



"MOTO GUZZI,"

MOTOLEGGERA 65 cm³

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione
della motoleggera **"65 cm³"**



MOTO GUZZI,,

SOCIETÀ PER AZIONI

Stabilimento e Amministr.: **MANDELLO del LARIO** (Comc)
Telef. 18/59/78/85 - Teleg. : Moto Guzzi - Mandello del Lario
Sede legale: **GENOVA** - Piazza della Vittoria N. 2/5
Telefoni: 56-960 56-962 - Telegrammi: Paromar - Genova
Filiale: **MILANO** - Viale Montello, 20 - Telef. 91-421 / 91-296
Magazz. Ricambi e Officina riparaz. . **MILANO** - Via Biondi, 17
Telef. 981-997

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione
della motoleggera " **65 cm³** ,,

I N D I C E

Comandi ed accessori	<i>Pag.</i> 7
Caratteristiche generali motore	" 8
Cambio di velocità	" 9
Caratteristiche generali telaio	" 11
Prestazioni	" 13
Norme essenziali per l'uso della moto- leggera	" 15
Miscela	" 15
Messa in moto del motore	" 15
Avviamento a motore caldo	" 16
Avviamento della motoleggera e marcia ..	" 16
Uso del cambio	" 17
Arresto della motoleggera	" 18
Arresto del motore	" 18
Ritorno in rimessa	" 19
Difetti di carburazione e rimedi	" 19
Difetti di accensione e rimedi	" 19
Difetti di compressione	" 20
Istruzioni per la manutenzione della mo- toleggera	" 21
Lubrificazione del gruppo motore - cambio	" 21
Lubrificazione degli altri organi	" 22
Lubrificazione del ruttore	" 24
Lubrificazione della catena di trasmissione	" 25
Smontaggio del volano magnete	" 27

Messa in fase del volano magnete	Pag. 27
Registrazione del ruttore	" 28
Candela	" 30
Montaggio della candela	" 30
Pulizia dei filtri miscela e carburatore ..	" 30
Carburatore	" 32
Regolazione	" 34
Filtro d'aria	" 35
Pulizia del serbatoio	" 36
Pulizia testa, cilindro e scarico	" 36
Pulizia del silenziatore	" 39
Registrazione della frizione	" 39
Registrazione della tensione catena ..	" 40
Registrazione della forcella anteriore ..	" 40
Registrazione del forcellone oscillante ..	" 42
Registrazione del molleggio posteriore ..	" 43
Registrazione del freno anteriore	" 43
Registrazione del freno posteriore	" 45
Registrazione dei mozzi	" 46
Registrazione dello sterzo	" 48
Impianto elettrico	" 48
Schema impianto elettrico	" 48
Cavi	" 50
Faro	" 50
Lampadine	" 50
Tromba elettrica e pulsante	" 50
Manutenzione generale	" 52
Lavaggio	" 52
Ritocchi alla verniciatura	" 52
Calcomanie	" 54
Operazioni periodiche di manutenzione ..	" 54



Fig. 1 — Motoleggera "65 cm³", (lato messa in moto)

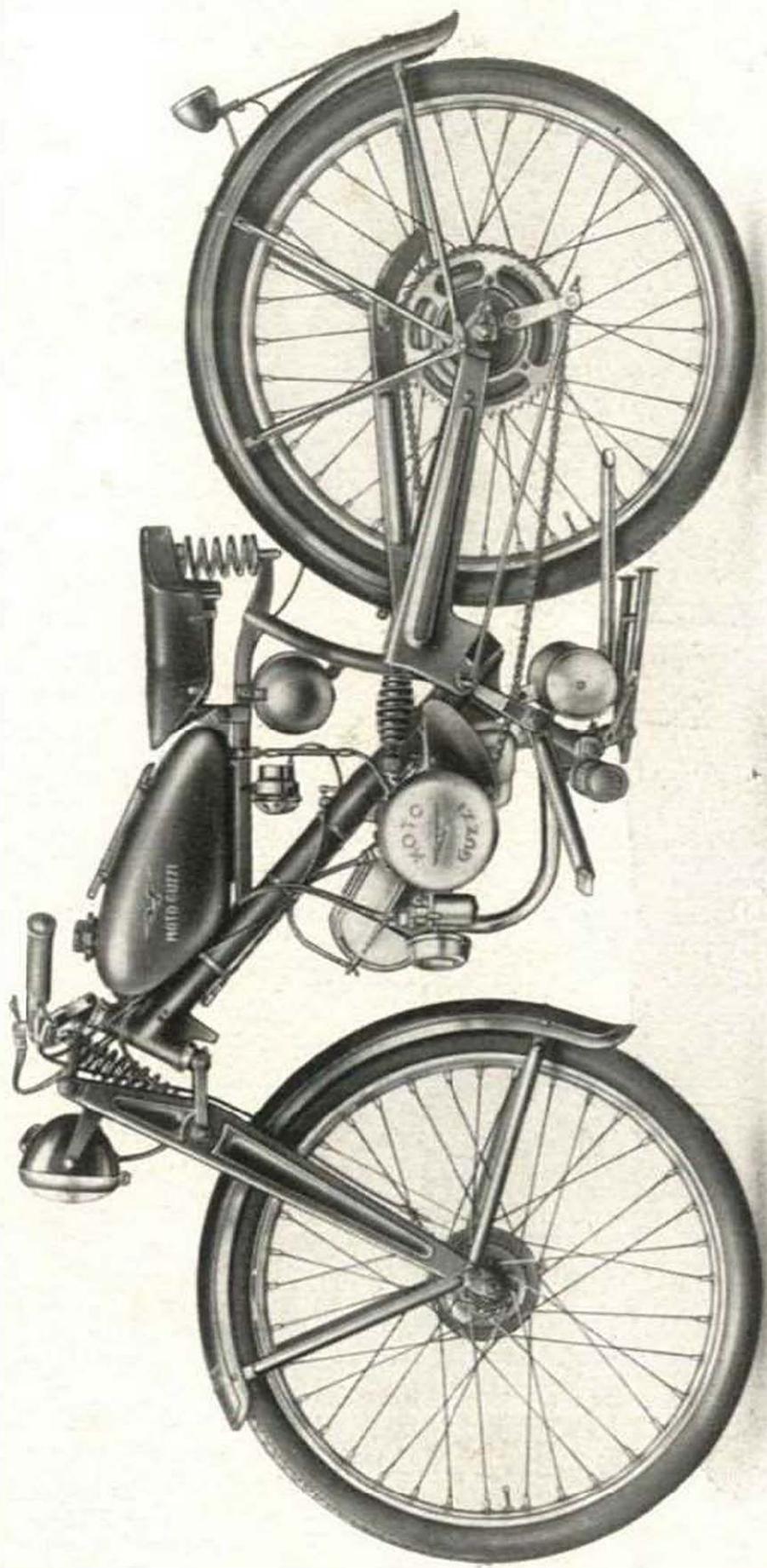


Fig. 2 — Motoleggera "65 cm³", (lato volano magnetico)

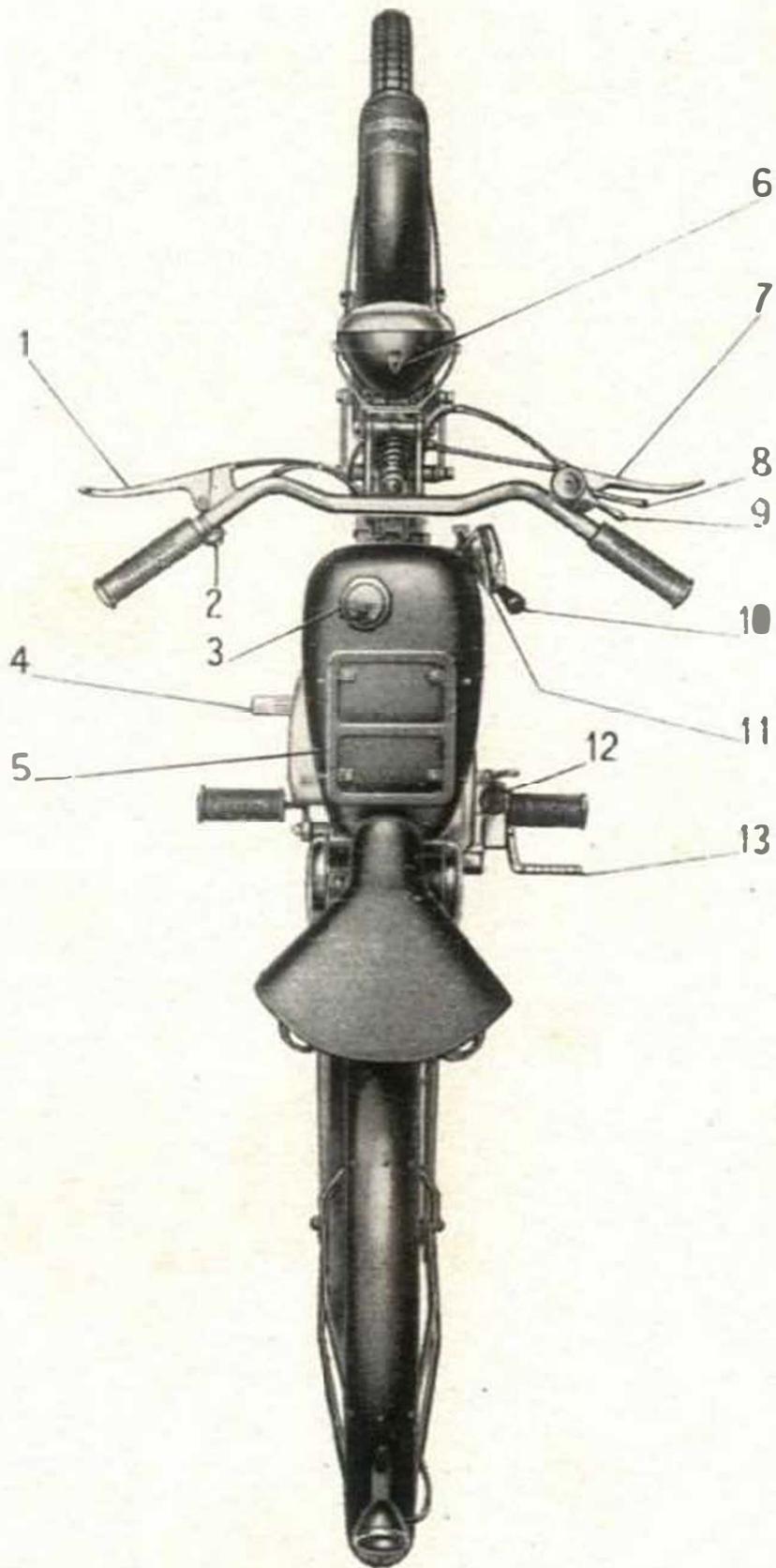


Fig. 3 — Motoleggera 65 cm³ (comandi ed accessori)

COMANDI ed ACCESSORI

(vedi fig. 3)

- 1 - Leva comando frizione.
- 2 - Pulsante per tromba elettrica.
- 3 - Tappo per serbatoio miscela e misurino dell'olio.
- 4 - Pedale freno posteriore.
- 5 - Porta - pacchi.
- 6 - Comando faro.
- 7 - Leva comando freno anteriore.
- 8 - Levetta comando gas.
- 9 - Levetta comando aria.
- 10 - Leva cambio velocità.
- 11 - Settore cambio. Le diverse posizioni della leva corrispondono alle tacche segnate, dall'indietro in avanti, con 1 - 0 - 2 - 3 corrispondenti alla 1^a velocità, alla posizione folle, alla 2^a ed alla 3^a velocità.
- 12 - Tappo per immissione olio, lubrificazione ingranaggi trasmissione-cambio.
- 13 - Pedale messa in moto.

Avvertenza importante

Durante i primi 1000 Km. di percorso si raccomanda di non aprire il gas oltre metà apertura. Ciò allo scopo di permettere il graduale adattamento tra fascie elastiche e cilindro e conseguentemente di evitare il grippaggio.

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

Ciclo a due tempi con ammissione comandata dall'albero motore.

Numero cilindri . 1 inclinato 30° dal piano terra

Corsa mm. 46

Alesaggio mm. 42

Cilindrata cm³ 65

Potenza a 5000 giri al r' HP 2

Rapporto di compressione 1 : 5,5

Pistone in lega d'alluminio senza deflettore.

Cilindro in lega d'alluminio con canna riportata in ghisa speciale.

Albero a gomito montato su bronzina e cuscinetto a rulli.

Albero primario del cambio montato su cuscinetto a sfere.

Piede biella montato su aghi.

Accensione :

Magnete alternatore a volano: Marelli MVA 13 A -
Filso MAVS 25 - 6 - 140 F 0102.

Alimentazione :

A caduta. Capacità serbatoio miscela litri 6,5.

Carburatore con filtro d'aria. Regolazione a manet-
tini per il gas e l'aria.

Marca Dell'Orto MA 13 oppure Zenith 16 M.T.

Vite di regolazione per il minimo.

Per la regolazione vedere a pagina 34.

Lubrificazione :

Lubrificazione a miscela.

La lubrificazione nel gruppo motore si effettua auto-
maticamente per la presenza dell'olio nella benzina.

Per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione -
cambio il carter fa da serbatoio dell'olio.

Raffreddamento :

Ad aria. Testa e cilindro sono muniti di alettatura
in alluminio.

Frizione :

In olio. A dischi multipli di ferro ed acciaio.

Il gruppo frizione è posto nella scatola motore lato
messa in moto.

CAMBIO DI VELOCITÀ

A tre marce (nel blocco motore).

Leva del cambio a mano posta alla destra della
motoleggera.

Rapporto 1^a velocità 1 : 2,62

Rapporto 2^a velocità 1 : 1,71

Rapporto 3^a velocità 1 : 1

Trasmissione :

Ad ingranaggi, con dentatura elicoidale fra motore e cambio. A catena a rulli $1/2 \times 3/16$ fra pignone cambio e corona posteriore.

Rapporti di trasmissione :

Fra motore e cambio 3 : 1

Fra pignone e corona posteriore . . . 3,4 : 1

Rapporti totali di trasmissione (motore ruota) :

In 1^a velocità 26,6 : 1

In 2^a velocità 17,44 : 1

In 3^a velocità 10,2 : 1

CARATTERISTICHE GENERALI

TELAIO

La membratura principale del telaio è costituita da un unico tubo centrale molto robusto.

Passo mt. 1,200 circa

Ingombro della motoleggera :

Longitudinale mt. 1,930

Trasversale " 0,700

Verticale " 0,930

Altezza minima da terra mt. 0,135 circa, in corrispondenza alla parte più bassa del telaio (a vuoto).

Peso della motoleggera Kg. 45 circa

Peso del motore " 13 "

Sospensioni :

Anteriore del tipo a parallelogramma deformabile con unica molla ad elica agente in compressione; posteriore con forcellone oscillante e molle agenti in compressione.

Ruote :

Ruota anteriore e posteriore a raggi, cerchi 26 x 1 $\frac{3}{4}$ R.

Pneumatici :

Anteriore e posteriore $26 \times 1 \frac{3}{4} \times 2$ tipo ciclomotore.

Pressione pneumatici :

Per la maggior durata dei pneumatici e per la miglior comodità di marcia e tenuta di strada si consiglia di adottare le pressioni seguenti :

Pneumatico anteriore	Kg./cmq.	1,5
Pneumatico posteriore	"	2

Freni :

Tipo ad espansione.

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 della motoleggera.

Impianto elettrico :

L'accensione mediante il magnete alternatore a volano serve anche per alimentare (solo durante la marcia) l'impianto luce composto di :

Faro anteriore ad una luce con antiabbagliante, lampadina 6 V - 25/25 W.

Fanalino posteriore catarifrangente e riflettente, lampadina 6 V - 0,15 A.

Tromba elettrica con pulsante sul manubrio.

PRESTAZIONI

Pendenze massime superabili con i vari rapporti del cambio su strade in buone condizioni di manutenzione :

In 1ª marcia pendenza massima 20 %

In 2ª marcia pendenza massima 11,5 %

In 3ª marcia pendenza massima 3,5 %

Autonomia su strade in buone condizioni di manutenzione in zona collinosa : Km. 320 circa.

Consumo medio, circa 1 litro di miscela per 50 Km.

Velocità massima nelle singole marce corrispondenti al regime di potenza massima del motore :

In 1ª velocità Km/ora 23,4

In 2ª velocità " 35,6

In 3ª velocità " 50 circa

NB. - *Nella descrizione, dove è scritto destra o sinistra si deve intendere alla destra o alla sinistra di chi si trova in sella.*

NORME ESSENZIALI PER L'USO DELLA MOTOLEGGERA

Miscela

Mescolare ad ogni litro di benzina 50 cmc. di olio minerale di densità media e di buona qualità.

Il tappo del serbatoio capovolto serve appunto come misurino dell'olio per 1 litro di benzina.

Messa in moto del motore

Assicurarsi che vi sia quantità sufficiente di carburante per effettuare il percorso fissato.

Aprire il rubinetto del serbatoio, esso è aperto quando la levetta è rivolta in basso.

Premere il bottone sul coperchio della vaschetta del carburatore per procurarne l'invasamento.

Chiudere l'aria e mettere la leva del gas ad $\frac{1}{4}$ di apertura. Entrambe queste leve aprono ruotando nel senso delle lancette dell'orologio. Assicurarsi che la leva del cambio sia in folle.

Premere con forza il pedale della messa in

moto. Appena avviato il motore portare la leva dell'aria a circa $\frac{1}{2}$ di apertura e regolare la leva del gas secondo il minimo che si desidera.

Data la grande leggerezza della macchina si può anche farla partire stando seduti in sella, spingendola con un piede con la 2^a velocità innestata e manovrando opportunamente il comando della frizione.

Nella stagione fredda è bene far girare a basso regime il motore (per scaldarlo) prima di passare alla massima velocità.

Avviamento a motore caldo

E consigliabile aprire a metà circa il manettino dell'aria; non si deve premere il bottoncino del carburatore

Avviamento della motoleggera e marcia

Dopo aver avviato il motore si spinge in avanti la motoleggera in modo che il cavalletto di sostegno venga a trovarsi in posizione rialzata, si sale in sella e si tira a fondo la leva della frizione, si innesta quindi la 1^a velocità e si lascia dolcemente la leva della frizione accelerando contemporaneamente il motore.

È sconsigliabile lasciare slittare la frizione per riprendere, ed è bene non percorrere discese col cambio in folle o con la frizione

disinnestata; è consigliabile utilizzare sempre l'azione frenante del motore tenendo la leva comando gas al minimo di apertura. Se la discesa è forte conviene usare le marce inferiori; si evita in tal modo l'eccessivo consumo dei freni e l'anormale riscaldamento dei tamburi.

Su strada bagnata e gelata, si deve marciare con la massima prudenza, cercando di evitare frenate brusche e accelerazioni rapide. È consigliabile diminuire la pressione normale delle gomme.

Uso del cambio

Per passare da marce inferiori a quelle superiori occorre tirare a fondo la leva della frizione e contemporaneamente chiudere il gas, spostare la leva del cambio in modo da innestare la marcia superiore, rilasciare dolcemente la frizione e contemporaneamente accelerare.

Per passare da marce superiori a marce inferiori si esegue la medesima manovra salvo che non si deve chiudere completamente il gas.

È conveniente passare alle marce superiori quando il motore tende ad assumere un elevato regime di rotazione. È conveniente passare alle marce inferiori quando il motore, sotto sforzo, si avvicina al regime di coppia massima.

Per affrontare lunghe salite è necessario

mantenere il gas a circa $\frac{3}{4}$ di apertura e manovrare la leva dell'aria nel modo seguente: La presa d'aria deve tenersi molto ridotta, tanto ridotta da provocare una sensibile diminuzione di potenza del motore (quasi al limite in cui cominciano a farsi sentire colpi mancanti).

Se il motore perde troppo di giri, o se si manifesta la necessità di accelerare per vincere un tratto più ripido o per altro motivo, si aumenti la quantità di aria; ciò provocherà una subitanea ripresa del motore, che non potrà essere protratta troppo a lungo (non oltre uno o due minuti, secondo la temperatura dell'aria) per evitare surriscaldamenti.

Arresto della motoleggera

Si toglie il gas, si preme il pedale del freno posteriore e si tira la leva che comanda il freno anteriore, qualche istante prima che la motoleggera si fermi, disinnestare la frizione e passare alla posizione di folle del cambio di velocità. È sempre conveniente usare contemporaneamente i due freni anteriore e posteriore.

Arresto del motore

Per arrestare il motore chiudere il gas. Porre la motoleggera sul cavalletto di sostegno e chiudere il rubinetto della miscela.

Ritorno in rimessa

È consigliabile effettuare subito una sommaria ispezione esterna della motoleggera appena rientrati in rimessa specie dopo un percorso compiuto con cattivo tempo o su strada difficile.

Difetti di carburazione e rimedi

Se il motore non si avvia, o si ferma durante la marcia, la causa può essere :

Mancanza di carburante : controllare se c'è miscela nel serbatoio e se il rubinetto è aperto.

Ostruzione del tubo miscela : pulirlo, soffiando fortemente per togliere le impurità.

Carburatore sporco : smontarlo e lavarlo con benzina pulita.

Acqua nel carburatore : chiudere il rubinetto, smontare il carburatore e pulirlo bene.

Invasamento eccessivo del carburatore alla partenza : chiudere il rubinetto e far aspirare l'eccedenza di miscela dal motore.

Difetti di accensione e rimedi

Se il motore non si avvia, e la causa non dipende dalla carburazione, cercare l'inconveniente nell'accensione.

La candela non dà scintilla : togliere la candela, appoggiarla al cilindro, far compiere qualche

giro al motore, se non dà scintilla ciò può dipendere da candela umida, se la motoreggiata è rimasta esposta alla pioggia può avvenire la mancanza o deficienza d'accensione, in tal caso levare la candela e farla asciugare

Candela sporca: pulirla con benzina pura e spazzolino metallico.

Isolante screpolato: cambiare la candela.

Elettrodi della candela non a misura - controllare che la distanza sia di mm. 0,5 ÷ 0,6.

Per il montaggio della candela vedere avvertenze a pag. 30.

Filo della candela: verificare che non sia rotto e controllare che l'attacco del filo candela sul volano sia ben avvitato. Se anche con candela nuova non si ha scintilla, verificare le puntine del volano magnete; devono staccarsi mm. 0,35 ÷ mm. 0,45, se sporche devono essere pulite.

Accensione troppo anticipata o ritardata: verificare la messa in fase del volano magnete.

Difetti di compressione

Dadi di chiusura testa e cilindro allentati.

Candela non bene avvitata o senza guarnizione.

Anelli di tenuta sul pistone consumati o rotti.

Cilindro ovalizzato.

ISTRUZIONI

per la manutenzione della motoleggera

NORME PER LA LUBRIFICAZIONE

Lubrificazione del gruppo motore cambio

Il motore propriamente detto si lubrifica automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina.

Il rifornimento dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione - cambio si fa levando il tappo (*vedi fig. 4 N. 1*) situato sul lato destro del carter e versando olio semidenso (usato per il motore) nel foro finchè l'olio non defluisca dall'apposita spia (*vedi fig. 4 N. 2*). Pertanto prima di rifornire d'olio il cambio è necessario aprire detta spia togliendo la vitina col cacciavite.

Non dimenticare di chiudere la spia dopo verificato il livello dell'olio. È necessario, ogni

1000 Km. circa di marcia, aggiungere olio per sostituire quello che si è consumato.

Ogni 10.000 Km. circa è necessaria la completa sostituzione dell'olio.

Si approfitterà di questa circostanza per la pulizia del carter.

Per tale scopo si toglie il coperchio del motore sul lato destro della macchina (rimovendo le 7 viti al bordo del coperchio stesso) e tenendo la motoleggera inclinata a destra, se ne fa uscire tutto l'olio; indi si inclina la motoleggera a sinistra, si versa nel carter un po' di petrolio, si agita la motoleggera, sempre tenendola inclinata a sinistra, per poi bruscamente inclinarla a destra in modo che il petrolio esca di colpo e possa così trascinare eventualmente tutte le impurità.

Per rimontare il coperchio spalmare con ermetico il piano d'appoggio dopo avere tolte le tracce del vecchio ermetico dal coperchio e dal carter del motore, indi serrare alternativamente le viti.

Lubrificazione degli altri organi

Sono pure da lubrificare ogni 2000 Km. i perni della forcella anteriore (*vedi fig. 5*) servendosi di grasso tenero iniettato attraverso le apposite valvoline con apparecchio Tekalemit. Analogamente si proceda per il forcellone posteriore: la valvolina per la lubrificazione del perno

si trova in testa allo stesso sul lato destro della motoleggera (*vedi fig. 4 N. 3*).

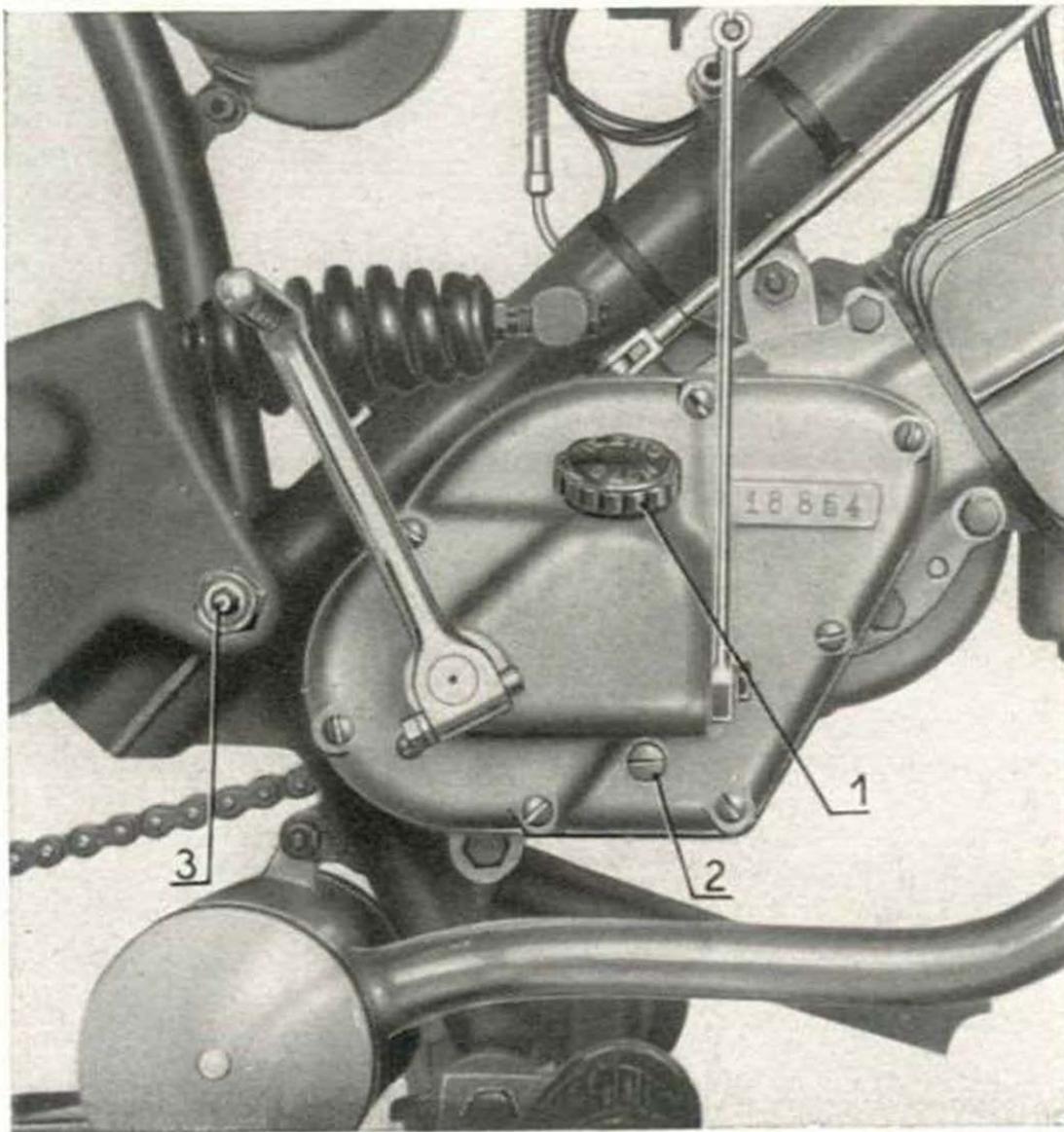


Fig 4

I mozzi delle ruote e le calotte dello sterzo sono da ripulirsi e lubrificarsi con grasso tenero ogni 10.000 Km. circa.

Per compiere queste operazioni è necessario smontare i suddetti pezzi.

Lubrificazione del ruttore

Ogni 3000 Km. circa è necessario lubrificare l'eccentrico del volano magnete. Servendosi di un oliatore, con qualche goccia d'olio denso

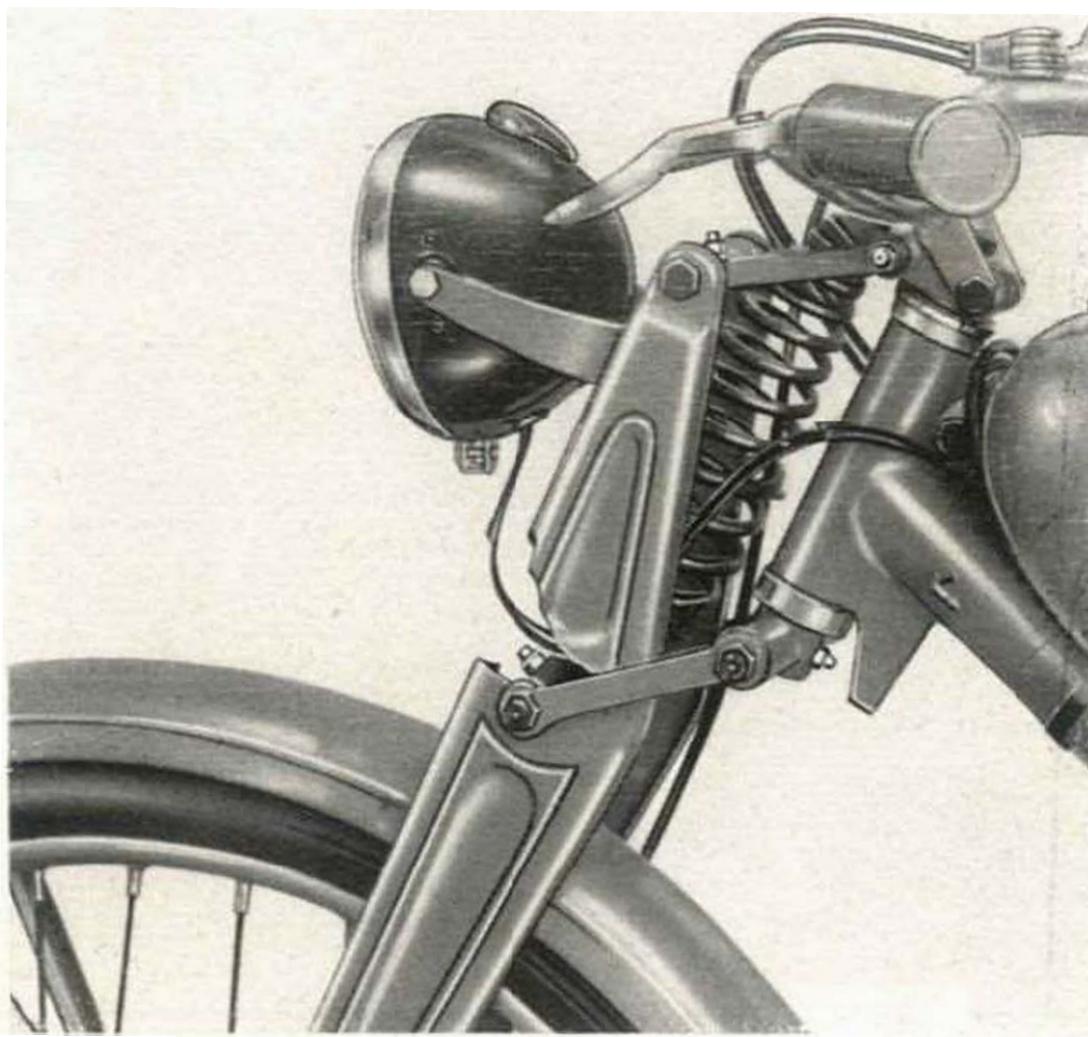


Fig. 5

si inumidisce il cuscinetto di panno (*fig. 6 A. 1*) che striscia sull'eccentrico stesso. Per evitare che l'eccesso di olio vada ad imbrattare i con-

tatti del ruttore si raccomanda di non esagerare nella lubrificazione. Per eseguire tale operazione è necessario togliere il coperchio del volano, togliendo prima col cacciavite le vitine che assicurano il coperchio stesso. Non necessita togliere il volano, si consiglia di non farlo. La lubrificazione del cuscinetto di panno può essere fatta attraverso le finestre del volano stesso.

Nella *fig. 6* il volano appare smontato, ciò è stato fatto al solo scopo di poter mostrare con maggior chiarezza qual'è la parte da lubrificare, parte che è anche visibile attraverso le finestre del volano quando esso è in una determinata posizione.

Lubrificazione della catena di trasmissione

La catena va lubrificata con alcune gocce d'olio extradenso ogni qualvolta appare secca; questo si verifica specialmente dopo una marcia sotto la pioggia.

Ogni 3000 Km. si consiglia di lavare la catena in bagno di petrolio. Ciò fatto, dopo averla accuratamente asciugata, la si immerge in un bagno di sego liquefatto. Questo, penetrando nell'interno dei rullini e raffreddandosi, vi si mantiene a lungo eliminando per molto tempo la necessità di ulteriori lubrificazioni.

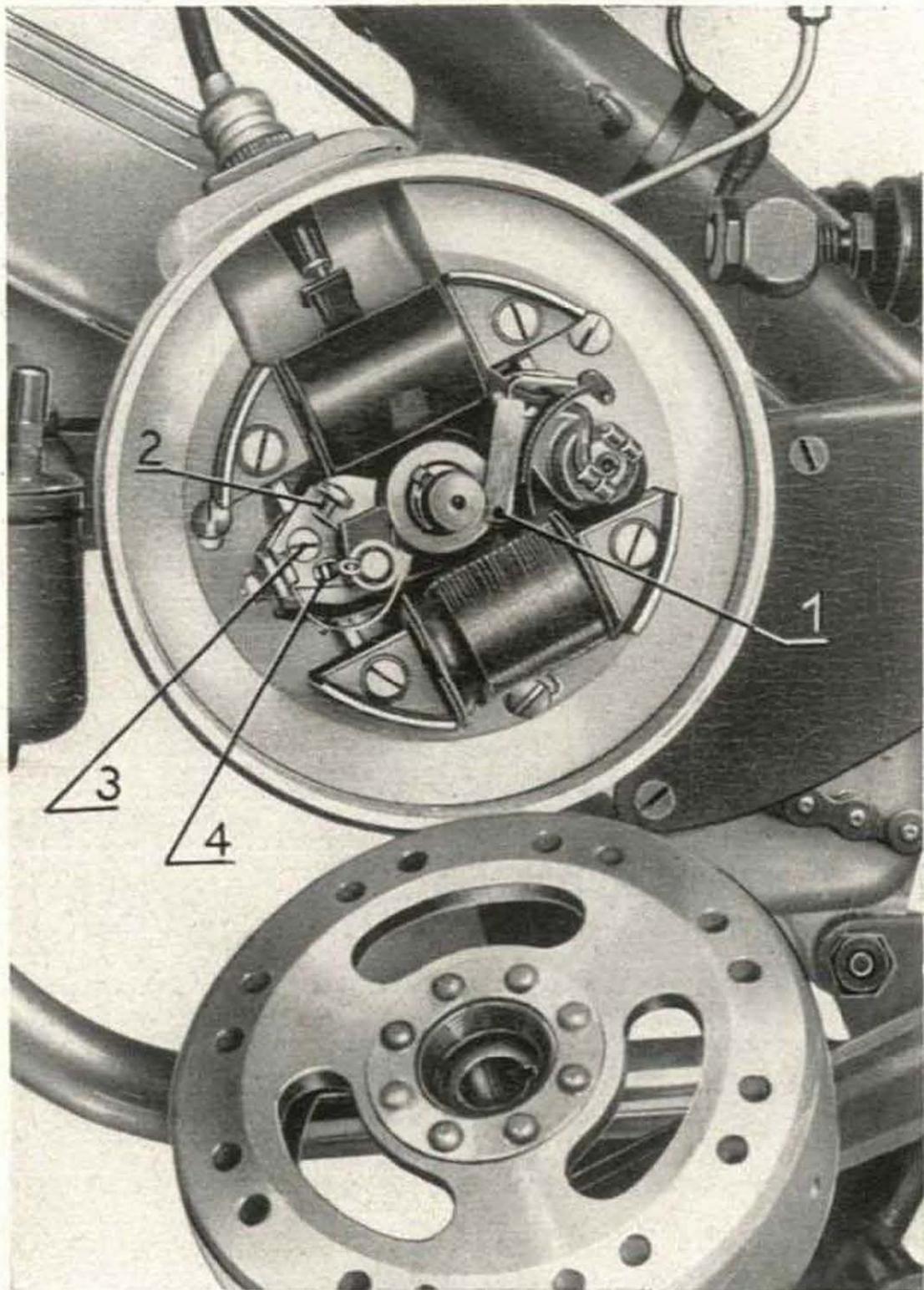


Fig. 6

Smontaggio e messa in fase del magnete alternatore volano

Smontaggio :

Levare il coperchio svitando le due viti che lo fissano, levare il volano dall'albero motore mediante l'apposito estrattore dopo aver svitato il dado centrale, levare la piastra del ruttore che è fissata per mezzo di tre viti alla scatola d'alluminio ; prima di togliere questa piastra, si raccomanda di tracciare un segno su di essa e sulla scatola, in modo che nel rimontarla venga fissata al medesimo posto.

Messa in fase :

Per la messa in fase si deve controllare che le puntine platiniate del ruttore incomincino ad aprirsi quando il segno tracciato sul volano dista in posizione di anticipo da quello tracciato sulla scatola, di mm. 34 per il tipo MARELLI e di mm. 38 per il tipo FILSO.

Qualora questa distanza (che s'intende misurata sulla periferia del volano, *vedi fig. 7*) dovesse risultare maggiore o minore passare alla sua regolazione procedendo come segue : Dopo aver levato il volano per mezzo dell'apposito estrattore allentare le tre viti che fissano la piastra del ruttore e spostare questa a destra per diminuire, a sinistra per aumentare detta

distanza. Bloccare la piastra mediante le tre viti e rimontare il volano controllando se la distanza ottenuta corrisponde a quella sopra indicata.

Registrazione del ruttore

Nel motore Guzzi 65 l'accensione è assicurata dal volano magnete alternatore:

MARELLI MVA 13 A

FILSO MAVS 25-6-140 F 0102

- A - Posizione del segno tracciato sulla scatola
- B - Posizione del segno tracciato sul volano
- C - Senso di rotazione del volano

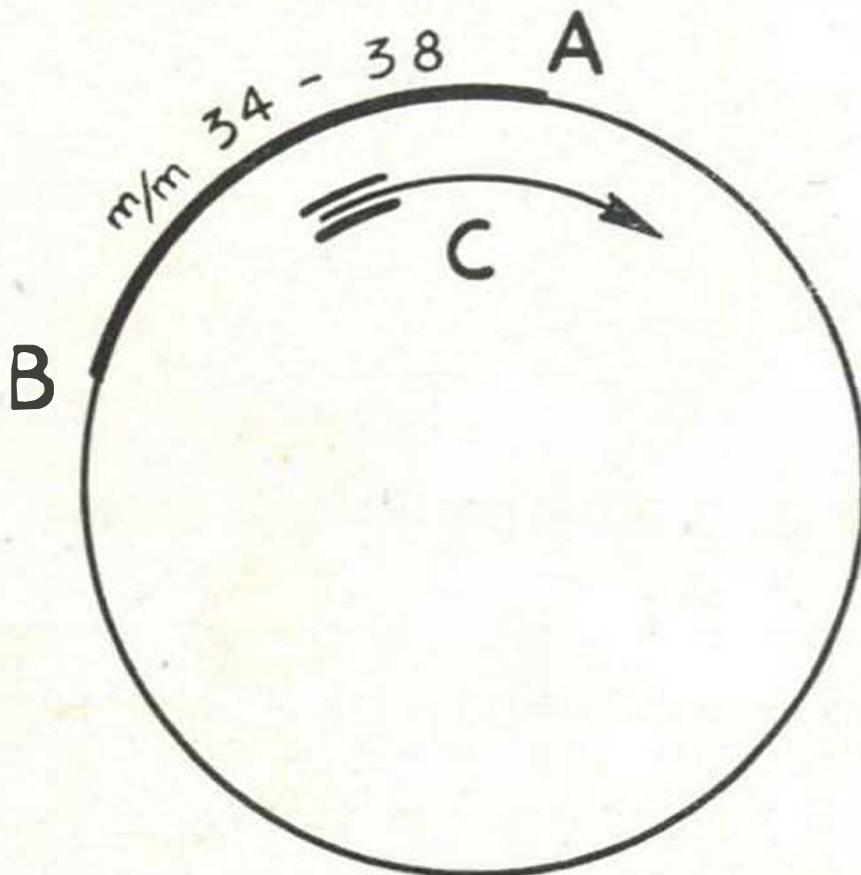


Fig. 7

Le puntine platinatate (*fig. 6 N. 2*) ogni 5000 Km. circa devono essere controllate. Verificare che l'apertura dei contatti sia di mm. $0,35 \div$ mm. $0,45$. Qualora questa dovesse risultare maggiore o minore passare alla sua registrazione procedendo come segue :

Allentare di mezzo giro la vite (*fig. 6 N. 3*) che blocca la squadretta porta contatto fisso, spostare la squadretta girando leggermente l'apposita vite eccentrica (*fig. 6 N. 4*) del necessario, per ottenere la prescritta apertura delle puntine.

Bloccare nuovamente la squadretta mediante la chiusura della vite (*fig. 6 N. 3*)

Se si presenta la necessità di pulire le puntine, questo può essere fatto introducendo carta vetrata a grana finissima e piegata in due tra le puntine stesse, che devono essere prima allontanate una dall'altra (servendosi di un cacciavite ad uso di punteruolo), per poter introdurre la carta vetrata fra le stesse. Detto lavoro si può pure eseguire con limetta a taglio finissimo.

Per queste operazioni basta togliere il coperchio del volano, e agire poi attraverso le finestre del volano stesso come precedentemente è detto per la lubrificazione dell'eccentrico del volano magnete.

200

Candela

I tipi normali sono: il Marelli M W 175 T 1 oppure il BB QN 714. Se si richiedono alla macchina forti prestazioni il Marelli M W 225 T 1.

Verificare lo stato dell'isolante; se si riscontrano crepe o rotture sostituire la candela. La distanza fra gli elettrodi deve essere di $5 \div 6$ decimi di millimetro.

Per pulire la candela si usi benzina pura.

È sconsigliabile cambiare il tipo delle candele montate. Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

Montaggio della candela:

Per non spanare il filetto sulla testa del cilindro, si deve montare la candela avvitandola con le mani per almeno un paio di giri per accertarsi che imbocchi perfettamente. Adoperare l'apposita chiave solo per stringerla, evitando di chiuderla esageratamente.

Pulizia dei filtri miscela e carburatore

Ogni 2000 Km. circa è opportuno procedere alla pulizia dei filtri miscela e del carburatore. Levare il primo filtro che è collocato sopra il rubi-

netto del serbatoio (*vedi fig. 8*). Se c'è miscela nel serbatoio occorre inclinare la motoleggera molto in avanti e verso destra, finchè sia possibile togliere il rubinetto senza far uscire la miscela

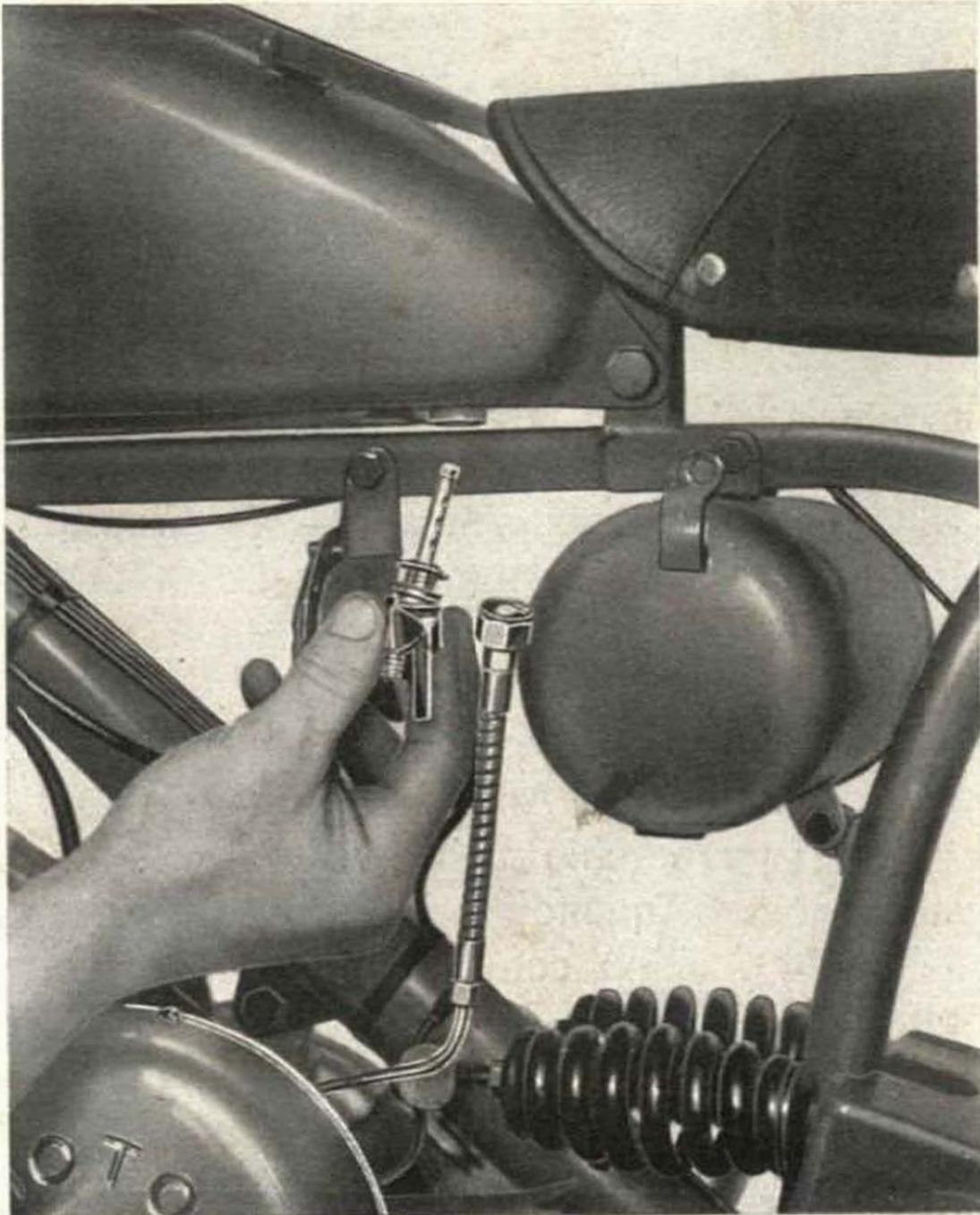


Fig. 8

Accertarsi che il filtro sia integro, verificare che i forellini del tappo chiusura serbatoio siano liberi.

Carburatore :

Marca Dell'Orto MA 13 oppure Zenith 16 MT. Il secondo filtro è montato sopra la vaschetta a livello costante. Per smontarlo (*vedi fig. 9*) togliere il dado 1 e la guarnizione 2 liberando l'estremità inferiore del tubo della miscela. Togliere poi la reticella 3 asportandone tutte le impurità. Pulire completamente il tubo della miscela lavandolo e soffiando fortemente dalla estremità superiore.

Per pulire poi completamente il carburatore bisogna svitare il cappello 4 che libera la valvola del gas ed il tegolo dell'aria, allentare la vite 5 che serra il collare di fissaggio carburatore alla pipa d'ammissione e staccare il carburatore dal motore. Allentare le due viti 6 e togliere il coperchio della vaschetta 7 ed il galleggiante 8 (quando lo si rimonta si osservi che abbia l'astina con la punta rivolta verso l'alto).

Togliere poi il tappo 9, la guarnizione 10 e il getto 11. Si può così pulire la vaschetta, e (soffiando fortemente dalla camera della valvola gas e tegolo aria) il condotto fra questa e la vaschetta stessa.

Prima di rimontare il getto, verificare che il foro sia libero.

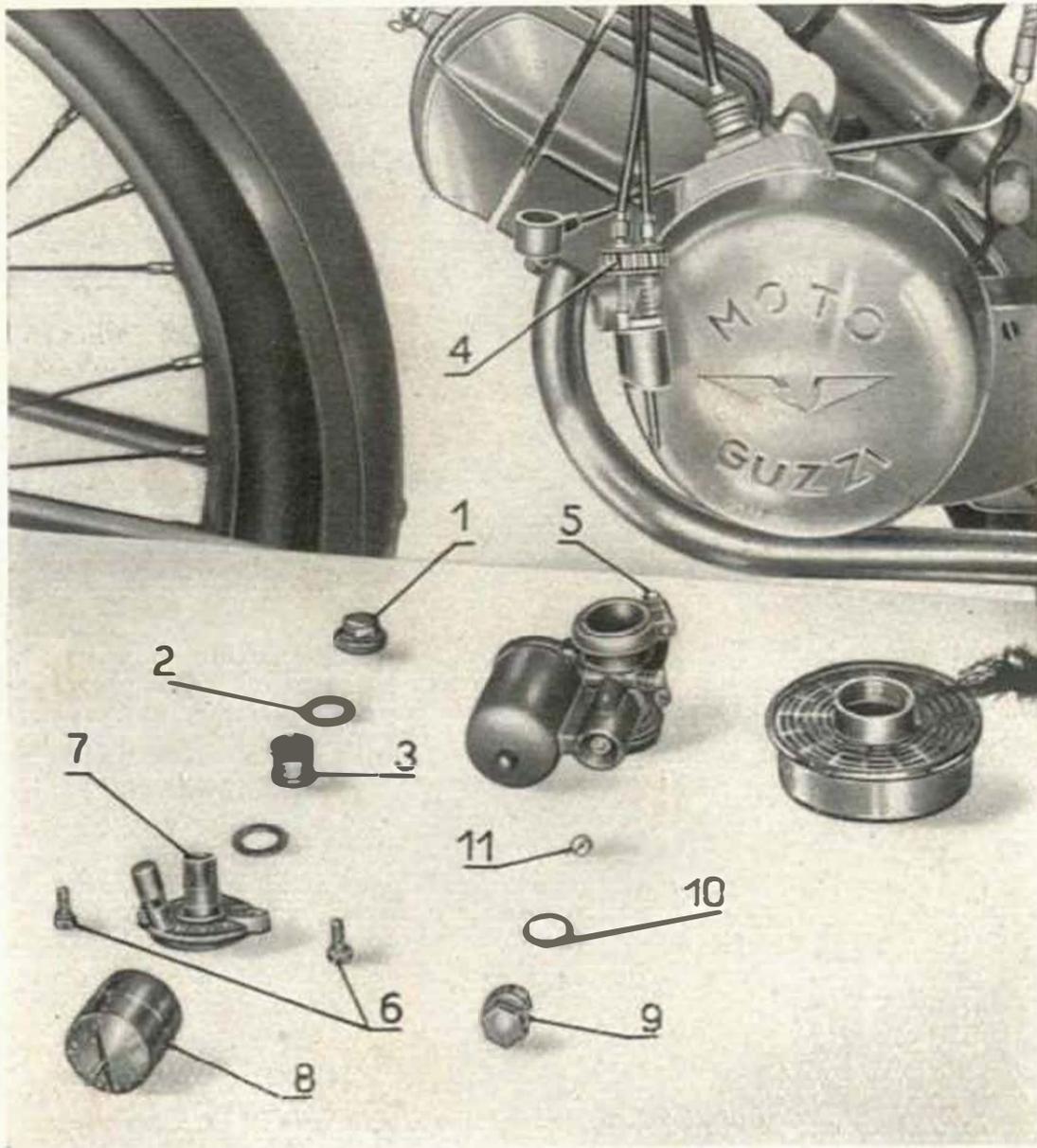


Fig. 9

Quanto detto serve per i carburatori DELL'ORTO e ZENITH, ad eccezione che per il carburatore ZENITH il getto è posto sulla parte superiore del carburatore, vicino all'imbocco filettato per attacco filtro aria.

Per levare il getto, occorre togliere col cacciavite il tappo speciale tarato per l'aria, indi estrarre il getto.

Regolazione

Regolazione normale :

Per carburatore DELL'ORTO

Getto massimo	Estate 60/100 - Inverno 65,100
Getto minimo	40/100
Pistone	N. 65

Per carburatore ZENITH

Getto massimo	78/100
Getto minimo	60/100

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 del getto. Aumentando il numero del getto e alzando l'astina si arricchisce il titolo della miscela, il contrario avviene diminuendo il getto ed abbassando l'astina.

Quanto detto serve per il carburatore DELL'ORTO, per il carburatore ZENITH la regolazione è fissa.

Regolazione del minimo :

Si effettua a motore caldo, agendo sulla vite

di registrazione titolo miscela, posta subito dopo il diffusore, in senso orizzontale per il carburatore DELL'ORTO e in senso verticale per il carburatore ZENITH.

Avvitando questa vite nella sua sede la miscela si arricchisce, svitandola si impoverisce.

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

Sono indizi di miscela povera: ritorni di fiamma al carburatore; candela di color chiaro con punte porose.

Si ricordi che aumentando la densità del carburante o diminuendo la temperatura ambiente, occorre arricchire la miscela; viceversa occorrerà impoverirla se aumenta la temperatura o diminuisce la densità del carburante.

Filtro d'aria :

Anche questo deve essere pulito ogni 1000 Km. ed anche più spesso, se si marcia in zone polverose. Per fare ciò, basta lavarlo con benzina, lasciandolo poi asciugare.

Occorre immergerlo, prima di montarlo, in una miscela di nafta e olio fluido (metà e metà) lasciandolo asciugare prima di rimontarlo. 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.

Pulizia del serbatoio

Ogni 5000 Km. sarà bene provvedere alla pulizia generale del serbatoio, versando in questo un po' di benzina non miscelata, agitando fortemente, indi facendo uscire le impurità dal foro del rubinetto. Per far ciò si consiglia di togliere il serbatoio dalla macchina e smontare il rubinetto chiudendone il foro con una mano quando esso viene agitato per procedere al lavaggio.

Tale operazione si può anche fare senza togliere il serbatoio, ma in tal caso essa riesce scomoda e meno efficace.

Pulizia testa cilindro e scarico

Una delle cause di diminuito rendimento del motore è data dalle incrostazioni e dalle parziali otturazioni dei condotti di scarico per opera dei depositi carboniosi.

Verificandosi tale caso è necessario smontare la testa ed il cilindro (*vedi fig. 10*). Per smontare queste parti (dopo avere tolto il tubo di

scarico col silenziatore) si svitano i tre dadi sui tiranti di fissaggio e si leva la testa ed il cilindro.

Si tolgono accuratamente tutte le incrostazioni

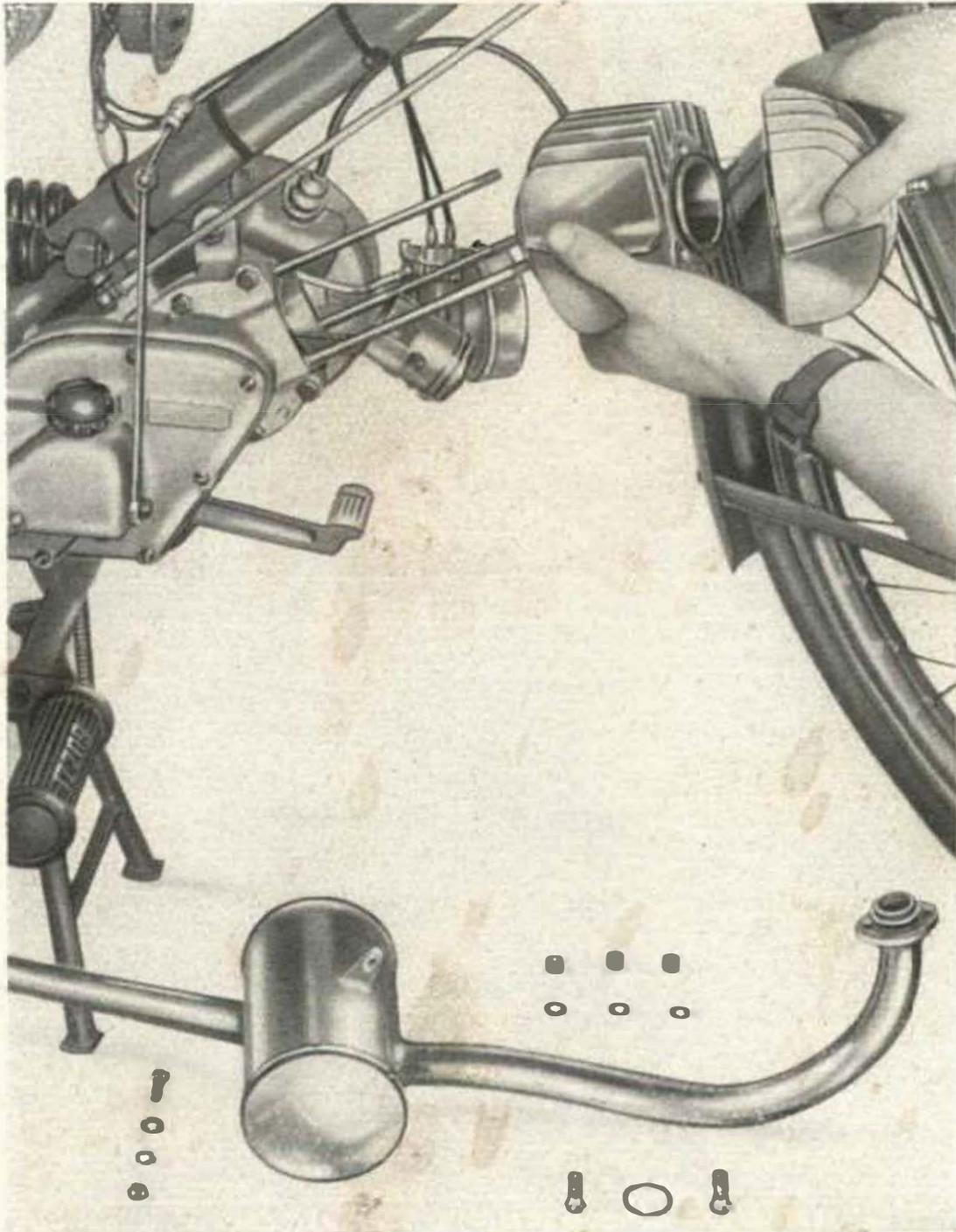


Fig. 10

formatesi sulla testa del cilindro, sulla testa del pistone e sulle pareti della luce di scarico. Nel rimontare si abbia cura di serrare i tre dadi sui tiranti gradualmente ed in modo alterno.

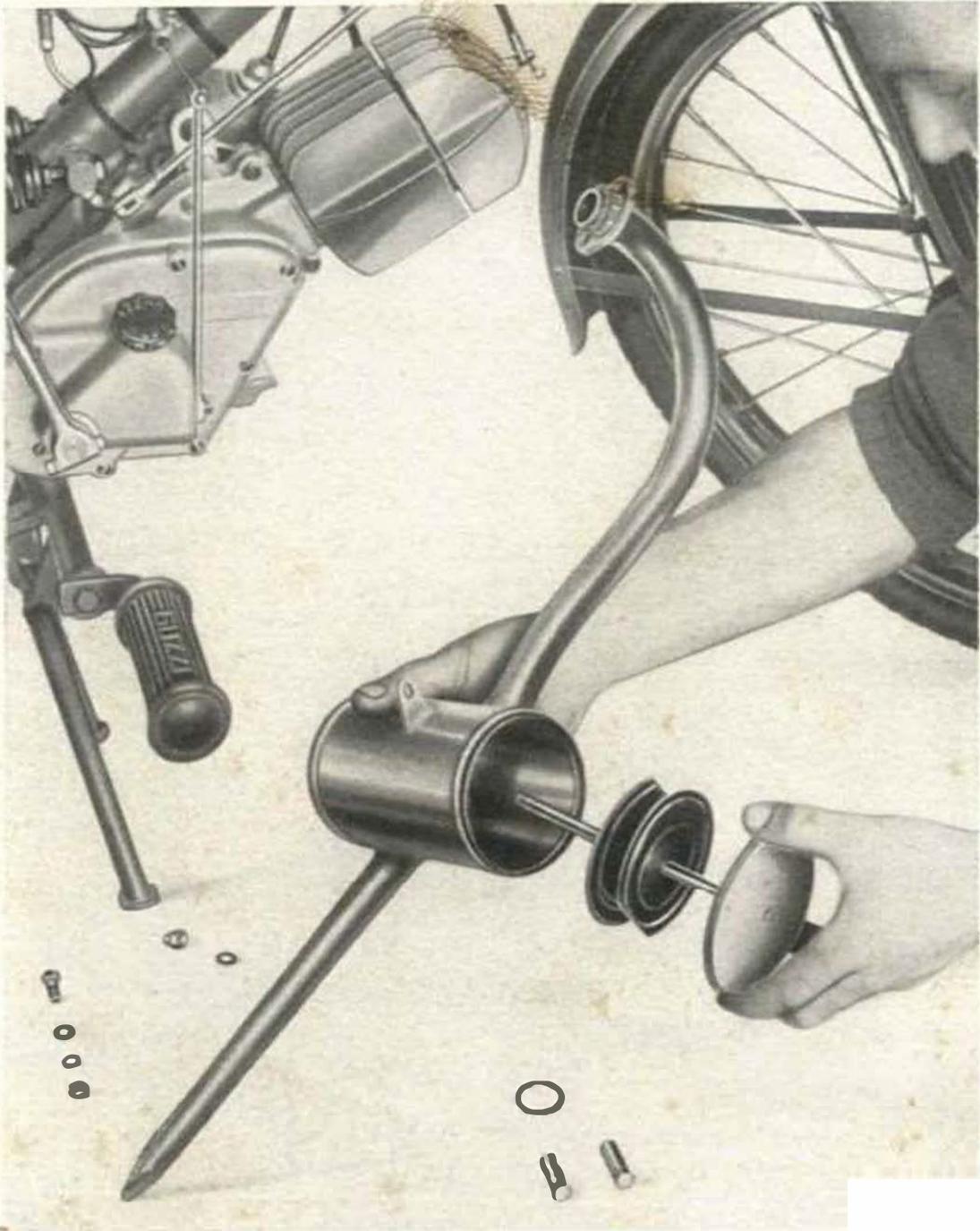


Fig. 11

Questa operazione (se si usa benzina e olio minerale di buona qualità) è da farsi ogni 5000 Km. circa di marcia.

Pulizia del silenziatore

Per staccare il silenziatore dalla motoleggera occorre svitare le due colonnette sul cilindro ed il bullone che tiene l'orecchia del silenziatore al telaio. Si apre poi il silenziatore svitando il dado sul lato sinistro e sfilando il corpo interno sul lato destro (*vedi fig. 11*).

Pulire tutto accuratamente, eliminando i depositi carboniosi mediante l'impiego di un filo di ferro che s'infila nei due tratti di tubo agitando; per la pulizia del corpo interno si adoperino spazzole metalliche. Nel montaggio si abbia cura che i pezzi combacino perfettamente in modo da evitare fughe di gas.

Questa operazione (se si usa benzina ed olio minerale di ottima qualità) è da farsi ogni 5000 Km. circa.

Registrazione della frizione

Il bullone che ancora la guaina del cavo di comando frizione serve a tale scopo, ed è visibile a *fig. 13 N. 1* presso la sommità della leva frizione. Per togliere l'eccessivo gioco si avvita il bullone dopo aver allentato il controdado. La

registrazione dev'essere fatta in modo che il gioco (misurato all'estremità della leva a mano della frizione) sia di mm. 3 circa.

Registrazione della tensione catena

La giusta tensione della catena si ottiene, come per le biciclette, mediante i due tendicatena sul perno della ruota posteriore, agenti all'estremità del forcellone oscillante.

La registrazione della tensione catena deve essere fatta quando il forcellone oscillante si trova a metà della sua corsa, posizione che il forcellone viene ad avere quando un uomo di peso medio è seduto sul bordo posteriore della sella.

Operando in tal modo si noterà che quando la motoleggera è sul cavalletto la catena non risulta eccessivamente tesa. Ciò è necessario perchè, in caso contrario, si avrebbe una tensione eccessiva quando il forcellone oscillante è a metà corsa.

Registrazione della forcella anteriore

La registrazione dei due perni inferiori del parallelogramma (perno centrale della forcella e base dello sterzo) si ottiene: allentando il controdado indi serrando il dado di quel tanto che necessita per togliere il gioco; a registrazione

ottenuta si serra il controdado tenendo fermo il dado (*vedi fig. 12*).

La registrazione dei due bulloni superiori del parallelogramma (bullone superiore della forcella e testa dello sterzo) si ottiene: allentando il dado sul lato destro e avvitando la testa del

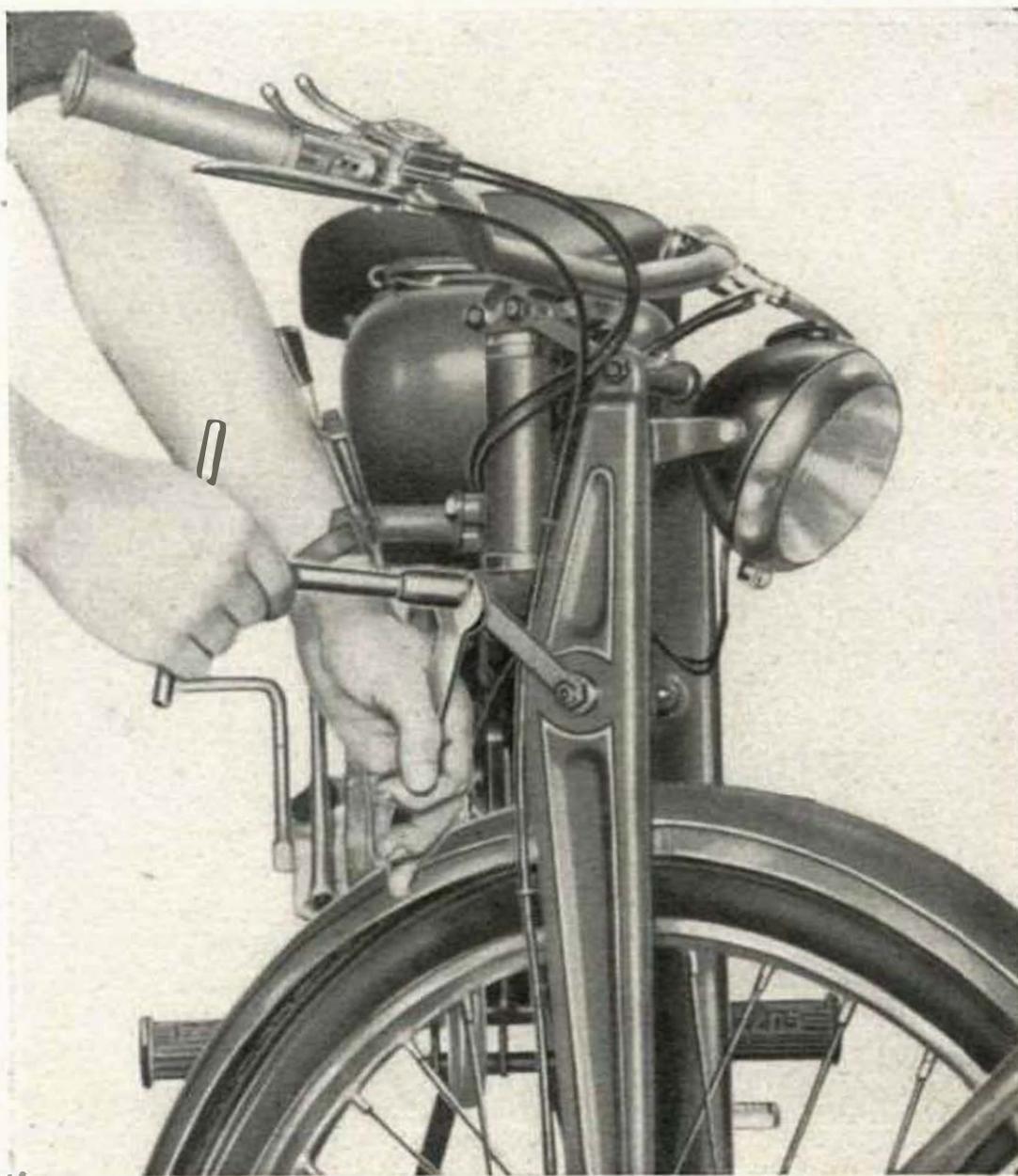


Fig. 12

bullone sul lato sinistro di quel tanto che necessita per togliere il gioco; a registrazione ottenuta, tenendo fermo la testa del bullone si blocca il dado.

Registrazione del forcellone oscillante

La registrazione viene fatta sul perno del forcellone oscillante lato destro:

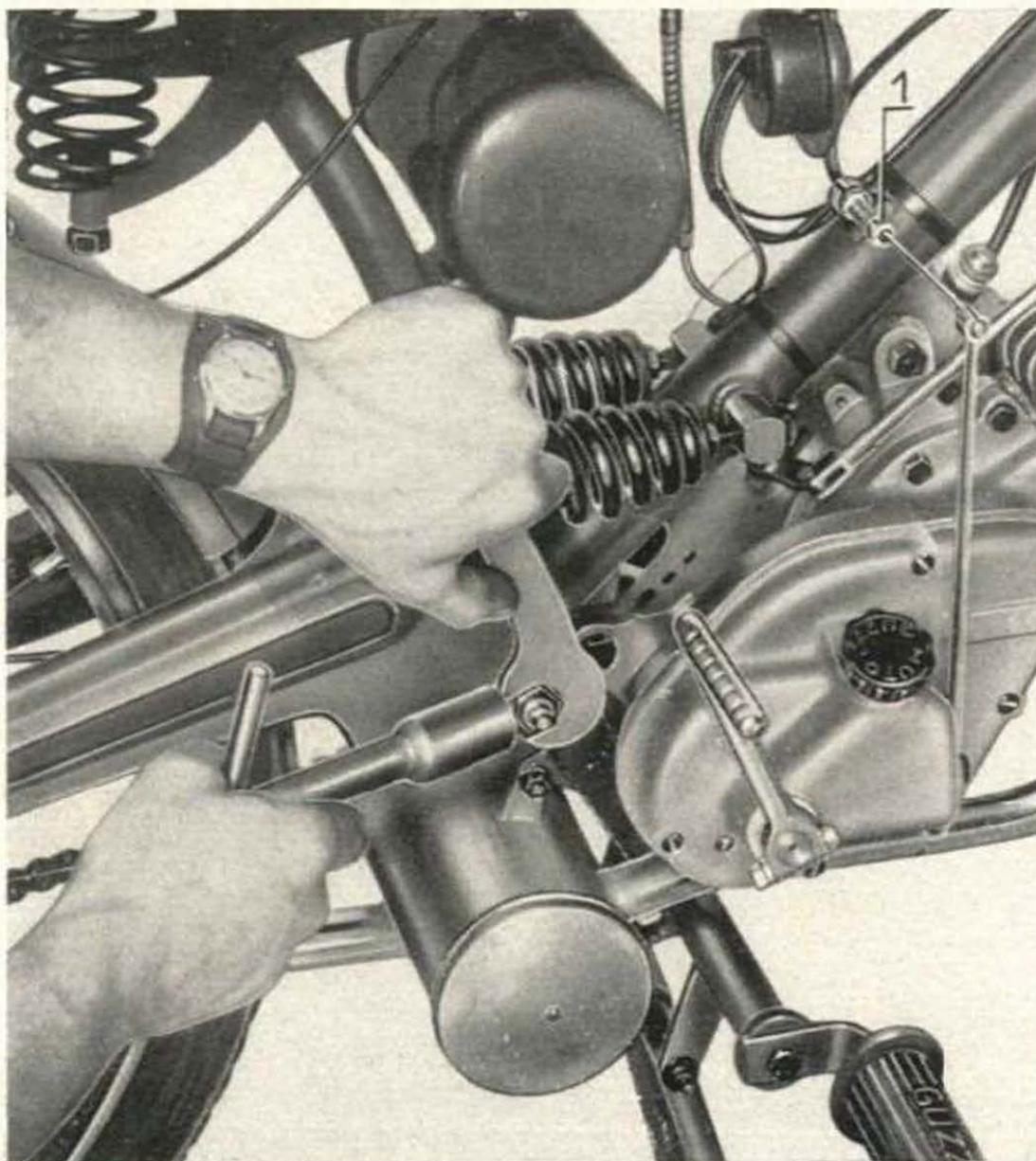


Fig. 13

Si allenta il controdado tenendo fermo il dado, indi si serra quest'ultimo della quantità necessaria per togliere il gioco. A registrazione ottenuta si serra il controdado tenendo fermo il dado (*vedi fig. 13*).

Registrazione del molleggio posteriore

La registrazione del molleggio in relazione al peso del guidatore si effettua allentando i controdadi e avvitando o svitando i bulloni di registro molle di quel tanto che necessita per ottenere la registrazione voluta. A operazione ultimata bloccare i controdadi tenendo fermi i bulloni di registro (*vedi fig. 14*).

È opportuno contare i giri di spostamento effettuati dai bulloni di registro. Si deve curare che il numero dei giri sia uguale da ambo le parti, per avere la sicurezza che le due molle siano ugualmente caricate.

Con tale operazione si ha il vantaggio di limitare la corsa eccessiva.

Registrazione del freno anteriore

Serve allo scopo il bullone tenditore della guaina del freno stesso che è visibile a *fig. 15*.

Per eliminare l'eccessivo gioco si allenti detto bullone dopo aver allentato il controdado. Per

una buona registrazione occorre che vi sia un gioco (misurato alle estremità della levetta sul disco portaceppi) di mm. 5 circa.

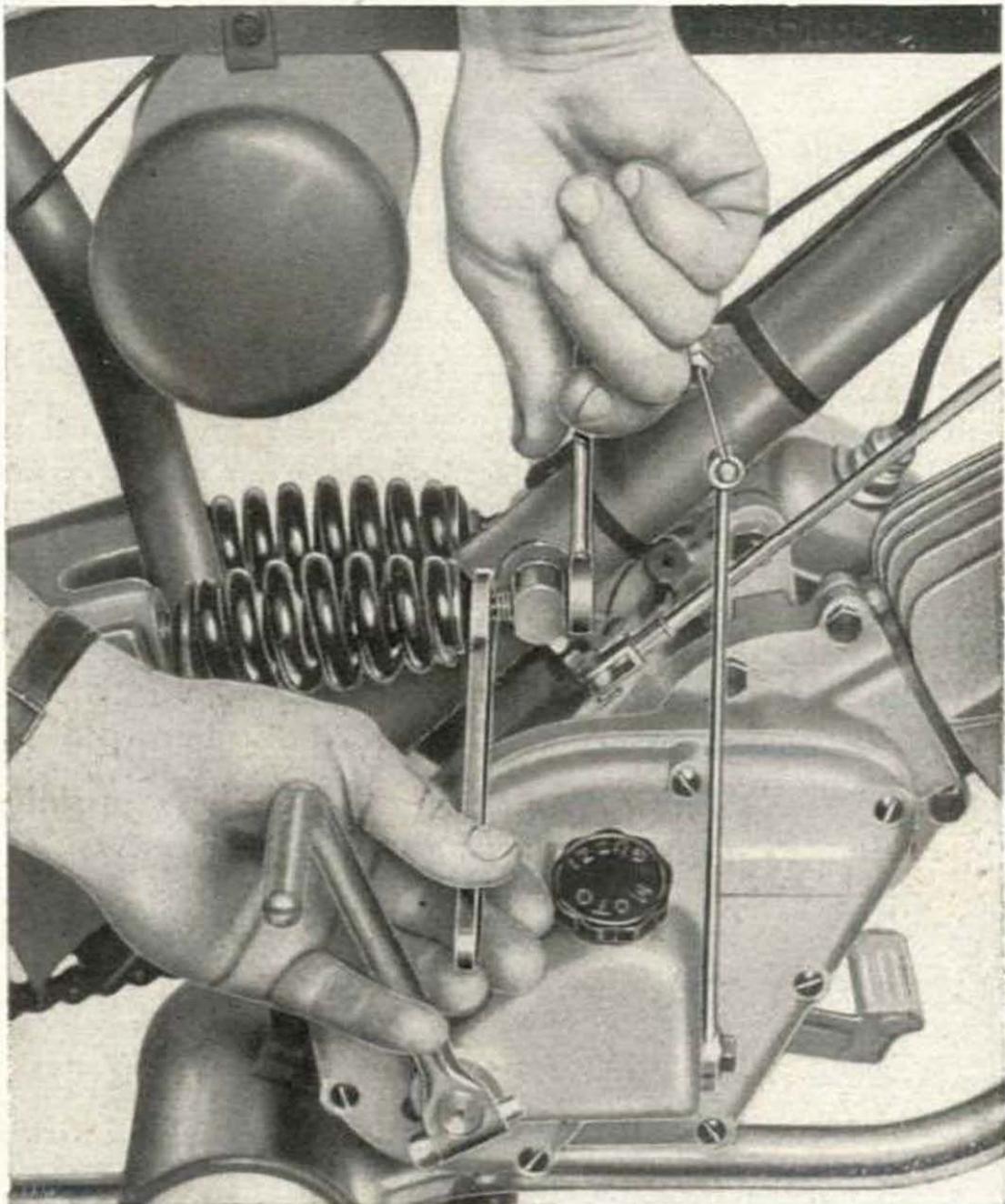


Fig. 14

Registrazione del freno posteriore

Tale registrazione si ottiene serrando il dado all'estremità del tirante del freno stesso che è visibile a *fig. 2*. Per una buona registrazione occorre che vi sia un gioco (misurato all'estremità della levetta sul disco portaceppi) di mm. 5 circa.

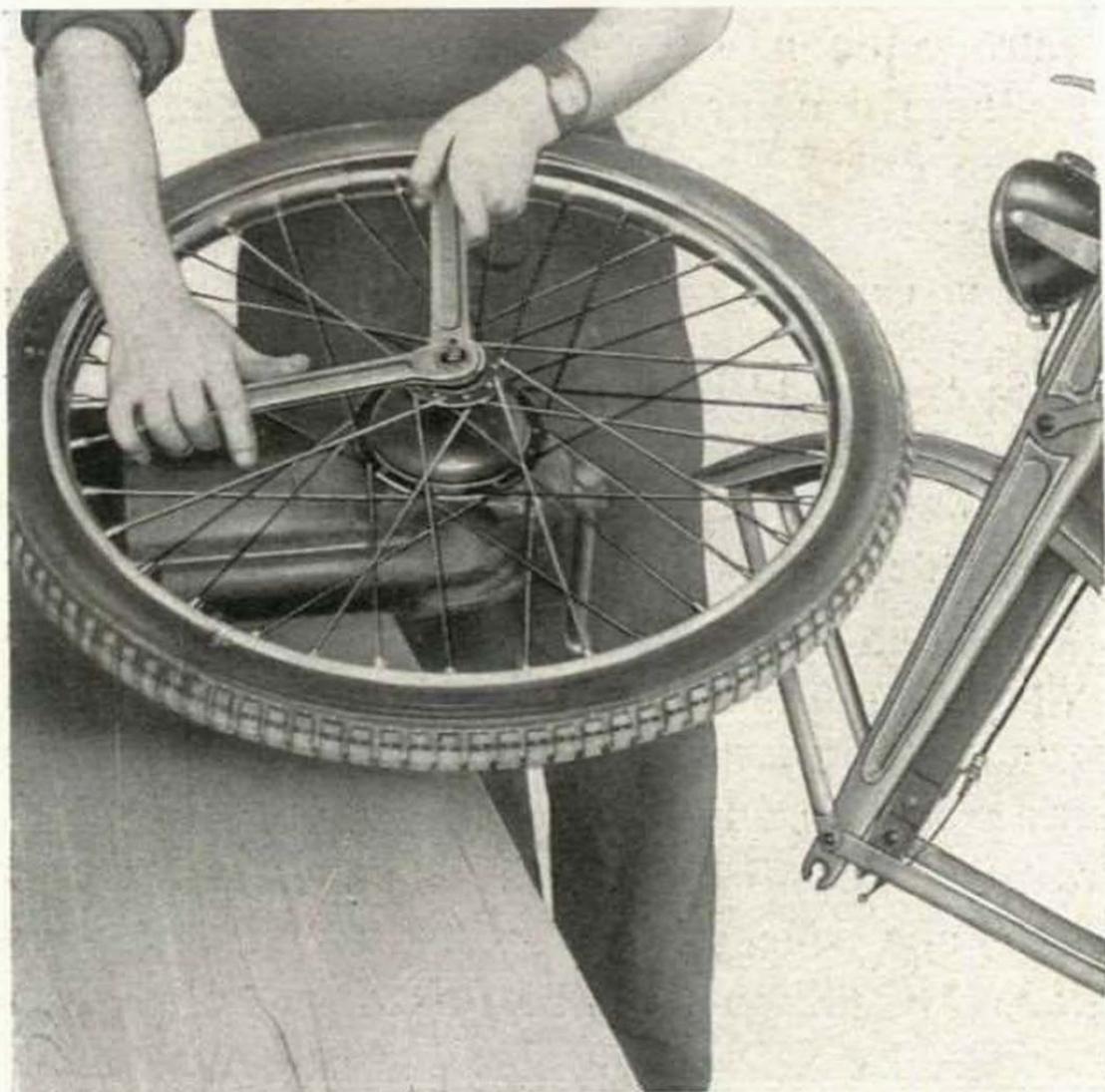


Fig. 15

Registrazione dei mozzi e smontaggio delle ruote

Per la registrazione del mozzo ruota anteriore occorre :

Togliere la ruota, allentando i due dadi di tenuta mozzo alla forcella e disinnestando il cavo del freno dalla levetta sul disco portaceppi. Chiudere in morsa il dado del perno sul lato destro, e tenendo fermo il cono sul lato sinistro si allenta il controdado speciale, indi si avvita il cono di quel tanto che necessita per togliere l'eccessivo gioco. Da ultimo, tenendo fermo il cono si serra il controdado (*vedi fig. 15*).

Per la registrazione del mozzo ruota posteriore occorre :

Togliere la ruota allentando i due dadi di tenuta mozzo al forcellone liberando la leva del freno dal tirante e spingendo la ruota in avanti per togliere la catena. Chiudere in morsa il dado del perno sul lato sinistro, e tenendo fermo il cono sul lato destro si allenta il controdado speciale, indi si avvita il cono di quel tanto che necessita per togliere l'eccessivo gioco. Da ultimo tenendo fermo il cono si serra il controdado.

Tanto per il mozzo anteriore che per il posteriore è necessario avere un piccolo gioco,

di modo che il perno non sia bloccato, ma giri liberamente.

Quando è necessario pulire i mozzi e lubrificarli si smonti il perno. Per questo è necessario svitare completamente il controdado speciale e il cono, poi sfilare il perno dalla parte opposta al cono stesso.

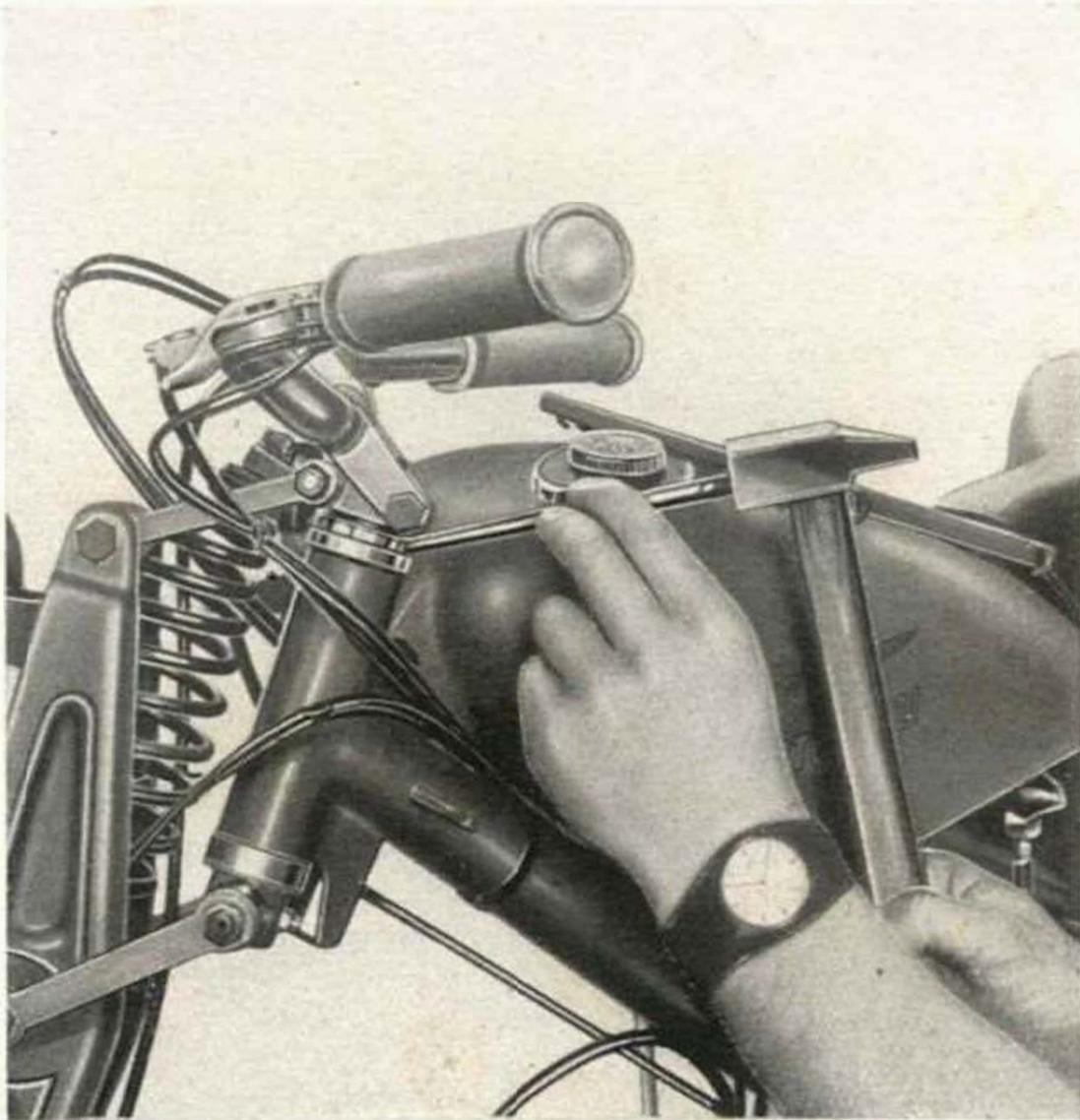


Fig. 16

Registrazione dello sterzo

Se lo sterzo è duro la macchina perde in stabilità, se è troppo allentato i movimenti a sfere sono soggetti a dannosi scuotimenti.

Il gioco si regola (come quello di una bicicletta) serrando la ghiera provvista di tacche che si trova sotto l'attacco del manubrio (*vedi fig. 16*).

Per fare questa operazione è necessario allentare il bullone di testa che fissa il manubrio nonchè il bullone che serra le due orecchie di fissaggio del manubrio stesso.

A registrazione ultimata ricordarsi di avvitare nuovamente i suddetti bulloni.

Impianto elettrico

L'alternatore è il generatore della corrente a bassa tensione destinata ad alimentare l'impianto elettrico di illuminazione e la tromba elettrica di cui è provvista la motoleggera.

Schema impianto elettrico (*fig. 17*)

- 1 - Pulsante per tromba elettrica.
- 2 - Comando faro.
- 3 - Faro.
- 4 - Tromba elettrica.
- 5 - Candela.
- 6 - Magnete alternatore a volano.
- 7 - Fanalino posteriore.

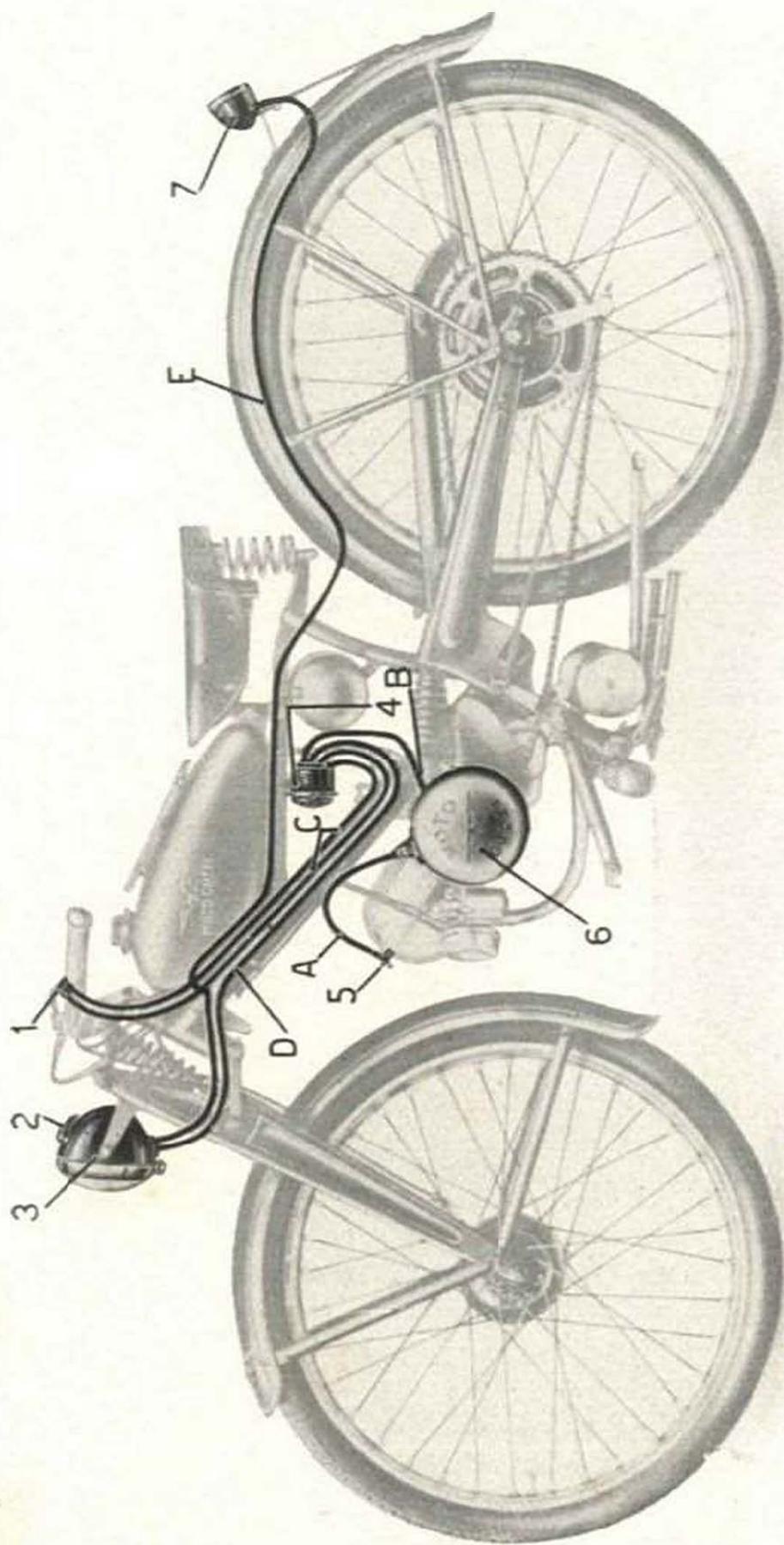


Fig. 17

- A) Cavo dal volano magnete alla candela - B) Cavo dall'alternatore alla tromba elettrica -
 C) Cavi dalla tromba elettrica al pulsante - D) Cavo dalla tromba elettrica al faro -
 E) Cavo dal faro al fanalino posteriore

Cavi :

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

Faro :

È a perfetta tenuta d'acqua, ciò rende praticamente superflua l'ispezione interna. Per cambiare la lampada si toglie la cornice porta vetro che forma un tutto con il cristallo e la parabola riflettente, svitando la vite situata in basso che tiene unita la cornice della carcassa del faro. Si potrà allora estrarre la lampada unitamente al suo sopporto che chiude l'apertura posta al vertice della parabola. Per cambiare il vetro occorre levare il filo apposito che fa da molla e tiene la parabola unita alla cornice (*vedi fig. 18*).

Lampadine :

Usare lampadine di uguali dimensioni di quelle montate da 6 V - 25/25 W per il faro e da 6 V - 0,15 A per il fanalino posteriore.

Tromba elettrica e pulsante :

Col funzionamento della tromba elettrica, può avvenire che, o per l'assestamento di alcune parti o per il consumo di altre, il suono non

sia più quello che si aveva all'atto della prima messa in opera

Si rende perciò indispensabile una nuova regolazione.

Per eseguire detta operazione occorre agire

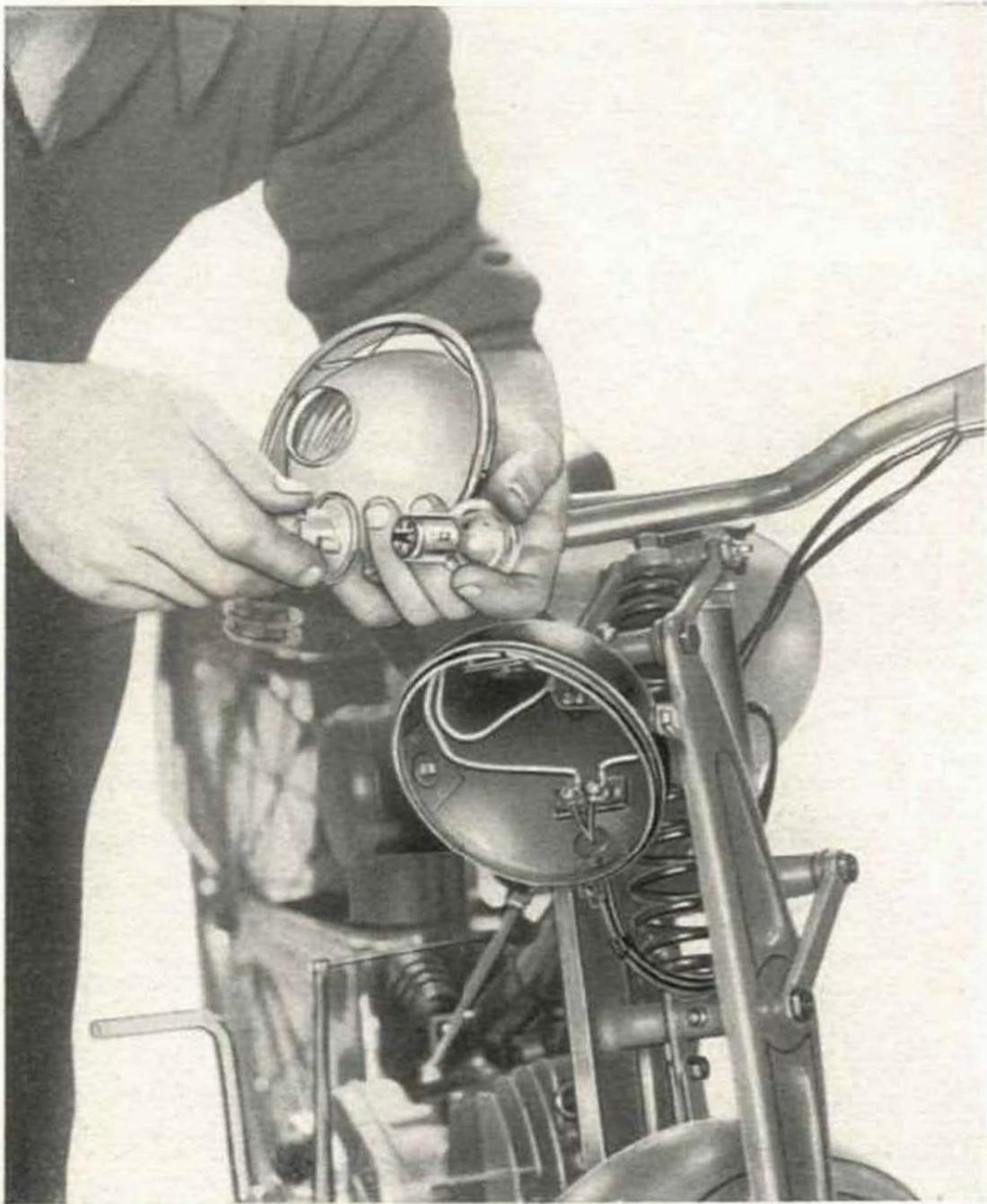


Fig. 18

sulla vite e sul dado posti in testa dell'avvisatore ; girare a destra o a sinistra la vite di regolaggio, finchè tolto il cacciavite essa rimarrà nella posizione cercata che è quella in cui il suono emesso è il migliore. Per smontare il pulsante, occorre levarlo dal manubrio e svitare la vite posteriore di chiusura.

Manutenzione generale

Per la buona manutenzione della motoleggera occorre attenersi alle regole generali qui sotto elencate.

Lavaggio :

Per la pulizia del motore è bene servirsi di petrolio, di pennello e stracci puliti per asciugare. Tutte le parti verniciate vanno lavate con acqua, usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare.

È dannoso per la vernice usare petrolio: ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

Ritocchi alla verniciatura :

Sono verniciati alla nitro cellulosa: parafanghi e serbatoio miscela.

Sono verniciati a fuoco: forcella anteriore, telaio, forcellone oscillante, gruppo pedali, freni, ruote, carterino copricatena, borsetta portaferrì, portapacchi e cavalletto sostegno motoleggera.



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 essiccato in forno a temperatura di 90 - 100° per la durata di ore 2,30 - 3.

Dopo questo primo procedimento generale, comune ai due sistemi sopra citati, si procede alla stuccatura ed alla pomiciatura del pezzo. Se il pezzo è verniciato a fuoco si dà una prima mano (colore opaco) e si lascia essicare in forno per la durata di due ore a temperatura di 90 - 100°, poi si applica a spruzzo la prima mano di smalto e si essica per 2,30 - 3 ore a 60 - 70°. Indi si applica la seconda ed ultima mano essicando per 2,30 - 3 ore a 60 - 70°.

Se il pezzo è verniciato alla nitro cellulosa, dopo l'applicazione dell'antiruggine, si procede alla stuccatura ed alla pomiciatura, indi si applica a spruzzo il mastice isolatore e si lascia asciugare all'aria per circa due ore. Si procede quindi alla spruzzatura con vernice alla nitro cellulosa, lasciando asciugare all'aria per circa due ore dopo ogni mano.

È conveniente applicare tre mani di vernice per avere ottimi risultati; si effettua poi la lucidatura strofinando con batuffoli di cotone impregnati con l'apposita pasta preparata per tale uso.

Calcomanie :

Le calcomanie recanti l'aquila e la dicitura « Moto Guzzi » vanno applicate sui lati del serbatoio e sui parafanghi con l'apposita vernice (flatting). Dopo circa un'ora dall'applicazione si toglie la carta con una spugna inumidita e si tolgono le eventuali tracce di vernice con acqua-ragia, si lava poi il tutto con acqua pura.

Operazioni periodiche di manutenzione

Ogni 1000 Km. aggiungere olio nel carter per sostituire quello che si è consumato per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio. Effettuare la pulizia del filtro aria al carburatore.

Ogni 2000 Km. lubrificare con l'apposita pompa per ingrassatori i perni della forcella anteriore e il perno del forcellone oscillante. Effettuare la pulizia ai filtri della miscela e al carburatore.

Ogni 3000 Km. lubrificare l'eccentrico del volano magnete. Pulire e lubrificare la catena.

Ogni 5000 Km. effettuare la pulizia del serbatoio, la pulizia della testa cilindro e scarico, la pulizia del silenziatore, e il controllo delle puntine platinato del volano magnete.

Ogni 10.000 Km. effettuare la completa sostituzione dell'olio nel carter. Pulire e lubrificare

con grasso tenero i mozzi delle ruote e le calotte dello sterzo.

Avvertenza importante: È consigliabile verificare la chiusura di tutti i dadi e di tutte le viti dopo che la motoleggera nuova ha percorso i primi 500 Km.

Tale verifica è sempre opportuna e deve essere eseguita periodicamente almeno ogni 10.000 Km.

Si ricordi che l'allentamento di un solo dado può essere causa di gravi avarie meccaniche o di incidenti stradali.

