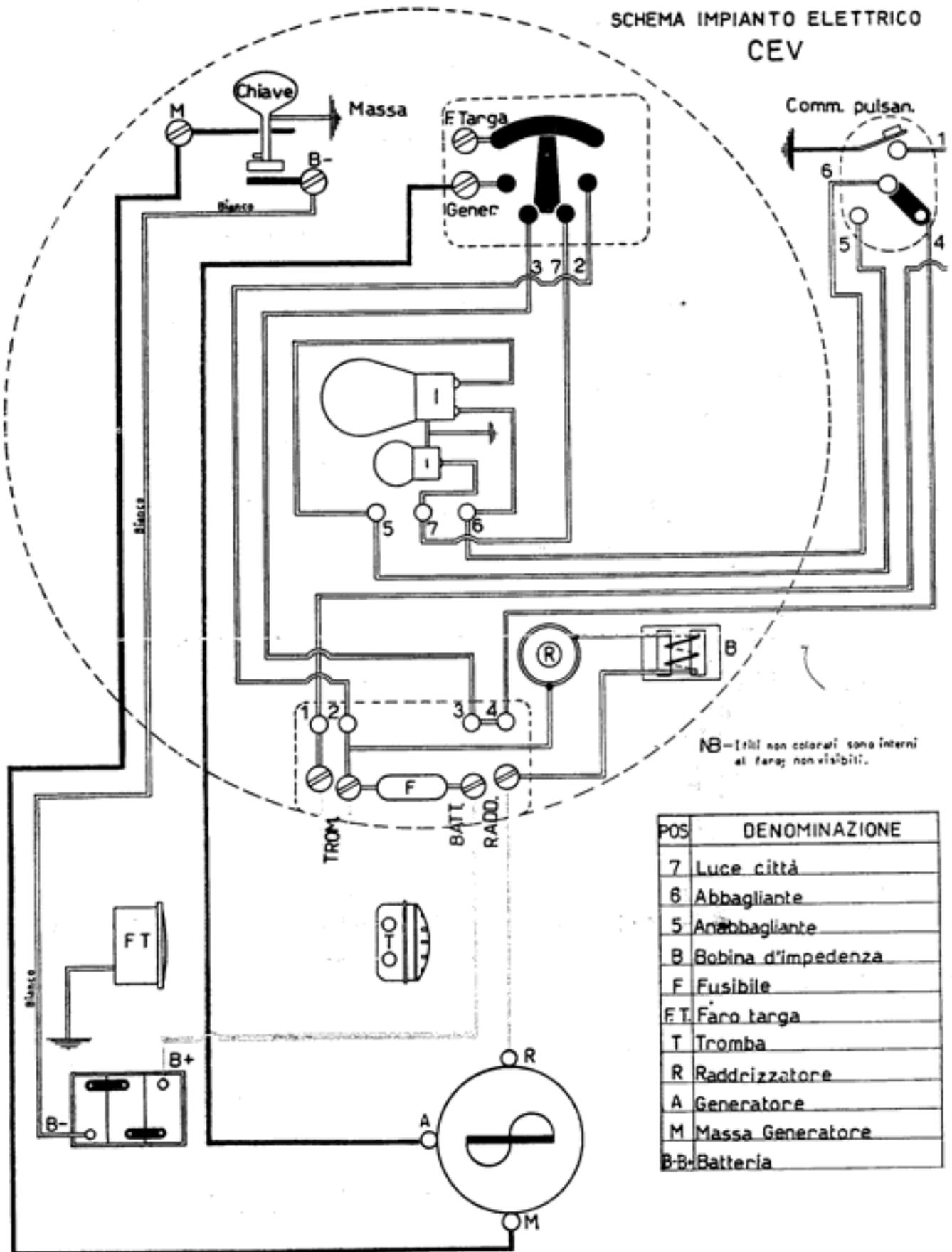




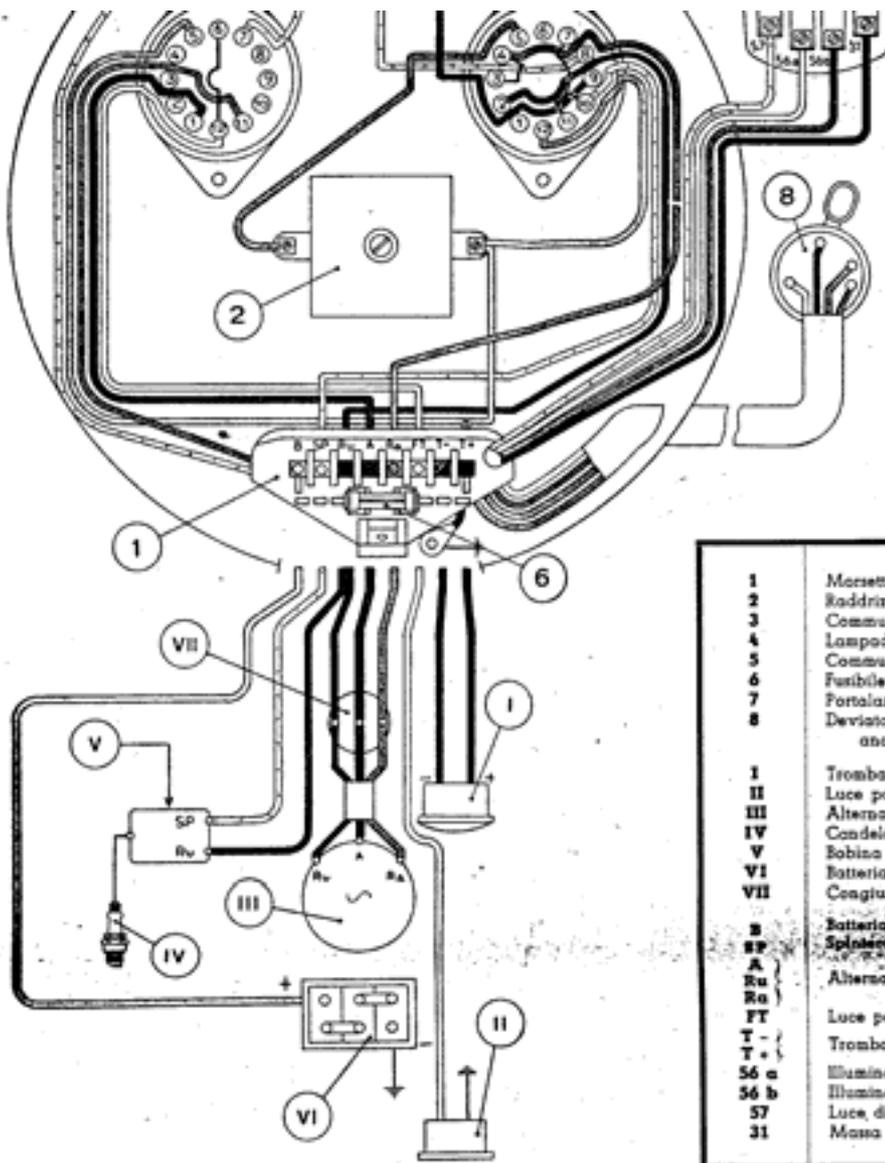


**SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO  
CEV**





**ELETTRICO  
CARELLO**



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

**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.

**STAZIONAMENTO NOTTURNO**

**COMMUTATORE DI ACCENSIONE** posizione O - Bobina di accensione esclusa. La chiave è estraibile.  
**COMMUTATORE DELLE LUCI** - posizione I - La batteria alimenta la luce città e la luce targa.

**COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE N (Normale)**  
 (La chiave non è estraibile)

**COMMUTATORE DI ACCENSIONE NELLA POSIZIONE E (Emergenza) CHIAVETTA ROVESCIATA** (La chiave non è estraibile)  
 (Da usare soltanto nel caso che la batteria od il raddrizzatore di corrente siano fuori uso)

**MARCIA DIURNA**

(Commutatore delle luci posizione O)

La batteria 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.

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

**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.

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

**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.

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



**MOTO GUZZI**

# **GALLETTO 192 cc**

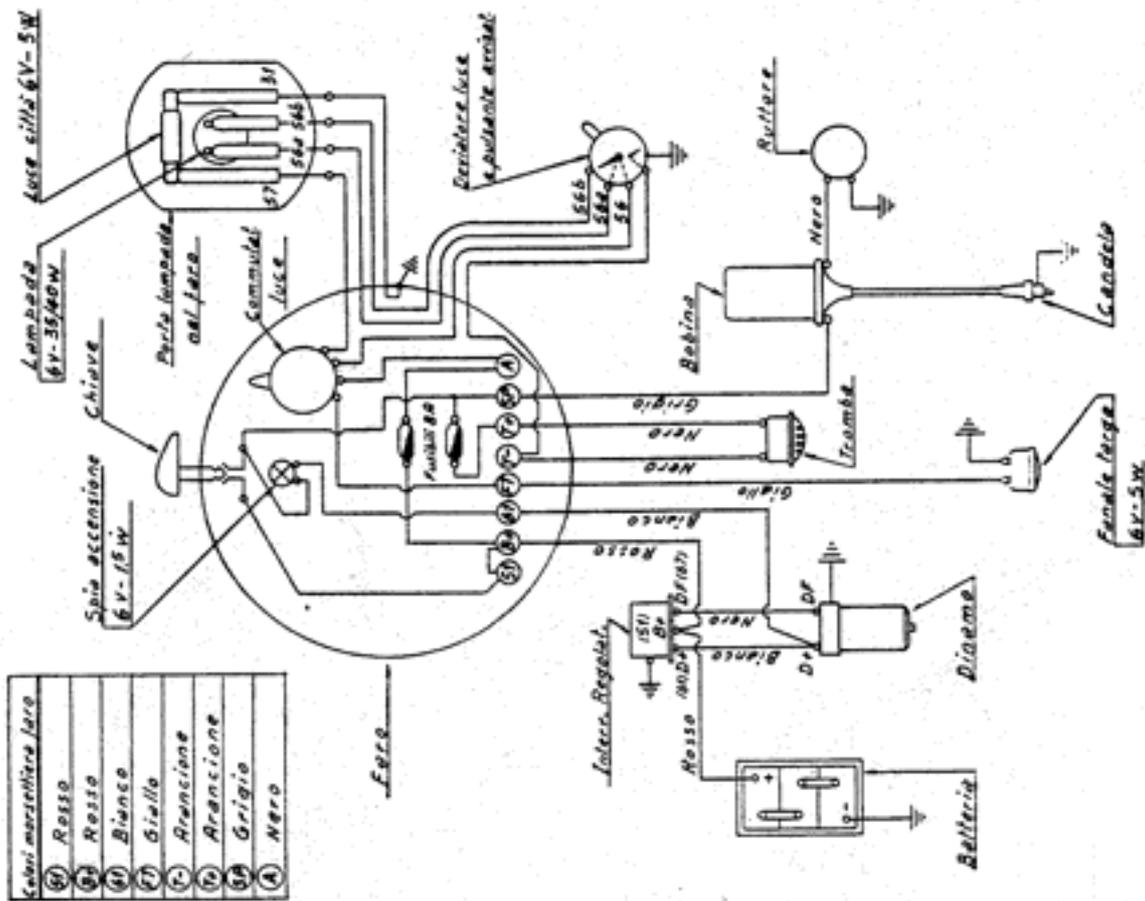
**ISTRUZIONI PER L'USO  
E LA MANUTENZIONE**

**INTELLI MOTORI**

## **ATTENZIONE**

**RODAGGIO:** Si raccomanda durante i primi 1000 km di percorso di non sottoporre il motore a sforzi eccessivi.

Dal modo in cui il motore è usato durante il primo periodo di servizio dipendono l'efficienza, la durata e l'elevatezza delle prestazioni del motore stesso.



SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

- i due coperchi laterali coprimotore;
- i due perni (B) porta motore, dalla parte destra del motore;
- La pedana poggiapiede sinistra;
- la piastra porta motore sinistra, svitando i sette bulloni di attacco (A) e la colonnetta per attacco molla cavalletto;
- il filtro d'aria, e dalla pipa del motore il carburatore, lasciandolo attaccato ai cavi di comando;
- il tubo di scarico, la tubazione di mandata olio (C) e quella di ricupero olio (D);
- i fili della frizione e dell'anticipo;
- il cavo che dal coperchietto del rotore va alla bobina e i cavi della dinamo, facendo attenzione nel rimontarli di agganciarli nel medesimo punto in cui sono stati tolti;
- la leva del cambio, il comando del contaghiometri, la catena e il cavo della candela.

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

**Impianto elettrico**

(Vedere schema)

L'energia a tutti i servizi elettrici viene fornita dalla dinamo o direttamente o indirettamente mediante la batteria, alla cui ricarica provvede la dinamo stessa.

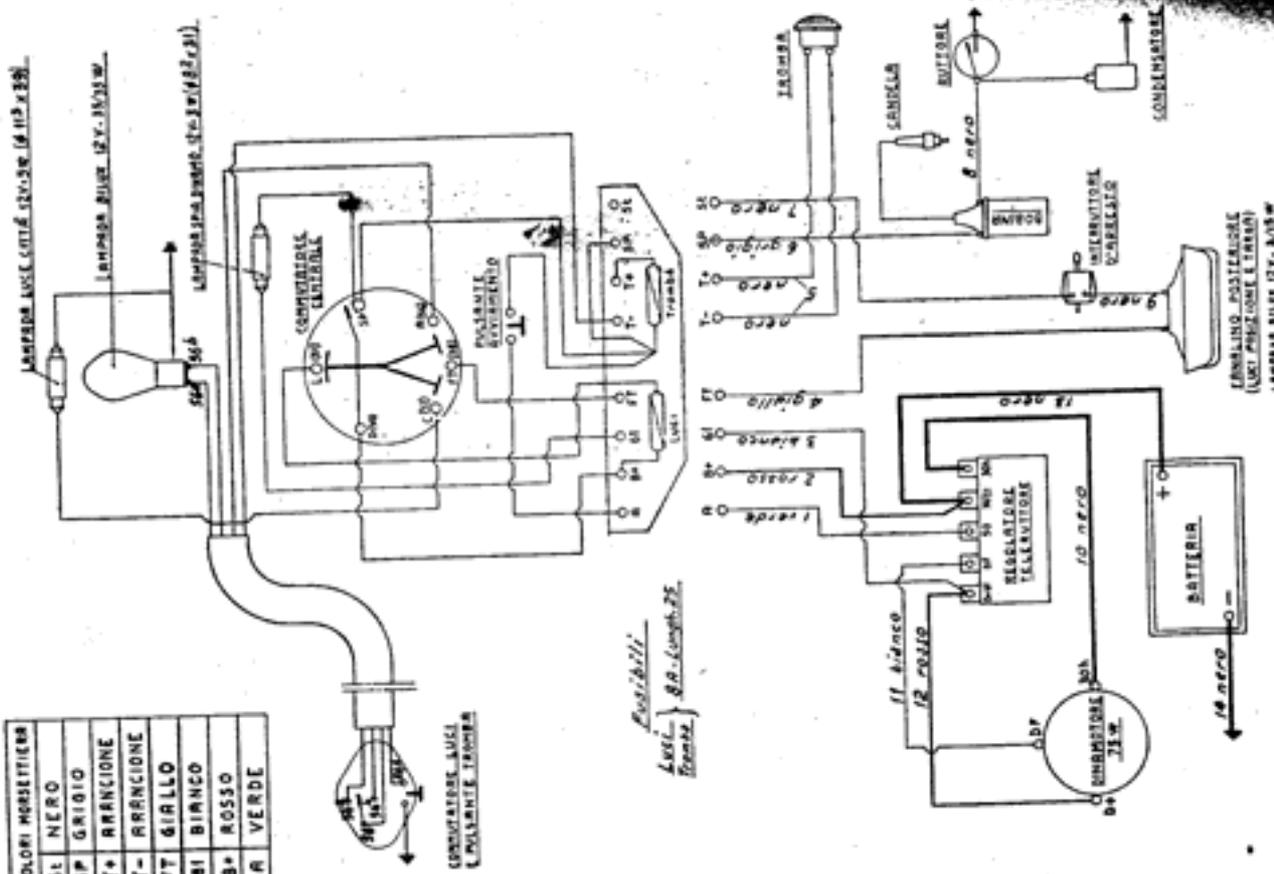
Tra la dinamo e l'impianto elettrico è inserito il regolatore di tensione, da cui dipende il regolare funzionamento dell'impianto.

**Regolatore di tensione - Dinamo**

Si raccomanda la massima attenzione nel collegare correttamente i morsetti dell'interruttore-regolatore secondo lo schema allegato onde evitare di danneggiarlo. In caso di avaria non toccare il regolatore ma rivolgersi ad elettricisti debitamente autorizzati dalla casa costruttrice. Quando viene innestata la chiave d'accensione si accende la lampada spia sul faro; a bassi giri del



COLORI MORSETTIERA	
5L	NERO
3P	GRIGIO
T+	ARANCIONE
T-	ARANCIONE
FT	GIALLO
B1	BIANCO
B+	ROSSO
R	VERDE



- 1) n. 1 cavo (sez. 1) verde: dalla morsettiere (A) al regolatore (50) con attacchi ad innesto ad una estremità ed a occhio  $\phi$  5,2 all'altra . . . . . m. 1,470
- 2) n. 1 cavo (sez. 2,5) rosso: dalla morsettiere (B+) al regolatore (30/51) con attacchi ad innesto ad una estremità ed a occhio  $\phi$  6,5 all'altra . . . . . m. 1,470
- 3) n. 1 cavo (sez. 1) bianco: dalla morsettiere (61) al regolatore (D+/-61) con attacchi ad innesto ad una estremità ed a occhio  $\phi$  5,2 all'altra . . . . . m. 1,480
- 4) n. 1 cavo (sez. 1) giallo: dalla morsettiere (FT) al fanalino posteriore (luce posiz. e targa) con attacco ad innesto ad una estremità . . . . . m. 2,040
- 5) n. 1 cavo bipolare (sez. 1) nero: dalla morsettiere (T+ T-) alla tromba elettrica con attacchi ad innesto ad una estremità . . . . . m. 0,440
- 6) n. 1 cavo (sez. 1) grigio: dalla morsettiere (SP) alla bobina (B+) (15) con attacchi ad innesto ad una estremità ed a occhio  $\phi$  5,2 all'altra . . . . . m. 0,570
- 7) n. 1 cavo (sez. 1) nero: dalla morsettiere (5t) all'interruttore d'arresto con attacco ad innesto ad una estremità . . . . . m. 1,200
- 8) n. 1 cavo (sez. 1) nero: dalla bobina (D) (1) al ruttore con attacchi ad occhio alle estremità  $\phi$  4,2 e  $\phi$  5,2 . . . . . m. 1,120
- 9) n. 1 cavo (sez. 1) nero: dall'interr. d'arresto al fanalino posteriore (luce d'arresto) . . . . . m. 1,200
- 10) n. 1 cavo (sez. 10) nero: dal dinamotore (30h) al regolatore (30h) con attacchi ad occhio  $\phi$  6,5 all'estremità . . . . . m. 0,860
- 11) n. 1 cavo (sez. 1) bianco: dal dinamotore (DF) al regolatore (DF) con attacchi a forcella  $\phi$  4,2 all'estremità . . . . . m. 0,820
- 12) n. 1 cavo (sez. 2,5) rosso: dal dinamotore (D+) al regolatore (D+/-61) con attacchi ad occhio  $\phi$  5,2 alle estremità . . . . . m. 0,850
- 13) n. 1 cavo (sez. 10) nero: dalla batteria (+) al regolatore (30/51) con attacchi ad occhio  $\phi$  8,5 e  $\phi$  6,5 alle estremità . . . . . m. 0,170
- 14) n. 1 cavo (sez. 10) nero: dalla batteria (-) alla massa con attacchi ad occhio  $\phi$  8,5 e  $\phi$  6,5 alle estremità . . . . . m. 0,300

Lunghezza dei cavi delle apparecchiature di fornitura:

- ⌋ dalla morsettiere al centro porta lampada . . . . . m. 0,220
- ⌋ dalla morsettiere al centro commutatore centrale . . . . . m. 0,200
- ⌋ dalla morsettiere al centro commutatore luci e pulsante tromba . . . . . m. 0,260

\* I gruppi di cavi devono avere una copertura in viti.

N.B. - I cavi per commutatore luci e pulsante tromba escono dalla parte sinistra (stando in macchina) del gruppo cruscotto-faro.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO