

250-TS



Istruzioni per l'uso

Vendita, Assistenza, Ricambi: consultare le «Pagine Gialle»

S.C.R.A. mod. 041 - 11-74 - 1000 - Mariani - Bergamo

Egregio Cliente

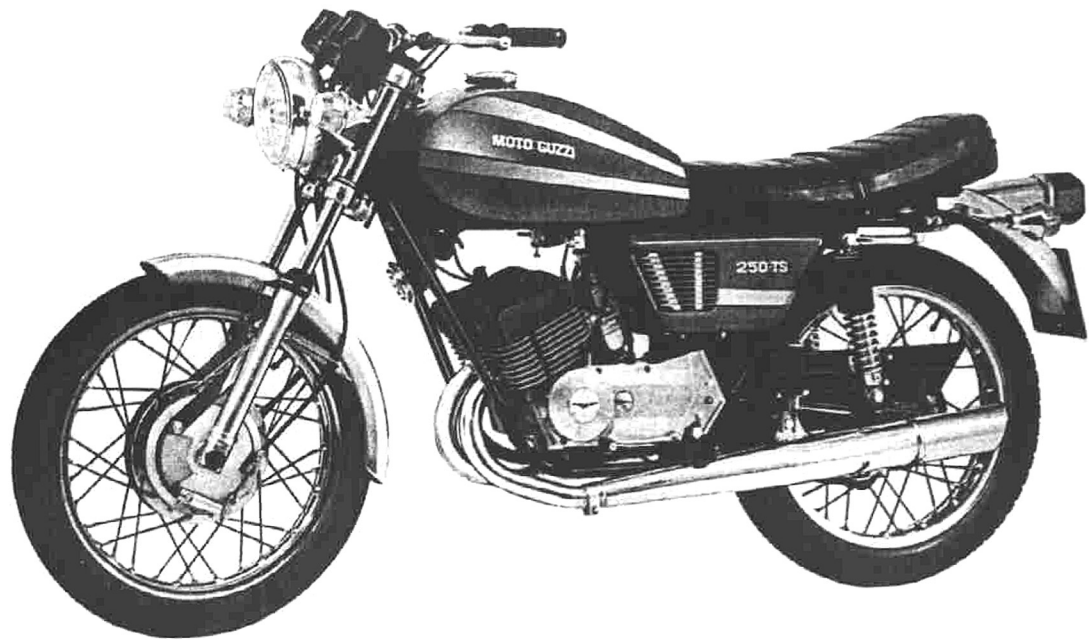
Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

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** Identificazione
- 5** Caratteristiche tecniche
- 7** Pressione pneumatici
- 7** Rifornimenti
- 8** Disposizione dei comandi
- 9** Strumentazione e comandi
- 17** Norme per l'uso
- 20** Rodaggio
- 21** Manutenzione
- 22** Schema manutenzione
- 24** Regolazioni
- 26** Lubrificazioni
- 28** Filtro aria
- 29** Alimentazione
- 30** Regolazione carburatori
- 32** Carburatori
- 33** Smontaggio ruote
- 34** Accensione
- 36** Apparati elettrici
- 40** Schema impianto elettrico

4 DATI DI IDENTIFICAZIONE

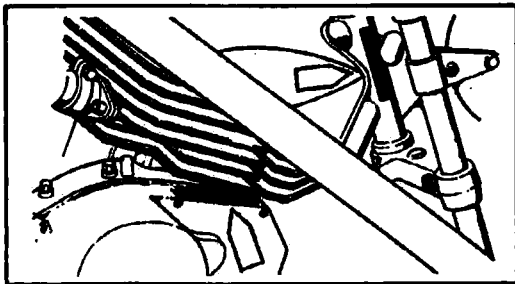
Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio e sul basamento motore.

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

Chiavi

Le chiavi di accensione e antifurto non vengono fornite a ricambio.

Si consiglia, in caso di smarrimento di una delle due chiavi in dotazione, prima di utilizzare l'altra di farne costruire una terza.



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 10.000 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.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore	Bicilindrico a 2 tempi.
Alesaggio	mm 56.
Corsa	mm 47.
Cilindrata totale	cmc 231,4.
Rapporto di compressione	10,3 : 1.
Potenza massima	CV 32 a 7000 giri/1'
Accensione	Elettronica.
Anticipo accensione	18° corrispondenti a mm 17 misurati sul diametro esterno del rotore.
Candela	Grado termico 240.
Carburatore	N. 2 «Dell'Orto VHB 25 BS/BD».
Trasmissione	Primaria ad ingranaggi, secondaria a catena.
Frizione	A dischi multipli a bagno d'olio.
Cambio	A 5 marce sempre in presa.
Rapporti del cambio	1' = 20,10 2' = 13,18 3' = 9,22 4' = 7,41 5' = 6,21.
Avviamento	A pedale.

Macchina

Telajo

Sospensioni

Ruote e pneumatici

Freni

Impianto elettrico

Batteria

Luci

Dimensione e capacità

Passo

Lunghezza massima

Altezza massima

Peso (a vuoto)

Capacità serbatoio

Prestazioni

Velocità

Consumo

Tubolare a culla.

Telescopiche con ammortizzatori idraulici.

Anteriore: 3,00 x 18"

Posteriore: 3,25 x 18".

Ad espansione.

A corrente alternata con luci di posizione, avviatore acustico, ed interruttori stop in corrente continua.

9 Ah.

Anteriore: lampada biluce 6V - 25/25W

Posteriore: lampada biluce 6V - 5/20W.

mt 1,31.

mt 1,95.

mt 1,06.

kg 134.

lt 14.

Calcolata al numero di giri di massima potenza
km/h 142,25.

lt 7,21 per 100 km (CUNA).

RIFORNIMENTI

Pressione pneumatici

Una pressione maggiore o minore da quella prescritta può causare degli effetti dannosi alla manovrabilità, ed inoltre diminuisce la durata dei pneumatici stessi.

Quindi è molto importante per la sicurezza di guida, avere molta cura dei pneumatici, controllandone frequentemente la pressione e lo stato di usura.

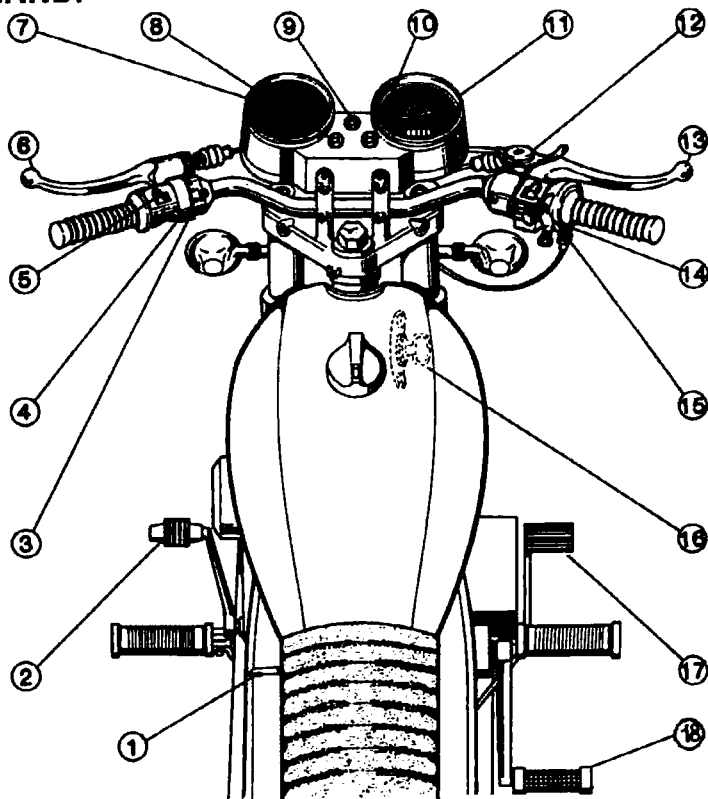
Pressioni prescritte per pneumatici di serie (da controllare a freddo)	kg cm ²
Ruota anteriore	1,8
Ruota anteriore a pieno carico	2,0
Ruota posteriore	2,0
Ruota posteriore a pieno carico	2,2

Rifornimenti

Parti da rifornire	Quantità	Rifornimento
Serbatoio carburante	lt 14	Miscela benzina con olio «Agip F.1 - 2 T al 4%»
Scatola del cambio	kg 0,800	Olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Bracci forcella anteriore	kg 0,200	Liquido «Agip F.1 ATF Dexron»

8 DISPOSIZIONE DEI COMANDI

- 1 Levetta apertura sella.
- 2 Pedale comando cambio.
- 3 Commutatore luci.
- 4 Comando avvisatore acustico e lampeggio.
- 5 Comando indicatori direzione.
- 6 Leva frizione.
- 7 Contagiri.
- 8 Spia verde luci.
- 9 Spia gialla folle.
- 10 Spia blu abbagliante.
- 11 Contachilometri.
- 12 Comando starter.
- 13 Leva freno anteriore.
- 14 Manopola comando gas.
- 15 Interruttore massa motore.
- 16 Chiave accensione.
- 17 Pedale freno posteriore.
- 18 Pedale avviamento.



STRUMENTAZIONE E COMANDI

Il quadro di controllo comprende i seguenti indicatori:

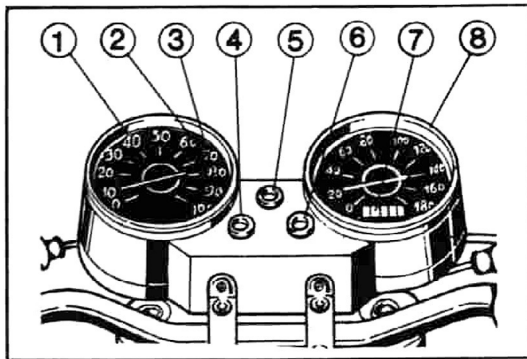
Il **contagiri «1»** che indica il numero dei giri motore al minuto, con settori segnati in giallo «2» - numero max giri - e rosso «3» - fuorigiri - la lancetta non dovrebbe mai raggiungere, e tanto meno permanere nella zona rossa.

Il **tachimetro - contachilometri «8»** che indica la velocità in km/h, e nella finestrella al centro «7» l'accumulo dei km percorsi.

Una **spia gialla «5»** al centro, quando è accesa, indica la posizione del cambio in folle. E' bene accertarsi comunque che il cambio sia in detta posizione prima dell'avviamento.

Una **spia verde «4»** a sinistra che segnala l'inserimento delle luci di città o di parcheggio.

Una **spia blu «6»** a destra che segnala l'inserimento della luce abbagliante.



10 Chiave di accensione

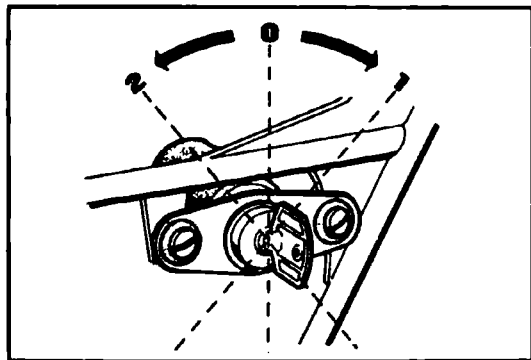
E' situata nella parte destra della macchina anteriormente sotto il serbatoio.

La sua introduzione con successive rotazioni permette il funzionamento dei seguenti circuiti:

Posizione «1»: Circuito di accensione inserito.

Posizione «2»: Circuito di illuminazione per la luce di posizione e parcheggio; chiave estraibile.

Posizione «0»: Arresto del motore; chiave estraibile.



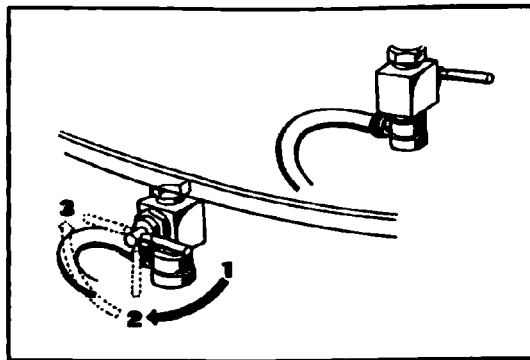
Rubinetti del carburante

Il motociclo è equipaggiato con due rubinetti situati uno per parte sotto il serbatoio del carburante.

Essi hanno tre posizioni: «chiuso» - «aperto» - «riserva».

Nella posizione di chiuso «1» la levetta deve essere rivolta in avanti. Nella posizione di aperto «2» la levetta è rivolta in basso e nella posizione di riserva «3» la levetta è rivolta all'indietro.

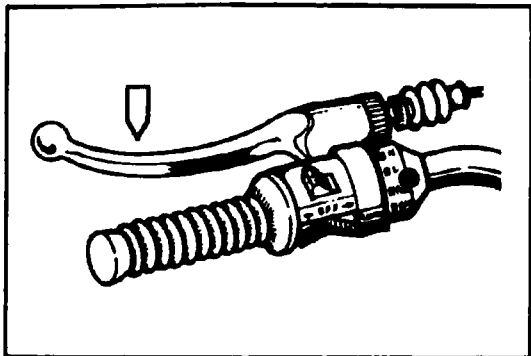
Ricordarsi sempre di aprire entrambi i rubinetti.



Comando della frizione

La leva comando della frizione è situata nella parte sinistra del manubrio. Tirando a fondo la stessa si disinnesta la frizione liberando la trasmissione del motore. Lasciando lentamente la leva, si innesta la frizione collegando il motore alla trasmissione, che con una marcia inserita trasmette attraverso il cambio il moto alla ruota posteriore.

Per la regolazione della frizione vedere a pag. 24.



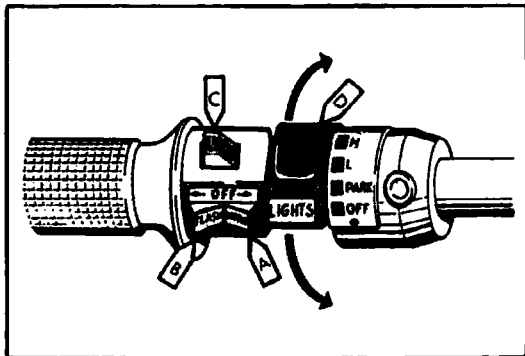
Avvisatore acustico e lampeggio faro

11

Sono situati nella parte sinistra del manubrio. Per azionare l'avvisatore premere il pulsante «A» HORN; per lampeggiare, premere il pulsante «B» FLASH.

Comando indicatori direzione

E' posto sulla parte sinistra del manubrio. Per azionare gli indicatori spostare il comando «C» rispettivamente verso sinistra o verso destra; per spegnerli riportarlo in posizione OFF.

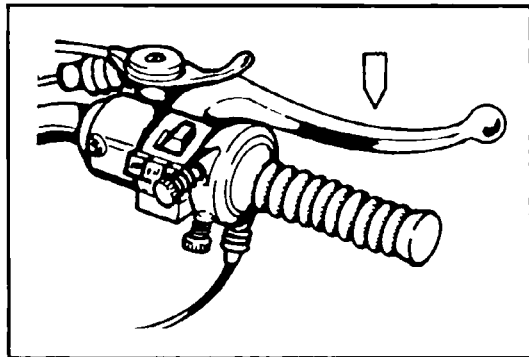


12 Commutatore luci

È posto sulla parte sinistra del manubrio. Per accendere le luci, portare il comando «D» dalla posizione OFF (tutto spento) rispettivamente in PARK (luci di posizione) - «L» (luce anabbagliante) - «H» (luce abbagliante).

Freno anteriore

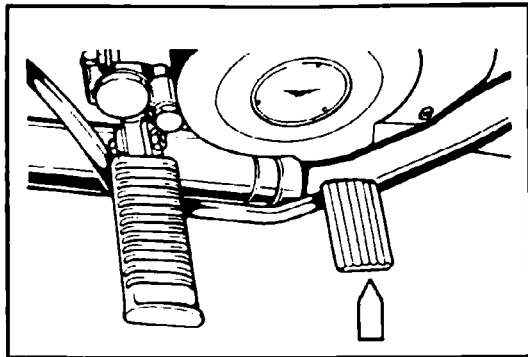
La leva comando freno anteriore è situata sulla parte destra del manubrio. Fare molta attenzione durante l'uso, cercando di dosare la forza gradualmente a seconda della velocità, ed alle condizioni della strada.



Freno posteriore

Il pedale comando freno posteriore, è situato sulla parte destra del motore. Esso deve essere azionato con la punta del piede gradualmente a seconda della velocità del motociclo.

L'uso dei freni richiede una certa pratica che deve essere effettuata nei primi periodi di impiego del motociclo prima di usare lo stesso alle maggiori velocità. Per la regolazione dei freni vedere a pagina 24.



Comando starter

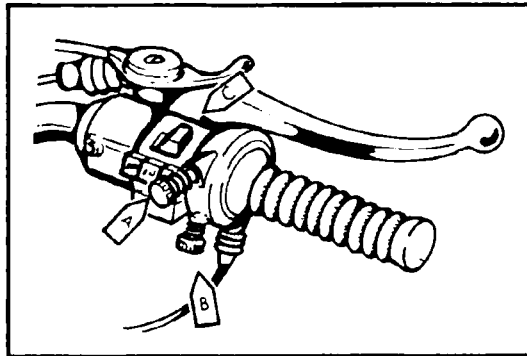
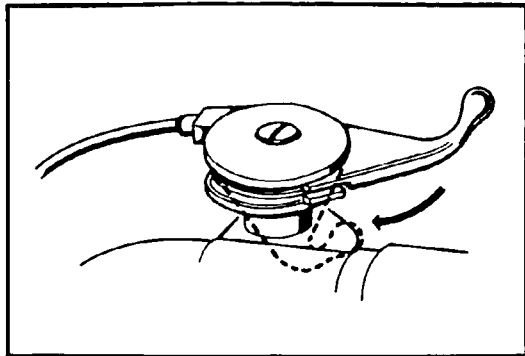
Prima di azionare il pedale di avviamento per la partenza è necessario aprire lo starter tirando il manettino all'indietro. **Solo a motore freddo.** Si deve riportare in posizione normale appena il motore è avviato.

Comando gas

La manopola comando gas si trova sulla parte destra del manubrio. Con la rotazione all'indietro della stessa si ottiene l'apertura delle val-

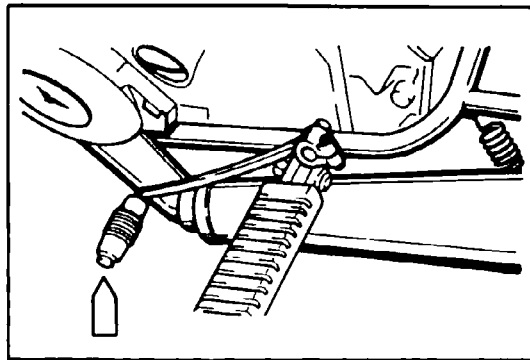
vole gas nei carburatori. Lasciando, la manopola ritorna automaticamente con conseguente chiusura delle valvole gas.

Tale chiusura non sarà mai completa perché, per evitare lo spegnimento del motore, viene lasciato un «minimo» intorno ai $1500 \div 1700$ giri del motore. Per la sua regolazione vedere a pagina 30. Inoltre sulla manopola ci sono due regolazioni: «A» serve per regolare la fine corsa, «B» serve per regolare la velocità di ritorno della manopola e per bloccare la stessa in caso si renda necessario lasciarla momentaneamente senza che il motore diminuisca di giri.



14 Interruttore massa

A fianco della manopola del gas è situato un interruttore «C» di massa del motore, con funzione di interruttore di sicurezza. In caso di emergenza o comunque quando si voglia togliere contatto al motore è sufficiente portare la levetta dalla posizione ON in posizione OFF (sia verso sinistra che verso destra) senza ricorrere all'uso della chiave di accensione. Con tale manovra si esclude il contatto elettrico al motore, mentre restano inseriti i rimanenti servizi. Per avviare il motore, riportare la levetta in ON.



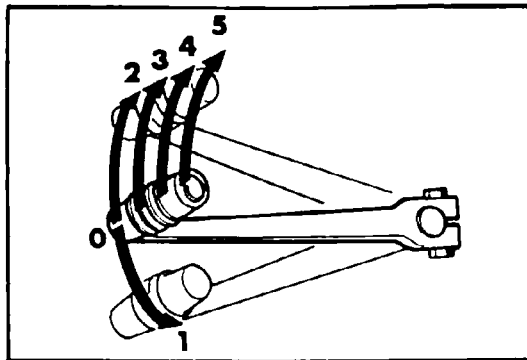
Comando del cambio

Il pedale comando cambio è situato sulla parte sinistra del motore.

Esso viene azionato con il piede ed accompagnato con decisione sino all'inserimento della marcia.

Dopo avere effettuato il cambio di marcia, il pedale riassumerà automaticamente la posizione originaria.

Dal punto di folle (tra la prima e la seconda marcia) spingendo il pedale **verso il basso**, si **introduce la prima marcia**, quindi sollevandolo leggermente verso l'alto si ritorna alla posizione



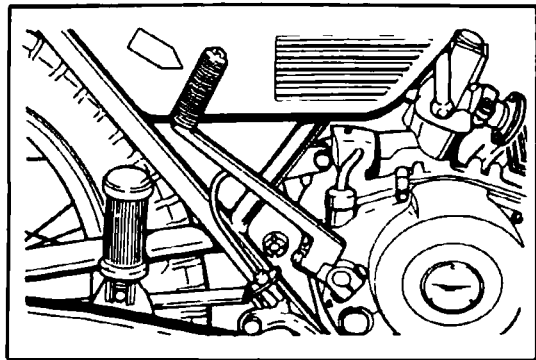
di folle; sollevandolo ancora con decisione, si innesta la seconda marcia, e così progressivamente la terza, la quarta e la quinta.

Per ridurre, occorre spingere il pedale verso il basso, passando così progressivamente alle marce inferiori.

Attenzione: Il pedale del cambio va azionato sempre dopo aver disinnestato la frizione e portato la manopola del gas al minimo.

Pedale avviamento

E' situato sulla parte destra del motore. E' co-



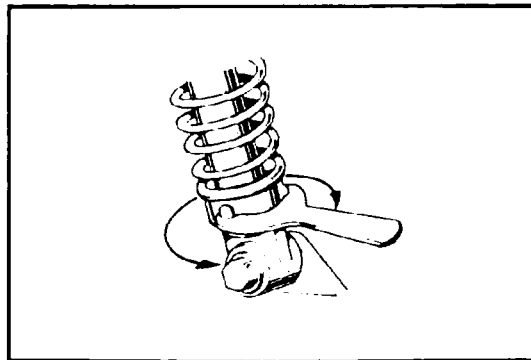
stituito da una leva snodata in modo da diminuire l'ingombro durante la marcia.

E' consigliabile usare il pedale con la moto sul cavalletto con una spinta veloce e fino in fondo. Lasciare quindi ritornare il pedale nella precedente posizione e se il motore è avviato, ripiegare la leva all'interno.

Prima di azionare l'avviamento controllare sempre che il cambio sia in posizione di folle.

Ammortizzatori

E' della massima importanza, per la stabilità del



16 motociclo, la esatta regolazione del carico degli ammortizzatori.

Nella seguente tabella sono indicate le posizioni suggerite a seconda delle condizioni.

Posizione	Carico	Condizione
«1»	Minimo	Solo pilota
«2»	Normale	Pilota pesante - uso ad alta velocità
«3»	Massimo	Pilota più passeggero

Con l'apposita maniglia portare entrambi gli ammortizzatori nella posizione desiderata.

Prima dell'uso del motociclo è necessario procedere ad una serie di operazioni e controlli atti ad accertare la perfetta efficienza in tutte le parti più importanti ai fini della sicurezza di marcia. Quei pochi minuti necessari vi faranno risparmiare in seguito del tempo prezioso.

- Messa in opera della batteria.

Il motociclo viene consegnato al rivenditore con la batteria ancora da formare, per evitare che durante la sosta essa abbia a scaricarsi. Quindi controllare che la batteria sia efficiente, in caso contrario per la sua formazione, rivolgetevi ad un elettrauto.

- Controllare il livello dell'olio del motore come indicato a pagina 26.
- Controllare l'efficienza dei freni.
- Controllare la pressione dei pneumatici come indicato a pagina 7.
- Controllare l'efficienza delle sospensioni e la posizione di carico degli ammortizzatori posteriori come indicato a pagina 16.

- Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Usare miscela di benzina con olio «Agip F.1 - 2 T» al 4%.
- Controllare l'impianto elettrico (luci - avvisatore acustico - stop).

Avviamento

- Inserire la chiavetta di accensione e ruotarla in avanti nella posizione «1» (pag. 10).
- Mettere il cambio in posizione di folle tra la 1ª e 2ª marcia (si deve accendere la spia gialla al centro del cruscotto).
- Aprire entrambi i rubinetti del carburante (levette in basso).
- Tenere la manopola del gas al minimo e agire sul pedale avviamento.

Se il motore è freddo ruotare verso il pilota il manettino dello starter sul manubrio.

In caso di marcia notturna agire sul comando «D» del commutatore (vedi figura a pag. 11): si deve accendere la spia verde sul cruscotto.

- Tirare a fondo la leva della frizione e innestare la prima marcia (pedale in basso) si spegne la luce gialla sul cruscotto.

Lasciare gradatamente la leva della frizione ruotando contemporaneamente la manopola del gas.

In marcia

Per cambiare marcia, chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione e innestare la successiva marcia. Lasciare dolcemente la leva della frizione ruotando contemporaneamente il gas. Il pedale del cambio va azionato con decisione accompagnandolo con il piede.

Fare sempre attenzione ai numeri dei giri che raggiunge il motore specialmente in decelerazione, cioè quando si passa alle marce inferiori. Usare gradualmente i freni e la chiusura del gas ed evitare di superare con la lancetta del contagiri la **zona rossa** nel momento del rilascio della frizione.

Arresto

Chiudere il gas, tirare a fondo la leva della frizione e agire contemporaneamente su entrambi i freni.

Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo. E' necessario fare pratica gradualmente.

Per una riduzione normale di velocità, con l'uso appropriato del cambio, si può utilizzare il frenomotore facendo però sempre attenzione a non superare il numero dei giri della **zona rossa**.

Su strade bagnate o sdruciolevoli fare molta attenzione nell'uso del freno anteriore.

Per fermare il motore, girare la chiavetta nella posizione centrale «0».

A motore fermo chiudere sempre i rubinetti del carburante.

Parcheggio

Per la sosta notturna in strada o in luogo di passaggio non sufficientemente illuminato, è necessario lasciare accese le luci di posizione,

girando la chiavetta nella posizione «2» (estraibile, vedere a pagina 10) e il comando «D» in posizione PARK (vedere a pag. 11).

Per inserire l'antifurto spingere e ruotare la chiavetta con il manubrio piegato tutto a destra fino a quando non si sente uno scatto, ed estrarre la chiavetta.

20 RODAGGIO

Il rendimento di un motore, le sue prestazioni e la maggiore durata, dipendono in gran parte da come viene usato nei primi 500-1000 km di vita.

Gli organi di un motore nuovo o revisionato sono «legati» e bisogna «scioglierli» con molta cura.

Tale operazione, definita **rodaggio**, consiste nell'osservare determinate norme nel primo perio-

do di impiego, che corrisponde a circa 1000 km. Durante questo primo periodo, bisogna evitare di raggiungere un elevato numero di giri **prima che il motore sia sufficientemente caldo.**

Non superare le velocità indicate nella tabella. Non mantenere a lungo le suddette velocità. Innestare le marce inferiori appena il motore tende a diminuire di giri.

Miscela benzina con olio «Agip F.1 - 2 T» al 5%.

Percorrenze in km	Giri motore	1°	2°	3°	4°	5°
Da 0 a 500	4.000	23,21	35,41	50,59	62,94	75,16
Da 500 a 1.000	5.500	31,92	48,69	69,56	86,54	103,35
Da 1.000 in poi	Non superare la «zona rossa» del contagiri					

Importante: Dopo i primi 500 km del periodo di rodaggio.

- Cambiare l'olio.

Questa sostituzione è necessaria al fine di elimi-

nare le minuscole particelle metalliche che si staccano dai vari organi in assestamento durante il periodo di funzionamento.

- Controllare la tensione dei raggi ruote e la chiusura di tutta la bulloneria.

MANUTENZIONE

Da una periodica e accurata manutenzione dipendono il mantenimento e l'efficienza di tutti i componenti il motore e la macchina.

Abbiamo indicato nelle pagine seguenti le operazioni periodiche che si ritengono indispensabili per mantenere sempre efficiente il motociclo, ma dipende principalmente dalla cura che voi avrete nell'eseguirle o farle eseguire.

Non dimenticate mai prima di accingervi alla partenza di controllare l'efficienza dei freni e la pressione nei pneumatici che sono gli elementi più importanti per la sicurezza.

Consultate il vostro concessionario ogni qualvolta il motociclo subisse un urto, anche se di lieve entità.

I controlli frequenti all'assetto generale e alla bulloneria possono evitarvi spiacevoli inconvenienti e perdite di tempo.

22 MANUTENZIONE

Schema
delle
operazioni
periodiche

Controllo ●
Registrazione ▲
Lubrificazione ►
Sostituzione ■

	Sempre prima della partenza	Dopo i primi 500 km	Dopo i primi 1.500 km	Ogni 3.000 km	Ogni 6.000 km	Ogni 10.000 km
	●				▲	
	●					
		■		●	■	
	●				▲	
	●					
	●		● ►		● ▲	
		▲	▲		▲	
		▲	▲			▲
		●		●		
			▲	▲	■	
			▲	●	■	
	●	►	● ▲ ►	● ►		
			●	▲	●	
			●		● ►	
						●
					●	
						■
						● ►
					● ▲	
						● ►
	●					
	●					

Operazioni

Efficienza dei freni e registrazioni	Vedere a pag. 24
Pressione nei pneumatici	7
Olio del cambio - livello e sostituzione	26
Carburante nel serbatoio	7
Efficienza della frizione	24
Posizione ammortizzatori	15
Trasmissioni dei comandi	24-25
Serraggio delle teste e collettori	24
Serraggio di tutta la bulloneria della macchina	*
Circuito di alimentazione - pulizia	29
Candele di accensione	34
Filtro dell'aria	28
Catena di trasmissione	24-26
Pulizia del carburatore	30
Perno del forcellone posteriore	24-25
Incrostazioni nelle teste, pistoni e luci dei cilindri	*
Fasce elastiche nei pistoni	*
Olio nella forcella anteriore	26
Cuscinetti delle ruote	26
Pulizia dei ceppi freno	*
Cuscinetti dello sterzo	*
Efficienza dell'impianto elettrico	*
Efficienza delle sospensioni	15

* (rivolgetevi al rivenditore)

24 REGOLAZIONI

Dopo il periodo di rodaggio stringere i dadi delle teste e dei collettori di aspirazione e di scarico.

Regolare i freni agendo sugli appositi registri (fig. «A» - «B») facendo in modo che abbiano sempre un piccolo gioco sul pedale e sulla leva a mano, prima di entrare in azione.

Regolare se necessario il gioco del comando frizione agendo sugli appositi registri (fig. «C») in modo da lasciare una leggerissima corsa a vuoto facilmente riscontrabile muovendo la leva sul manubrio. Questa è molto importante perché se il comando è troppo teso provoca lo slittamento della frizione. Al contrario, se troppo lento la frizione non distacca a sufficienza.

Controllare la tensione della catena in modo che non risulti eccessivamente tesa con due persone sopra la moto. Eventualmente agire sugli appositi tendicatena (fig. «D») dopo aver allentato i dadi del perno ruota.

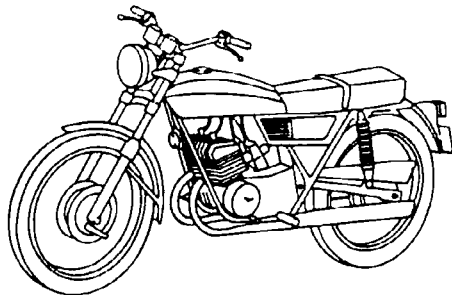
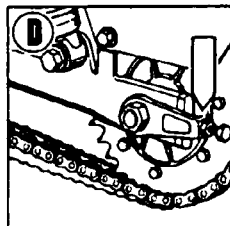
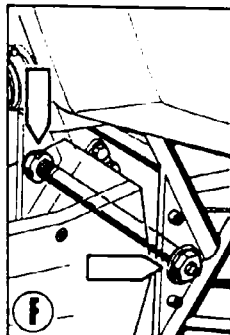
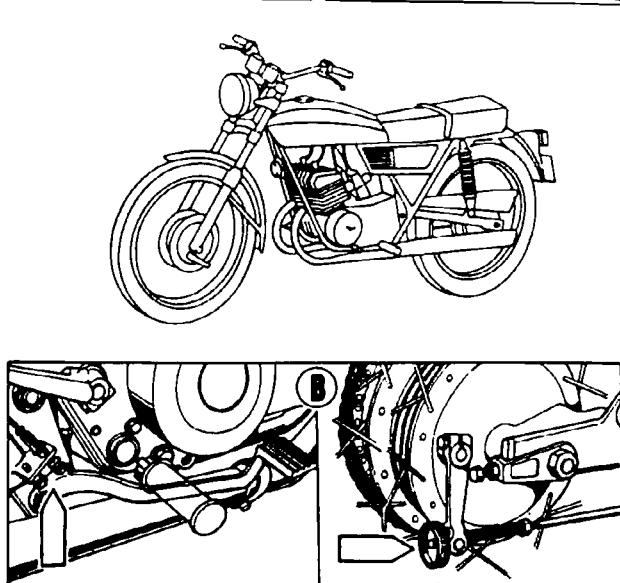
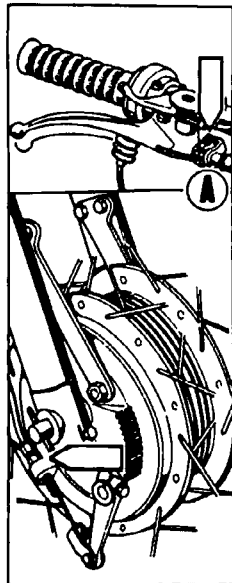
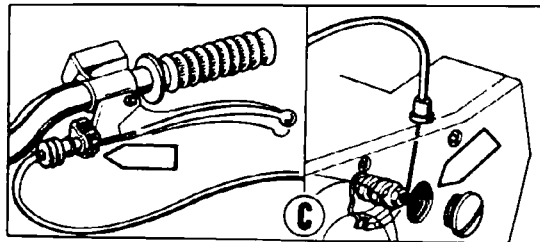
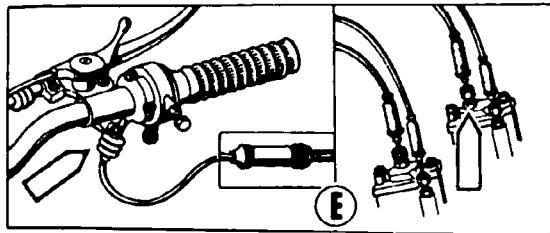
Fare attenzione all'allineamento della ruota.

Per regolare il comando del gas agire sugli ap-

positi registri posti sul manubrio e sui carburatori (fig. «E»). Vedere a pag. 13 e pag. 30.

Controllare il giuoco del forcellone posteriore (fig. «F») e se necessario regolarlo procedendo come segue:

- 1° Allentare la ghiera sul lato destro.
- 2° Avvitare il perno fino a quando non si elimina il gioco. E' necessario togliere gli ammortizzatori per sentire meglio. Il forcellone deve girare libero ma senza gioco.
- 3° Stringere di nuovo la ghiera e riprovare.



26 LUBRIFICAZIONI

Controllare periodicamente il livello dell'olio nel cambio e ripristinarlo fino al limite del foro superiore «2» (fig. «G») introducendolo dal tappo dello sfiatatoio «1».

Ogni 6.000 km è necessario sostituirlo completamente. A motore caldo togliere i tappi di scarico («3» e «4») e lasciare scolare completamente inclinando la moto. Richiudere i tappi e introdurre kg 0,800 di olio nuovo.

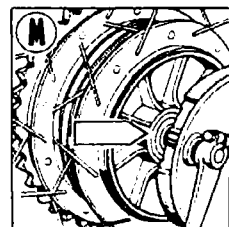
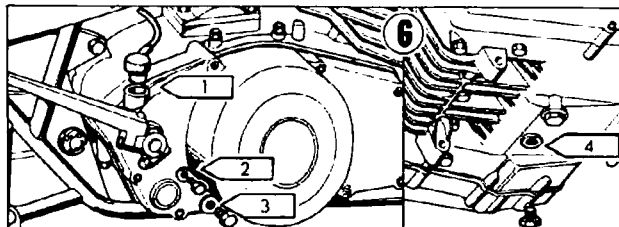
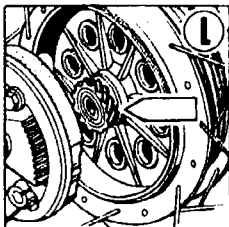
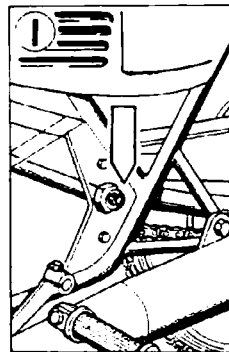
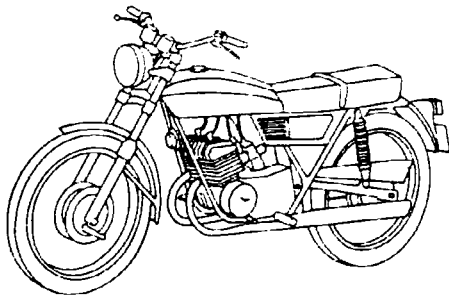
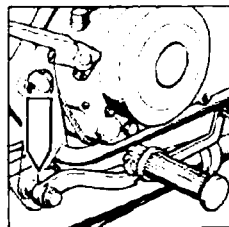
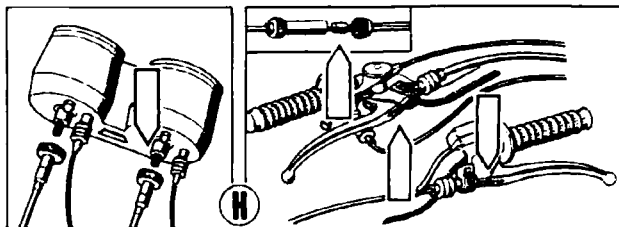
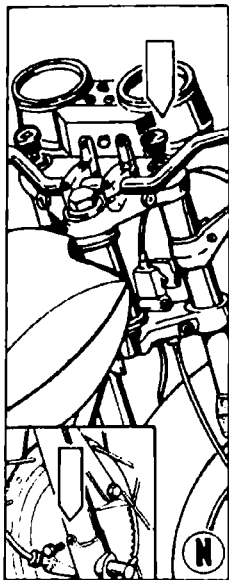
Lubrificare tutte le trasmissioni e le articolazioni dei comandi (fig. «H»).

Con un apposito ingrassatore a pressione lubrificare il perno del forcellone posteriore (fig. «I») e il rinvio del contachilometri sul mozzo.

Lubrificare i cuscinetti delle ruote (fig. «L» - «M») facendo molta attenzione che non vada olio nei freni.

Lubrificare la catena con grasso oppure con olio denso, dopo averla attentamente lavata con petrolio. Questa operazione è della massima importanza e va eseguita periodicamente.

Ogni 10.000 km è necessario sostituire l'olio nei tubi della forcella anteriore (fig. «N»). Togliere i tappi di scarico ed i tappi di introduzione fare scorrere la forcella fino a constatare la completa fuoriuscita dell'olio, rimettere i tappi inferiori e introdurre in ciascun braccio olio «Agip F.1 ATF Dexron» nei seguenti quantitativi: kg 0,200 per braccio.



28 **FILTRO ARIA**

Una delle cause dell'eccessivo consumo e scarso rendimento è senz'altro dovuta alla condizione del filtro dell'aria.

Ogni 6.000 km e anche meno, se il motociclo viene usato in strade polverose è necessario sostituirlo.

Periodicamente è possibile eseguire la pulizia del filtro scuotendolo affinché la polvere si stacchi dalla superficie porosa. E' bene battere il filtro di piatto contro un piano, ripetutamente da ambo le parti e soffiarlo con aria compressa.

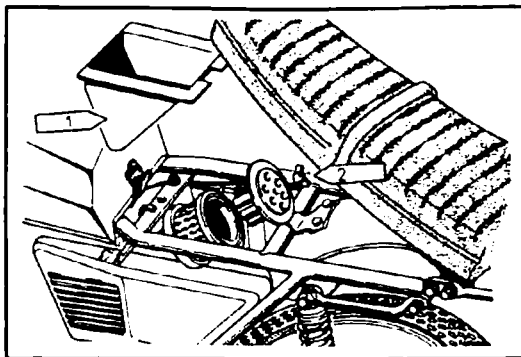
Il filtro non deve essere lavato.

Per la sua sostituzione procedere come indicato nella figura:

1° Sollevare la sella e togliere la scatola porta oggetti sfilandola verso l'alto.

2° Svitare il dado centrale e sfilare il filtro verso l'alto.

A filtro smontato fare attenzione affinché nulla entri nei carburatori.



ALIMENTAZIONE

Quando viene riscontrato un cattivo afflusso di carburante ai carburatori occorre controllare la tenuta delle tubazioni sui rubinetti, sui carburatori e lo stato dei filtri.

Se è necessario lavare i filtri con benzina e soffiarli con aria compressa.

Se le tubazioni sono indurite, vanno sostituite con altre dello stesso tipo.

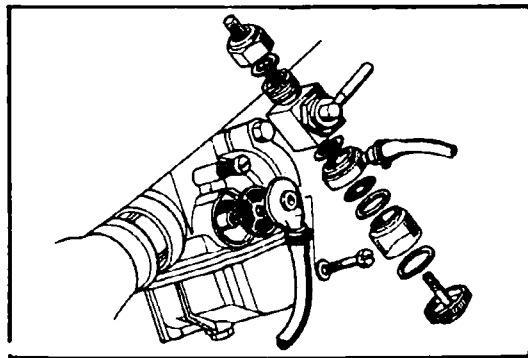
Fare molta attenzione alla sequenza di montaggio dei filtri e guarnizioni come indicato nel disegno.

Per un buon lavaggio del serbatoio, è necessario togliere i rubinetti per eliminare tutte le impurità che si depositano sul fondo.

Molto importante è il passaggio dell'aria dal tappo del serbatoio. Controllare spesso che esso non sia ostruito. In caso di mancanza di alimentazione provare ad aprirlo, se il motore riprende sarete certi che si trattava dell'ostruzione di tale foro.

Ogni 6.000 km è necessario eseguire una buona pulizia delle vaschette e di tutti i passaggi,

soffiando con aria compressa, ma senza usare fili metallici che potrebbero alterare il diametro dei fori.



30 REGOLAZIONE CARBURATORI

Regolazione minimo miscela

La regolazione del minimo miscela va eseguita nel seguente modo:

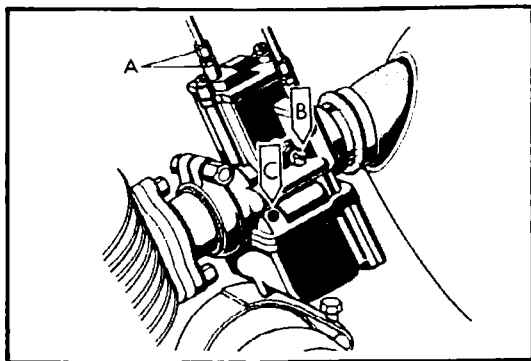
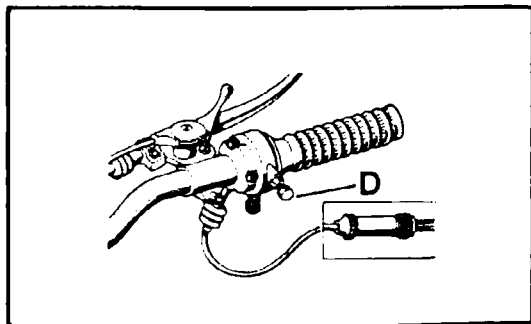
- controllare che i cavi delle trasmissioni delle valvole gas abbiano circa 2 mm di gioco a manopola completamente chiusa;
- avvitare le viti di regolazione minimo miscela «C» e successivamente svitarle da 1 ÷ 2 giri circa.

Regolazione del minimo valvola gas

Questa regolazione va effettuata a motore caldo e nel seguente modo:

- avviare il motore, agire sulle viti di regolazione «B» fino a che il motore raggiunga un minimo di 1500 ÷ 1700 giri al 1'.

Controllare durante tale operazione che la pressione all'uscita dei silenziatori di scarico sia della stessa entità per entrambi i cilindri, questo per essere sicuri che entrambi i cilindri fun-



zionano sincronizzati. A fine operazione, ritoccare le viti «C» e le viti «B» fino ad ottenere il minimo desiderato.

Regolazione dei comandi carburatori sul manubrio

Sul motociclo sono montati n. 2 carburatori comandati da:

- una manopola girevole per il gas;
- un manettino per lo starter;
- e due comandi sdoppiati da dove partono i cavi che vanno ai due carburatori.

Sincronizzazione dei carburatori

Per la sincronizzazione dell'apertura delle valvole gas sui carburatori, occorre operare come segue:

- 1° svitare la vite di fermo corsa «D» sulla manopola comando gas, indi girare a fondo la suddetta manopola (verso il pilota);
- 2° controllare che i cavi comando valvole gas sui carburatori non abbiano gioco, altrimenti re-

gistrare le viti con controdadi sui carburatori «A» fino ad eliminare detto giuoco;

3° avvitare la vite di fermo corsa manopola comando gas sul manubrio «D», fino a sentire il contatto con il corpo girevole della manopola stessa, indi bloccare il controdado;

4° controllare che i cavi delle trasmissioni all'attacco dei comandi sul manubrio abbiano un gioco di circa 2 ÷ 3 mm.

ATTENZIONE

Alle volte i difetti di carburazione possono essere provocati da:

- filtro aria molto sporco;
- depositi carboniosi nei condotti di scarico, sulle teste e sul cielo dei pistoni.

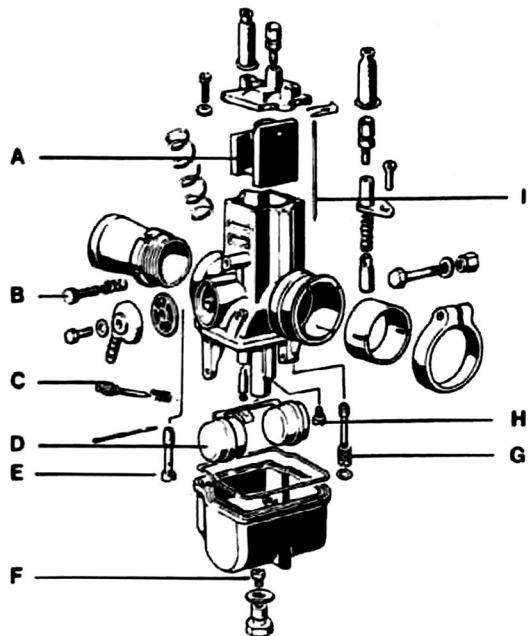
E' perciò buona norma prima di intervenire sulla carburazione, eliminare tali inconvenienti.

N.B. - Si fa presente che è buona norma non alterare le caratteristiche di carburazione, salvo che lo richiedano particolari condizioni di quota o temperatura. Tali operazioni vanno sempre eseguite presso le sedi dei nostri Concessionari.

Regolazione standard

Tipo «Dell'Orto VHB 25 - BS/BD»

- «A» Valvola gas 50
- «B» Vite valvola gas
- «C» Vite di regolazione miscela minimo (aperta da 1 ÷ 2 giri circa)
- «D» Galleggiante gr 10
- «E» Polverizzatore 260 S
- «F» Getto massimo 100
- «G» Getto avviamento 70
- «H» Getto minimo 45
- «I» Spillo conico E. 20 alla 2' tacca



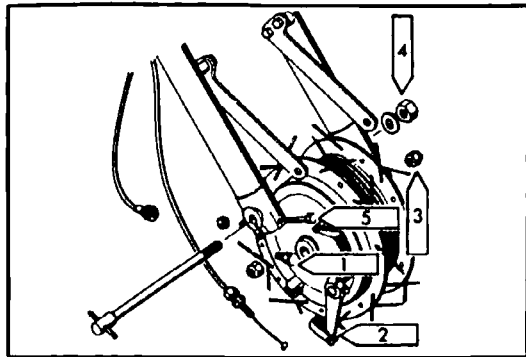
SMONTAGGIO RUOTE

Ruota anteriore

Staccare la trasmissione del contachilometri «1» dal disco porta ceppi destro, e i due cavi delle trasmissioni di comando «2» svitando le viti tendifilo che li fissano ai dischi porta ceppi.

Svitare i dadi «3» che bloccano gli ancoraggi ai dischi porta ceppi.

Svitare il dado «4» che blocca il perno ruota e allentare i bulloni «5» che bloccano i gambali forcella al perno ruota, indi sfilare il perno; se necessario, per sfilare il perno dai gambali forcella e dal mozzo ruota, adoperare l'apposita mazzuola.



Fare attenzione alla posizione del rinvio contachilometri.

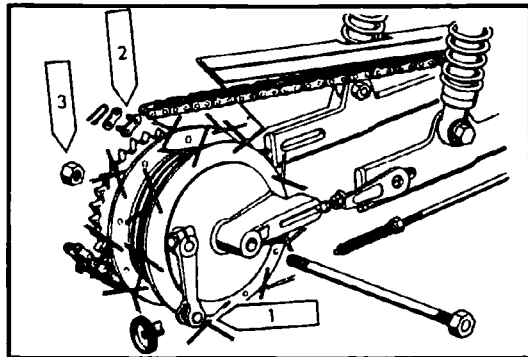
Ruota posteriore

Staccare il comando del freno «1».

Staccare la catena togliendo la maglia di congiunzione «2».

Togliere un dado «3» del perno ruota e sfilarlo. Per rimontare procedere in senso inverso avendo cura di montare la molletta di fermo della maglia di congiunzione nel senso di marcia come indicato nel disegno.

Fare attenzione affinché il fermo sul forcellone finisca dentro la sede del piatto freno.



34 ACCENSIONE

In caso di anomalie all'impianto di accensione controllare:

Candele

Verificare che la distanza tra gli elettrodi sia di mm 0,6; se sporche pulirle con benzina, spazzolino metallico ed un ago per la pulitura interna. Nel rimontare le candele sulle teste, fare attenzione che imbroccino perfettamente e che si avvettino senza sforzo sulle loro sedi. Perciò consigliamo di avvitare a mano dette candele per qualche giro; adoperare poi l'apposita chiave, evitando di bloccare esageratamente.

Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 6.000 km vanno sostituite.

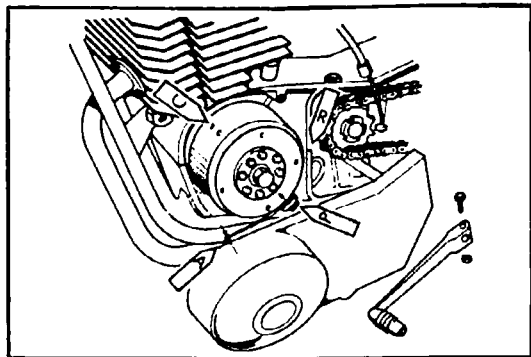
Accensione elettronica

Per accertarsi del perfetto funzionamento della accensione elettronica, operare come segue:

- togliere il coperchio destro del motore, dopo aver levato il pedale comando cambio;

- controllare con uno spessimetro che la distanza «A» (traferro) tra la parte interna del «PICK-UP» e l'esterno delle protuberanze del rotore «C» sia compresa tra mm $0,3 \div 0,4$.

La distanza è fissata in fabbrica perciò non è prevista ulteriore regolazione. In caso di necessità è però possibile recuperare $0,1 \div 0,2$ mm.



Per questo ricupero occorre levare il rotore, svitare le viti «E» che fissano la piastra statore «F» al basamento e agire sull'eventuale giuoco tra viti «E» e cave della piastra statore «F».

Controllo fase accensione

Come prima operazione (sempre che sul rotore non ci sia altro segno oltre alla freccia «H») occorre tracciare un segno «D» (in senso antiorario) a circa $mm\ 46 \div 47$, partendo dal centro delle protuberanze sul rotore in prossimità della freccia «H». Ruotare il volano e portare la freccia stampigliata sul rotore, in corrispondenza della tacca «B» sul «PICK-UP» montato sulla piastra statore; se tutto è regolare, il segno tracciato «D» deve trovarsi in corrispondenza con la giuntura dei due semibasamenti «R».

Per eventuali regolazioni procedere nel seguente modo:

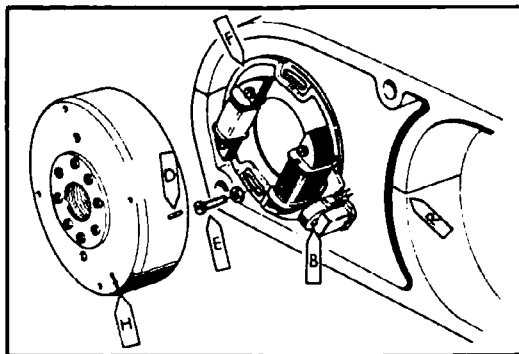
- smontare il rotore adoperando chiave a tubo da 17 mm e apposito estrattore;
- allentare le viti «E» che fissano la piastra statore «F» ai basamenti motore;
- ruotare la piastra dello statore «F» di quel tanto da correggere la sfasatura, indi fissarla al basamento senza bloccare a fondo le viti «E»;

- rimontare il rotore del volano e controllare la perfetta corrispondenza della freccia «A» sul rotore stesso con la tacca «B» del «PICK-UP».

Controllato che tutto sia normale, smontare il rotore e bloccare a fondo le viti «E» avendo cura di non modificare la posizione della piastra.

Rimontare quindi il rotore e bloccare a fondo il dado che lo fissa all'albero motore.

Se dopo tali operazioni si riscontrano anomalie di accensione, occorre rivolgersi ai nostri Concessionari.



Volano magnete alternatore

Il volano magnete alternatore ha una potenza di 6 V - 50 W, fornisce l'energia a tutti i servizi elettrici o direttamente o indirettamente, mediante una batteria alla cui ricarica provvede il volano stesso tramite un relè di ricarica posto all'interno del faro.

Batteria

E' sistemata nella parte destra del motociclo, sotto il coperchio fissato con una vite in basso «1» e trattenuta con un gancio a molla «2» che libera anche il coperchietto della stessa.

Ha una tensione di 6 V e una capacità di Ah 9 alla sua carica provvede il volano stesso.

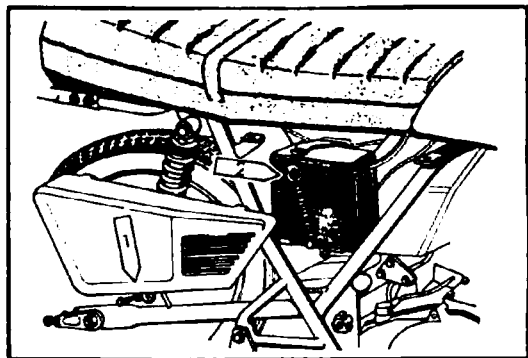
Ogni mese od ogni 3.000 km circa verificare il livello dell'elettrolito ed aggiungerne eventualmente ad ogni elemento, in modo che il livello dell'elettrolito stesso superi di mm 6 la parte superiore dei separatori.

Ricordarsi di aggiungere sempre e soltanto acqua distillata, chimicamente pura, mai acido solforico.

L'aggiunta di acqua distillata deve avvenire a batteria fredda e ferma da 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 10.000 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 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.

Fanale anteriore

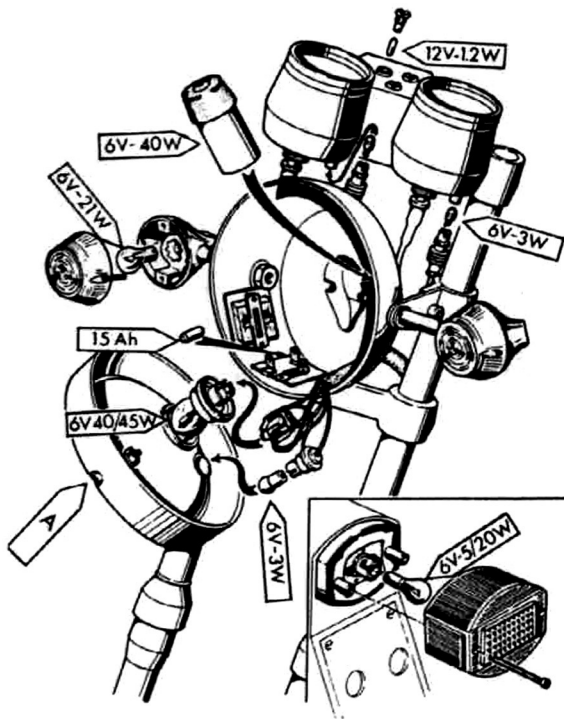
Per la sostituzione delle lampade, svitare la vite posta in basso. Nel rimontaggio, fare attenzione a non danneggiare gli elementi contenuti nel faro.

Indicatori di direzione e fanalino posteriore

Per la sostituzione della lampada, svitare le due viti che serrano il catadiottro. Nel rimontaggio, fare attenzione a non serrarle troppo.

Intermittenza

L'intermittenza 6 V - 40 W in disegno al capitolo «Apparati Elettrici» e n. 9 nello schema impianto elettrico deve considerarsi fuori dal faro.

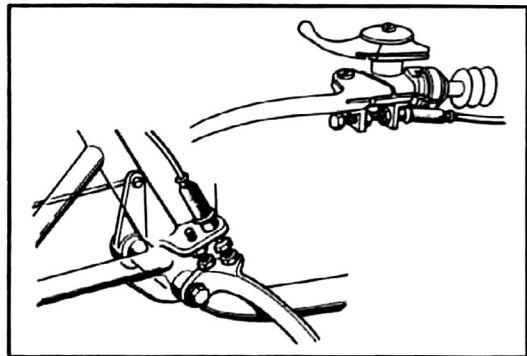


38 Cruscotto

Le lampade di illuminazione del contagiri e del tachimetro sono infilate a pressione; per estrarle quindi è sufficiente sfilarle da sotto.

Per sostituire le lampade degli indicatori spie, svitare la piccola ghiera dall'esterno nella quale si trova infilata ogni lampada.

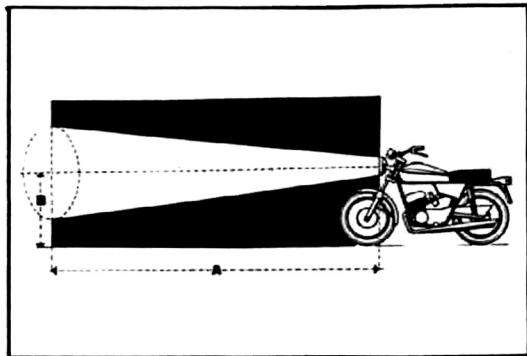
La lampada gialla che segnala la posizione del cambio in «folle» è collegata ad un interruttore che si trova sotto il carter motore, lato sinistro, in corrispondenza dell'albero desmodromico. In



caso di mancato funzionamento controllare anche il collegamento del suddetto interruttore.

Interruttori per il segnale di «stop»

Sono situati in corrispondenza della leva sul manubrio, per il freno anteriore, e al pedale per il freno posteriore. Si raccomanda di mantenere sempre lubrificati i pulsanti, e se necessario regolare la distanza di escursione. Nel pedale del freno agire sulla vite che regola il fine corsa (vedi a pag. 25, fig. «B»).



Regolazione fascio luminoso

Il faro anteriore deve sempre essere orientato alla giusta altezza per la sicurezza nella guida notturna, e specialmente per non causare disturbo ai veicoli incrocianti. Nel motociclo è sufficiente allentare le viti del serraggio del faro per l'orientamento verticale. Per l'orientamento orizzontale agire sulla vite «A» (illustrazione di pagina 37).

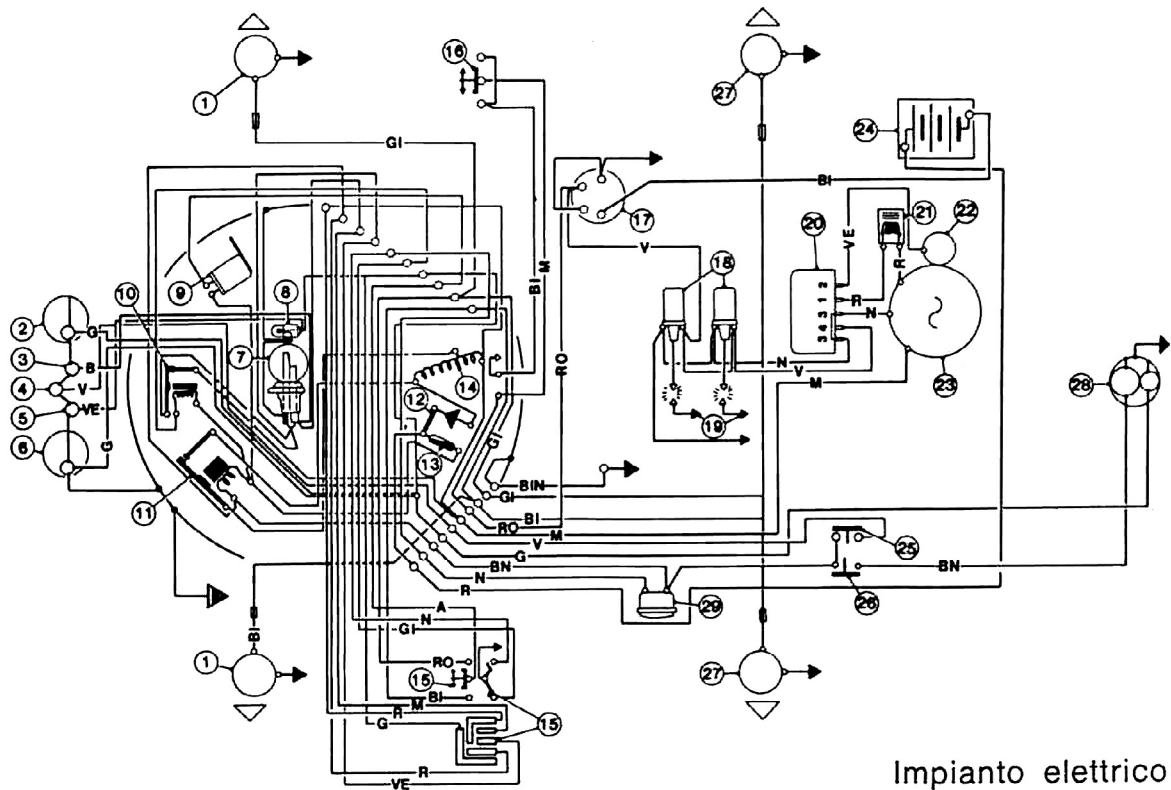
Alla distanza «A» di 3 m, il centro del fascio abbagliante non deve superare l'altezza «B» di m 0,86 con il motociclo giù dal cavalletto ed il pilota a bordo.

- 1 - Lampada 6V - 21W
- 2 - Lampada 6V - 3W
- 3 - Lampada 12V - 1,2W
- 4 - Lampada 12V - 1,2W
- 5 - Lampada 12V - 1,2W
- 6 - Lampada 6V - 3W
- 7 - Lampada asimmetrica 6V - 40/45W
- 8 - Lampada 6V - 3W
- 9 - Intermittenza 6V - 40W
- 10 - Relè lampeggio MTP/1A 50
- 11 - Relè ricarica MLP/1C/10
- 12 - Diodo 1R 21 PT 20
- 13 - Fusibile 15 Ah
- 14 - Impedenza a 2 livelli
- 15 - Dispositivo comando luci, avvisatore acustico, direzione e lampeggio
- 16 - Dispositivo arresto motore
- 17 - Blocchetto chiave accensione a tre scatti
- 18 - Bobine A.T.
- 19 - Candele
- 20 - Centralina accensione elettronica

- 21 - Impedenza
- 22 - Pick-up
- 23 - Magnete
- 24 - Batteria 6V - 9 Ah
- 25 - Interruttore folle
- 26 - Interruttore stop
- 27 - Lampada 6V - 21W
- 28 - Lampada 6V - 5/21W
- 29 - Avvisatore acustico

LEGENDA COLORI

VE	=	Verde
R	=	Rosso
G	=	Giallo
N	=	Nero
M	=	Marrone
RN	=	Rosso/Nero
BI	=	Bianco
RO	=	Rosa
GI	=	Grigio
A	=	Arancio
V	=	Viola
B	=	Blu
BN	=	Blu/Nero



Impianto elettrico

Dati Indicativi soggetti a modifiche senza impegno di preavviso.

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

Registro Società Lecco N.2220

