione e scarico, operando come segue:

### Regolazione manuale

- 1 controllare che la leva comando dispositivo di avviamento a motore freddo, a chiusura completa abbia un fine corsa a vuoto di circa mm 4, perché a cavo teso, le oscillazioni del motore potrebbero provocare l'apertura delle valvole dei dispositivi sui carburatori e quindi di irregolarità di carburazione;
- 2 controllare la sincronizzazione delle valvole gas; questa operazione va eseguita con il contenitore filtro e manicotto di collegamento carbu-

ratori smontati; mentre si fa ruotare la manopola comando gas, con le dita a contatto con le valvole gas sui carburatori si dovrebbe individuare se le valvole aprono in uguale misura e nel medesimo istante; eventuale differenza di apertura vanno corrette agendo sulla vite tendifilo «A» di un carburatore sino a che ruotando la manopola comando gas, si constata la perfetta sincronizzazione di apertura delle valvole gas;

3 regolare il minimo benzina agendo sulla vite «C». Svitandola si aumenta l'afflusso di benzina, avvitandola si diminuisce. Per la regolazione, portare la vite a fondo corsa e successivamente svitarla di 1 giro e  $\frac{1}{2}$  a 2 giri per il carburatore sinistro; di 2 giri a 2 giri e  $\frac{1}{2}$  per il carburatore destro.

Con il motore funzionante a circa 1000 ÷ 1200 giri staccare la candela di un cilindro ed agire sulla vite «C» del carburatore del cilindro opposto, svitandola o avvitandola in un campo limitato sin tanto che si raggiunge il punto di miglior rendimento e cioè un leggero aumento di giri. Ripetere identica operazione sul carburatore e cilindro opposto ottenendo così la giusta **regolazione della carburazione al minimo**, evitando la possibilità di starnuti.

*Minimo giri motore: date le caratteristiche dello stesso, tenere presente che per la regolazione del minimo è consigliabile non scendere al di sotto degli  $800 \div 900$  giri.*

**Per ottenere un buon minimo del motore, operare come segue:**

**4** staccare il cavo candela dal cilindro destro, avviare il motore, ed accertarsi che si spenga dopo quattro o cinque scoppi; se si spegne prima, o dopo, agire sulla vite di regolazione minimo valvola gas «B» fino a che il motore si spenga entro detto numero di giri. Ripetere l'operazione sul cilindro destro staccando il cavo candela dal cilindro sinistro ed avviare il motore; se il cilindro destro è nella normalità il motore deve spegnersi entro quattro o cinque scoppi, altrimenti passare alla regolazione agendo sulla vite «B» come sopra sino a che il motore si spenga entro il medesimo numero di scoppi; riattaccare quindi il cavo alla candela del cilindro sinistro;

**5** rimontare il manicotto di collegamento sulle pipe dei carburatori, il contenitore completo di filtro sul telaio ed il manicotto sul coperchio del contenitore.

## Regolazione della carburazione a mezzo «Vuotometro»

41

Tenuto fermo i punti «1» **Controllo giuoco leva comando del dispositivo di avviamento a motore freddo;** e il punto «3» **Regolazione viti minimo benzina.**

Per la regolazione della carburazione a mezzo «Vuotometro» operare come segue:

**6** levare i tappi «D» di chiusura fori sulle pipe di aspirazione e montarvi le due tubazioni del «Vuotometro»;

**7 regolazione del minimo agendo sulle valvole gas (da effettuare a motore caldo).**

Avviare il motore con comando gas al minimo, portarlo a circa  $800 \div 900$  giri agendo sulle viti «B» di regolazione valvole gas, controllando che le due colonnine di mercurio o gli aghi sul quadro del «Vuotometro» siano allineati, altrimenti agire su dette viti di regolazione fino ad ottenere la predetta condizione;

**8** ritoccare la posizione delle viti «C» fino ad ottenere il minimo di giri più alto possibile. Indiriccontrollare la posizione delle colonnine di mercurio o gli aghi sul quadro del «Vuotometro» ed eventualmente ripetere l'operazione n. 7;

**9 sincronizzazione dei carburatori.**

Regolato il minimo, passare alla sincronizzazione dei carburatori operando come segue:

- avviare il motore ed accelerare gradualmente controllando che le due colonnine di mercurio o gli aghi sul quadro di controllo del «Vuotometro» siano allineati, altrimenti agire sulle viti tendifilo delle trasmissioni comando valvole gas «A», fino ad ottenere il predetto allineamento. Effettuata questa verifica, accertarsi che i due cavi all'imbocco delle viti tendifilo «A» abbiano una corsa a vuoto di mm 1 ÷ 1,5 circa;

**10** a controllo avvenuto, levare le tubazioni del «Vuotometro» dalle pipe di aspirazione e rimontare i tappi di chiusura sui fori con le relative rosette.



## DISTRIBUZIONE

### Gioco punterie

(fig. 25)

Ogni 3000 km o quando la distribuzione risulta molto rumorosa, controllare il gioco tra valvole e bilancieri.

La registrazione va effettuata a **motore freddo**, con il pistone a punto morto superiore «P.M.S.» e precisamente a fine fase di compressione.

Dopo aver tolto il coperchio delle teste, operare come segue:

- 1 svitare il dado «A»;
- 2 avvitare o svitare la vite di registro «B» fino ad ottenere i seguenti giuochi:

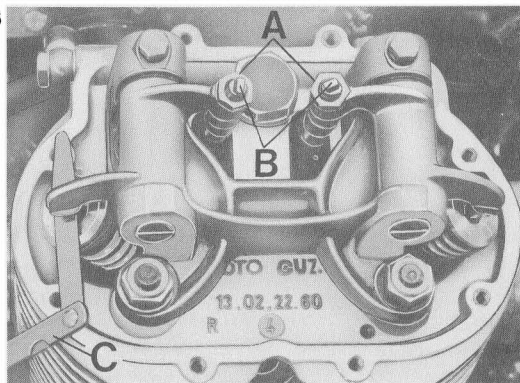
- valvola aspirazione    mm 0,15
- valvola scarico        mm 0,20

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C». Si tenga presente che se il gioco è maggiore a quello prescritto le punterie risultano alquanto rumorose, in caso contrario, le valvole non chiudono bene dando luogo ad inconvenienti quali:

- perdita di pressione;
- surriscaldamento del motore, ecc.

A motore nuovo la verifica va effettuata dopo i primi 500 km.

25



**Distributore di accensione**

(fig. 26)

Ogni 3000 km umettare il feltrino «A» con qualche goccia di olio da motore.

Se i contatti del ruttore risultano sporchi, pulirli con uno straccetto inumidito di benzina.

Se i contatti risultano avariati, sostituirli.

Distanza tra i contatti del ruttore «B» mm  $0,42 \div 0,48$ .

Per regolare i contatti del ruttore, allentare la vite «C», spostare la piastra porta contatto fisso «D» agendo sull'apposita tacca «E».

**Controllo messa in fase dell'accensione**

(fig. 27)

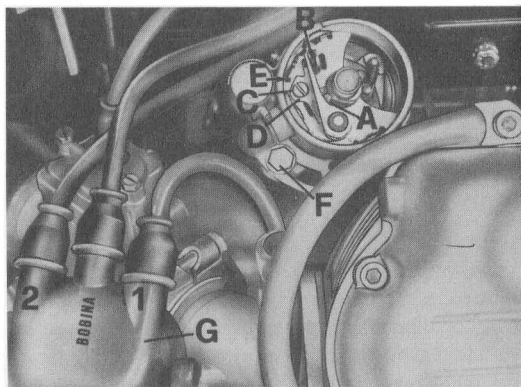
Levato il coperchio copri cinghia dinamo, e verificato che l'apertura dei contatti del ruttore sia quella prescritta (mm  $0,42 \div 0,48$ ), ruotare la puleggia per comando dinamo in senso orario fino a che il pistone del cilindro n. 2 (sinistro stando in sella) non sia a punto morto superiore

con valvole chiuse e precisamente a fine fase di compressione il segno «B» sulla puleggia deve trovarsi in linea con la freccia stampigliata sul coperchio distribuzione «A»; indi ruotare la puleggia in senso antiorario fin che il segno «C» si trovi in linea con la freccia «A».

A questo punto i contatti del distributore devono dare inizio all'apertura.

Per controllare se questo avviene al punto pre-

26



stabilito, è consigliabile l'impiego di apposita attrezzatura ad indicazione luminosa da inserirsi tra il morsetto di alimentazione del ruttore e la massa.

Se i contatti del ruttore del distributore di accensione si aprono prima o dopo il punto stabilito, occorre allentare il bullone «F» di fig. 26 (che blocca il distributore di accensione) indi ruotare a destra o a sinistra il distributore fino a che i contatti «A» inizino l'apertura esattamente al punto stabilito.

Tenere presente che la numerazione di collegamento dei cilindri è segnata sulla calotta del distributore con: n. 1 cilindro destro; n. 2 cilindro sinistro; bobina (vedere «G» di fig. 26).

#### Dati di accensione

Anticipo iniziale (fisso)	5°
Anticipo automatico	28°
Anticipo totale (fisso + automatico)	33°

*Per il controllo dell'accensione rivolgersi ai nostri concessionari.*

#### Candele

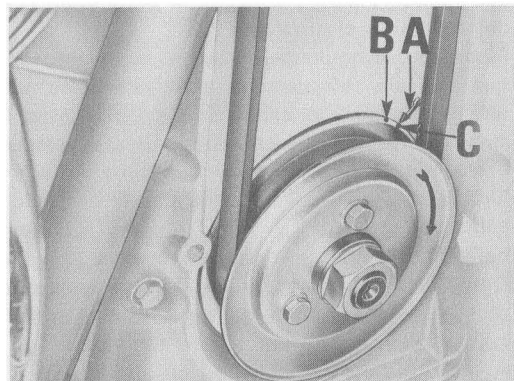
Il motociclo è equipaggiato con candele di grado termico 225 (apertura elettrodi mm 0,6).

Per la pulitura si usi: benzina, spazzolino metallico ed un ago per la pulitura interna.

Nel rimontare le candele, fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvettino facilmente nelle loro sedi; se fossero imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste; perciò consigliamo di avvitare a mano le candele per qualche giro, adoperare poi l'apposita chiave (data in dotazione) evitando di bloccare esageratamente.

Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 10000 km circa vanno sostituite.

27



### Batteria

E' sistemata nella zona centrale del motociclo, ha una tensione di 12V - 32Ah, alla sua carica provvede la dinamo.

Ogni mese o ogni 3000 km circa, verificare il livello dell'elettrolito ed aggiungerne eventualmente ad ogni elemento, in modo che il livello dell'elettrolito stesso sorpassi la parte superiore dei separatori di circa mm 6.

Ricordarsi di aggiungere sempre e soltanto acqua distillata chimicamente pura, mai acido solforico. L'aggiunta di acqua distillata deve avvenire a batteria fredda e che abbia riposato almeno 6 ore.

Evitare che la miscela (acqua distillata e acido solforico) trabocchi e bagni la parte superiore della batteria che deve rimanere sempre asciutta. Ogni 10000 km verificare che i terminali siano puliti e bloccati, dopo questo controllo ungerli con vaselina neutra per evitare ossidazioni.

A batteria carica la densità dell'elettrolito è di

circa 1,28 circa, a batteria quasi scarica la densità scende a 1,16 circa.

*Per la messa in servizio di una batteria nuova, rivolgersi ai nostri concessionari.*

# LEGENDA «SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO»

(vedere fig. 28)

- |    |   |    |  |    |                        |
|----|---|----|--|----|------------------------|
| 1  | Luce città (lampada siluro 3W - 12V)  | }  | Proiettore   | 22 | Regolatore di tensione |
| 2  | Luce abbagliante e anabbagliante (lampada 45/40W - 12V)                                 |    |  | 23 | Batteria               |
| 3  | Morsettiera con fusibili  |    |  | 24 | Relè comando motorino  |
| 4  | Morsettiera di derivazione nel proiettore   |    |  | 25 | Motorino avviamento    |
| 5  | Fusibile per avvisatore acustico  | 26 | Distributore d'accensione  |    |                        |
| 6  | Interruttore per luce di cortesia   | 27 | Ruttore  |    |                        |
| 7  | Interruttore per disinserzione bobina   | 28 | Bobina   |    |                        |
| 8  | Spia (colore rosso) accensione fanalini rossi anteriori (lampada 3W - 12V)              | 29 | Candela  |    |                        |
| 9  | Commutatore per inserzione lampeggiatori - luci a intermittenza posteriori di posizione | 30 | Dispositivo comando luce e pulsante tromba                                       |    |                        |
| 10 | Spia (colore verde) accensione lampeggiatore sinistro (lampada 3W - 12V)                | 31 | Interruttore di massa per relè 51  |    |                        |
| 11 | Spia (colore verde) accensione lampeggiatore destro (lampada 3W - 12V)                  | 32 | Dispositivo comando indicatori di direzione - luci rosse anteriori e massa radio |    |                        |
| 12 | Cruscotto   | 33 | Pulsante avviamento  |    |                        |
| 13 | Innesti di derivazione anteriore  | 34 | Intermittenza per indicatori di direzione - luci simultanee posteriori           |    |                        |
| 14 | Contachilometri   | 35 | Avvisatore acustico  |    |                        |
| 15 | Lampada (3W - 12V) illuminazione contachilometri  | 36 | Interruttore comando luce stop freno posteriore                                  |    |                        |
| 16 | Spia accensione luce città (luce verde) - lampada 3W - 12V                              | 37 | Interruttore comando luce stop anteriore   |    |                        |
| 17 | Spia pressione olio (luce rossa) - lampada 3W - 12V                                     | 38 | Interruttore idraulico comando spia olio   |    |                        |
| 18 | Spia folle (luce arancione) - lampada 3W - 12V  | 39 | Interruttore comando spia folle  |    |                        |
| 19 | Spia carica dinamo (luce rossa) - lampada 3W - 12V                                      | 40 | Innesti di derivazione posteriore  |    |                        |
| 20 | Commutatore generale  | 41 | Luce targa e stop (5/21W - 12V)  |    |                        |
| 21 | Dinamo  | 42 | Fanalino posteriore destro a luce arancione e lampeggio (lampada 21W - 12V)      |    |                        |
|    |   | 43 | Fanalino posteriore sinistro a luce arancione e lampeggio (lampada 21W - 12V)    |    |                        |

- 44 Fanalino posteriore destro a luce azzurra (lampada 5W - 12V)
- 45 Fanalino posteriore sinistro a luce azzurra (lampada 5W - 12V)
- 46 Fanalino anteriore destro a luce rossa (lampada 21W - 12V)
- 47 Fanalino anteriore sinistro a luce rossa (lampada 21W - 12V)
- 48 Indicatore di direzione anteriore destro (luce arancione) - lampada 15W - 12V
- 49 Indicatore di direzione anteriore sinistro (luce arancione) - lampada 15W - 12V
- 50 Luce supplementare di servizio
- 51 Relè comando relè motorino

#### **POSIZIONE COMMUTATORE**

**0)**

**1)** 30/30 - INT.

**2)** 30/30 - INT. - 15/54

**3)** Non serve per avviamento a pulsante

**N.B. - Lo schema è predisposto per eventuali collegamenti e servizi extra.**

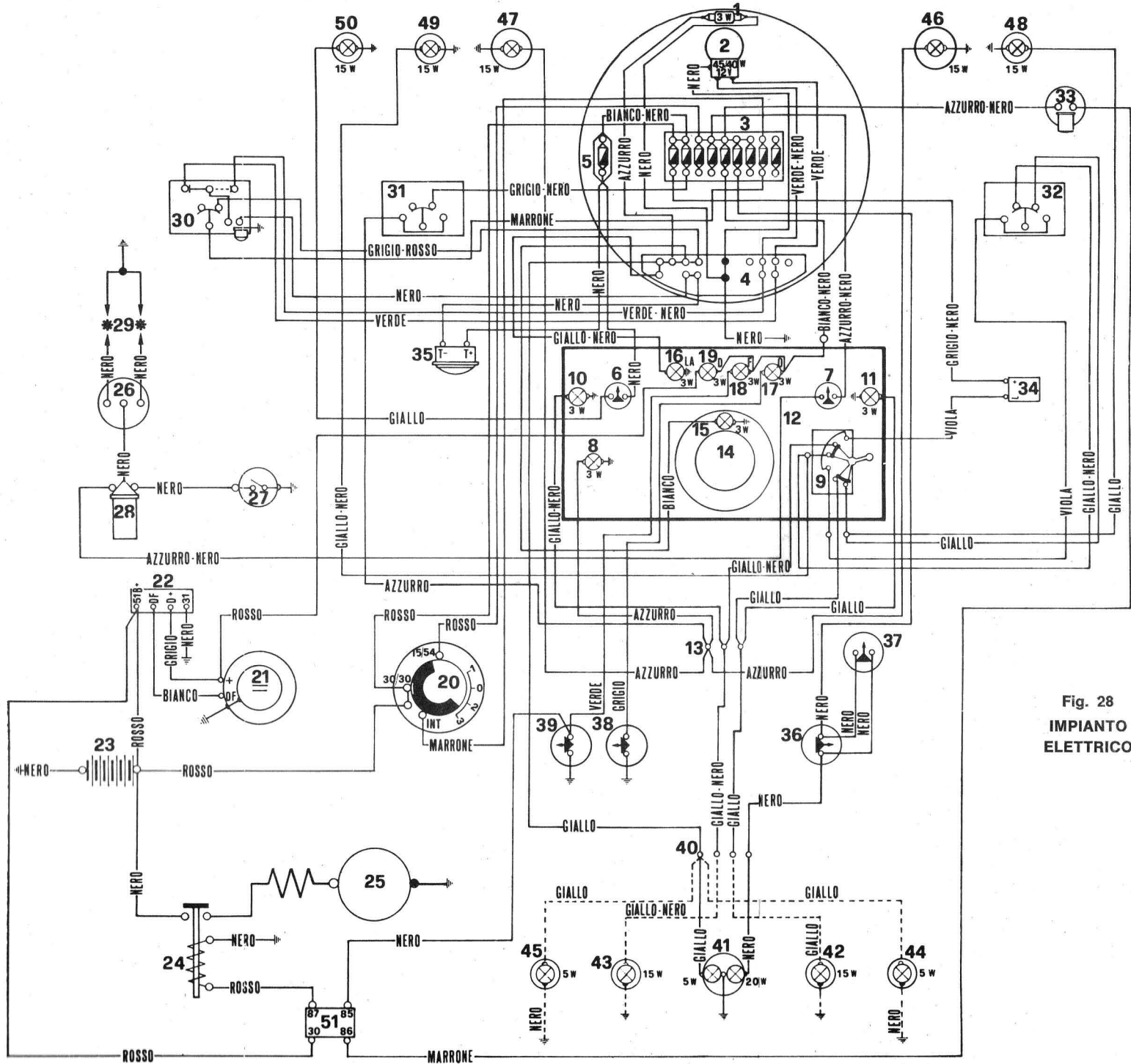


Fig. 28  
 IMPIANTO  
 ELETTRICO

N.B. - Lo schema è predisposto per eventuali collegamenti.

SEIMM MOTO GUZZI S.p.A. Mandello del Lario

Reg. Imprese N. 2220 Lecco

