

MANUALE PER STAZIONI DI SERVIZIO

GILERA { **125 5V ARCORE**
150 5V ARCORE



AZIENDA GILERA



MANUALE PER STAZIONI DI SERVIZIO

GILERA { **125 5V ARCORE**
150 5V ARCORE



AZIENDA GILERA



PREFAZIONE

Per eseguire le riparazioni con sicurezza e razionalità, garantendo così i migliori risultati, è indispensabile che l'operatore abbia una conoscenza profonda della macchina da riparare oltre a quelle cognizioni tecniche di carattere generale che qualificano un meccanico.

Questo manuale si propone appunto di fare da guida al personale preposto alle riparazioni dei veicoli « **125 5V ARCORE e 150 5V ARCORE** » descrivendone caratteristiche e particolari, indicando i sistemi più razionali da eseguire per le varie operazioni ed i limiti di usura superati i quali, bisogna sostituire i pezzi per non compromettere il funzionamento di tutto il veicolo.

La materia è stata suddivisa in nove sezioni in modo da essere di facile consultazione.

Se in futuro verranno introdotte modifiche ai veicoli, che comportino l'uso di nuovi attrezzi o che comunque interessino il presente Manuale, saranno distribuiti appositi Aggiornamenti.

INDICE

1ª SEZIONE	— Dati caratteristici	Pag.	1- 1
	Norme generali di manutenzione e lubrificazione	»	1-11
2ª SEZIONE	— Registrazioni	»	2- 1
3ª SEZIONE	— Schemi impianti elettrici	»	3- 1
4ª SEZIONE	— Ricerca inconvenienti e loro elimi- nazioni	»	4- 1
5ª SEZIONE	— Attrezzi per smontaggio, revisione e rimontaggio	»	5- 1
6ª SEZIONE	— Smontaggio	»	6- 1
7ª SEZIONE	— Tolleranze di montaggio	»	7- 1
8ª SEZIONE	— Revisione	»	8- 1
9ª SEZIONE	— Rimontaggio	»	9- 1

ATTENZIONE - Per la messa in servizio della batteria ved. a pag. VI



Fig. 1 - Motociclo « 150 5V Arcore » (lato sinistro)



Fig. 2 - Motociclo « 125 5V Arcore » (lato destro)

MESSA IN SERVIZIO DELLE BATTERIE CARICHE - SECCHHE

- 1) Tolto il nastro adesivo e levati i tappi, immettere negli elementi acido solforico, qualità per accumulatori di peso specifico $1,26 = 30^{\circ} \text{Bé}$ a temperatura non inferiore a 15°C fino a che il livello superi di 5-10 mm. il bordo dei separatori o il para-spruzzi.
- 2) Lasciare a riposo per due ore.
- 3) Caricare con una intensità pari a circa $1/10$ della capacità fino a che la tensione abbia raggiunto il valore di V. 2,7 circa per elemento (ossia di 8 e 16 Volt rispettivamente per le batterie da 3 e da 6 elementi), la densità dell'acido si aggiri intorno al valore di $1,27 = 31^{\circ} \text{Bé}$ e tali valori siano rimasti costanti durante almeno 3 ore di carica.
Normalmente sono sufficienti 6-8 ore di carica.
- 4) Finita la carica, livellare l'acido,appare e pulire accuratamente.

1. SEZIONE - Dati caratteristici

Norme generali di manutenzione e lubrificazione

Dati per l'identificazione	1- 2
Disposizioni comandi	1- 3
Caratteristiche generali	1- 4
Norme di manutenzione e lubrificazione	1-11

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi figg. 3 - 4)

Ogni motociclo è contraddistinto da numeri di identificazione sia sul motore che sul telaio.

Per il **motore** su fondo del carter a destra nella apposita basetta.

Per il **telaio** sul lato sinistro del canotto sterzo.

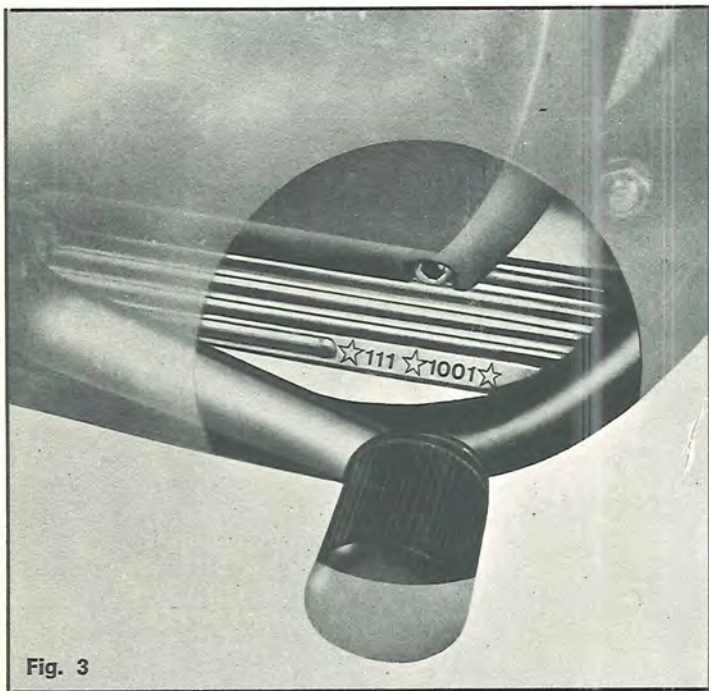


Fig. 3

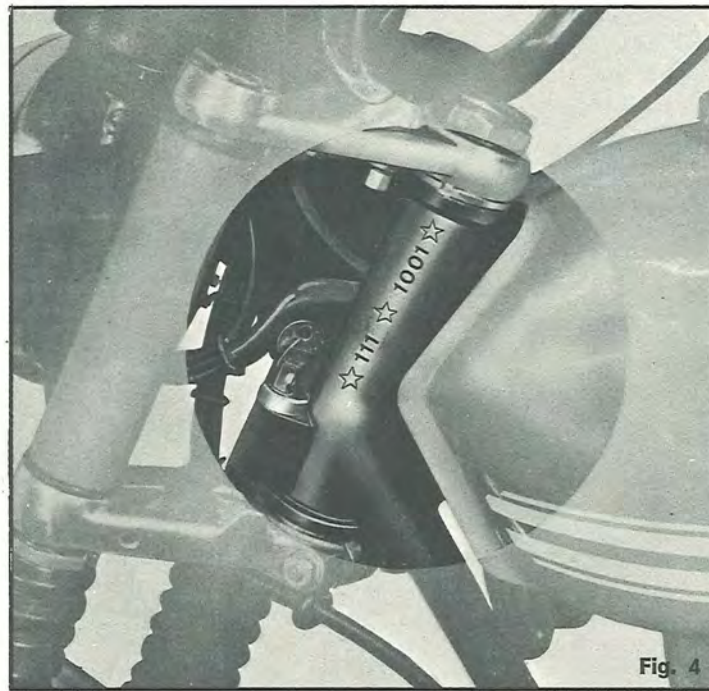


Fig. 4

Il numero di telaio serve per l'identificazione del motociclo agli effetti di legge ed è riportato sul certificato di conformità del motociclo stesso.

DISPOSIZIONI COMANDI

(Vedi Fig. 5)

Gli organi di comando dei motocicli « 125/150 5V Arcore » disposti secondo le indicazioni della Fig. 5 sono i seguenti:

- 1 — Chiave accensione (solo 150 5V Arcore)
- 2 — Leva comando frizione
- 3 — Levetta comando anabbagliante/abbagliante
- 4 — Pulsante avvisatore acustico
- 5 — Levetta interruttore luci (solo 125 5V Arcore)
- 6 — Pedale comando freno posteriore
- 7 — Pedale messa in moto
- 8 — Interruttore comando luci (solo 150 5V Arcore)
chiave accensione e arresto motore (solo 125 5V Arcore)
- 9 — Leva comando freno anteriore
- 10 — Manopola comando gas
- 11 — Leva comando cambio

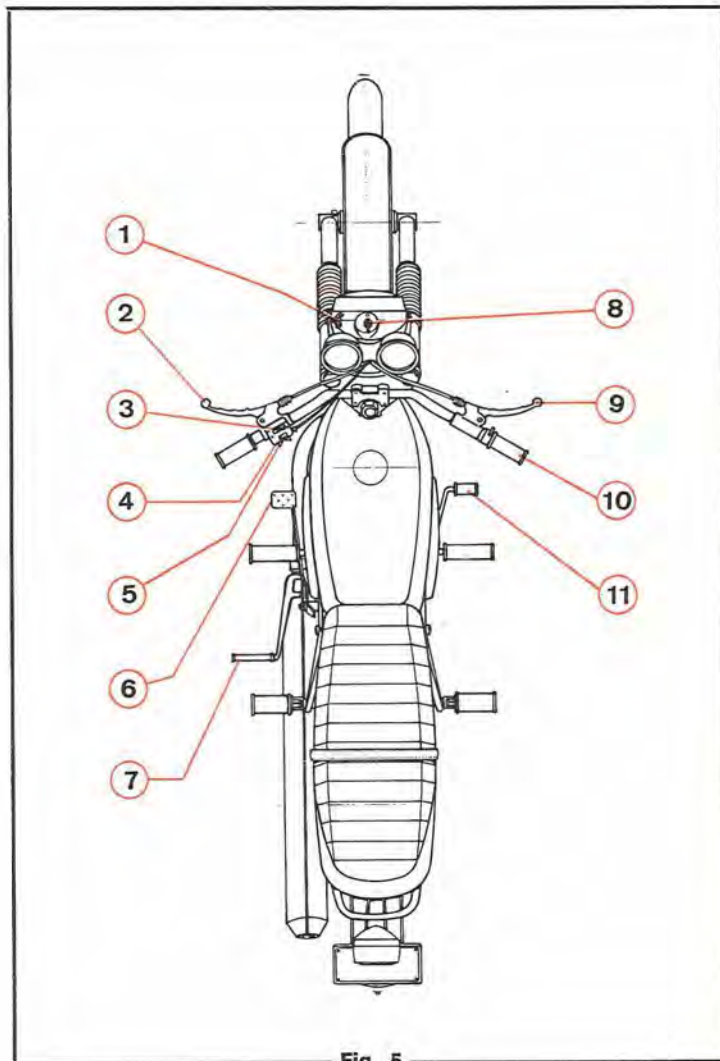


Fig. 5

CARATTERISTICHE GENERALI

dei modelli GILERA 125/150 5V Arcore

MOTORE

A scoppio, a 4 tempi, monocilindrico, a valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

L'albero della distribuzione comanda le aste tramite punterie a piattello.

Cilindro, in lega leggera con canna in ghisa riportata.

Testata cilindro, in lega leggera.

Accensione a volano magnete con ruttore ed anticipo automatico incorporato.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria.

Cambio in blocco a 5 rapporti con selettore comandato a pedale.

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Trasmissione primaria ed ingranaggi elicoidali.

Trasmissione secondaria a catena

VEICOLO

Telaio a doppia culla chiusa.

Sospensione anteriore a forcella telescopica con ammortizzatori.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con molle cilindriche ed ammortizzatori incorporati.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto di illuminazione e segnalazione completo di faro anteriore a 3 luci, fanalino posteriore con luce di posizione, illuminazione targa, luce stop e tromba elettrica.

DATI CARATTERISTICI DEI MODELLI GILERA 125 - 150 5V ARCORE

Descrizione	125 5V Arcore	150 5V Arcore
Telaio e motore (prefisso)	111	112
Alesaggio mm.	60	60
Corsa mm.	44	54
Cilindrata cmc.	124,4	152,7
Rapporto di compressione	1 : 10	1 : 10
Potenza max. CV-DIN	12,42	14,87
Regime di potenza max.	8.500 g/1'	8.300 g/1'
Regime di coppia max.	6.700 g/1'	6.500 g/1'
Diametro valvole:		
aspirazione { esterno mm.	29,1	
{ utile mm.	25,5	
scarico { esterno mm.	25,1	
{ utile mm.	22	
Distribuzione (ved. fig. 6)		
aspirazione: inizio	54° prima del P.M.S.	
fine	70° dopo il P.M.I.	
scarico: inizio	80° prima del P.M.I.	
fine	60° dopo il P.M.S.	
	I dati sopradetti si devono controllare con un gioco di mm. 0,33 tra valvole e bilancieri. il gioco normale tra valvole e bilancieri a motore freddo è di: aspirazione mm. 0,10 scarico mm. 0,15	

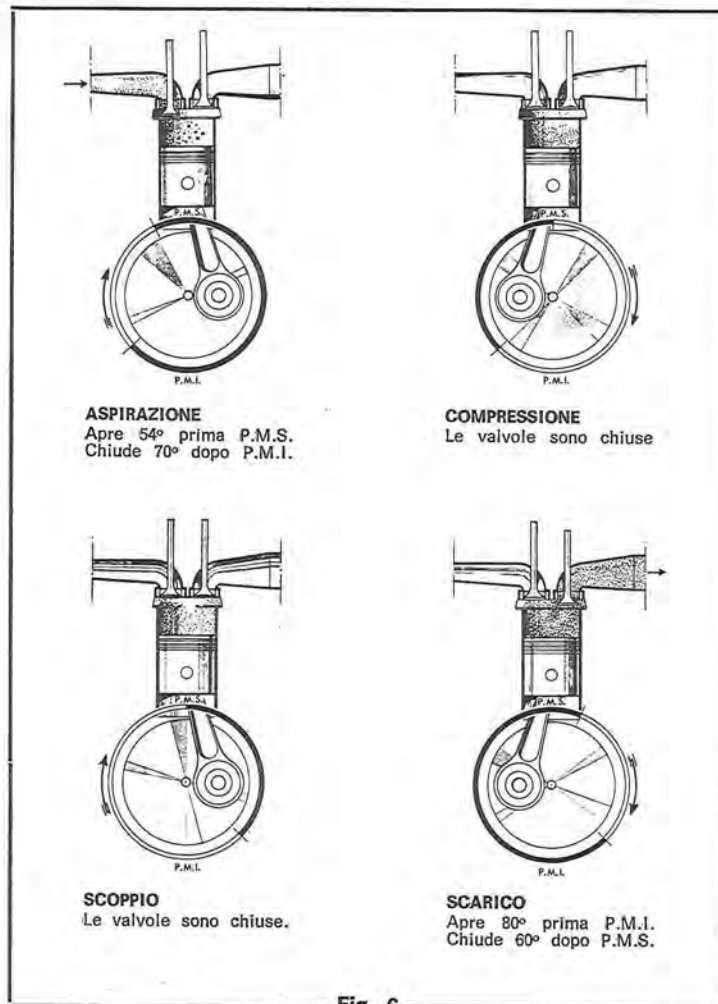


Fig. 6

DATI CARATTERISTICI DEI MODELLI GILERA 125 - 150 5V ARCORE

Descrizione	125 5V Arcore	150 5V Arcore
Carburatore Dell'Orto (a vaschetta centrale)	VHB 22 BS	VHB 23 BS
Anticipo: fisso automatico totale		24° 15° 39°
Candela	Bosch W 260 T2 o similare	
Lubrificazione (ved. fig. 7)	A circolazione forzata al perno di manovella, all'albero distribuzione ed al perno bilancieri mediante pompa ad ingranaggi con prefiltro a valle e cartuccia a filtrazione totale a monte.	
Rapporto trasmissione primaria	1 : 3,9047 (Z = 21/82)	
Rapporti cambio (ved. fig. 8)	1ª vel. 1 : 2,062 (Z = 16/33) 2ª vel. 1 : 1,381 (Z = 21/29) 3ª vel. 1 : 1,041 (Z = 24/25) 4ª vel. 1 : 0,815 (Z = 27/22) 5ª vel. 1 : 0,666 (Z = 30/20)	

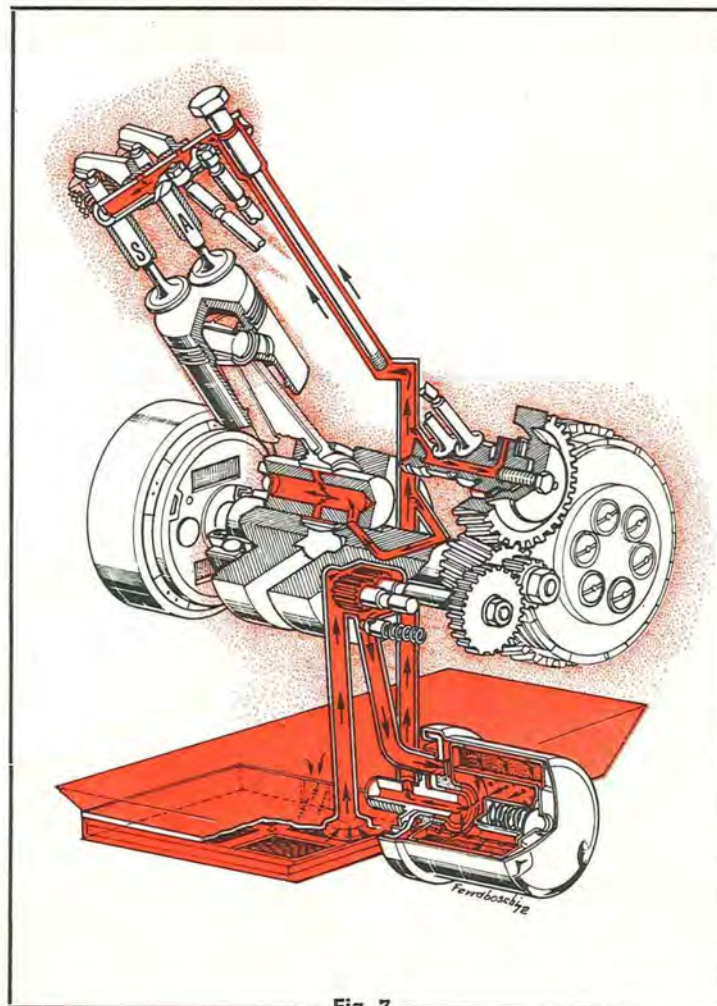


Fig. 7

DATI CARATTERISTICI DEI MODELLI GILERA 125 - 150 5V ARCORE

Descrizione	125 5V Arcore	150 5V Arcore
Rapp. trasm. secondaria	1 : 3,533 (Z = 15/ 53)	1 : 3,466 (Z = 15/ 52)
a richiesta	1 : 3,466 (Z = 15/ 52)	1 : 3,400 (Z = 15/ 51)
a richiesta	1 : 3,600 (Z = 15/ 54)	1 : 3,333 (Z = 15/ 50)
Rapporti totali motore-ruota		
1ª vel.	1 : 28,446	1 : 27,906
2ª vel.	1 : 19,051	1 : 18,690
3ª vel.	1 : 14,361	1 : 14,088
4ª vel.	1 : 11,243	1 : 11,030
5ª vel.	1 : 9,187	1 : 9,013
Freni: anter. mm. post. mm.	140 x 23 125 x 25	160 x 30 140 x 25
Ruote: anter. post.	18" tipo WM 1/1,6 18" tipo WM 1/1,6	
Pneumatici: anter. post.	2.50-18" rigato 2,75-18" scolp.	2.75-18" rigato 3.00-18" scolp.
Pressione pneumatici: solo conducente: anter. post.	1.50 2.00	1.75 2.25
con passeggero: anter. post.	2.00 2.50	2.00 2.75

Descrizione	125 5V Arcore	150 5V Arcore
Velocità max. Km/h.	112,5	118,8
Consumo carburante (norme CUNA) litri	2,6 x 100 Km.	2,8 x 100 Km.
Pendenza max. superabile	35%	40%
Autonomia Km.	416	392
Passo a carico mt.	1,280	
Lunghezza max. mt.	1,940	
Larghezza max. mt.	0,750	
Altezza max. mt.	1,030	1,060
Altezza minima motore da terra	0,170	
Peso senza carburante	109	117
Benzina	Super (N. O. 98/ 100j)	
Capacità serbatoio benzina Capacità olio motore	litri 11 Kg. 1.500 circa	

SCHEMA CAMBIO

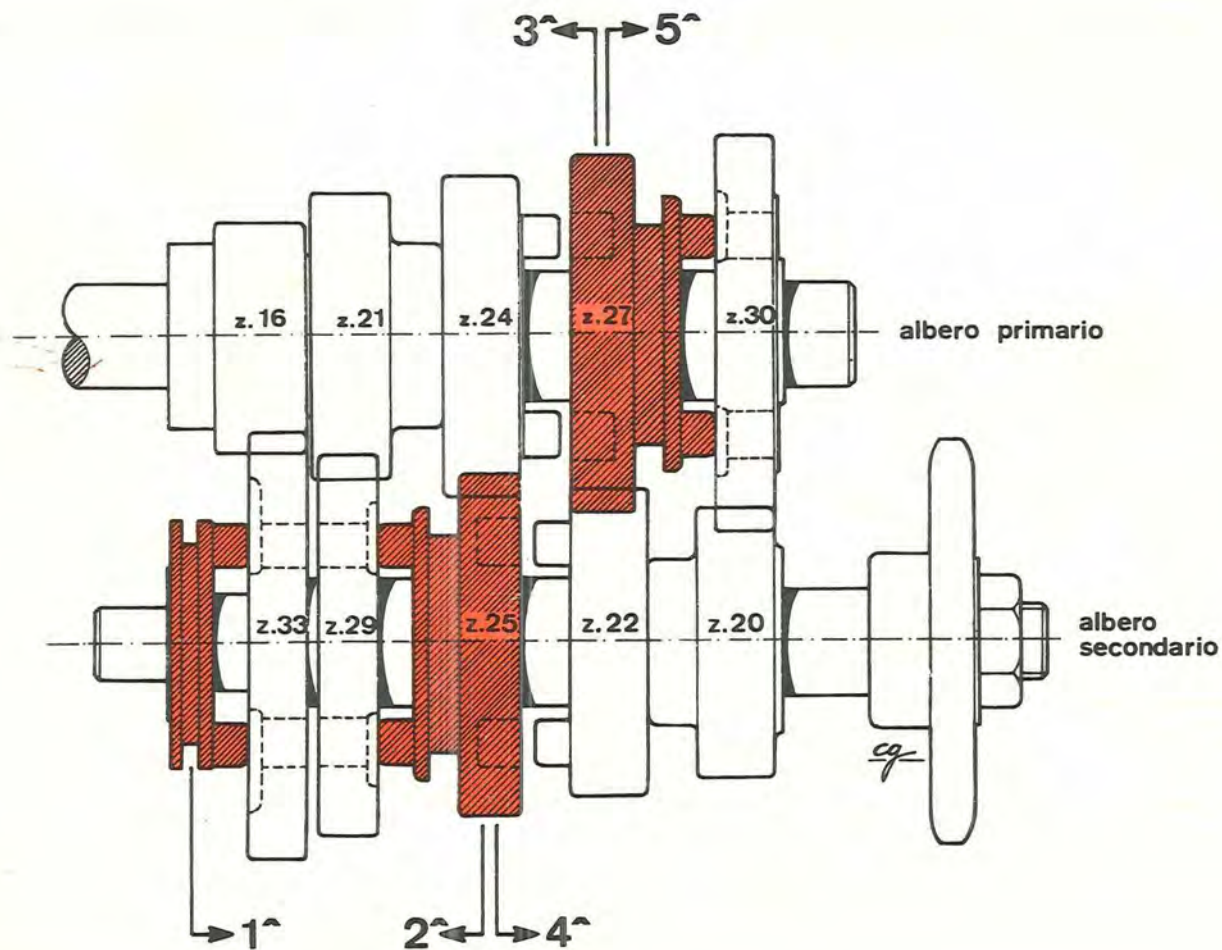
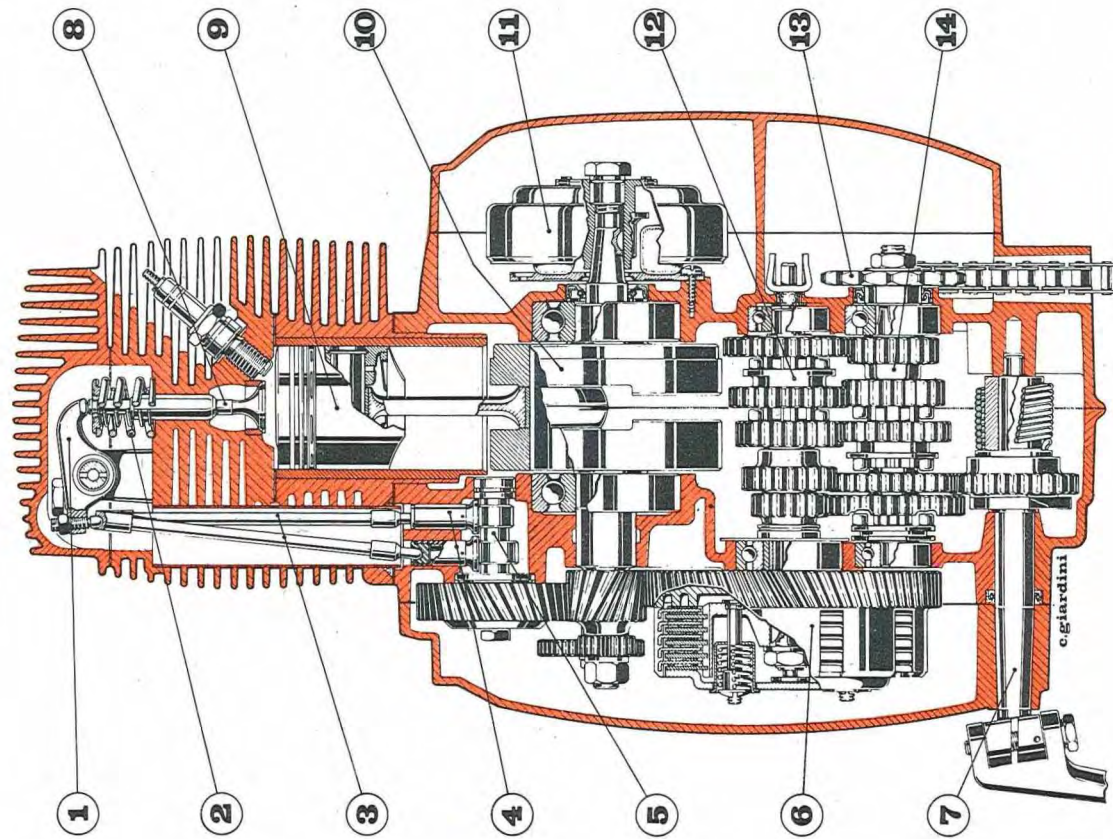


Fig. 8

SCHEMA MOTORE
GILERA 125 - 150 ARCORE



- 1) Bilanciere — 2) Molle ritorno valvole — 3) Aste comando bilancieri — 4) Punterie — 5) Albero distribuzione
— 6) Frizione — 7) Albero messo in moto — 8) Valvola — 9) Pistone — 10) Albero motore — 11) Volano
magnete — 12) Albero primario cambio completo di Ingranaggi — 13) Pignone catena — 14) Albero secondario
cambio completo di Ingranaggi.

Fig. 9

GRUPPO	OPERAZIONI DA EFFETTUARE						Lubrificanti	NOTE
	Dopo i primi 1000 Km	Ogni 1000 Km.	Ogni 3000 Km.	Ogni 5000 Km.	Ogni 9000 Km.	In caso di revisione		
Motore	Sostituire l'olio (A)	Verificare e ripristinare il livello dell'olio (esso deve arrivare al limite superiore della filettatura del bocchettone di riempimento)	Sostituire l'olio (A)	—	Sostituire il filtro olio (FULL FLOW) (A 1)	Sostituire l'olio (A 2)	AGIP F. 1 WOOM MOTOR OIL HD SAE 30	(A) Operazione da effettuarsi a motore caldo. Quantitativo di olio nuovo Kg. 1.500 (A 1) Sostituire sempre anche l'olio. Fatto ciò fare girare il motore al minimo per qualche minuto, ripristinare il livello al limite del bordo superiore del bocchettone di riempimento. (A 2) Nella revisione completa e dopo accurata pulizia, quantitativo di olio nuovo Kg. 1.800.
Punterie	Controllare il gioco tra valvole e bilancieri a motore freddo: aspirazione mm. 0.10 scarico mm. 0.15	—	—	Controllare e ripristinare il gioco tra valvole e bilancieri	—	Registrare il gioco tra valvole e bilancieri	—	
Dadi e bulloni principali del veicolo	Controllare il bloccaggio dei dadi testa	—	Controllare il bloccaggio	—	—	Controllare il bloccaggio	—	
Filtro aria	—	—	Pulire con benzina e soffiare dall'interno con aria a bassa pressione	—	Sostituire con uno di pari tipo	Pulire o eventualmente sostituire	—	
Candela	Controllare distanza elettrodi (mm. 0,5÷0,7)	—	—	Pulire, disincrostare, registrare la distanza elettrodi	—	Sostituire la candela	—	
Volano magnete	Pulire le puntine platinatate	—	—	Pulire le puntine platinatate e registrare l'apertura dei contatti a mm. 0,35÷0,40	—	Sostituire il rottore (in caso di necessità) oppure pulire e registrare le puntine	—	(B) (Deve risultare con forcella tutta estesa, a cm. 43 dal piano attacco manubrio) (C) Quantità di olio per braccio cmc. 90.
Forcella telescopica	—	—	—	Verificare il livello (B)	Sostituire l'olio (C)	Sostituire l'olio dopo una accurata pulizia (C)	AGIP F. 1 ATF DEXRON	
Cuscinetti ruota anteriore e posteriore. Asse oscillazione forcella posteriore, sfere sterzo. Rinvio contachilometri	—	—	—	—	Ingrassare	Ingrassare	AGIP F. 1 GREASE 30	
Cavi comando frizione, gas, freno, perno pedale freno, perni cavalletto, cavi contachilometri e contagiri	—	—	Ingrassare o lubrificare	—	—	Ingrassare o lubrificare	AGIP F. 1 GREASE 30 AGIP F. 1 WOOM MOTOR OIL HD SAE 10W/20	
Catena	Lubrificare (D) « periodo saltuario »						AGIP F. 1 ROTRA SAE 140	
Batteria	Aggiungere periodicamente acqua distillata (ogni mese, o meglio in relazione alla lunghezza dei percorsi effettuati ed alle temperature stagionali ambiente) in modo da non lasciare mai le piastre scoperte.						—	(D) Quando la catena si presenta imbrattata di fango e morchia, procedere ad una accurata pulizia nel modo seguente: — smontare la catena e lavarla con petrolio, asciugare poi perfettamente; — immergere la catena in bagno d'olio denso per 30 minuti onde permettere al lubrificante di penetrare fra rulli e perni, lasciare scolare l'eccedenza di olio.
In caso di lunga inattività del veicolo osservare le seguenti norme: 1) Pulire il veicolo — 2) Vuotare il carburante — 3) A motore fermo immettere 10-15 cmc. di olio AGIP F. 1 Woom Motor Oil HD SAE 30 dal foro della candela (pistone al P.M.I.); quindi azionare 3-4 volte la leva di avviamento — 4) Spalmare di grasso antiruggine le parti metalliche non verniciate — 5) Tenere sollevate da terra le ruote del veicolo.								

2ª SEZIONE - Registrazioni

Motore	2-3
Veicolo	2-5

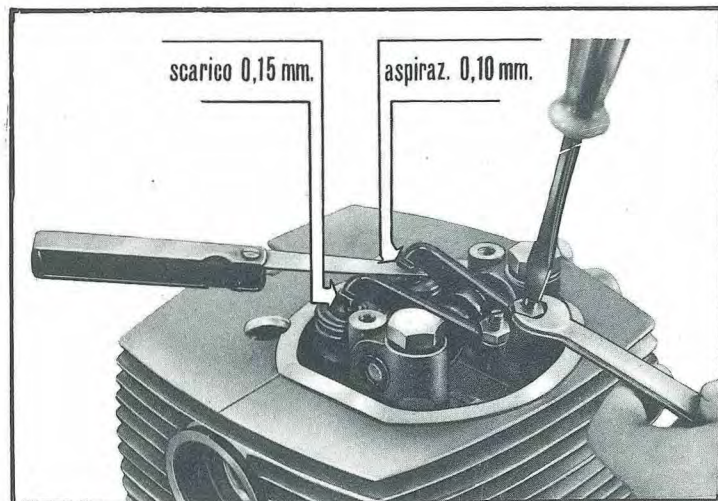


Fig. 10

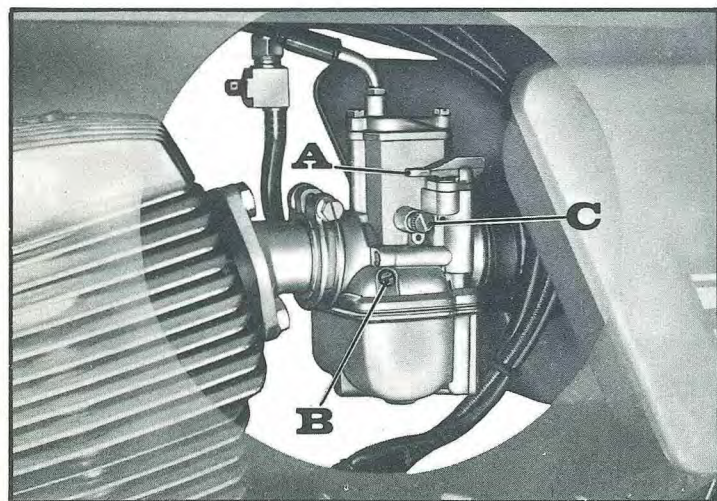


Fig. 11

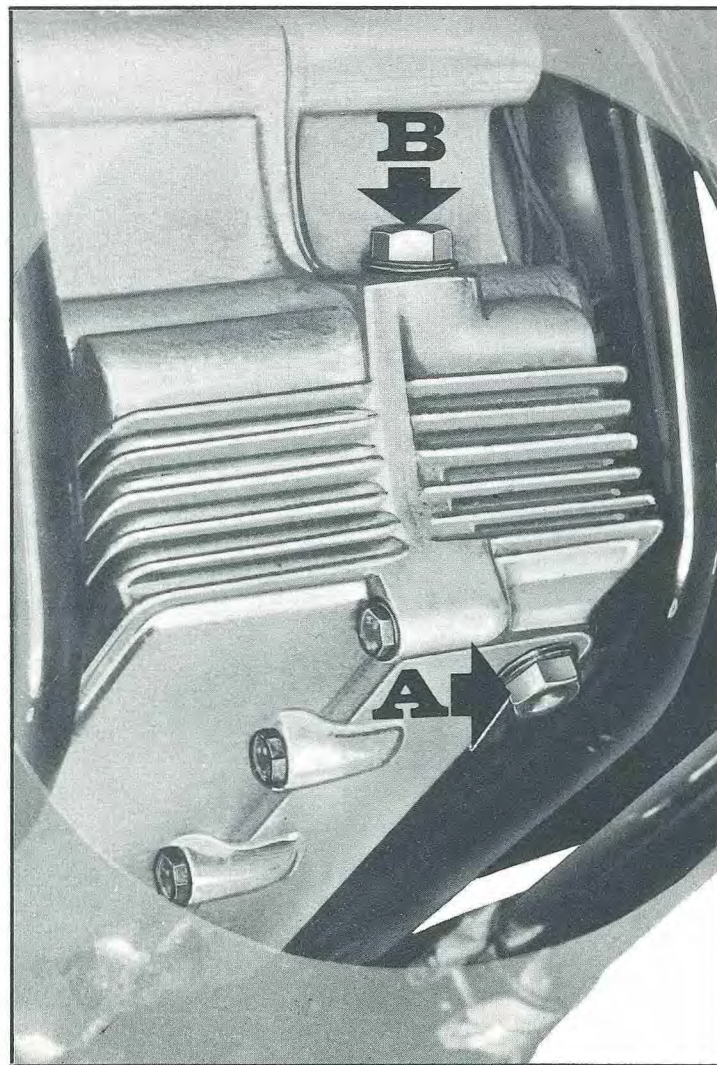


Fig. 12

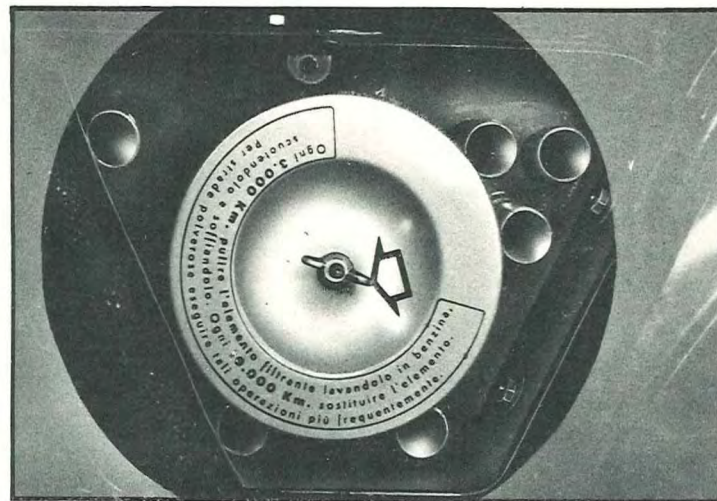
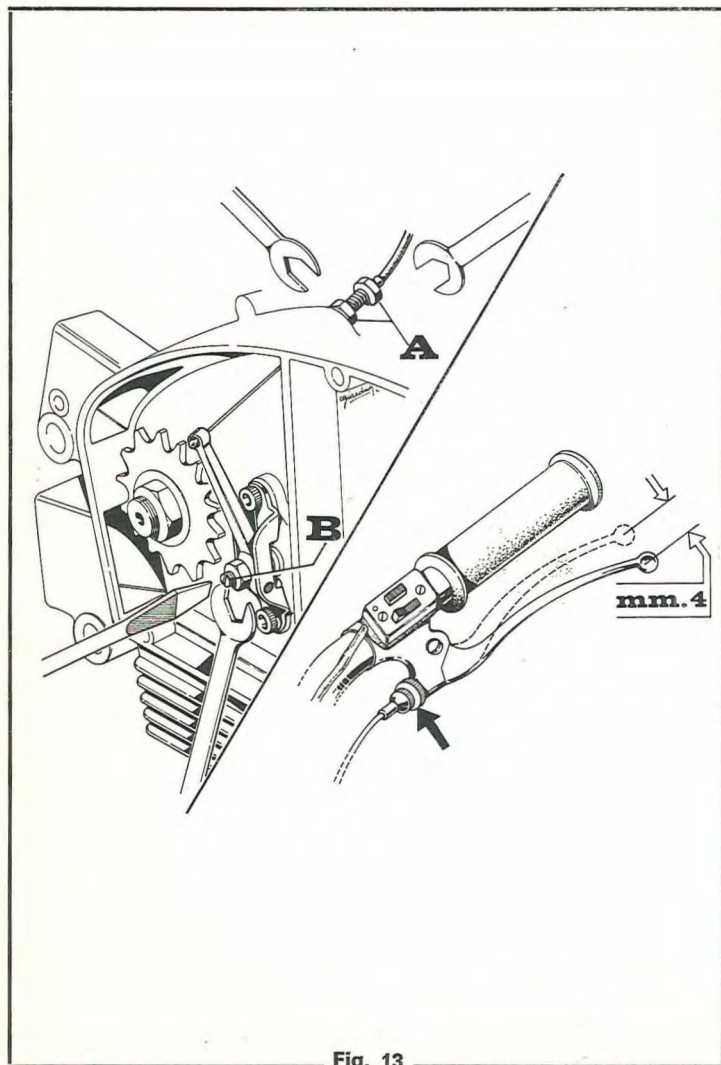
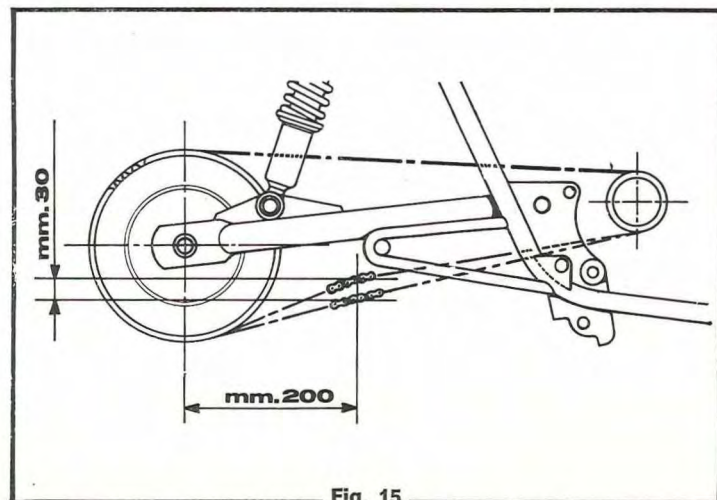


Fig. 14



REGISTRAZIONI

Operazione	Norme di esecuzione	Note
Pulizia elemento filtrante del carburatore	Ogni 3.000 km. togliere il filtro aria dal suo alloggiamento, pulirlo lavandolo in benzina scuotendolo e soffiandolo dall'interno con aria a bassa pressione. Ogni 9.000 km. sostituire il filtro aria con uno di pari tipo.	(ved. fig. 14)
Registrazione della frizione	Agire sul tirafilo « A » (fig. 13). Qualora il suddetto fosse a fine corsa, riavvitarlo, operare sul registro « B » della levetta comando frizione, regolare poi con il tirafilo « A » la corsa a vuoto di mm. 4 all'estremità della leva sul manubrio.	Per l'uso su strade polverose eseguire più frequentemente le operazioni di pulizia e le eventuali sostituzioni.
Manutenzione del ruttore	Ogni 5.000 km. verificare lo stato delle puntine « a » (fig. 16); qualora si riscontrassero sporche, pulirle con uno straccio imbevuto di benzina e asciugarle bene. Lubrificare il feltro « b » con qualche goccia di olio normale fluido.	A motociclo in movimento agire sul tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio.
Verifica messa in fase accensione motore	Ruotare l'interruttore sino a far coincidere la traccia TDC (punto morto super.) in corrispondenza della traccia sul carter, controllare con spessimetro che l'apertura delle puntine platinato sia di mm. $0,35 \div 0,40$ (ved. fig. 16). Non verificandosi ciò, ripristinare il gioco delle puntine agendo sulla vite « e » e la camma « f » sino ad ottenere il gioco prescritto. A controllo avvenuto, ruotare l'induttore in senso orario di circa 360° finché la linea di riferimento « d » sull'induttore, sia allineata con la linea di riferimento « c » sul carter, in quel momento le puntine devono iniziare l'apertura. Nel caso ciò non avvenisse: allentare le viti « g » che bloccano la piastra porta indotti e ruotarla in senso orario o antiorario in modo che le puntine del ruttore, inizino l'apertura in corrispondenza dei punti di riferimento « d » e « c » marcati rispettivamente sul volano e sul carter.	
Verifica della candela	Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave, ripulirla da eventuali incrostazioni con lo spazzolino metallico e controllare la distanza fra gli elettrodi che deve risultare di mm. $0,5 \div 0,7$.	Al rimontaggio avvitarla a mano la candela, imboccandola con la dovuta inclinazione; servirsi della chiave solo per il bloccaggio.
VEICOLO Registrazione catena	Mettere il veicolo sul cavalletto. Allentare i dadi di fissaggio perno ruota posteriore. Agire sugli appositi eccentrici di registro in modo uniforme onde ottenere nella parte inferiore	

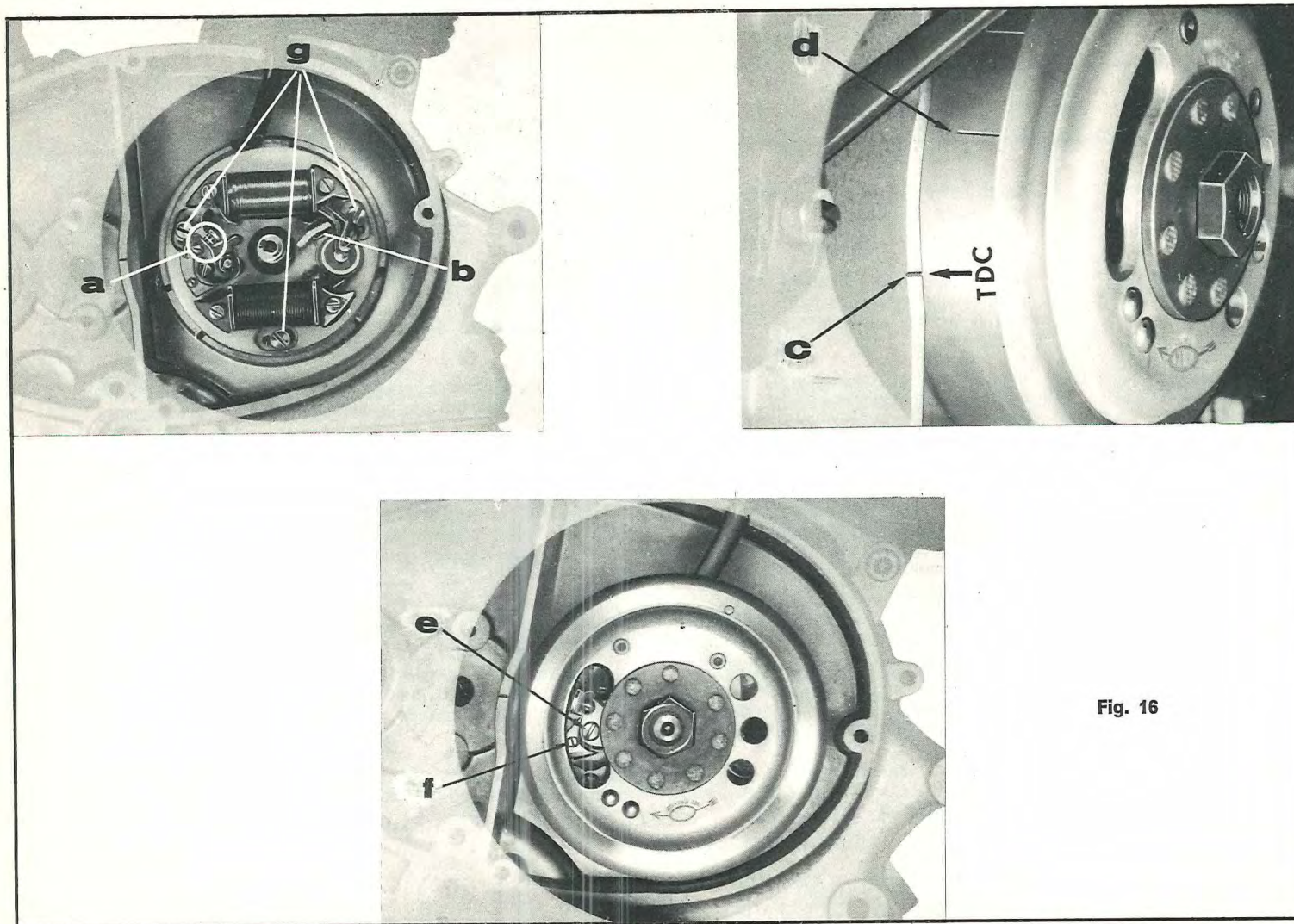
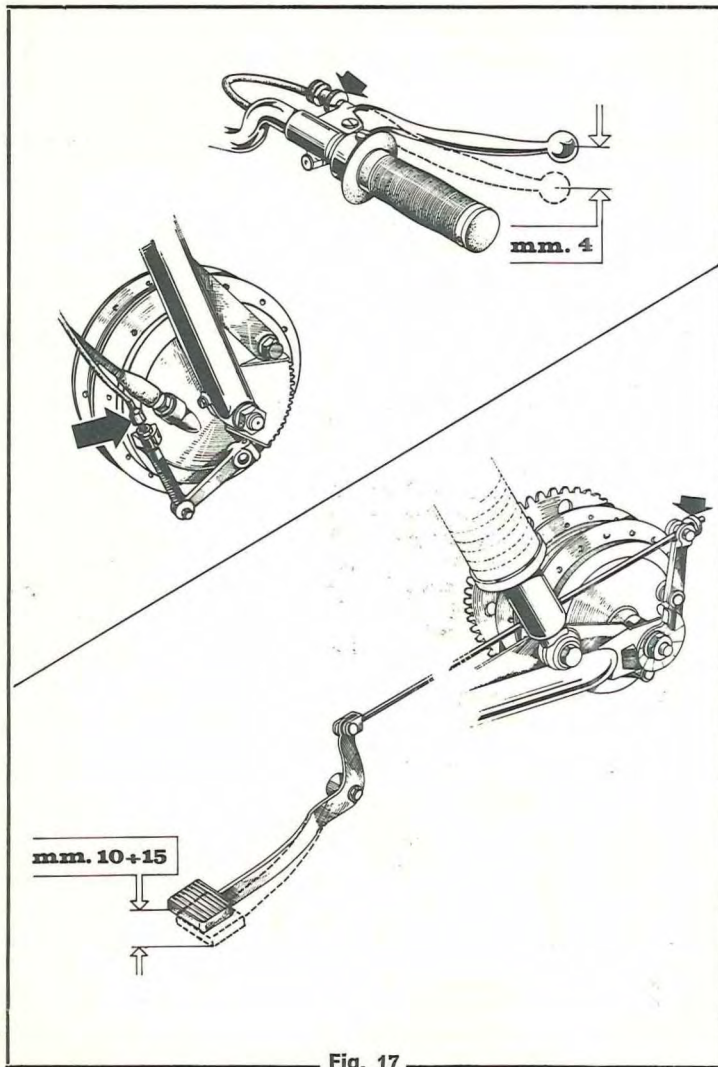


Fig. 16

REGISTRAZIONI

Operazione	Norme di esecuzione	Note
Registrazione freni	della catena, alla distanza di mm. 200 dall'asse della ruota, uno spostamento verticale di mm. 30 (ved. fig. 15). Quando l'operazione è completata stringere i dadi di fissaggio del perno della ruota. La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situato sul tamburo freno. È necessario lasciare mm. 4 di gioco all'estremità della leva sul manubrio (v. fig. 17). Il freno posteriore si registra agendo sul bottone zigrinato avvitato sull'astina di comando. Registrare sino a lasciare una corsa a vuoto dell'estremità del pedale di mm. 10 ÷ 15.	A motociclo in movimento agire sul tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio.
Sostituzione olio forcella anteriore	La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione. Il contenuto di olio è di 90 cm.³ per ogni braccio della forcella. La verifica dell'olio deve avvenire prudenzialmente ogni 5.000 km. Qualora dopo tale percorso l'olio si presenta ancora in ottime condizioni, è sufficiente apporre l'eventuale aggiunta resa necessaria per avere la quantità sopra citata: — lo svuotamento dell'olio si fa togliendo il tappo inferiore 2 (vedi fig. 18) situato in prossimità del perno ruota sull'esterno dell'elemento mobile; — il riempimento viene effettuato dal tappo superiore 1 posto sull'attacco manubrio.	
Manutenzione forcella posteriore	Nessuna manutenzione è richiesta tranne una lubrificazione a lunghi periodi al perno oscillazione forcella.	
Batteria (solo 150 5V Arcore)	È l'organo dell'impianto elettrico che richiede la più assidua sorveglianza e la più diligente manutenzione. Accertarsi con frequenza che il livello del liquido ricopra interamente le piastre, in caso contrario provvedere al suo ripristino con aggiunta di acqua distillata (escludendo nel modo più assoluto acqua naturale anche se è potabile) e controllare al tempo stesso la densità del liquido (ved. sezione « Revisione »). Qualora si debba tenere la macchina inefficiente per un certo periodo di tempo (1 mese ed oltre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria. Nel giro di tre mesi la batteria si scarica automaticamente e completamente. Dovendo collocare la batteria sul motociclo, far attenzione a non invertire i collegamenti tenendo presente che il filo di massa (blu-nero) va collegato al morsetto negativo mentre l'altro filo, contrassegnato in blu, va collegato al morsetto contraddistinto col segno +.	



3ª SEZIONE - Schemi impianti elettrici

Gilera 125 5V Arcore	3-2
Gilera 150 5V Arcore	3-4

IMPIANTO ELETTRICO 125 5V ARCORE

È composto dai seguenti apparati:
(vedi fig. 20).

- Volano alternatore da 31,6W-6V a rotazione destra. Il ruttore e l'anticipo automatico sono incorporati nella piastra indotti che è fissata al carter mediante 3 viti.
- Avvisatore acustico cc. 6V.
- Fanaleria: proiettore diametro mm. 130 con luce posizione incorporata completo di:
 - n. 1 lampada luce abbagliante / anabbagliante 25/25W-6V;
 - n. 1 lampada luce posizione 3W-6V;
 - n. 1 deviatore luci applicato al manubrio (vedi fig. 19);
 - n. 1 lampada illuminazione strumenti 3W-6V.
- Fanalino posteriore con catarifrangente completo di:
 - n. 1 lampada 3/15W-6V per indicazione di arresto, luce targa e posizione.

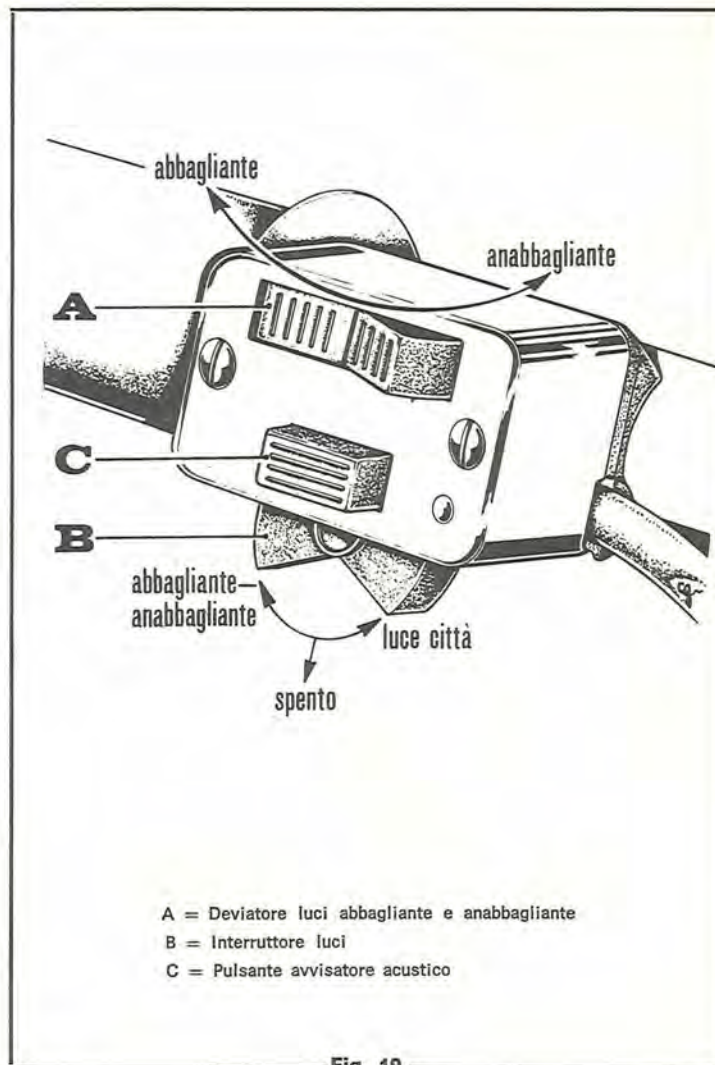


Fig. 19

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO 125 5V ARCORE

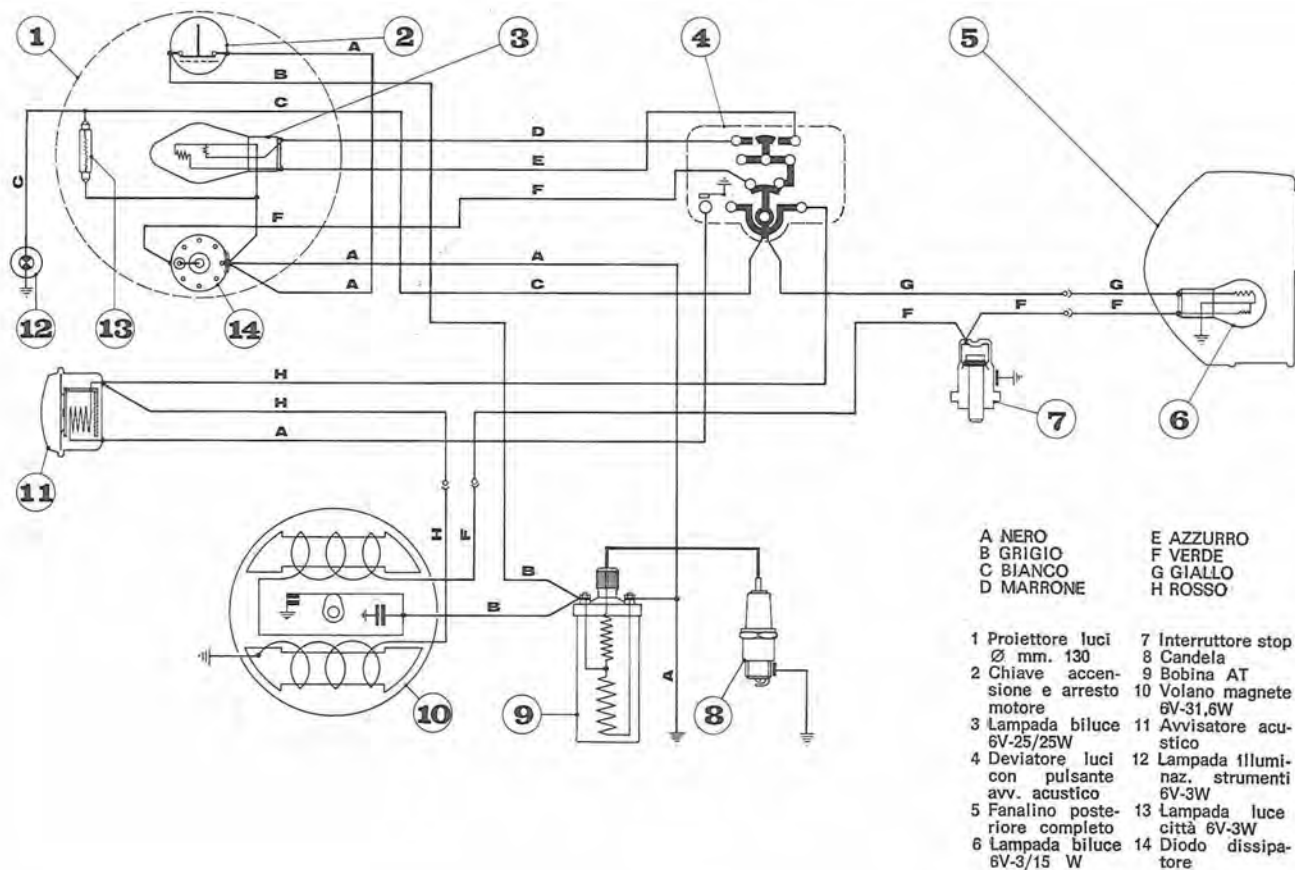


Fig. 20

IMPIANTO ELETTRICO 150 5V ARCORE

È composto dai seguenti apparati:
(vedi fig. 22).

- Volano alternatore da 31,6W-6V a rotazione destra. Il ruttore e l'anticipo automatico sono incorporati nella piastra indotti che è fissata al carter mediante 3 viti.
- Avvisatore acustico cc. 6V.
- Fanaleria: proiettore diametro mm. 130 con luce posizione incorporata completo di:
 - n. 1 lampada luce abbagliante / anabbagliante 25/25W-6V;
 - n. 1 lampada luce posizione 3W-6V;
 - n. 1 deviatore luci applicato al manubrio (vedi fig. 21).
- n. 1 lampada illuminazione contakm. 1,5W-6V;
- n. 1 lampada illuminazione contagiri 1,5W-6V;
- n. 1 lampada spia pressione olio 1,5W-6V;
- Fanalino posteriore con catarifrangente completo di:
 - n. 1 lampada 3/15W-6V per indicazione di arresto, luce targa e posizione.
- Batteria: capacità 9A/h.-6V.

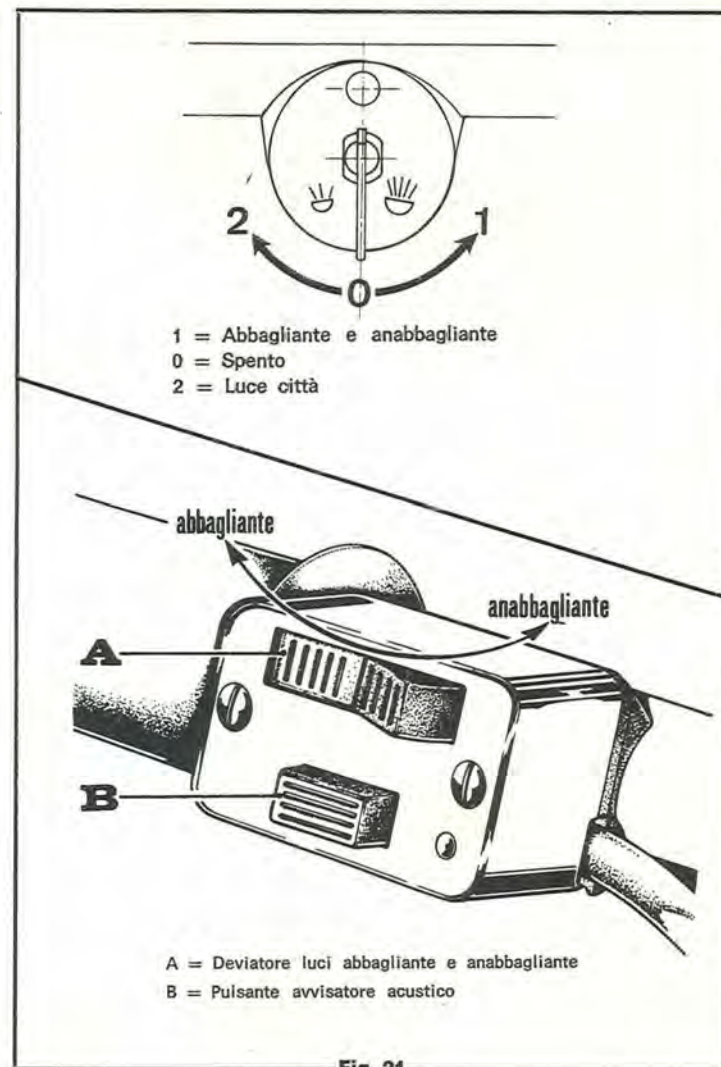


Fig. 21

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO 150 5V ARCORE

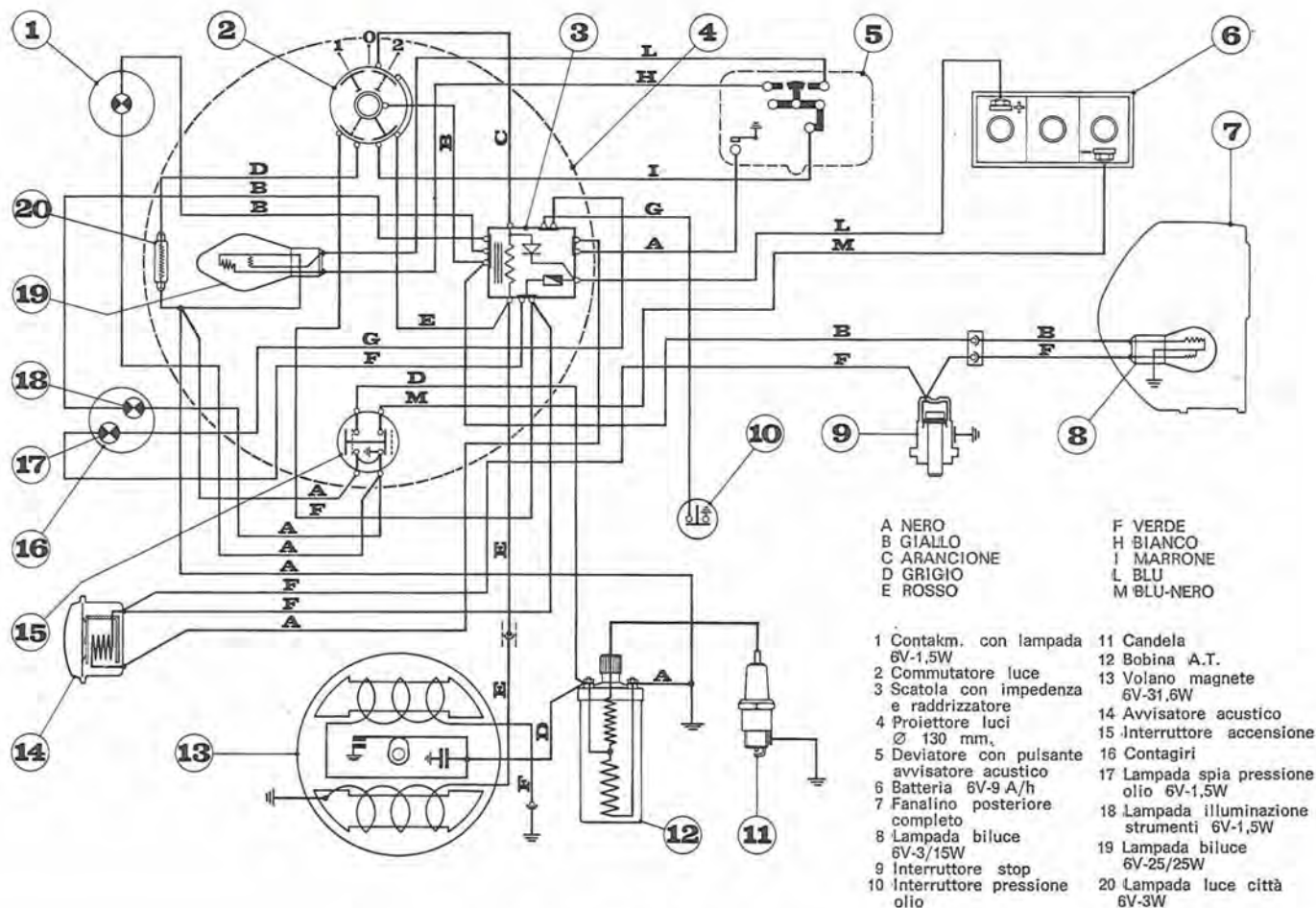


Fig. 22

4^a SEZIONE - Ricerca inconvenienti e loro eliminazioni

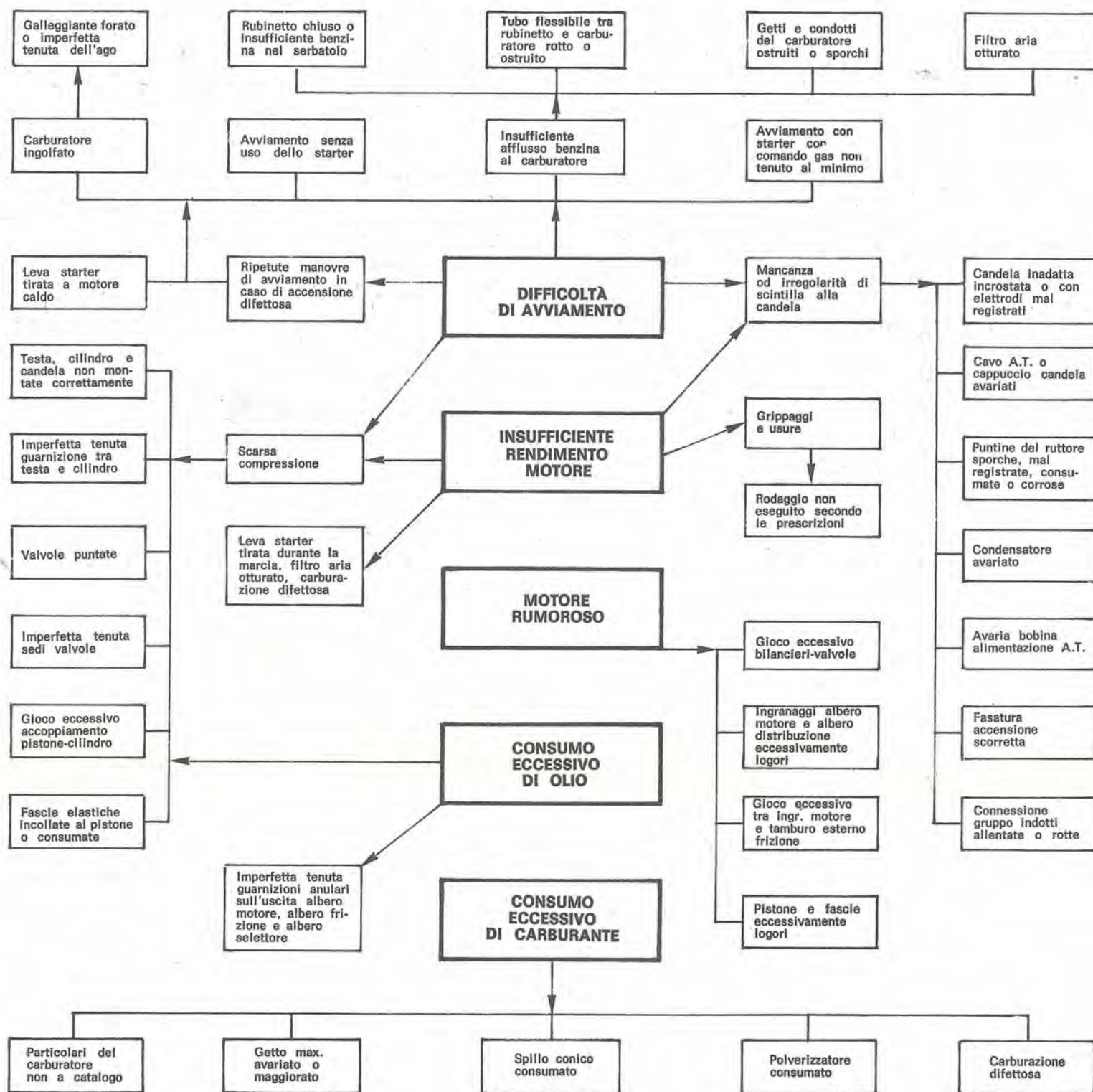
Motore	4-3
Impianto elettrico	4-3
Impianto frenatura	4-4
Comandi sterzo e sospensioni	4-4

OLDTIMERWORKSHOP.COM

RICERCA INCONVENIENTI E LORO ELIMINAZIONE

Gruppo sul quale si presenta l'inconveniente	Consigli per le operazioni da effettuare
AVVERTENZA (solo per Gilera 125 5V Arcore) Impianto frenatura Comandi - Sterzo e Sospensioni	testa (massa) ad una distanza di 3 mm. ca., premere il pedale della messa in moto. Se scocca scintilla tra capicorda e testa, il magnete volano è efficiente; — ricollegare il cavo A.T. del volano magnete alla bobina, staccare il cavo dalla candela ed avvicinarlo ad una aletta della testa ad una distanza di 3 mm. ca., premere nuovamente sul pedale messa in moto. Se dal filo candela a massa non scocca scintilla la bobina è inefficiente. — Può accadere, talvolta, che azionando il freno posteriore, venga a mancare l'accensione al motore. Avvertiamo che il difetto può essere causato da: — Lampada « Stop » bruciata o addirittura mancante. — Cavo che va dall'interruttore stop alla lampada, interrotto. — Interruttore stop, difettoso. Onde riportare il motore nel suo normale stato di funzionamento, si provveda al cambio della lampadina « Stop », al ripristino del cavo o alla sostituzione del particolare avariato. — Nel caso che con le normali regolazioni sulle trasmissioni freno non si riesca ad eliminare eventuali inconvenienti all'impianto di frenatura, procedere al controllo delle ganasce e dei tamburi. Se si riscontrano usure eccessive o rigature, effettuare le necessarie sostituzioni. — Se il pedale del freno risulta duro nella manovra, smontare e lubrificare. — In caso di eccessiva corsa delle leve, agire sugli appositi registri all'estremità dei comandi. Ricordare che, per ottenere un buon funzionamento dei freni occorre che la ruota giri liberamente quando il pedale o la leva di comando sono in posizione di riposo e l'azione frenante inizi appena si agisce sul rispettivo comando. — Se il cavetto della trasmissione del freno anteriore risulta ossidato, lubrificare o sostituire. — Dopo aver effettuato la revisione, riparazione o rimessa a punto dell'impianto frenante, effettuare sul veicolo prove pratiche di frenatura. — Per prevenire durezza ed ossidazione dei comandi delle trasmissioni flessibili, effettuare le lubrificazioni prescritte nella tabella di pag. 1-11. — Nel caso di indurimento o di eccessivo giuoco dello sterzo, verificare il serraggio del cono superiore. Se persistono irregolarità nella rotazione dello sterzo anche dopo la suddetta regolazione, verificare le sedi di rotolamento sfere delle calotte sterzo: sostituirle se sono difettose. — La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione tranne una lubrificazione come prescritta nella tabella a pag. 1-11. — Gli ammortizzatori posteriori non richiedono alcuna manutenzione o lubrificazione.

PRINCIPALI INCONVENIENTI AL MOTORE E LORO PROBABILI CAUSE MOTOCICLI GILERA 125/150 5V ARCORE



ATTREZZI NORMALI

Il seguente elenco comprende gli attrezzi, comunemente in commercio per le operazioni relative al presente manuale.

Descrizione	Impiego illustrato a pag.
— Comparatore a quadrante con relativo supporto	9-6
— Densimetro per elettrolito accumulatore	8-9
— Spessimetro	2-3/9-20
— Chiave dinamometrica	—
— Pistola stroboscopica	8-8
— Estrattore separatore completo di apparecchio integrativo con apertura max. 75 mm. per cuscinetti albero motore (30 x 72 mm.)	6-21
— Estrattore per cuscinetto 25 x 52 mm. (Albero primario semicarterm sinistro)	6-20
— Estrattore per cuscinetto 17 x 40 mm. (Albero primario semicarterm destro)	6-20
— Estrattore per cuscinetto 12 x 37 mm. (Albero secondario semicarterm sinistro)	6-20
— Estrattore per cuscinetto 17 x 47 mm. (Albero secondario semicarterm destro)	6-20
— Estrattore per cuscinetto 15 x 35 mm. (Tamburo freno ruota posteriore)	6-20
— Estrattore per cuscinetto 12 x 32 mm. (Tamburo freno ruota anteriore)	6-20

ELENCO CHIAVI ED ATTREZZI SPECIALI

Il seguente elenco comprende gli attrezzi speciali, costruiti espressamente per le operazioni di smontaggio, revisione e rimontaggio. Oltre al numero di disegno, al riferimento della tavola, viene citata la pagina dove è descritto o illustrato il funzionamento dell'attrezzo in oggetto.

Rif. tav.	N° Disegno	Attrezzo	Impiego illustrato a pag.
1	G 27828/30	Chiave a settore per ghiera tubo scarico	6-5
2	G 13875/30	Chiave per dado conico attacco manubrio	6-3
3	G 13959/30	Chiave a becchi per calotta sterzo	6-4
4	G 16398/30	Estrattore per tamburo frizione	6-15
5	G 18037/30	Fascietta per montaggio segmenti	9-18
6	G 18219/30	Leva per molla cavalletto	6-7
7	G 19869/30	Pinza per molle valvole	6-9
8	G 22127/30	Estrattore per volano magnete	6-10
9	G 23499/30	Briglia per volano magnete	6-10
10	G 26939/30	Supporto motore	6-8
11	G 27015/30	Maschera controllo cambio	9-13
12	G 27535/30	Fornello per montaggio cuscinetti e paraoli	9-5
13	G 27841/30	Estrattore per ingranaggio motore	6-13
14	G 27910/30	Attrezzo per smontaggio e rimontaggio pignone catena	6-11
15	G 27911/30	Attrezzo per precarica albero messa in moto per unione semicarterm	9-14
16	G 27912/30	Briglia per montaggio e rimontaggio frizione	6-14/15
17	G 27913/30	Attrezzo per smontaggio albero motore dai semicarterm	6-17/19
18	G 28019/30	Attrezzo per controllo allineamento albero motore	9-6
19	T. 0018119/ 1-2-9-10	Attrezzo « Piaggio » montaggio albero motore nei semicarterm, composto dai particolari G 27908/30 lato volano e G 27909/30 lato frizione	9-7/ 14

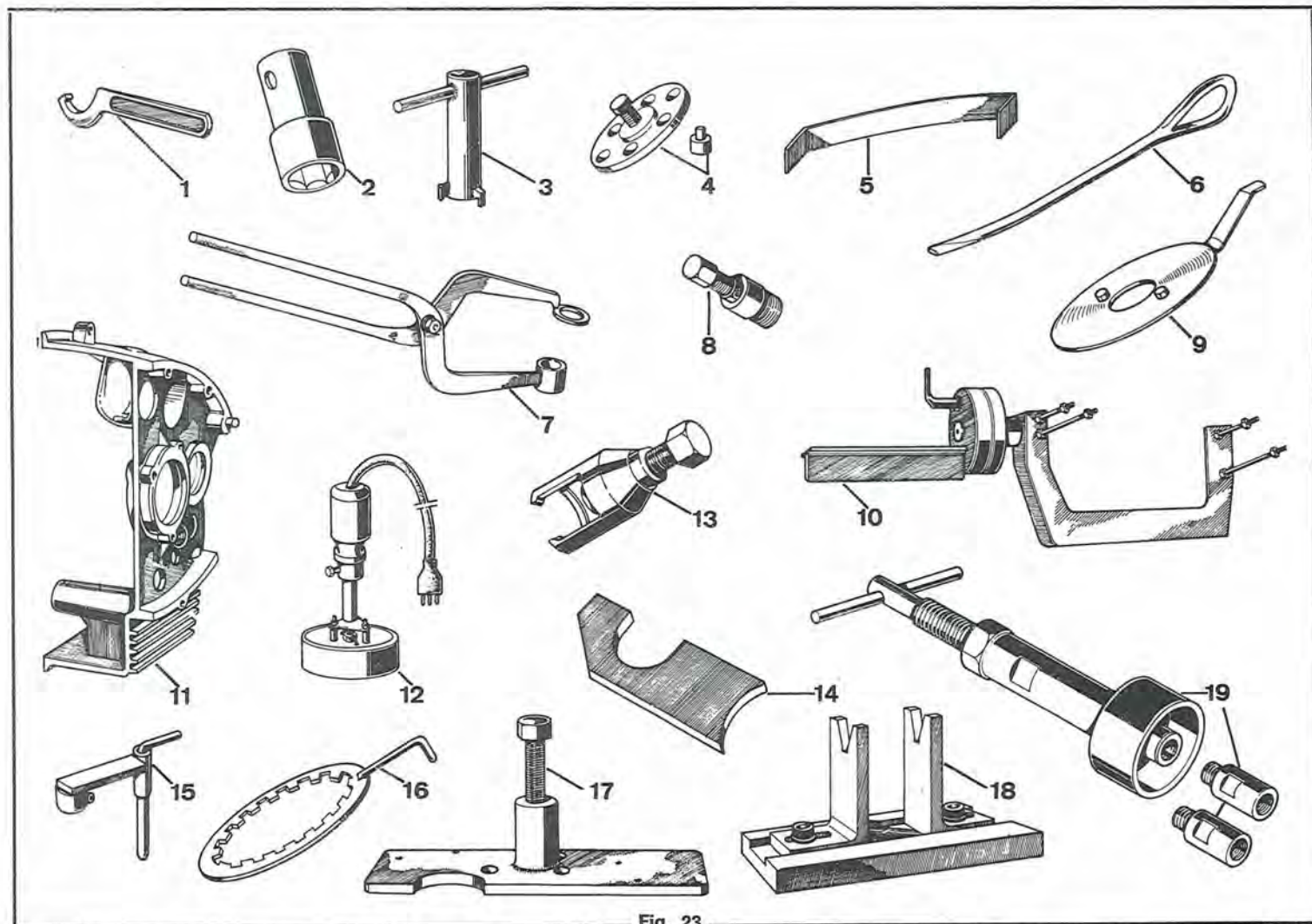


Fig. 23

6ª SEZIONE - Smontaggio.

Attacco manubrio	6- 3
Cono superiore sterzo	6- 4
Tubo scarico	6- 5
Motore dal telaio	6- 6
Cavalletto reggimacchina	6- 7
Scarico olio motore	6- 8
Valvole	6- 9
Volano magnete	6-10
Pignone	6-11
Ingranaggio comando pompa olio	6-12

Ingranaggio albero motore	6-13
Tamburo frizione	6-14
Tamburo interno frizione	6-15
Sfera arresto selettore	6-16
Semicarter sinistro lato frizione	6-17
Alberi cambio, albero messa in moto e selettore	6-18
Albero motore dal semicarter destro	6-19
Estrazione cuscinetti	6-20
Cuscinetti sull'albero motore	6-21

Premessa allo smontaggio

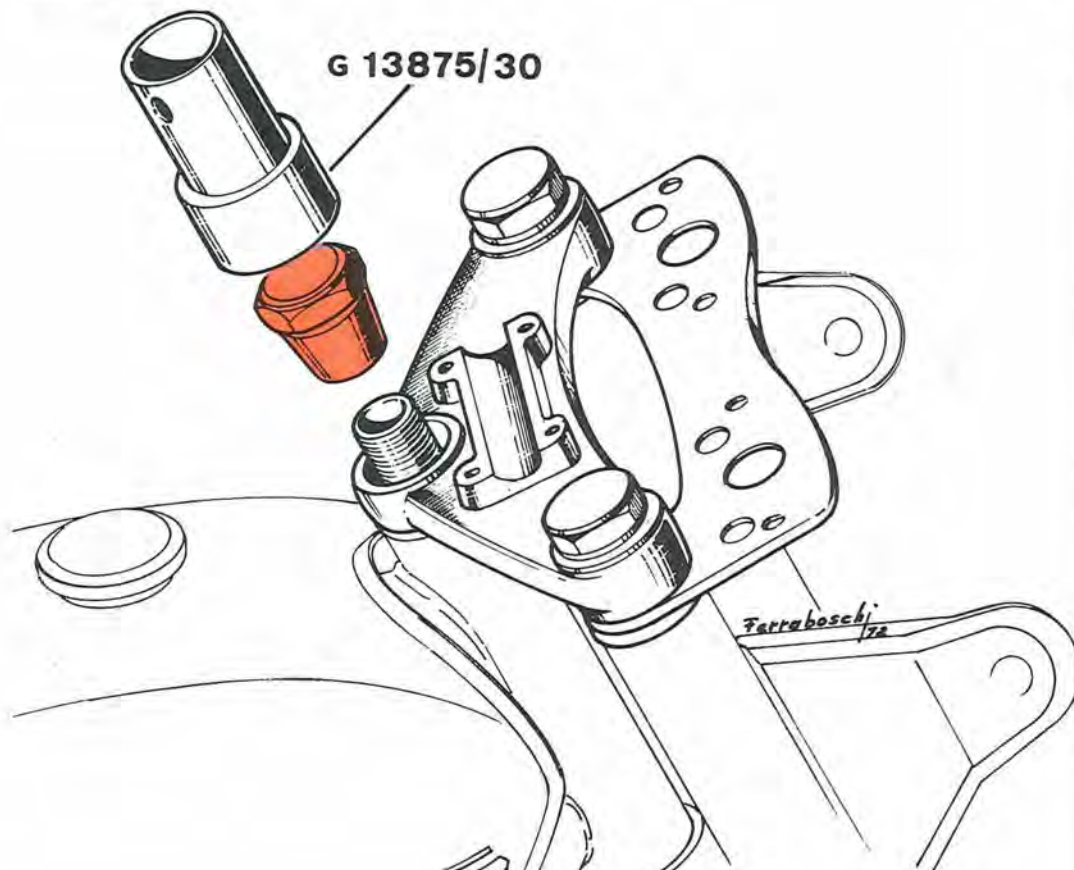
In questa sezione sono illustrate le principali operazioni di smontaggio, per le quali occorrono attrezzi specifici o accorgimenti particolari. Non sono riportate le operazioni di facile esecuzione, che possono essere compiute con cacciaviti, chiavi, pinze normali etc., che sono di immediata intuizione da parte dell'esecutore.

Si consiglia di non smontare quelle parti che non richiedono una riparazione od un controllo, con particolare riguardo agli accoppiamenti forzati come guarnizioni ad anello, cuscinetti, spine, bronzine, prigionieri fissi etc.

Ciascun attrezzo è indicato con il suo numero di disegno.

SMONTAGGIO

Attacco manubrio



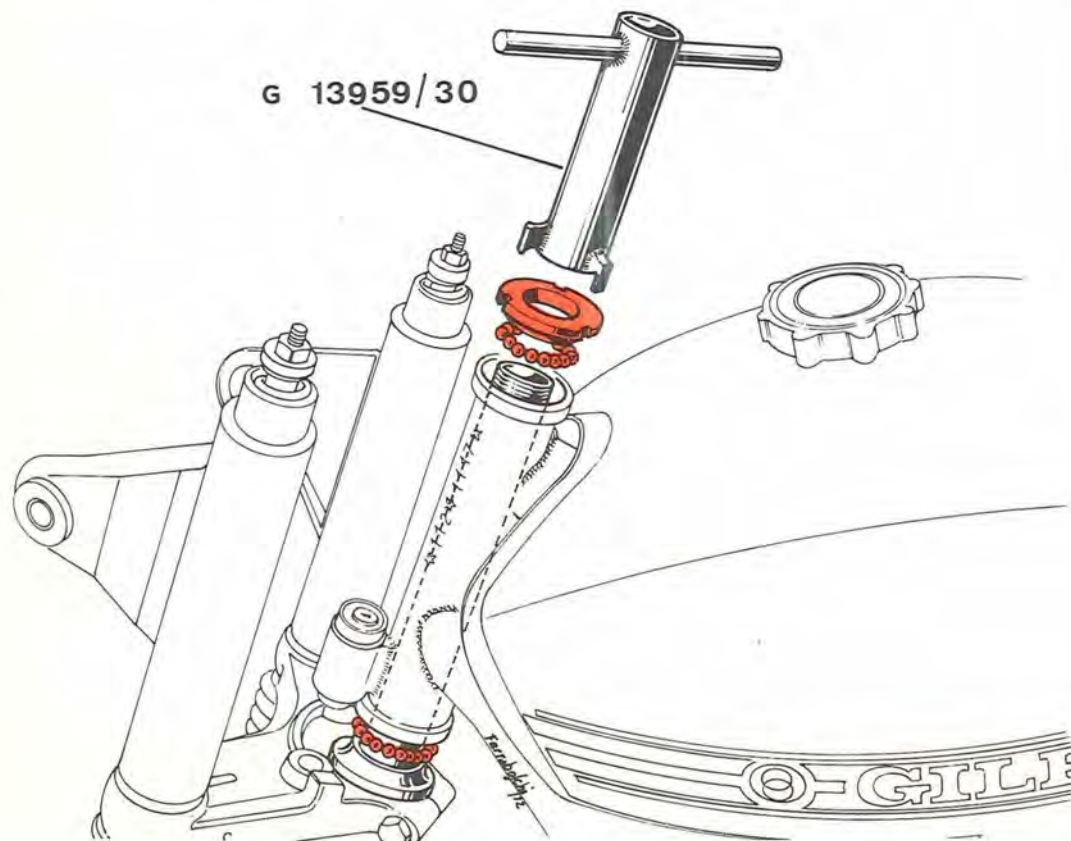
Procedura

- Togliere il dado conico servendosi della chiave speciale G 13875/30 e i due dadi superiori di fissaggio tubi portanti.
- Togliere la piastra attacco manubrio, aiutandovi con la mazzuola.

Fig. 24

SMONTAGGIO

Cono superiore sterzo



Procedura

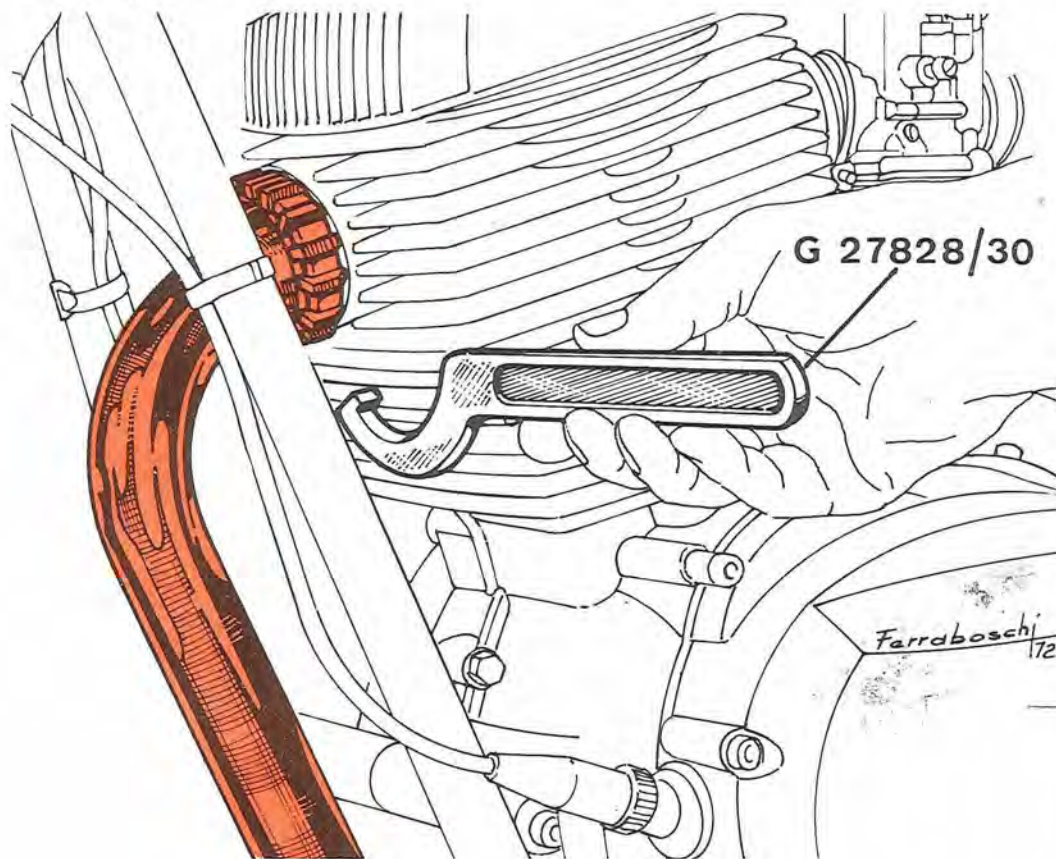
- Svitare il cono superiore sterzo usando la chiave a becchi G 13959/30
- Sfilare la forcella completa, facendo attenzione a non perdere le sfere.

N.B. - La forcella va deposta in piedi per evitare la fuoriuscita dell'olio.

Fig. 25

SMONTAGGIO

Tubo scarico



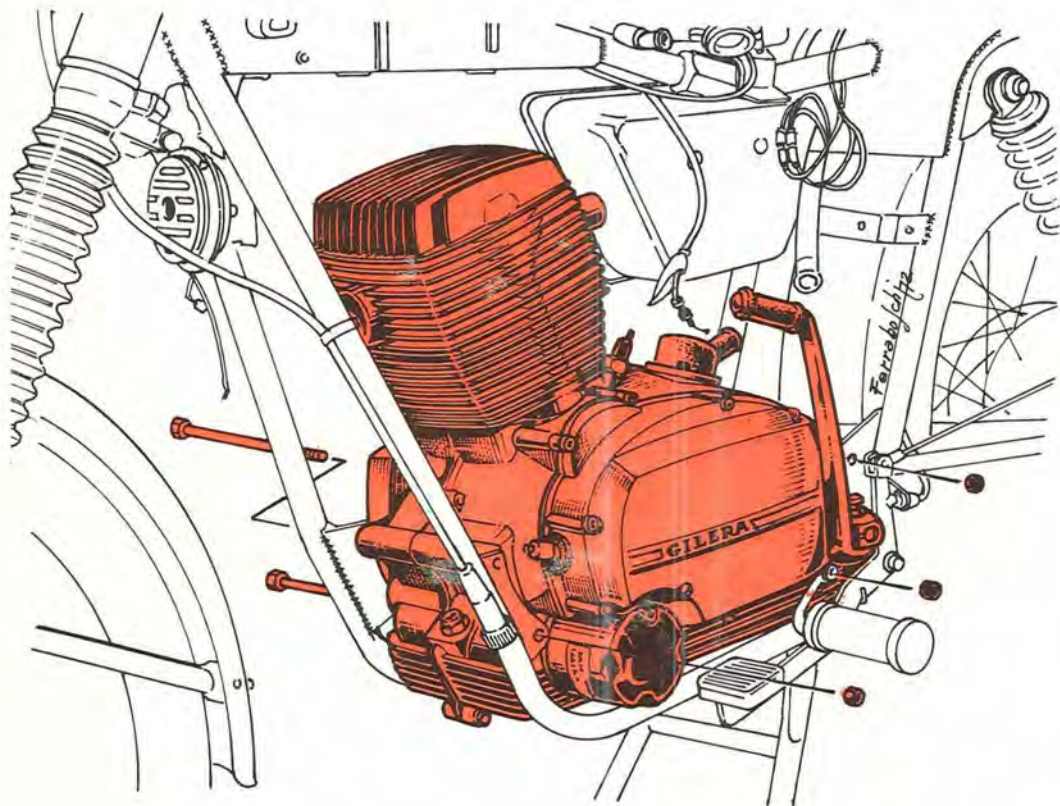
Procedura

- Svitare la ghiera fissaggio tubo scarico usando la chiave a settore G 27828/30.

Fig. 26

SMONTAGGIO

Motore dal telaio



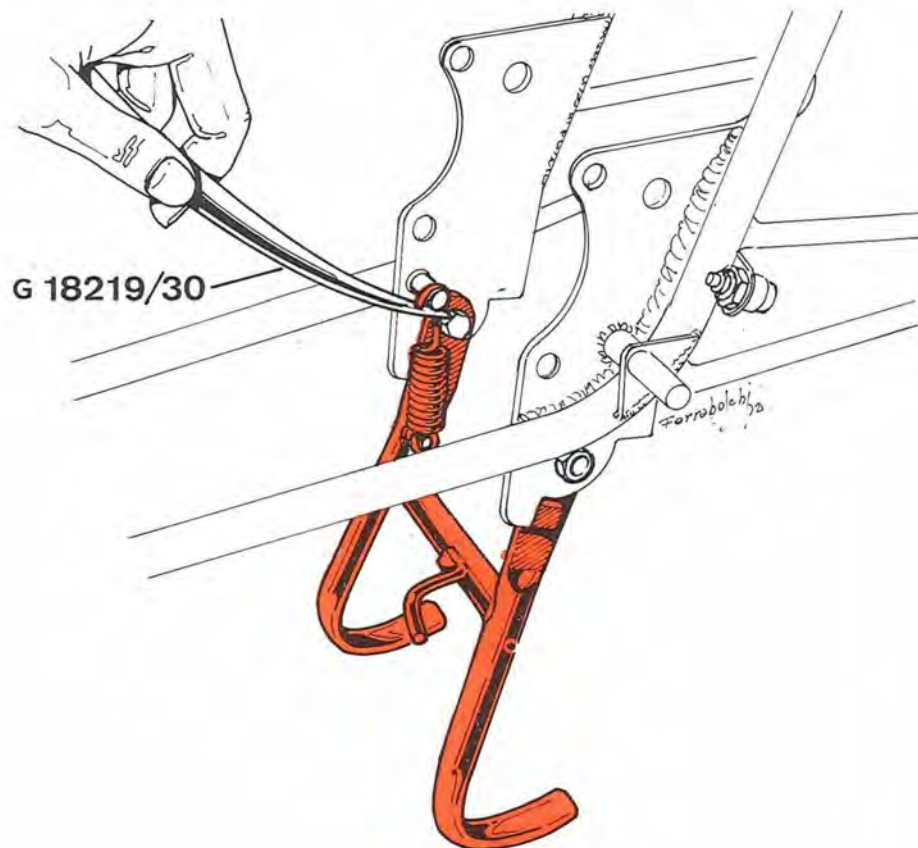
Procedura

- Togliere bobina, carburatore e cassetta lato sinistro.
- Allentare il dado dal perno fissaggio forcellone.
- Togliere i dadi dai perni anteriori e posteriori di fissaggio motore.
- Sfilare i perni.
- Togliere il motore prendendolo nella parte superiore, alzandolo ed inclinandolo verso l'operatore.

Fig. 27

SMONTAGGIO

Cavalletto reggimacchina



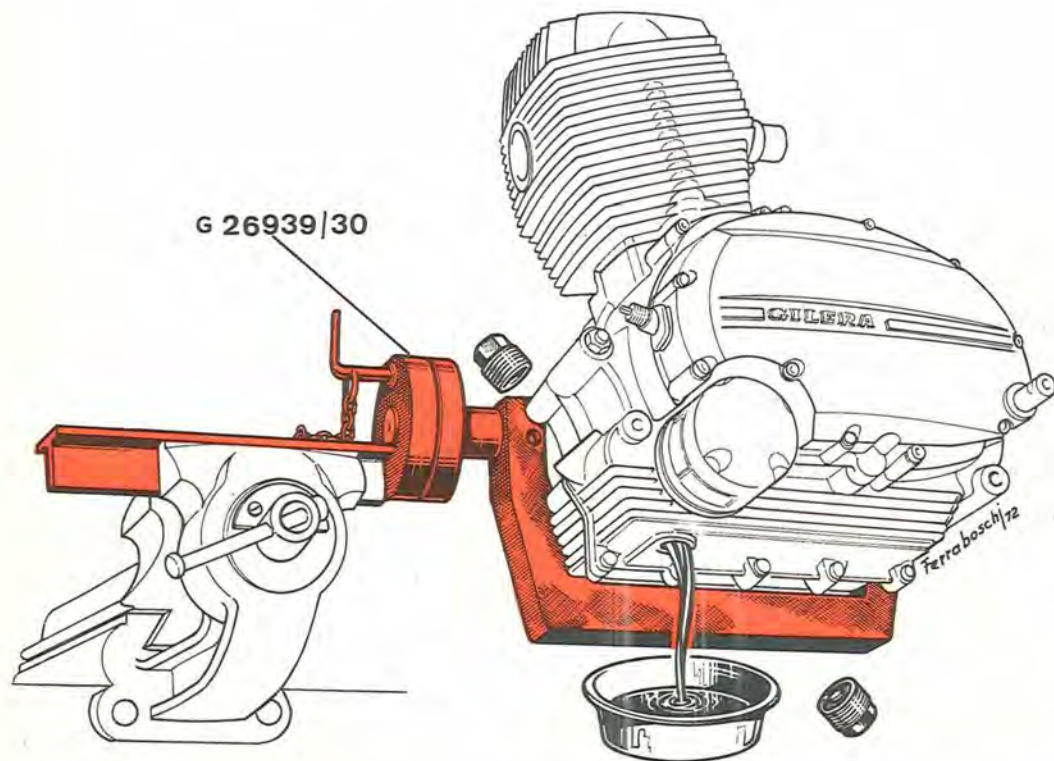
Procedura

- Togliere la molla usando la leva speciale G 18219/30.

Fig. 28

SMONTAGGIO

Scarico olio motore



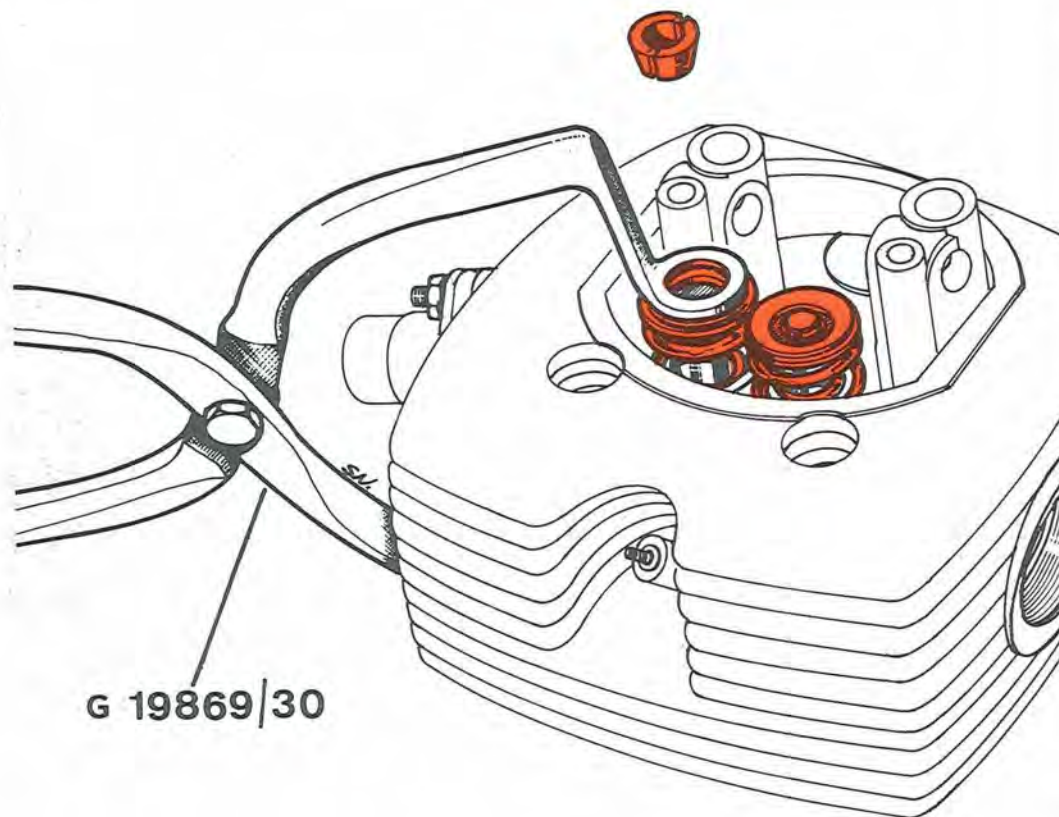
Procedura

- Fissare il motore sull'apposito supporto G 26939/30.
- Svitare il tappo e scaricare l'olio in una bacinella.

Fig. 29

SMONTAGGIO

Valvole



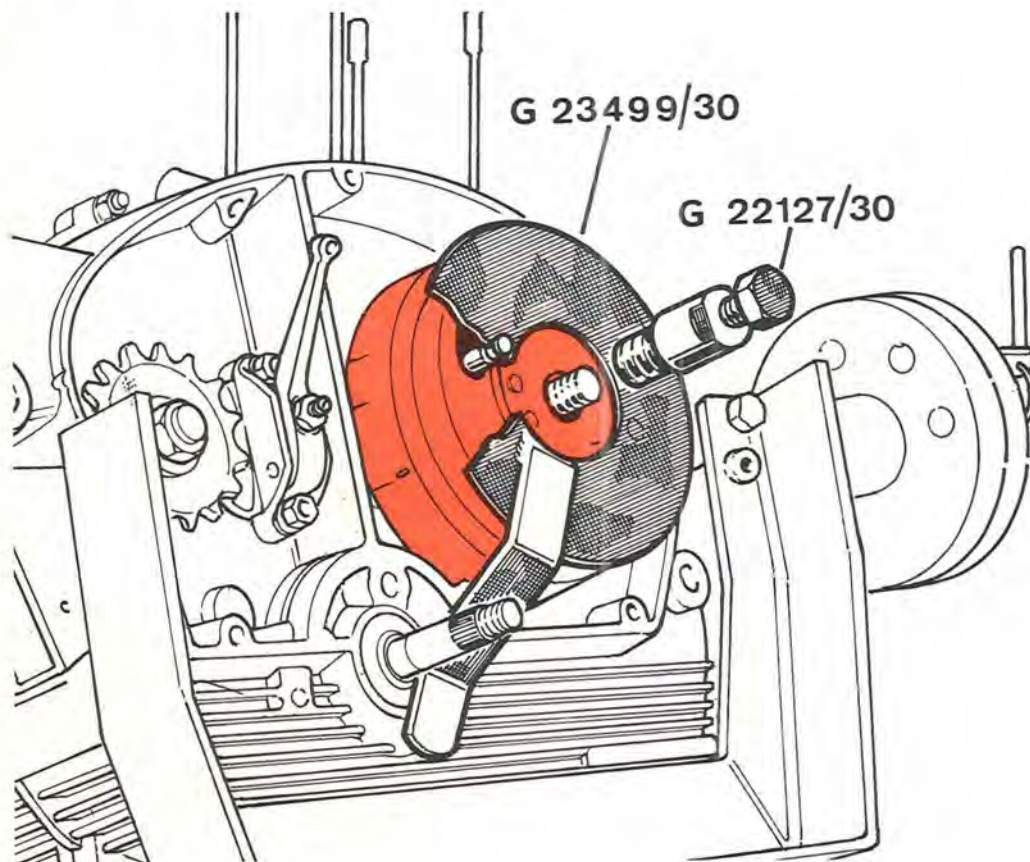
Procedura

- Smontare le molle valvole servendosi della pinza speciale G 19869/30, facendo attenzione ai semiconi e alle lunette.
- Sfilare le valvole.

Fig. 30

SMONTAGGIO

Volano magnete



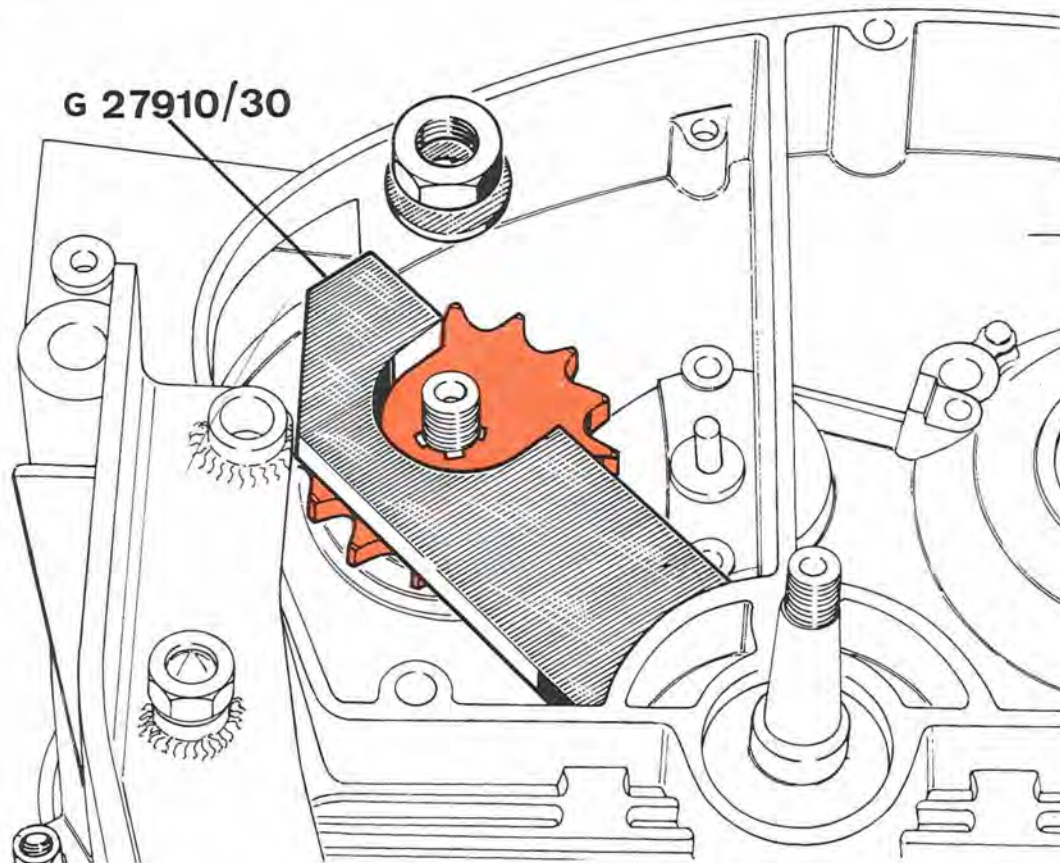
Procedura

- Bloccare il rotore volano con la briglia G 23499/30.
- Svitare il dado fissaggio rotore con una normale chiave a tubo.
- Smontare il rotore mediante l'estrattore G 22127/30.
- Tracciare due segni di riferimento, uno sul carter e l'altro in corrispondenza sulla piastra porta bobine, per avere un riferimento di massima al rimontaggio.
- Togliere la piastra porta bobine previo allentamento delle tre viti di fissaggio.

Fig. 31

SMONTAGGIO

Pignone



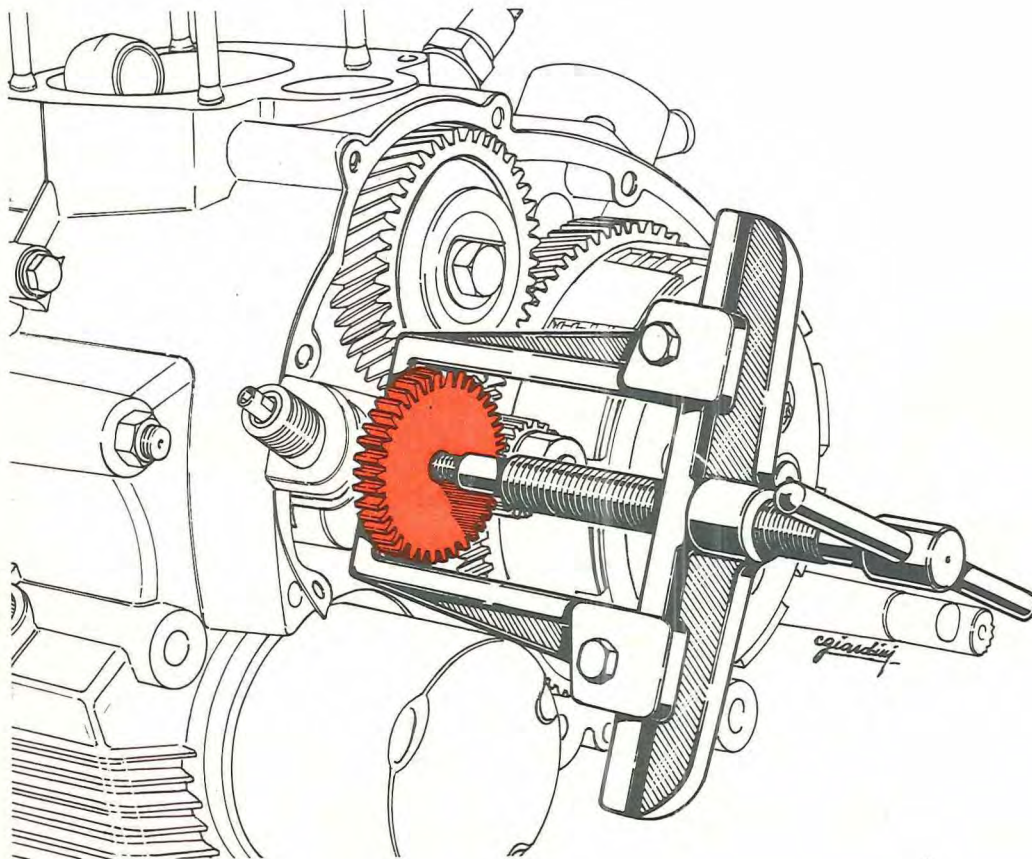
Procedura

- Appiattire la rondella di fermo.
- Bloccare il pignone con la briglia G 27910/30.
- Allentare il dado ed estrarre il pignone.

Fig. 32

SMONTAGGIO

Ingranaggio comando pompa olio



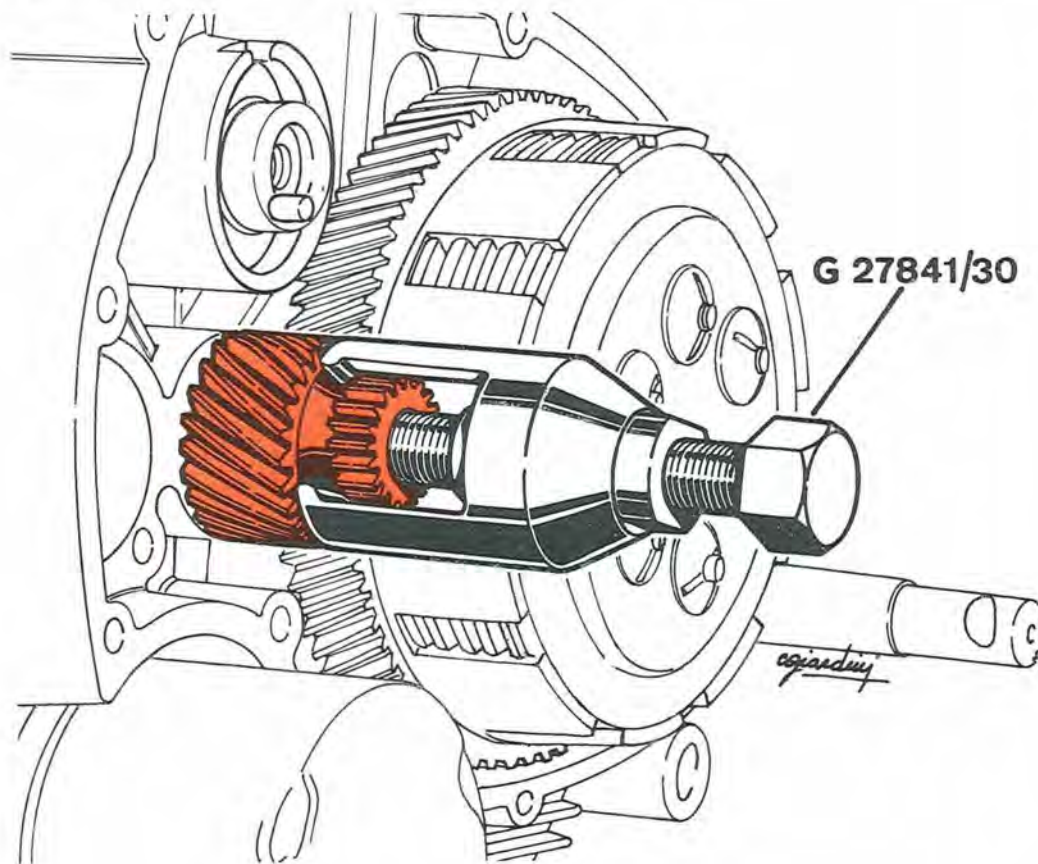
Procedura

- Togliere il dado e la rondella.
- Sfilare l'ingranaggio usando un estrattore normale in commercio.

Fig. 33

SMONTAGGIO

Ingranaggio albero motore



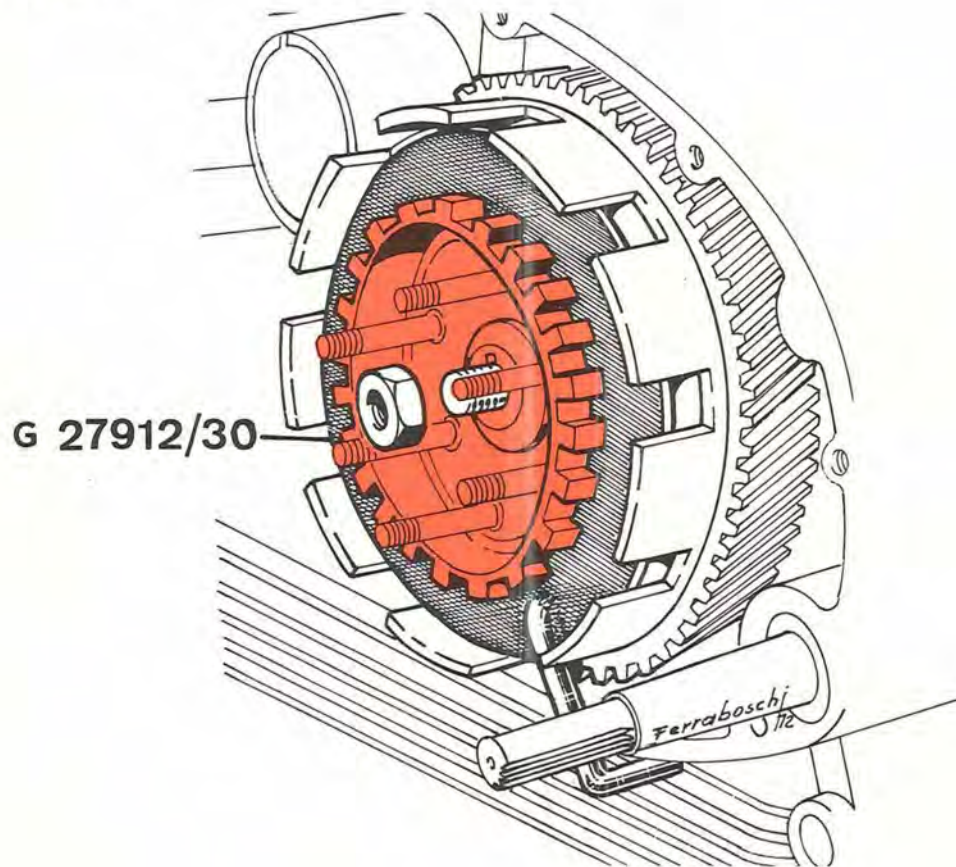
Procedura

- /Togliere il dado e la rondella.
- Sfilare l'ingranaggio usando l'e-strattore G 27841/30.

Fig. 34

SMONTAGGIO

Tamburo frizione



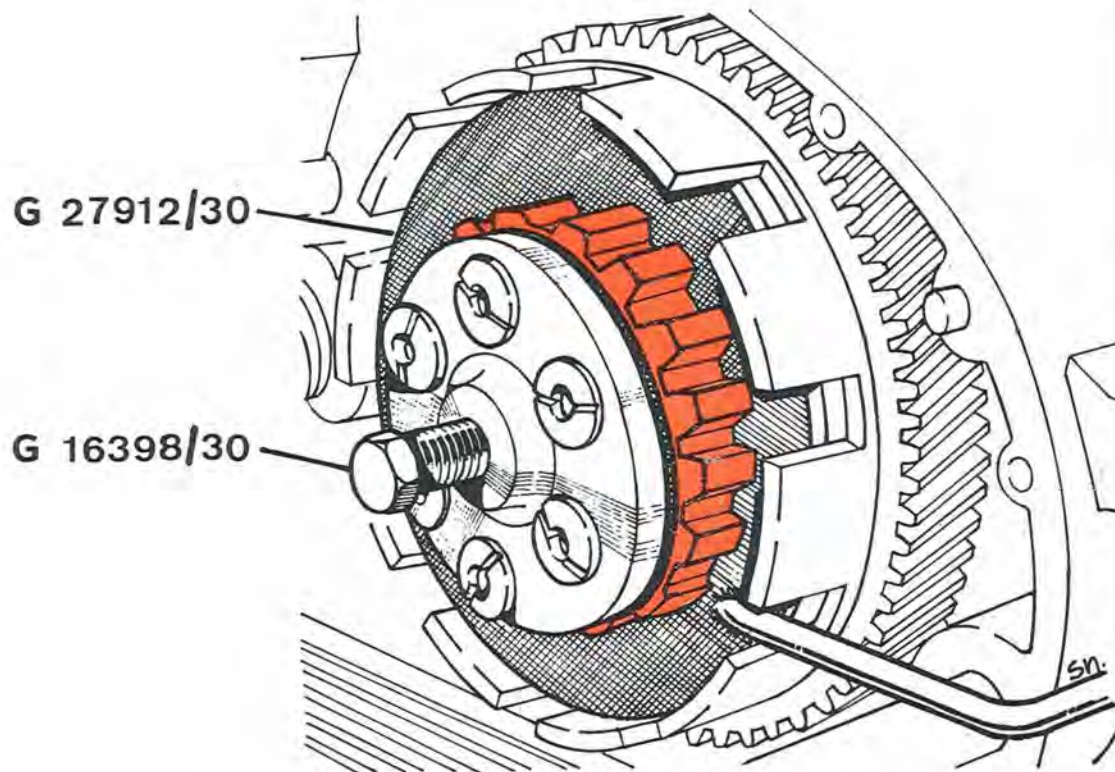
Procedura

- Togliere il dado fissaggio tamburo interno servendosi della briglia G 27912/30.

Fig. 35

SMONTAGGIO

Tamburo interno frizione



Procedura

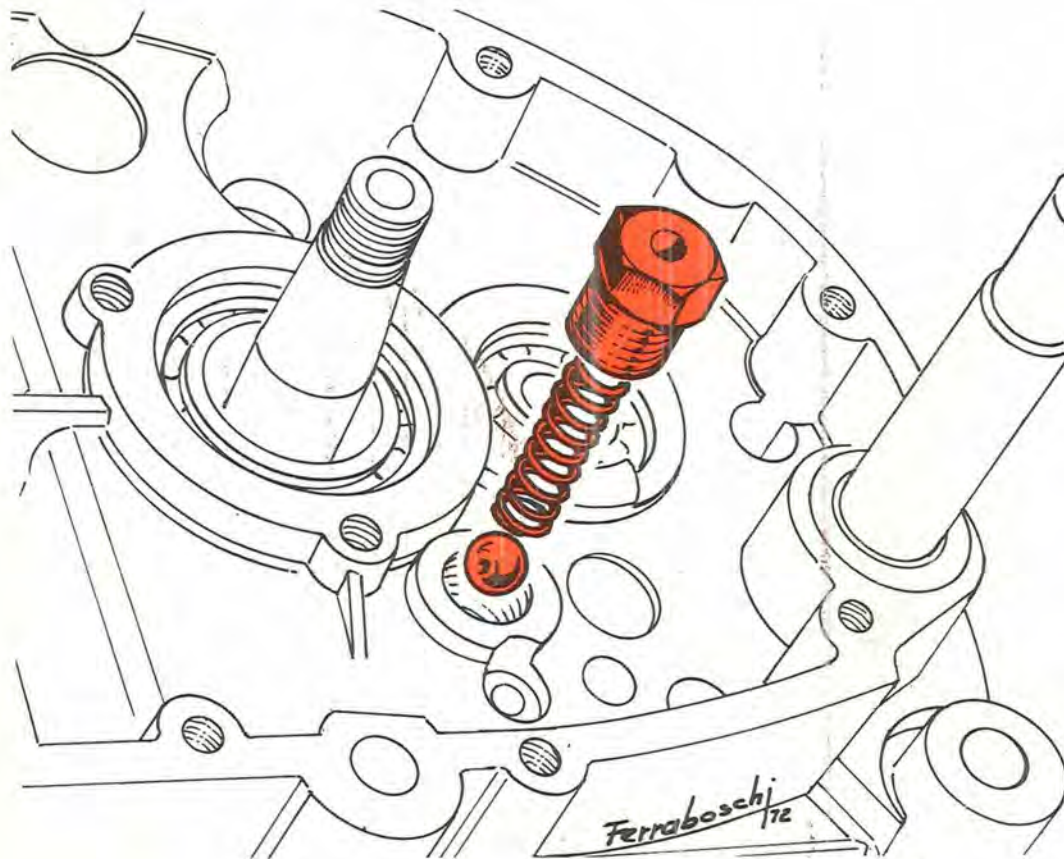
— Togliere il tamburo interno usando l'estrattore G 16398/30.

N.B. - Per evitare la rottura dell'albero primario ricordarsi di mettere il distanziale.

Fig. 36

SMONTAGGIO

Sfera arresto selettore



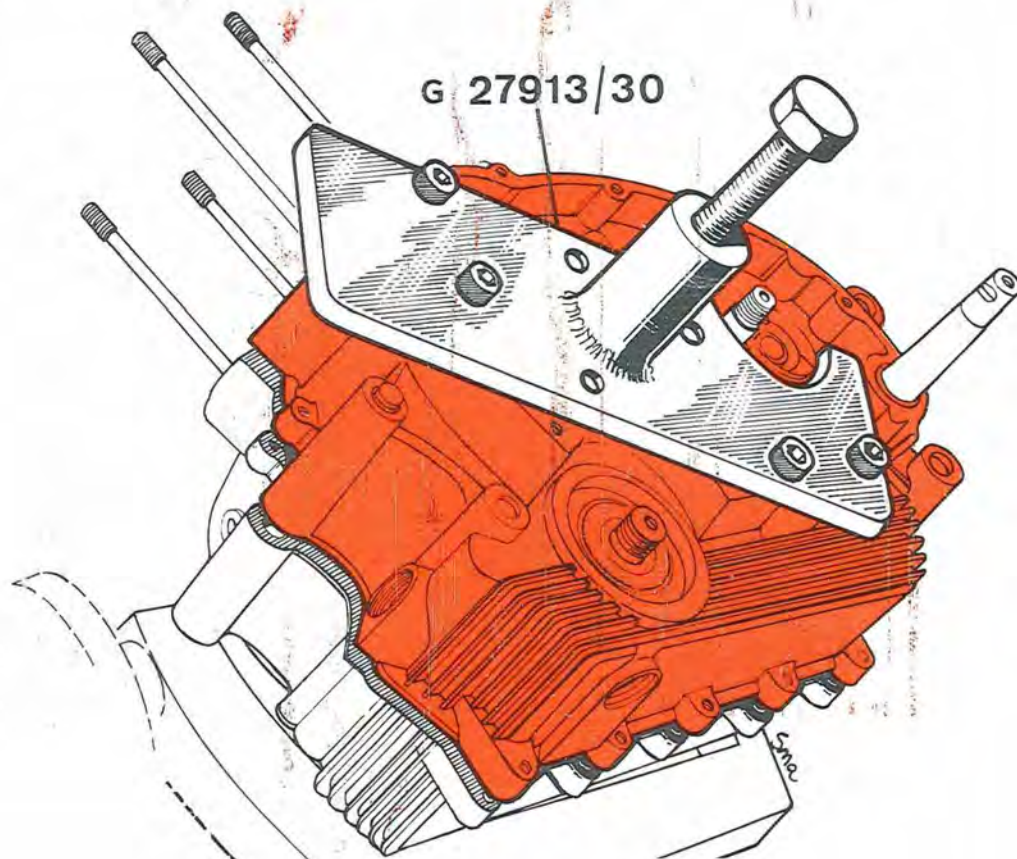
Procedura

- Svitare il tappo.
- Togliere la molla e facendo attenzione a non perdere la sfera.

Fig. 37

SMONTAGGIO

Semicarter sinistro lato frizione



Procedura

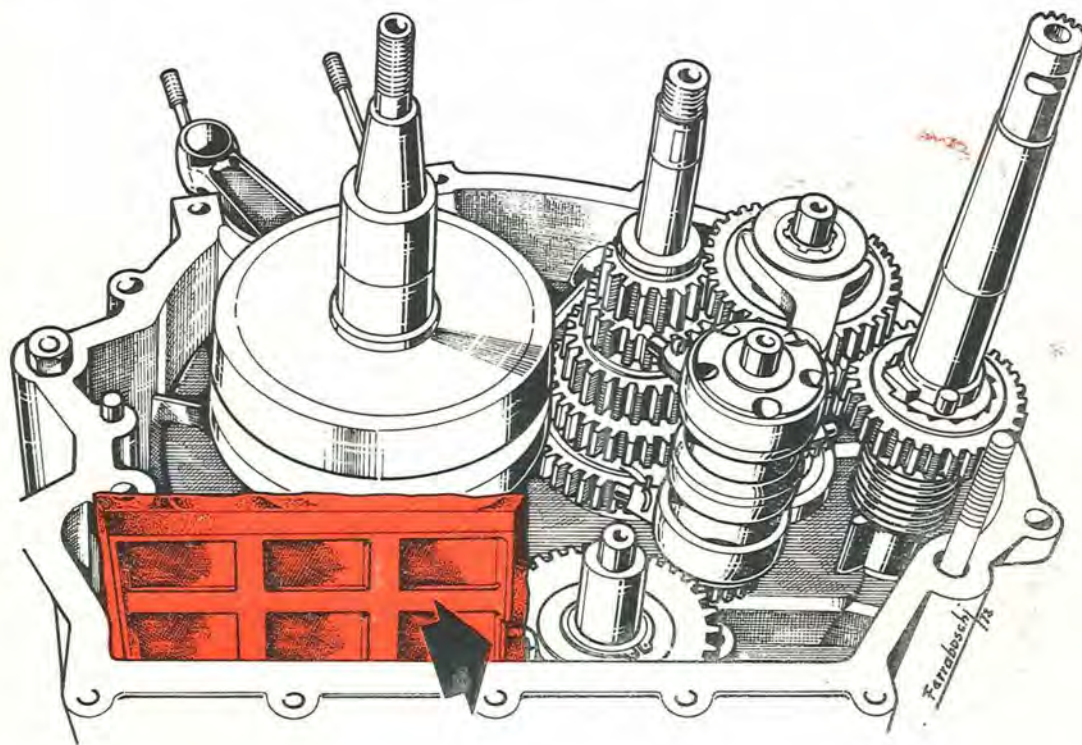
- Togliere i bulloni di unione carter.
- Applicare l'attrezzo G 27913/30 sul semicarter sinistro.
- Avvitare il bullone fino allo sfilamento completo del semicarter sinistro lasciando tutti gli organi interni sul carter destro.

N.B. - Al momento dell'apertura carter fare attenzione alla posizione, dimensione e quantità delle rondelle di rasamento e spallamento che debbono essere rimesse accuratamente al loro posto al momento del rimontaggio.

Fig. 38

SMONTAGGIO

Alberi cambio, albero messa in moto e selettore



Procedura

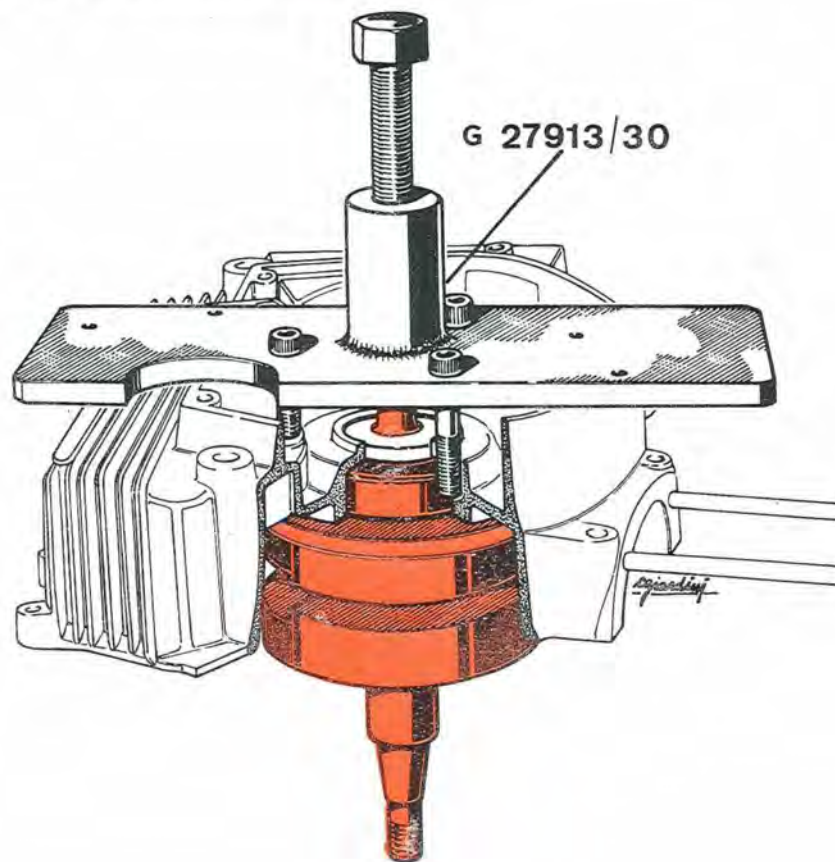
- Sfilare a mano gli alberi del cambio, albero messa in moto e selettore .
- Se necessario, smontare i forcellini sposta marce estraendo la coppia di fermo del pernetto.

N.B. - Nel rimontare il filtro olio fare attenzione che sia montato come illustrato in figura.

Fig. 39

SMONTAGGIO

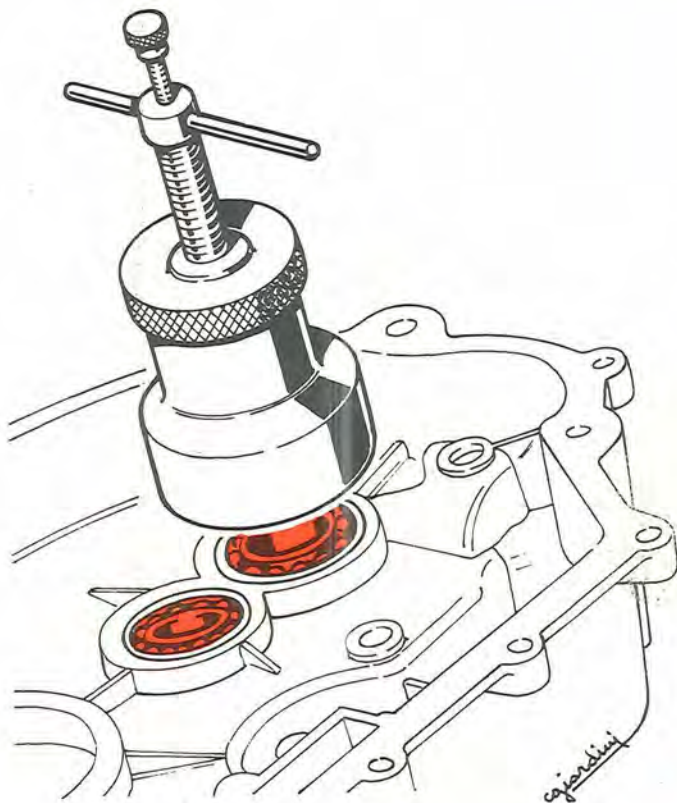
Albero motore dal semicarterm destro



Procedura

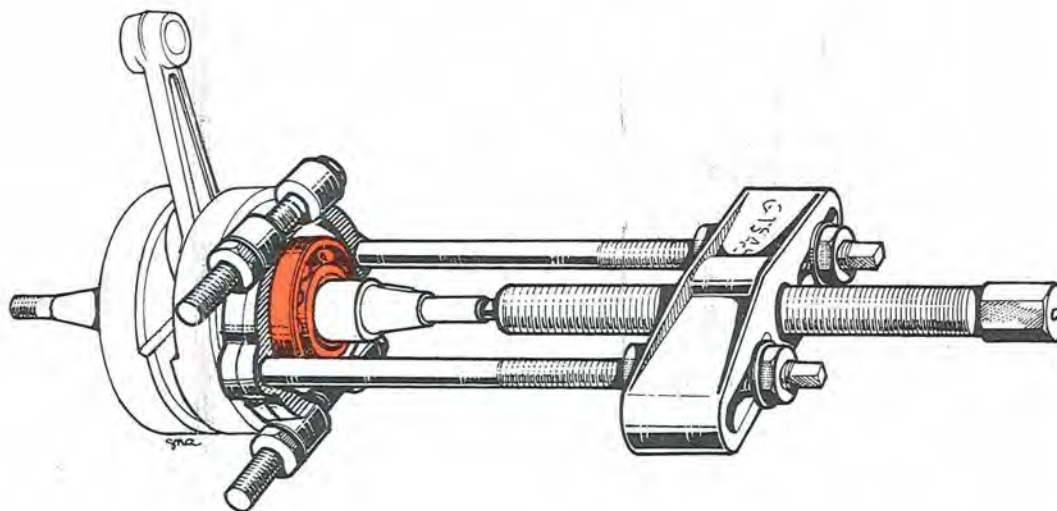
- Applicare l'attrezzo G 27913/30 sul semicarterm destro.
- Avvitare il bullone fino allo sfilamento completo dell'albero motore dalla sua sede.

Fig. 40

SMONTAGGIO**Estrazione cuscinetti****Procedura**

- Per estrarre i cuscinetti usare appositi estrattori reperibili in commercio. (Vedi elenco attrezzi normali).

Fig. 41

SMONTAGGIO**Cuscinetti sull'albero motore****Procedura**

- Togliere i cuscinetti usando un estrattore reperibile in commercio.

Fig. 42

7ª SEZIONE - Tolleranza di montaggio

Pistone-cilindro 125 5V Arcore	7- 2
Pistone-cilindro 150 5V Arcore	7- 3
Spinotto e pistone	7- 4
Anelli elastici di compressione	7- 5
Estremità anelli elastici	7- 6
Biella, spinotto e asse accoppiamento	7- 7
Volani e biella	7- 8
Valvole e guide valvola	7- 9
Molle valvole	7-10
Perno supporto e bilancieri	7-11
Tamburo frizione e albero primario cambio	7-12
Profilo albero a camme	7-13

Punterie	7-14
Ingranaggi folle albero secondario	7-15
Ingranaggi folle albero secondario e albero primario	7-16
Ingranaggio folle albero primario	7-17
Ingranaggio messa in moto	7-18
Forcella e tamburo a glifi	7-19
Forcella e manicotto 1ª vel.	7-20
Forcella e ingranaggio scorrevole	7-21
Pompa olio	7-22
Tubo portante ed elemento mobile	7-23
Bronzine forcella posteriore	7-24

SELEZIONE ACCOPPIAMENTI PISTONI E CILINDRI MOTOCICLI « 125 5V - ARCORE »

Classe	Normale		Maggiorato M 2		Maggiorato M 4		Maggiorato M 6	
	Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C
A	55,950	56,000	56,150	56,200	56,350	56,400	56,550	56,600
B	55,955	56,005	56,155	56,205	56,355	56,405	56,555	56,605
C	55,960	56,010	56,160	56,210	56,360	56,410	56,560	56,610
D	55,965	56,015	56,165	56,215	56,365	56,415	56,565	56,615
E	55,970	56,020	56,170	56,220	56,370	56,420	56,570	56,620

ACCOPPIAMENTI

I pistoni ed i cilindri sono accoppiati con gioco di mm. 0,05, cioè secondo una delle coppie corrispondenti di valori « P » e « C » riportate in tabella.

LIMITI DI USURA

Il gioco massimo « g » ammesso al limite di usura è di mm. 0,10.

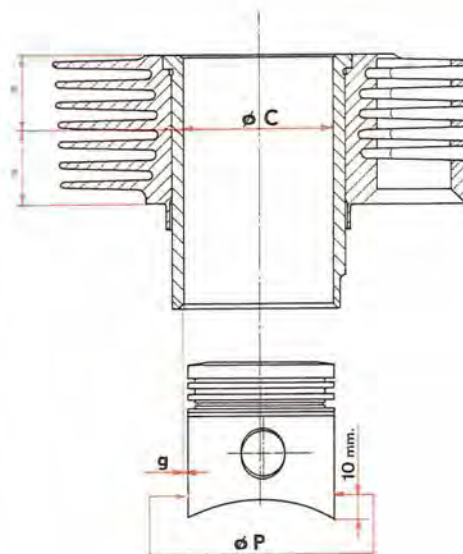


Fig. 43

Le quote dei diametri « P » e « C » rilevate come indicano le figure, sono stampigliate rispettivamente sulla testa del pistone e sulla base appoggio testa del cilindro. Dette quote corrispondono ad uno dei valori riportati in tabella con arrotondamento $\pm 0,002$. I pistoni ed i cilindri maggiorati portano la stampigliatura della classe unitamente alla stampigliatura M2, M4 o M6 a seconda se la maggiorazione è mm 0,2, mm 0,4 o mm 0,6.

SELEZIONE ACCOPPIAMENTI PISTONI E CILINDRI MOTOCICLI « 150 5V - ARCORE »

Classe	Normale		Maggiorato M 2		Maggiorato M 4		Maggiorato M 6	
	Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C	Pistone Ø P	Cilindro Ø C
A	59,950	60,000	60,150	60,200	60,350	60,400	60,550	60,600
B	59,955	60,005	60,155	60,205	60,355	60,405	60,555	60,605
C	59,960	60,010	60,160	60,210	60,360	60,410	60,560	60,610
D	59,965	60,015	60,165	60,215	60,365	60,415	60,565	60,615
E	59,970	60,020	60,170	60,220	60,370	60,420	60,570	60,620

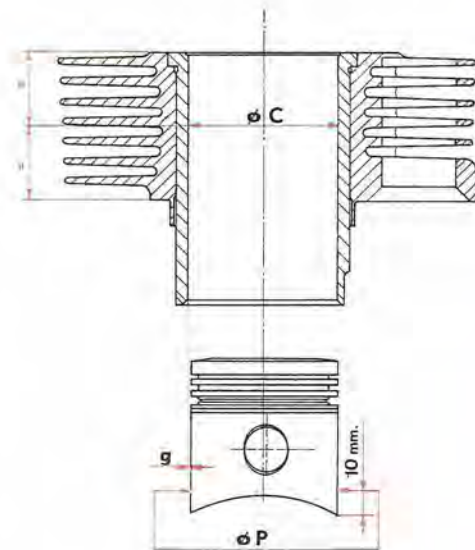


Fig. 43/B

ACCOPPIAMENTI

I pistoni ed i cilindri sono accoppiati con gioco di mm. 0,05, cioè secondo una delle coppie corrispondenti di valori « P » e « C » riportate in tabella.

LIMITI DI USURA

Il gioco massimo « g » ammesso al limite di usura è di mm. 0,10.

Le quote dei diametri « P » e « C » rilevate come indicano le figure, sono stampigliate rispettivamente sulla testa del pistone e sulla base appoggio testa del cilindro. Dette quote corrispondono ad uno dei valori riportati in tabella con arrotondamento $\pm 0,002$. I pistoni ed i cilindri maggiorati portano la stampigliatura della classe unitamente alla stampigliatura M2, M4 o M6 a seconda se la maggiorazione è mm 0,2, mm 0,4 o mm 0,6.

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITE DI USURA TRA SPINOTTO E PISTONE

Pistone $\varnothing A$	17 $\begin{matrix} + 0,006 \\ - 0,005 \end{matrix}$
Spinotto $\varnothing B$	17 $\begin{matrix} + 0 \\ - 0,008 \end{matrix}$
Interferenza e gioco di montaggio C	Interf. 0,005 Gioco 0,014
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max.	0,05

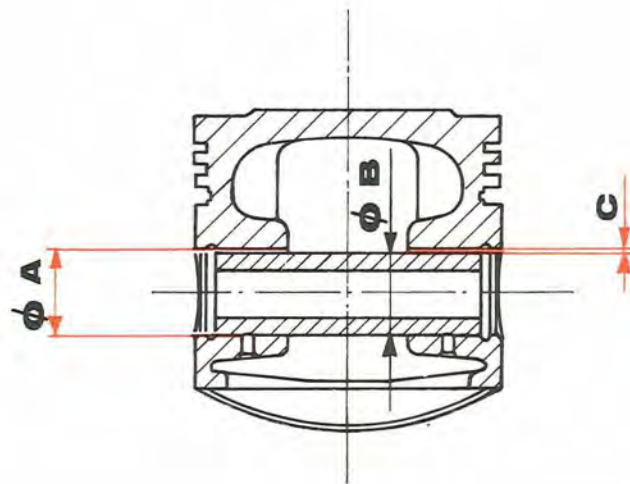
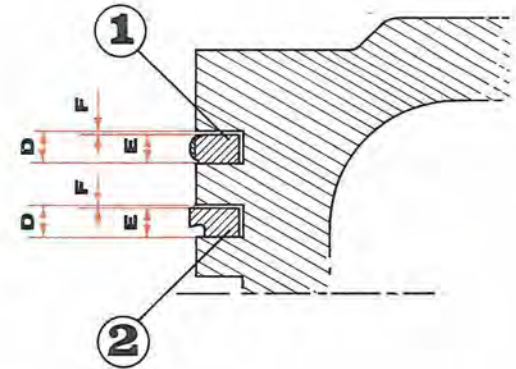


Fig. 44

GIOCO ASSIALE E LIMITE USURA DEGLI ANELLI ELASTICI DI COMPRESSIONE

	I fascia elastica	II fascia elastica
Pistone D	1,5 + 0,04 + 0,06	2 + 0,04 + 0,02
Anelli elastici E	1,5 — 0,010 — 0,022	2 — 0,010 — 0,022
Gioco assiale di montaggio F	Max. 0,082 Min. 0,050	Max. 0,062 Min. 0,030
Gioco max. ammesso dopo l'uso F max	0,16	0,12



GIOCO ASSIALE E LIMITE DI USURA DEGLI ANELLI ELASTICI RASCHIAOLIO

Pistone D	3,5 + 0,04 + 0,02
Anelli elastici E	3,5 — 0,010 — 0,022
Gioco assiale di montaggio F	Max. 0,062 Min. 0,030
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max.	0,12

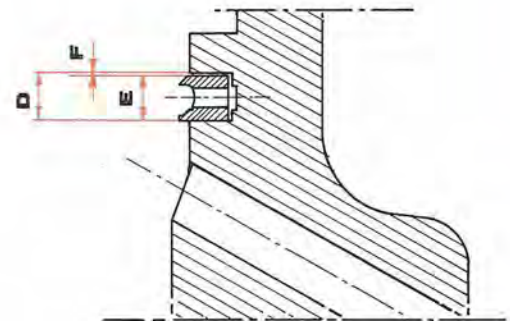


Fig. 45

GIOCO TRA LE ESTREMITA' DEGLI ANELLI ELASTICI

Operazione	Diametro esterno dei segmenti $\varnothing L$	
	125 5V	150 5V
Montaggio normale	56	60
Prima maggiorazione	56,2	60,2
Seconda maggiorazione	56,4	60,4
Terza maggiorazione	56,6	60,6
Gioco tra le estremità con segmento montato G	$0,25 \div 0,4$	$0,25 \div 0,4$
Gioco max. ammesso dopo l'uso con segmento montato G max.	2 mm.	2 mm.

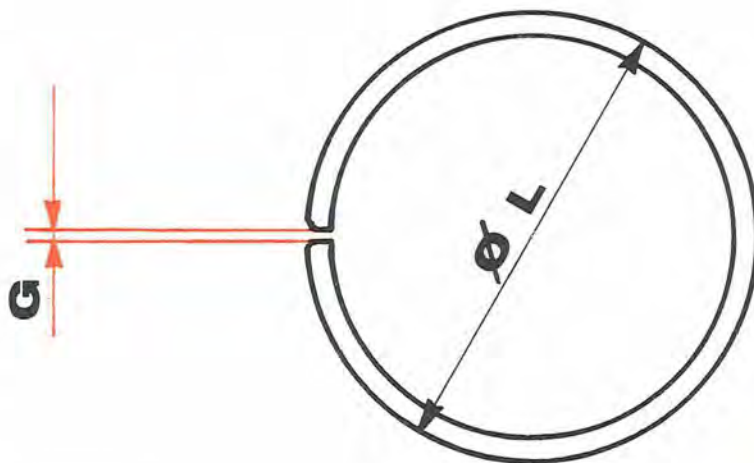
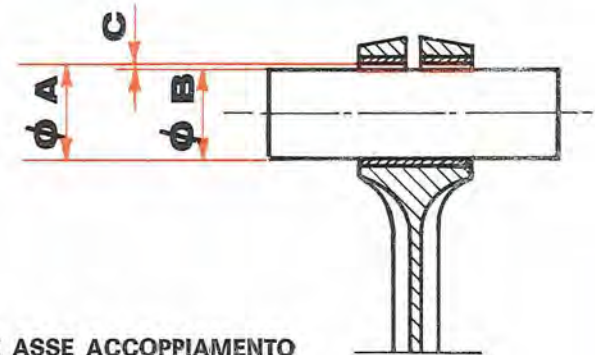


Fig. 46

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITE DI USURA TRA PIEDE DI BIELLA E SPINOTTO

Piede di biella $\varnothing A$	17 $\begin{matrix} + 0,012 \\ + 0,023 \end{matrix}$
Spinotto $\varnothing B$	17 $\begin{matrix} + 0 \\ - 0,008 \end{matrix}$
Gioco di montaggio C	Max. 0,031 Min. 0,012
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max	0,08



TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA TESTA DI BIELLA E ASSE ACCOPPIAMENTO

	metallo bianco	metallo rosa
Testa di biella $\varnothing A$	30 $\begin{matrix} + 0,051 \\ + 0,035 \end{matrix}$	30 $\begin{matrix} + 0,066 \\ + 0,050 \end{matrix}$
Asse accoppiamento $\varnothing B$	30 $\begin{matrix} + 0 \\ - 0,011 \end{matrix}$	30 $\begin{matrix} + 0 \\ - 0,011 \end{matrix}$
Gioco di montaggio C	0,062 0,035	0,077 0,050
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max.	0,14	0,15

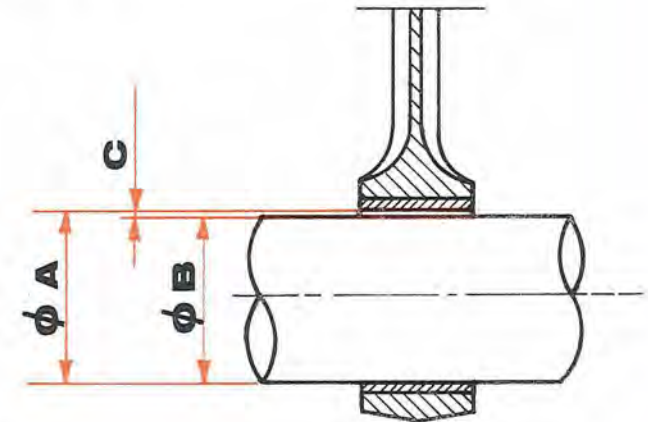


Fig. 47

TOLLERANZE DI MONTAGGIO TRA VOLANI E BIELLA

Bottone albero motore Larghezza A	20 $+0,2$ $+0,3$
Testa di biella Spessore B	20 $+0$ $-0,05$
Gioco laterale di montaggio C	0,2 $\div$ 0,35

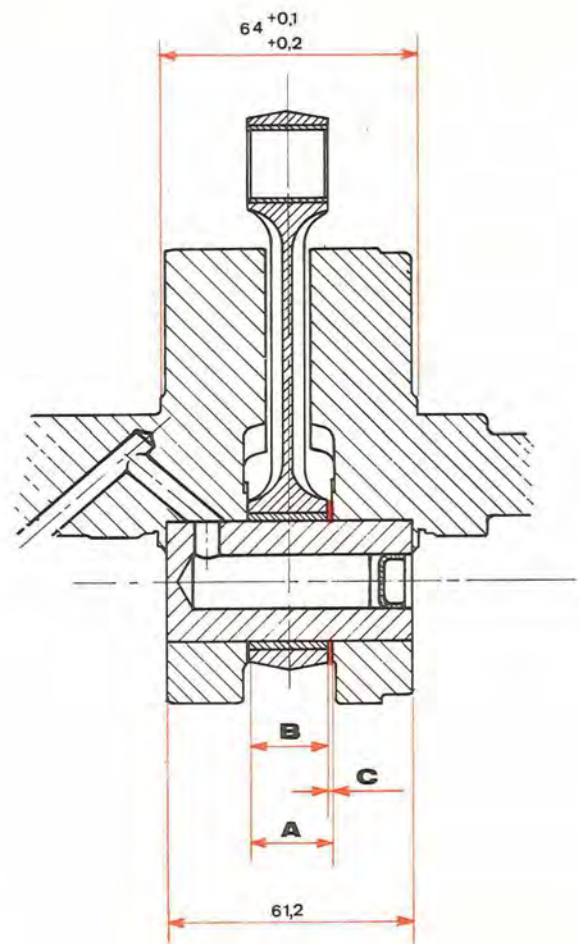


Fig. 48

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITE DI USURA TRA VALVOLE E GUIDE-VALVOLA

Guida-valvola $\varnothing A$	Asp. 7 + 0,030 + 0,045	Scar. 7 + 0,040 + 0,055
Valvola $\varnothing B$	7 + 0 - 0,015	
Gioco di montaggio C	Asp. max. 0,060 min. 0,030	Scar. 0,070 0,040
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max.	Asp. 0,12	Scar. 0,14

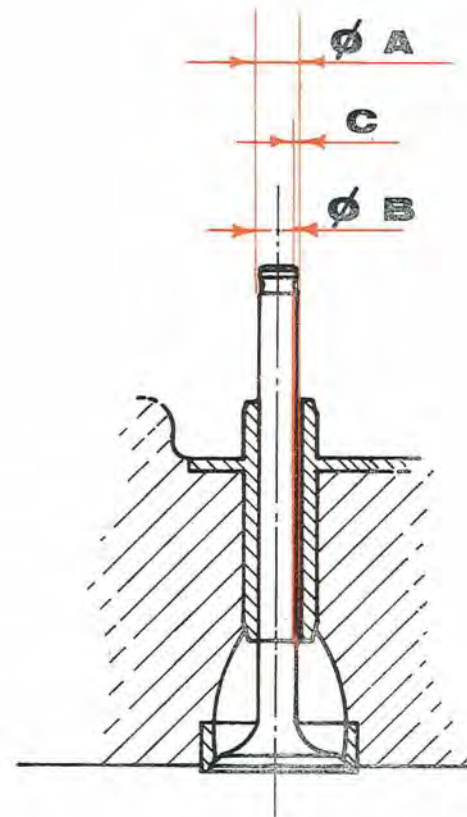


Fig. 49

LUNGHEZZE, CARICHI E LIMITI RELATIVI DELLE MOLLE VALVOLE

MOLLA ESTERNA

Molla nuova assestata L	Lunghezza in sede $L = 30,67$ carico Kg. 24 ± 1
Limite max ammesso dopo l'uso L	Lunghezza in sede $L = 30,67$ carico Kg. 21 ± 1

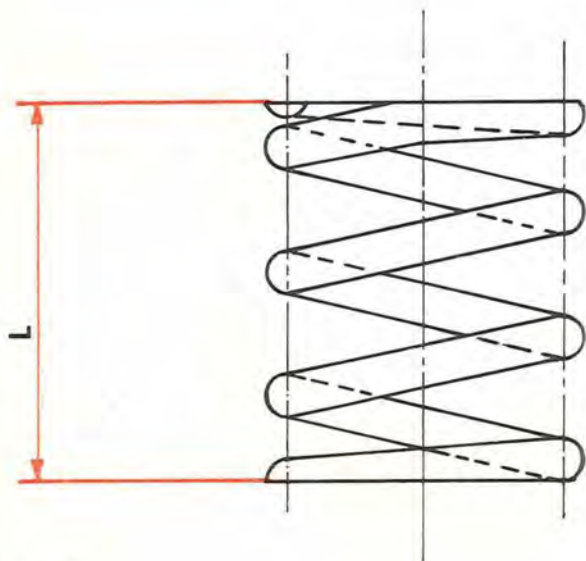


Fig. 50

MOLLA INTERNA

Molla nuova assestata L	Lunghezza in sede $L = 26,67$ carico Kg. $8 \pm 0,3$
Limite max. ammesso dopo l'uso L	Lunghezza in sede $L = 26,67$ carico Kg. $7 \pm 0,3$

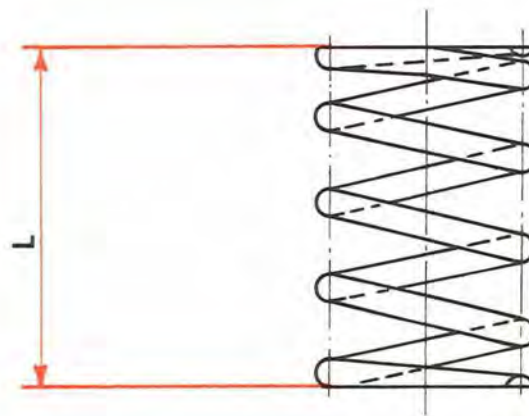


Fig. 51

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA PERNO SOPPORTO E BILANCIERE

Sopporto bilancieri $\varnothing A$	$15 \begin{smallmatrix} + 0,021 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Bilanciere $\varnothing B$	$15 \begin{smallmatrix} + 0,016 \\ + 0,034 \end{smallmatrix}$
Perno $\varnothing C$	$15 \begin{smallmatrix} + 0 \\ - 0,011 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio	
D	E
Interferenza 0,010	max 0,045
Gioco 0,014	min. 0,046
Gioco max ammesso dopo l'uso	
D max.	E max.
0,10	0,13

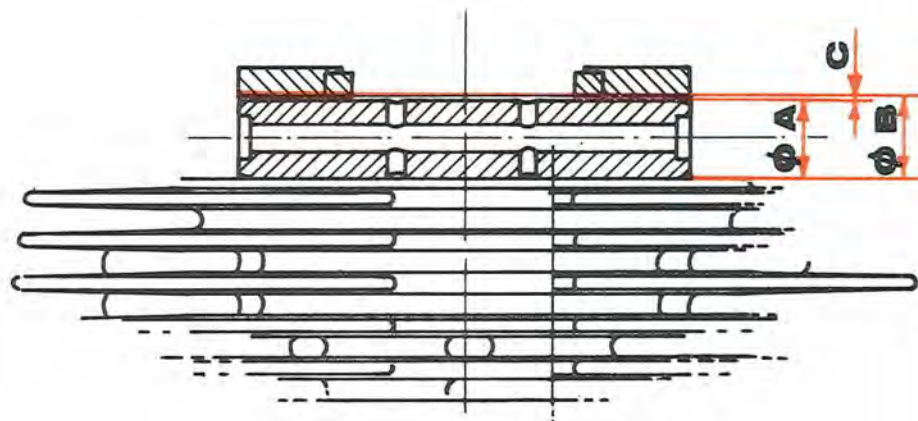


Fig. 52

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA BRONZINA TAMBURO ESTERNO FRIZIONE E ALBERO PRIMARIO CAMBIO

Tamburo frizione Ø A	17 + 0,028 + 0,010	
Albero primario Ø B	17 — 0,006 — 0,017	
Gioco di montaggio C	max. 0,045	min. 0,016
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,10	

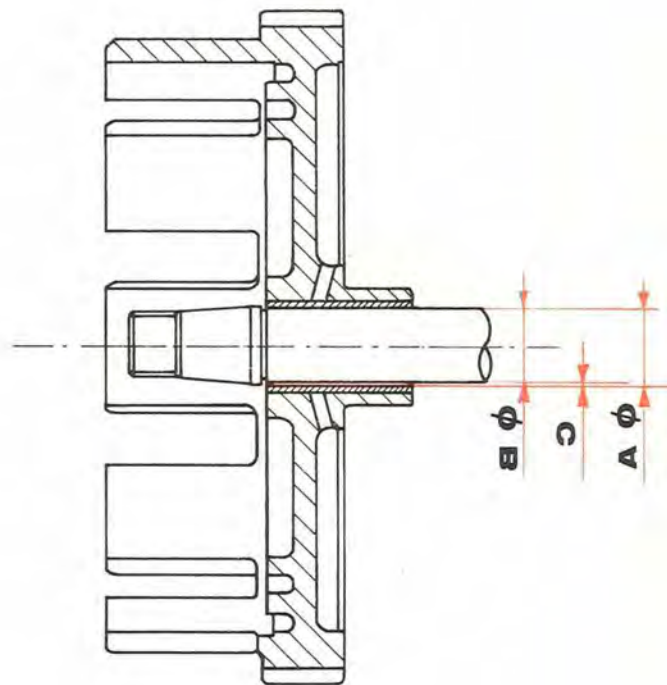


Fig. 53

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITE DI USURA DEL PROFILO ALBERO A CAMME

Profilo camma nuova A	20,74
Limite consumo max. ammesso dopo l'uso B	20,24

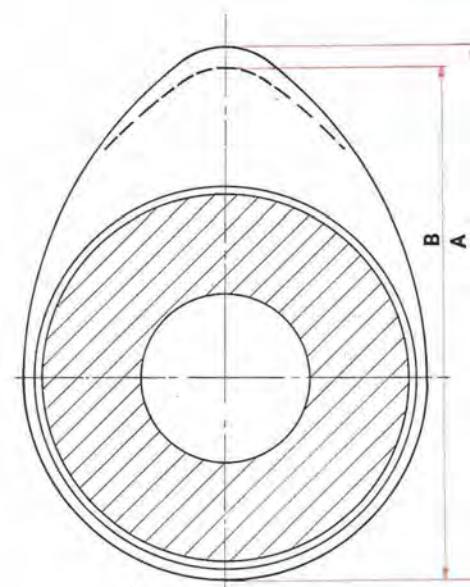


Fig. 54

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITE DI USURA DELLE PUNTERIE

Punteria nuova A	$31 \pm 0,1$
Limite max. ammesso dopo l'uso B	0,5

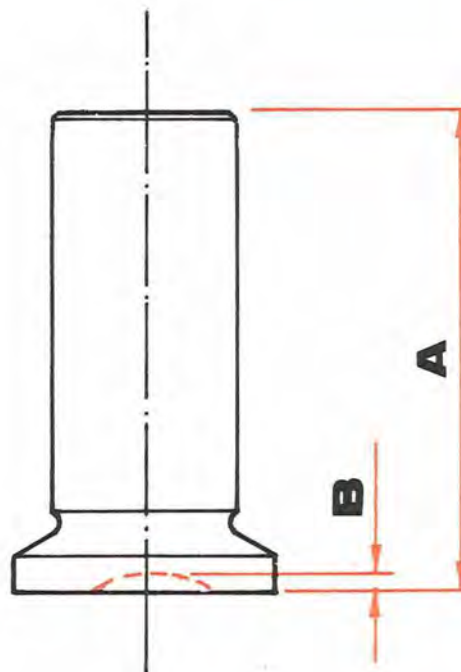


Fig. 55

**TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA BRONZINA PER INGRANAGGI FOLLE
1^a E 2^a VELOCITA' ALBERO SECONDARIO**

Diametro interno bronzina $\varnothing A$	$18,520 \begin{smallmatrix} + 0,033 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro albero cambio $\varnothing B$	$18,500 \begin{smallmatrix} + 0 \\ - 0,013 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio C	max. 0,066 min. 0,020
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max	0,18
Diametro interno ingranaggio $\varnothing D$	$21,000 \begin{smallmatrix} + 0,021 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro esterno bronzina $\varnothing E$	$20,980 \begin{smallmatrix} + 0 \\ - 0,021 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio F	max. 0,062 min. 0,020
Gioco max. ammesso dopo l'uso F max.	0,15

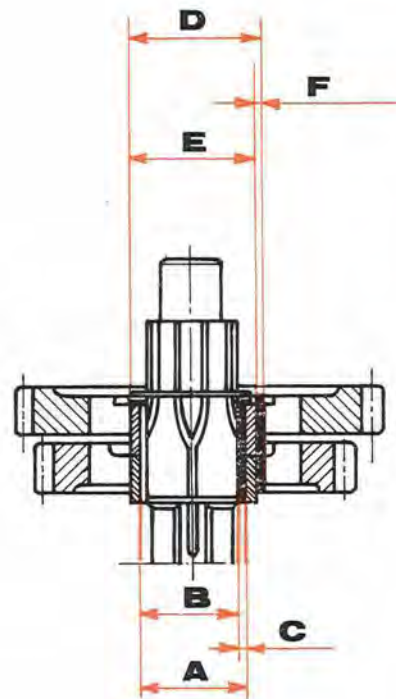


Fig. 56

**TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA BRONZINA PER INGRANAGGI FOLLE
3^a VELOCITA' ALBERO PRIMARIO E 4^a VELOCITA' ALBERO SECONDARIO**

Diametro interno bronzina Ø A	20,020 $\begin{smallmatrix} + 0,021 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro albero cambio Ø B	20,000 $\begin{smallmatrix} - 0,021 \\ + 0 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio C	max. 0.062 min. 0.020
Gioco max. ammesso dopo l'uso C max	0,15
Diametro interno ingranaggio Ø D	22,500 $\begin{smallmatrix} + 0,021 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro esterno bronzina Ø E	22,493 $\begin{smallmatrix} - 0,013 \\ + 0 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio F	max. 0.041 min. 0.007
Gioco max ammesso dopo l'uso F max	0,13

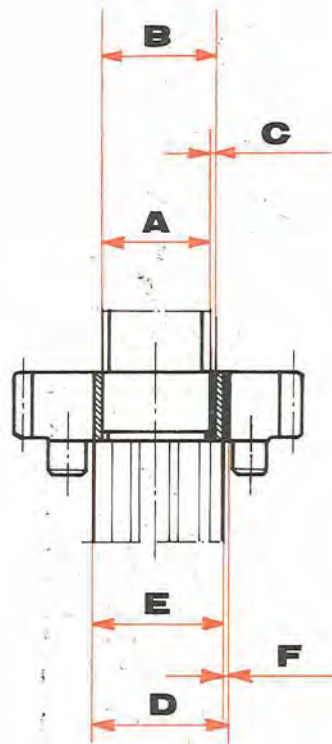


Fig. 57

**TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA BRONZINA PER INGRANAGGIO FOLLE
5ª VELOCITA' ALBERO PRIMARIO**

Diametro interno bronzina $\varnothing A$	17,016 $\begin{smallmatrix} + 0,018 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro abbero cambio $\varnothing B$	17,000 $\begin{smallmatrix} - 0,011 \\ + 0 \end{smallmatrix}$
Gioco montaggio C	max. 0.045 min. 0.016
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,13
Diametro interno ingranaggio $\varnothing D$	20,000 $\begin{smallmatrix} + 0,021 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro esterno bronzina $\varnothing E$	19,993 $\begin{smallmatrix} - 0,013 \\ + 0 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio F	max. 0.041 min. 0.007
Gioco max ammesso dopo l'uso F max	0,12

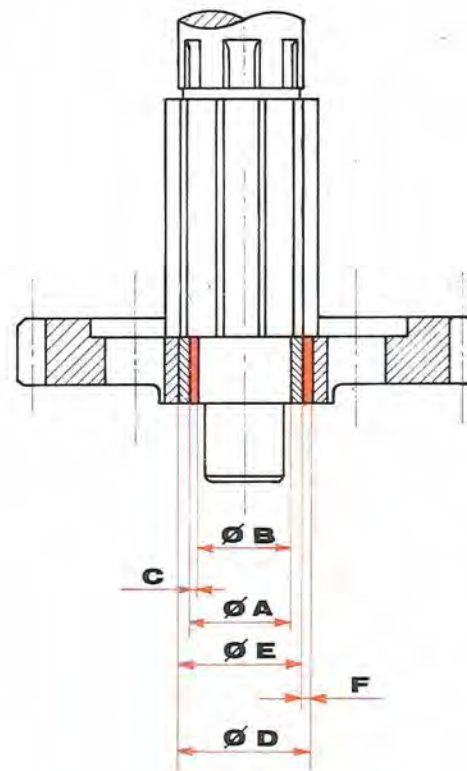


Fig. 58

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA BRONZINA PER INGRANAGGIO MESSA IN MOTO

Diametro interno ingranaggio $\varnothing A$	38,044 $\begin{matrix} - 0 \\ + 0,006 \end{matrix}$
Diametro esterno bronzina $\varnothing B$	37,991 $\begin{matrix} - 0,016 \\ + 0 \end{matrix}$
Gioco di montaggio C	$\begin{matrix} 0,075 \\ 0,053 \end{matrix}$
Gioco max ammesso dopo l'uso $C \text{ max}$	0,2

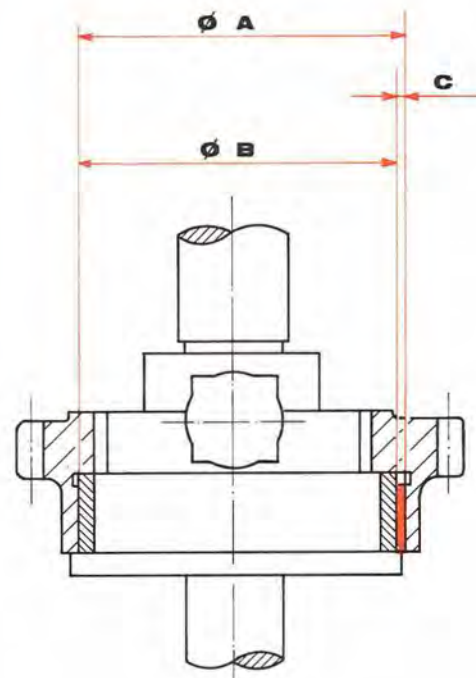


Fig. 59

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA FORCELLA E TAMBURO A GLIFI

Diametro tamburo a glifi $\varnothing A$	37,966 $\begin{smallmatrix} + 0,025 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro interno forcella $\varnothing B$	38,000 $\begin{smallmatrix} + 0,025 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio C	max. 0.059 min. 0.009
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,15

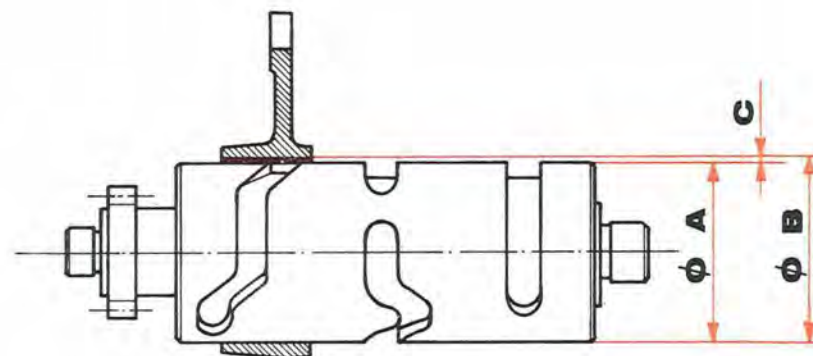


Fig. 60

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA FORCELLA E MANICOTTO SCORREVOLE 1^a VELOCITA'

Spessore forcella A	2,500 $\begin{smallmatrix} + 0 \\ - 0,060 \end{smallmatrix}$
Larghezza alloggiamento B	2,600 $\begin{smallmatrix} + 0,100 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio C	max. 0.260 min. 0.100
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,6

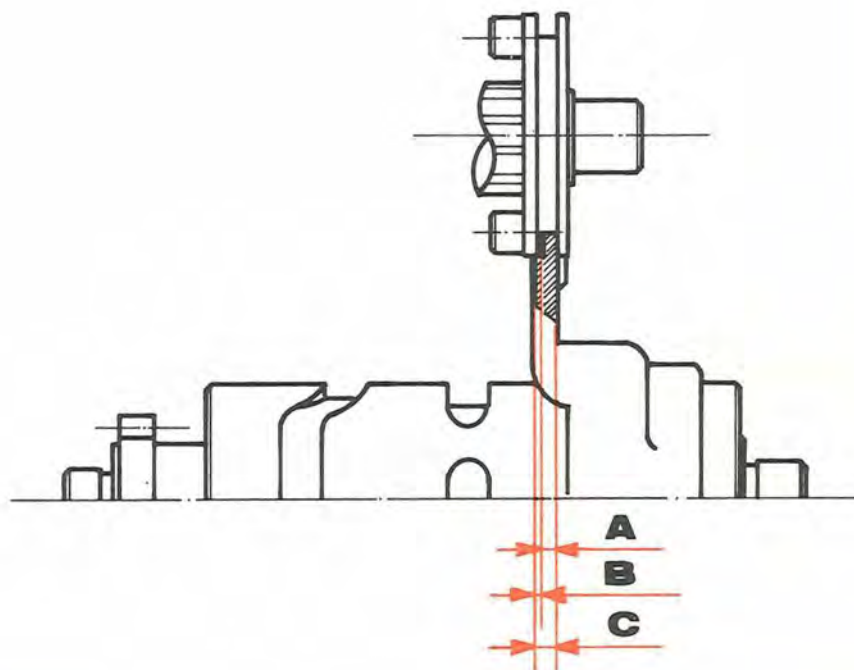


Fig. 61

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA FORCELLA ED INGRANAGGIO SCORREVOLE

Spessore forcella A	4,860 $\begin{smallmatrix} + 0 \\ - 0,075 \end{smallmatrix}$
Larghezza alloggiamento B	5,100 $\begin{smallmatrix} + 0,100 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio C	$\begin{smallmatrix} 0,415 \\ 0,240 \end{smallmatrix}$
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,8

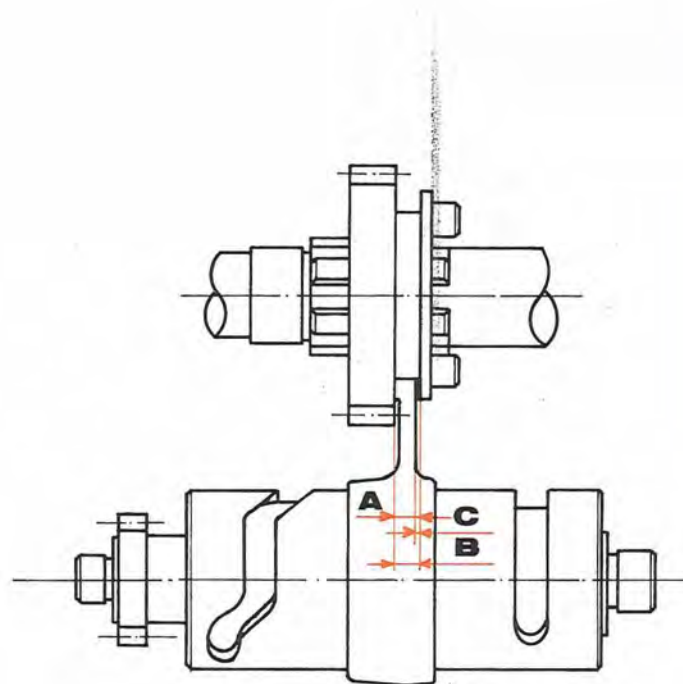


Fig. 62

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLA POMPA OLIO

Profondità sede ingranaggi A	13,5 + 0,050 + 0,032
Altezza degli ingranaggi B	13,5 — 0,016 — 0,027
Gioco di montaggio C	max. 0,77 min. 0,48
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,10

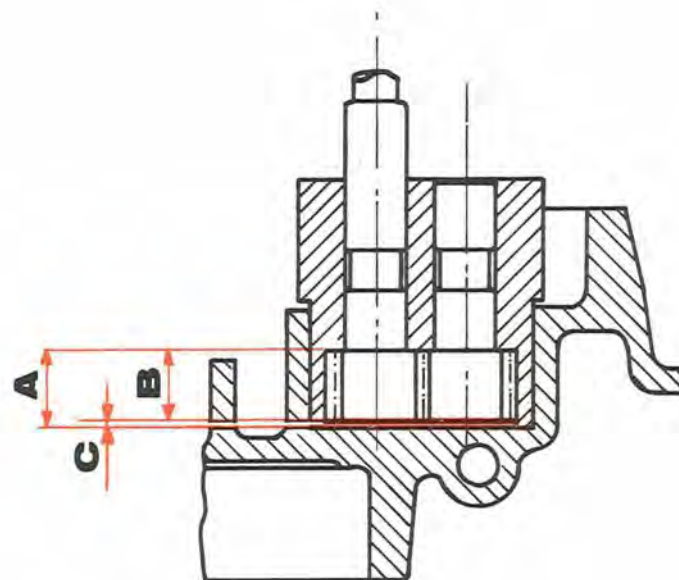


Fig. 63

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA TRA TUBO PORTANTE ED ELEMENTO MOBILE

Diametro esterno tubo portante $\varnothing A$	30,000 $\begin{matrix} + 0 \\ - 0,033 \end{matrix}$
Diametro interno elemento mobile $\varnothing B$	30,000 $\begin{matrix} + 0,020 \\ - 0,053 \end{matrix}$
Gioco di montaggio C	$\begin{matrix} 0,086 \\ 0,020 \end{matrix}$
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,15

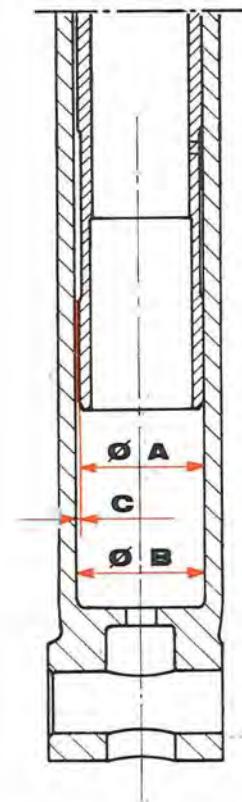


Fig. 64

TOLLERANZE DI MONTAGGIO E LIMITI DI USURA DELLE BRONZINE OSCILLAZIONE FORCELLA POSTERIORE

Diametro interno bronzina $\varnothing A$	20,000 $\begin{smallmatrix} + 0,021 \\ - 0 \end{smallmatrix}$
Diametro esterno distanziatore $\varnothing B$	19,980 $\begin{smallmatrix} - 0,021 \\ + 0 \end{smallmatrix}$
Gioco di montaggio C	max. 0,062 min. 0,020
Gioco max ammesso dopo l'uso C max	0,18
Gioco di montaggio trasversale D	max. 0,9 min. 0,3
Gioco max ammesso dopo l'uso D max	1,5

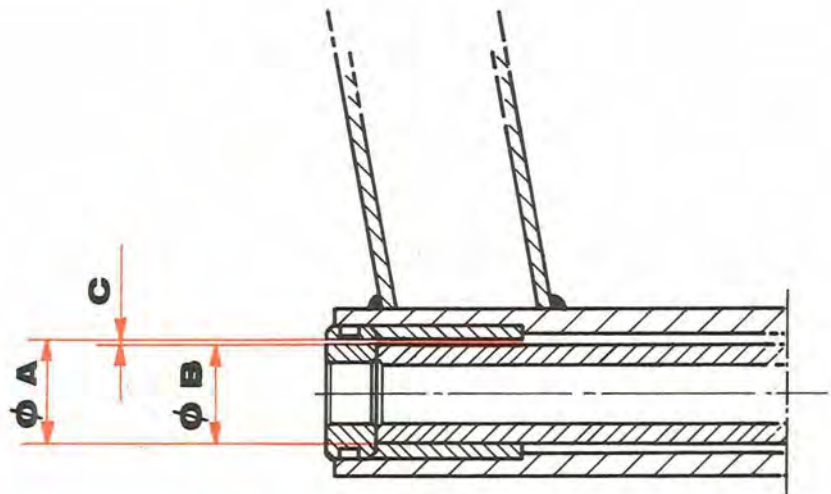


Fig. 65

8ª SEZIONE - Revisione

Motore	8-3
Carburatore	8-4
Mototelaio	8-6
Impianto elettrico	8-7

REVISIONE MOTORE

TESTA MOTORE

Togliere accuratamente i depositi carboniosi con petrolio e spazzola, senza intaccare il metallo perché ciò predispone ad una nuova formazione di depositi carboniosi. Esaminare le sedi delle valvole: esse non devono presentare intaccature o rigature ma devono avere la superficie uniforme in modo che sia assicurata la perfetta tenuta delle valvole. Per il controllo versate della benzina nei condotti di aspirazione e scarico. La tenuta è perfetta quando non vi siano perdite di benzina tra la valvola e la sua sede.

VALVOLE

Dopo aver verificato le sedi delle valvole come sopra descritto, controllare l'accoppiamento con la loro guida, riferendosi alla tabella di pag. 7-9. Se la sede è eccessivamente logorata oppure l'accoppiamento con la sua guida ha superato il limite prescritto, bisogna sostituire la valvola.

MOLLE VALVOLE - BILANCIERI - PERNI

Controllare i carichi di accoppiamento come dalle tabelle a pag. 7-10 e 7-11.

CILINDRO - PISTONE

Osservare che le superfici di lavoro non presentino tracce di grippaggio, rigature o screpolature. Passare poi a controllare le dimensioni sulla base delle tabelle a pag. 7-2 e 7-3. Sia che da questo esame risultino superati i limiti di usura, sia che si presentino le tracce di grippatura suesposte è necessario

provvedere alla rialesatura del cilindro ed alla conseguente sostituzione del pistone con uno nuovo maggiorato. Con il pistone maggiorato montare anche i relativi segmenti maggiorati.

L'usura del pistone va controllata sulla base dei dati riportati sulle tabelle alle pagine 7-2 e 7-3.

BIELLA

Controllare sulla base delle tabelle alle pagg. 7-7 e 7-8, se le bronzine hanno superato il limite di usura prescritto, sostituire il gruppo.

SPINOTTO - ASSE ACCOPPIAMENTO - VOLANI

Controllare come dalle tab. a pag. 7-7. Se dovesse grippare la biella tra i volani, con conseguente rinvenimento (colore bluastrò) della zona di incastro dell'asse d'accoppiamento è indispensabile sostituire i volani e l'asse d'accoppiamento.

POMPA OLIO

Controllare come da tab. a pag. 7-22. Sostituire gli ingranaggi se eccessivamente usurati.

DISTRIBUZIONE

Osservare la superficie delle camme e dei piattelli delle punterie. Se presentano profondi segni di usura sostituire i particolari (vedi pag. 7-13 e 7-14). Verificare l'ingranaggio dell'albero a camme e se la dentatura si presenta eccessivamente usurata sostituirla.

MESSA IN MOTO

Controllare la bronzina dell'ingranaggio messa in moto secondo la pag. 7-18. Verificare che il nottolino scorra liberamente nel suo alloggiamento e che la zona d'innesto non presenti scheggiatura.

SELETTORE E FORCELLE COMANDO MARCE

Se il pedale cambio fa una piccola corsa a folle senza che si senta la resistenza della molla, sostituire quest'ultima in quanto deformato.

Osservare che il profilo interno della piastra selettore non abbia segni evidenti di usura soprattutto agli spigoli. Nel caso sostituire il particolare. Controllare gli accoppiamenti a pag. 7-19. Verificare che i noddolini d'innesto non presentino usura eccessiva e controllare lo stato delle molle.

FRIZIONE

Controllare l'usura dei dischi guarniti, degli innesti sui dischi e della dentatura del tamburo. Se vi è usura apparente sostituire i particolari.

INGRANAGGI

Controllare che non vi siano ingranaggi con denti rotti, scheggiati o eccessivamente usurati. In questo caso sostituire con particolari nuovi.

CUSCINETTI A SFERE

L'usura del cuscinetto si rivela dalla sua rumorosità, un esperto noterà il gioco eccessivo tra anello interno ed esterno di un cuscinetto usurato rispetto ad uno nuovo.

N.B. - Non pulire mai con getti d'aria i cuscinetti.

TRASMISSIONE POSTERIORE

Verificare l'usura dei denti del pignone e della corona. È necessario sostituire i particolari quando l'usura si dimostri eccessiva. Si consiglia di cambiare contemporaneamente pignone, corona e catena. Se si arriva a fondo corsa dei tendicatena, togliere una maglia dalla catena e registrare.

CARBURATORE

Smontare il carburatore in tutti i suoi particolari, provvedere ad un accurato lavaggio con benzina e soffiare con un getto d'aria compressa in tutte le canalizzazioni e fori esistenti nel corpo carburatore. Assicurarsi della perfetta pulizia di dette canalizzazioni. Verificare con attenzione lo stato di tutti i pezzi che lo compongono in modo particolare i seguenti:

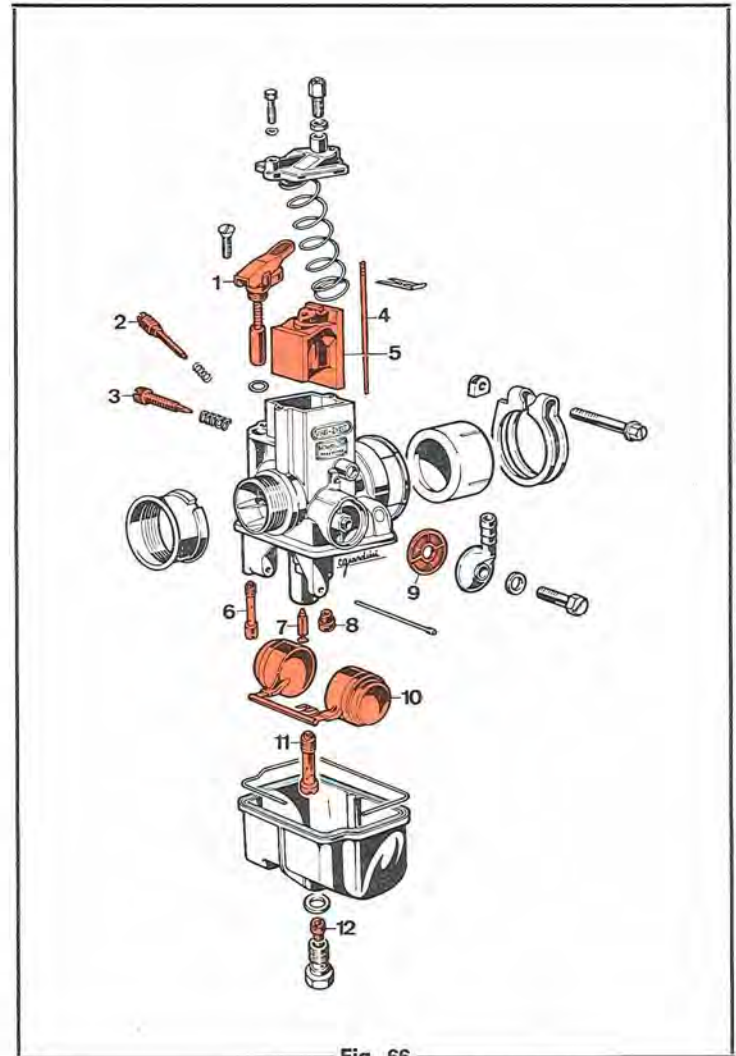
- 1) **Valvola gas:** osservare che la stessa scorra liberamente nella camera miscela. In caso di gioco eccessivo per forte usura, provvedere alla sua sostituzione con una nuova. Riscontrando anche segni di usura nella camera miscela tale da non permettere una normale tenuta od un libero scorrimento della valvola (anche se nuova) sostituire il carburatore.
- 2) **Spillo conico:** osservare se lo spillo conico presenta segni di usura lungo la sua parte conica. In tal caso provvedere alla sua sostituzione con uno nuovo dello stesso tipo.
- 3) **Getto massimo:** il getto non deve essere mai manomesso con l'intento di ritoccarne la taratura e tanto meno passato con un filo che non sia materiale tenero e molto duttile. In caso di dubbio per la sua originale taratura o per maltrattamenti nella sua parte esteriore, provvedere senz'altro alla sostituzione con uno di prescrizione. (Ved. tab. a pag. 8-5).
- 4) **Getto minimo:** le stesse regole sopra esposte valgono anche per questo getto.
- 5) **Vaschetta a livello costante:** il buon funzionamento di questa parte del carburatore è indispensabile per una corretta carburazione; per avere ciò è necessario controllare che il galleggiante non sia appesantito da eventuali infiltrazioni di benzina (il giusto peso è inciso sulla parte superiore del galleggiante) e che lo spillo non sia usurato eccessivamente da comprometterne la tenuta. In caso contrario sostituire il galleggiante e/o lo spillo.
- 6) **Filtro benzina:** si consigliano soventi ispezioni e smontaggi per la pulizia del filtro.
- 7) **Elemento filtrante del carburatore:** ogni 3.000 Km. pulire l'elemento filtrante lavandolo in benzina, scuotendolo e soffiandolo dall'interno con aria a bassa pressione. Ogni 9.000 Km. sostituire l'elemento filtrante con uno di pari tipo. Con l'uso del motociclo su strade polverose eseguire più frequentemente le operazioni di pulizia e le eventuali sostituzioni.

CARBURATORI: Caratteristiche

Caratteristiche dei carburatori	125 5V ARCORE	150 5V ARCORE
Tipo Dell'Orto	VHB 22 BS	VHB 23 BS
Diffusore Ø mm.	22	23
Getto max.	95	103
Getto minimo	40	50
Galleggiante	7450.2 da gr. 14	7450.1 da gr. 10
Valvola gas	7447.40	
Spillo conico	E. 29 alla 1ª tacca	E. 29 alla 2ª tacca
Polverizzatore	260/Q	260/V
Getto starter	55/100	50/100

Descrizione Fig. 66

1. Dispositivo avviamento — 2. Vite regolazione miscela minimo — 3. Vite regolazione valvola gas — 4. Spillo conico — 5. Valvola gas — 6. Getto starter — 7. Spillo chiusura benzina — 8. Getto minimo — 9. Filtro benzina — 10. Galleggiante — 11. Polverizzatore — 12. Getto max.

**Fig. 66**

REVISIONE MOTOTELAIO

FORCELLA TELESOPICA

Controllare il diametro del tubo portante (tratto investito dall'elemento mobile) e il diametro interno dell'elemento mobile. Le superfici interne ed esterne non devono presentare rigature o abrasioni e l'usura deve essere contenuta nei limiti indicati dalle tabelle a pag. 7-23. Usando di frequente il motociclo su strade fangose, si consiglia di controllare spesso le condizioni dell'olio. Se risulta acquoso o sporco, sostituirlo dopo aver fatto un lavaggio (a forcella montata) con un po' di benzina.

FORCELLA POSTERIORE

Nessuna particolare manutenzione. Se si verifica una eccessiva usura nelle bronzine con conseguente calo di stabilità del veicolo, sostituire le bronzine. (Ved. tab. a pag. 7-24).

CENTRATURA RUOTE

Montare la ruota su un apposito supporto e con il tira raggi avvitare i nipples che lo richiedono fino a centrare la ruota sia assialmente che trasversalmente, servendosi del supporto stesso come controllo. Per eseguire questa operazione necessita un po' di pratica.

Questa operazione può essere fatta anche con la ruota montata sul motociclo.

Sgonfiare la gomma quando si registra la ruota.

REVISIONE IMPIANTO ELETTRICO

VOLANO MAGNETE

Quando si sostituiscono le bobine, una o entrambe, (vengono fornite con le espansioni polari già tornite) bisogna premere le stesse verso l'interno dello statore durante l'operazione di bloccaggio delle relative viti, indi controllare che l'intraferro (spazio interposto tra le estremità delle bobine con le espansioni polari) sia compreso tra $0,45 \div 0,6$ mm.

Prova e taratura del volano:

- 1) Nella revisione generale del volano (sostituzione del rotore o delle bobine) disponendo di un banco di prova volani, l'apertura contatti del rottore deve iniziare quando la mezzeria della espansione polare, immediatamente a destra della cava per chiave, sorpassi la mezzeria della bobina A.T. di $8^\circ \div 12^\circ$ a tutto anticipo (massa aperta) e di $28^\circ \div 32^\circ$ a tutto ritardo (massa chiusa). L'utilità di tale angolo deve essere la seguente:

Senza luci 4 μ a 1500 giri
 5 μ a 6000 giri

L'apertura dei contatti deve essere di $0,35 \div 0,40$ mm. Anticipo automatico: $20^\circ \pm 1^\circ$

Inizio anticipo 2500 giri
 Fine anticipo 3500 giri ± 200 giri

- 2) Nelle revisioni parziali e nelle rimesse a punto (sostituzione del rottore), qualora non si possa disporre di un banco di prova e quindi non si possa rilevare la utilità, occorre controllare che l'apertura dei contatti rottore inizi quando l'estremità della bobina di alimentazione A.T. dista dall'espansione polare di $21 \div 23$ mm. a tutto ritardo (vedi fig. 67) e $7 \div 8$ mm. a tutto anticipo.

L'apertura dei contatti deve essere di $0,35 \div 0,40$ mm.

TENSIONE AI MORSETTI DELLA LAMPADA BILUCE

Con volani « stabilizzati » cioè che abbiano totalizzato almeno 90 ore di funzionamento sul veicolo, in buone condizioni di magnetizzazione e con l'impianto di illuminazione in buona efficienza, la tensione ai morsetti del filamento abbagliante della lampada biluce da 6V-25/25 W deve essere la seguente:

$6,5 \div 7$ a 6000 giri

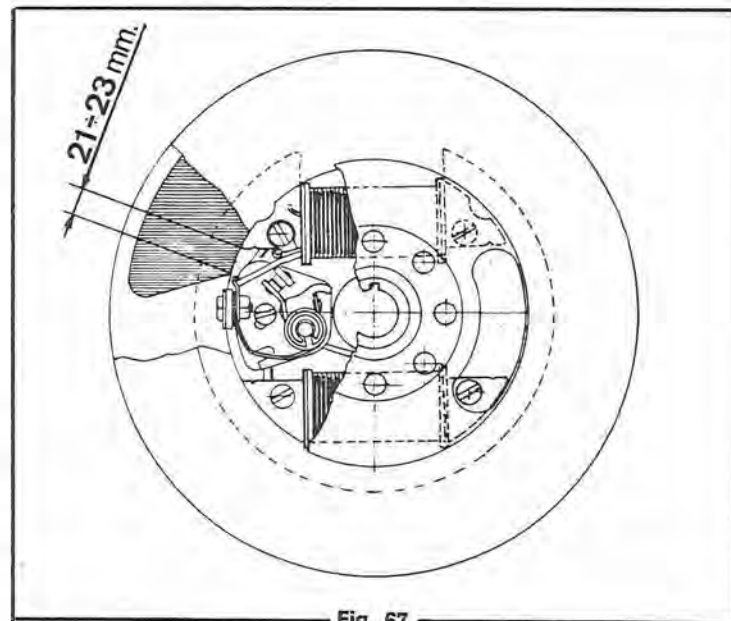


Fig. 67

CONTROLLO MESSA IN FASE ACCENSIONE MOTORE CON LAMPADA STROBOSCOPICA

Per tale operazione sono stati fatti dei riferimenti sulle seguenti parti del motore:

- sul rotore del magnete volano tre tracce mobili:
 - una per il punto morto superiore
 - una mediana per l'anticipo fisso
 - una terza per l'anticipo automatico
- sul semicarter destro nella nervatura centrale, una traccia fissa di riferimento.

Collegare la lampada stroboscopica all'impianto (batteria e candela motore), togliere il coperchio carter destro, avviare il motore al minimo (850 ÷ 1000 giri al minuto; eventualmente controllare con contagiri e lasciarlo girare fino a che non abbia raggiunto la temperatura normale di funzionamento).

Impugnare la lampada stroboscopica e puntarla sui riferimenti premendo l'apposito pulsante (ved. fig. 68).

Il riferimento mobile mediano, illuminato dai lampi di luce con frequenza pari al numero di accensioni del cilindro, apparirà fermo e dovrà coincidere perfettamente con la traccia fissa sul carter perché l'accensione risulti esatta.

Se tale riferimento, risulterà spostato nel senso di rotazione motore l'**accensione è ritardata**.

Se al contrario risulterà spostato in senso opposto a quello di rotazione del motore, l'**accensione è anticipata**.

In entrambi i casi, sia che l'accensione sia ritardata od anticipata, occorre ruotare la piastra porta indotti in senso orario se anticipata o antiorario se ritardata, fino a che la traccia mediana sul rotore coincida con il riferimento sul carter, previo controllo, apertura contatti che dovrà essere di 0,35 ÷ 0,40 mm.

Controllo funzionamento anticipo automatico

Aumentare gradatamente il numero dei giri del motore mantenendo sempre il fascio luminoso della lampada stroboscopica sui riferimenti, fino a raggiungere il massimo regime (non superare i 5000 giri).

Si noterà che ad un certo numero di giri del motore il riferimento mediano inizierà a spostarsi in senso contrario a quello di rotazione e lo spostamento sarà di entità proporzionale al numero dei giri di funzionamento fino ad un determinato valore, oltrepassato il quale lo spostamento cessa, (ciò si verifica a circa 3000 giri), nel caso nostro a questo punto la terza traccia mobile sul rotore dovrà coincidere esattamente con quella fissa sul carter.

Aumentare o diminuire i giri del motore dal minimo a 3000 giri per 3 o 4 volte per assicurarsi che l'anticipo lavori con regolarità.

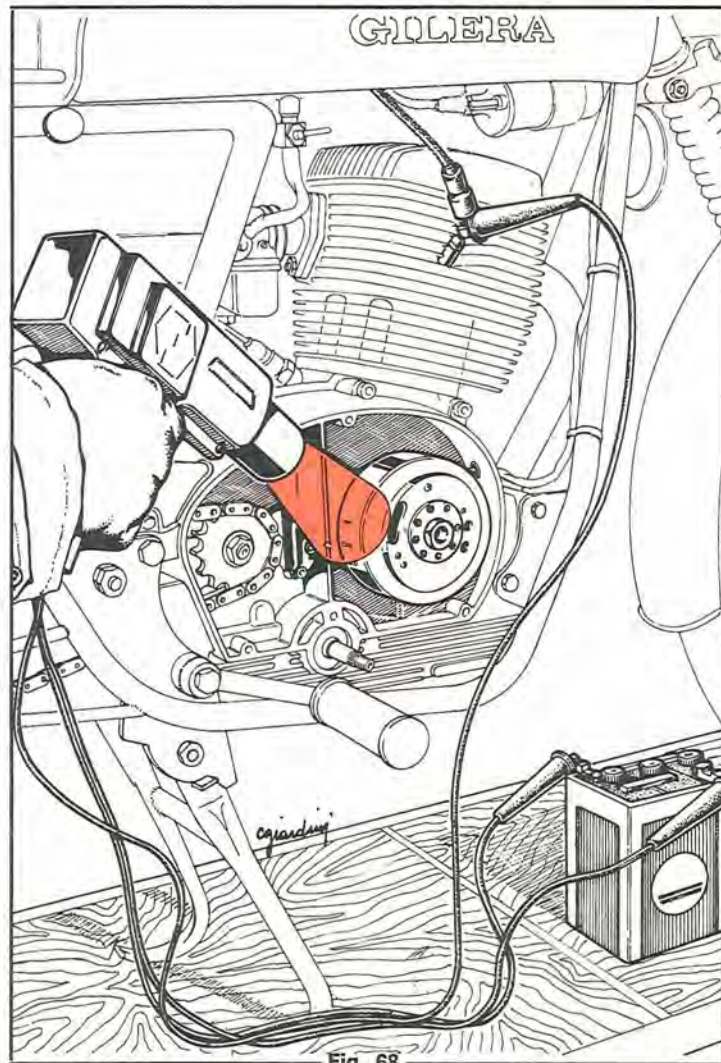


Fig. 68

AVVISATORE ACUSTICO

Normalmente questo apparecchio non abbisogna di manutenzione. Se l'avvisatore non funziona il difetto può essere dovuto:

- a) avvisatore avariato;
- b) connessioni tra pulsante e avvisatore interrotte;
- c) pulsante avariato.

Per accertare se il difetto dipende dall'avvisatore inserire direttamente lo strumento su una batteria.

Se non suona sostituirlo.

In caso contrario cercare il difetto sulle connessioni e sul pulsante. Se l'avvisatore emette un suono stonato, il difetto va ricercato nell'allentamento della vite di fissaggio del supporto dell'avvisatore. Procedere ad uno stretto bloccaggio del supporto.

BATTERIA (solo per 150 5V Arcore)

È l'organo elettrico che richiede la più assidua sorveglianza e la più diligente manutenzione. Le principali norme di manutenzione sono:

1) Verifica del livello dell'elettrolito.

Il livello dell'elettrolito, che deve essere controllato almeno una volta al mese, deve ricoprire il bordo superiore della piastra di $5 \div 10$ mm. Per ripristinare detto livello bisogna usare esclusivamente acqua distillata.

Qualora si rendessero necessarie troppo frequenti aggiunte di acqua, controllare l'impianto elettrico del veicolo: la batteria funziona in sovraccarica e si rovina rapidamente.

2) Controllo dello stato di carica.

Dopo aver ripristinato il livello dell'elettrolito controllarne la densità con l'apposito densimetro (ved. fig. 69).

A batteria carica si dovrà riscontrare una densità di $30^{\circ} \div 32^{\circ}$ Bé corrispondenti ad un peso specifico di $1,26 \div 1,28$ a temperatura non inferiore a 15°C .

Se la densità è scesa al disotto di 20° Bé la batteria è completamente scarica e pertanto si rende necessaria la ricarica della medesima.

Inoltre a batteria carica la tensione di ogni elemento deve essere di $2,6 \div 2,8$ V. Il limite di carica di ogni elemento è di 1,8 V. I controlli suddetti di tensione devono essere eseguiti inserendo sul circuito esterno della batteria una lampadina del faro.

3) Ricarica della batteria

La ricarica normale al banco si deve effettuare con una corrente di 1,2 A per $6 \div 8$ ore circa.

I collegamenti con la sorgente di alimentazione devono essere fatti collegando i poli corrispondenti (+ con + e - con -). Durante la carica i tappi della batteria devono essere tolti. A fine carica controllare il livello e la densità dell'elettrolito nonché la tensione di ogni elemento.

4) Pulizia della batteria

Si consiglia di mantenere costantemente pulita la batteria soprattutto nella parte superiore e proteggere i morsetti con vaselina.

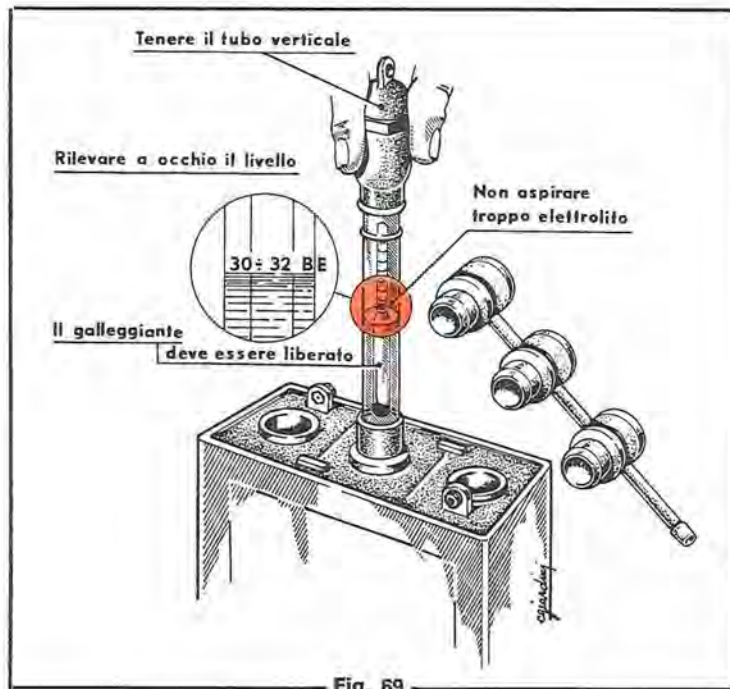


Fig. 69

9ª SEZIONE - Rimontaggio

Coppie di bloccaggio	9- 4
Riscaldamento semicarter	9- 5
Controllo allineamento albero motore	9- 6
Albero motore dal semicarter destro	9- 7
Albero selettore	9- 8
Molla e albero selettore sul carter	9- 9
Fasatura cambio	9-10
Insieme gruppo cambio	9-11
Albero messa in moto	9-12
Controllo gruppo cambio	9-13
Chiusura carter motore	9-14
Sfera arresto selettore	9-15
Frizione	9-16
Fasatura albero distribuzione	9-17
Pistone e cilindro	9-18
Aste e bilancieri	9-19
Registrazione punterie	9-20
Messa a punto del veicolo prima dell'impiego	9-21

PREMESSA AL RIMONTAGGIO

In questa sezione sono illustrate le principali operazioni di rimontaggio per le quali occorrono attrezzi specifici o accorgimenti particolari. Non sono riportate le operazioni di facile esecuzione che possono essere prontamente compiute con cacciaviti, chiavi, pinze normali, etc., e che sono di immediata intuizione da parte dell'esecutore; analogamente non sono illustrate le operazioni già descritte nella sezione « Smontaggio », rispetto alle quali basta eseguire il procedimento inverso. Per le coppie di bloccaggio della bulloneria vedere a pag. 9-4.

All'atto del rimontaggio sottoporre tutti i particolari smontati ad una accurata pulizia e ad accurato esame.

Ricordare in particolare che:

- **I SEMICARTER** non devono presentare crettature o deformazioni; le sedi dei cuscinetti devono essere prive di abrasioni ed usure.
- **CUSCINETTI A SFERE:** controllare che siano in perfette condizioni e non presentino eccessivi giochi assiali e radiali; è buona norma controllarne la scorrevolezza facendoli ruotare a mano; se dopo pulizia (lavaggio in benzina), si avvertono ruvidità nella rotazione, sostituirli. Al rimontaggio lubrificare i cuscinetti con grasso AGIP F. 1 Grease 30.
- **ALBERI ed ASSI:** le superfici di scorrimento e rotolamento non devono presentare intaccature ed abrasioni tali da comprometterne il buon funzionamento e devono essere convenientemente lubrificati.
- Fare sempre uso di **GUARNIZIONI E COPPIE NUOVE.**

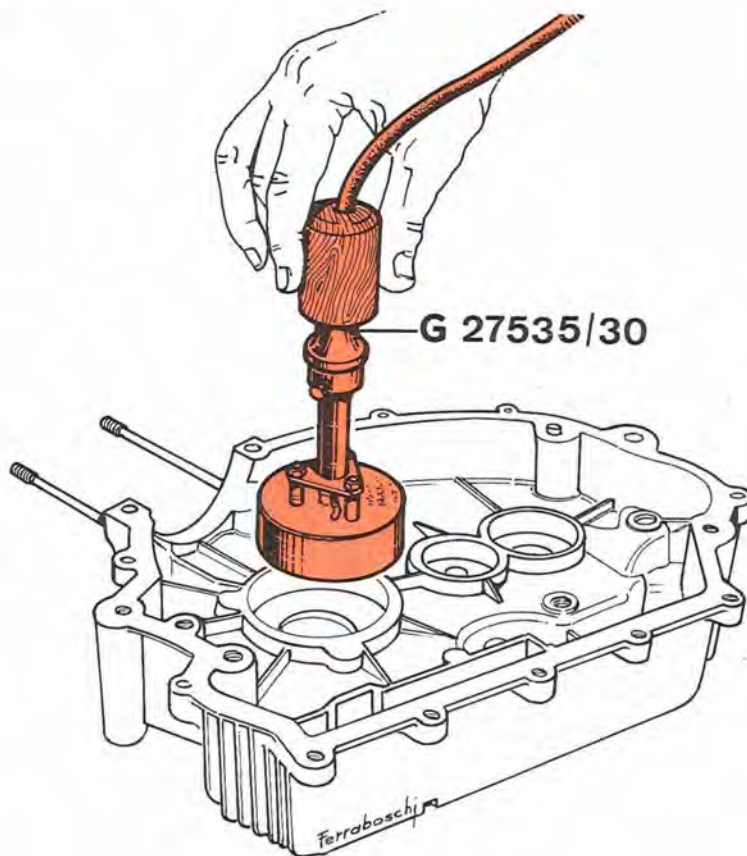
N.B. - Per il serraggio delle viti e dei bulloni è consigliabile usare la chiave dinamometrica.

BULLONERIA: Coppie di bloccaggio. Kg/m.

Particolare	Coppie in Kg/m.
Dadi per prigionieri testa motore filetto 8 x 1 . . .	2,3 ÷ 2,5
Candela	2,5
Tappo introduzione e scarico olio.	3
Bulloncini chiusura carter	0,8
Viti Brugola chiusura carter alla base cilindro . . .	2,5
Dado fissaggio pignone catena	5
Dado fissaggio volano magnete	5
Dado fissaggio tamburo interno frizione	8
Dado fissaggio ingranaggio comando pompa olio . .	1,5 ÷ 1,7
Viti fissaggio pompa olio	0,6 ÷ 0,8
Vite fissaggio ingranaggio albero distribuzioe . . .	2,5 ÷ 2,8
Dado fissaggio ingranaggio motore	6

RIMONTAGGIO

Riscaldamento semicarter



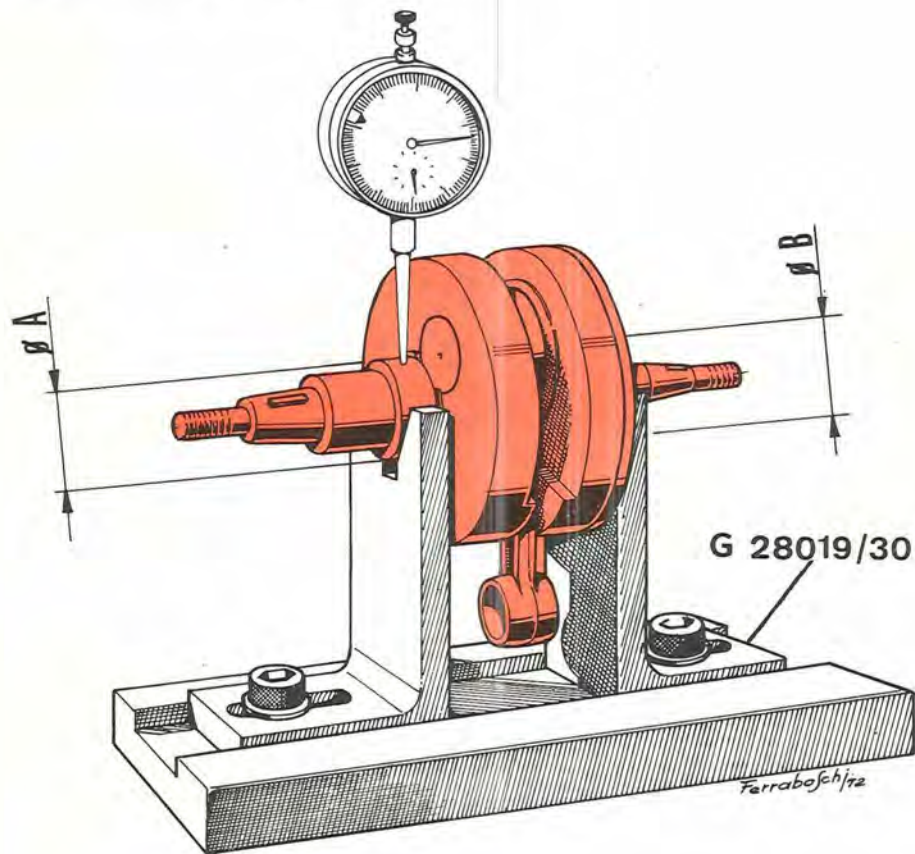
Procedura

- Per montare correttamente gli anelli di tenuta ed i cuscinetti è necessario riscaldare convenientemente le relative sedi con il fornello G 27535/30.

Fig. 70

RIMONTAGGIO

Controllo allineamento albero motore



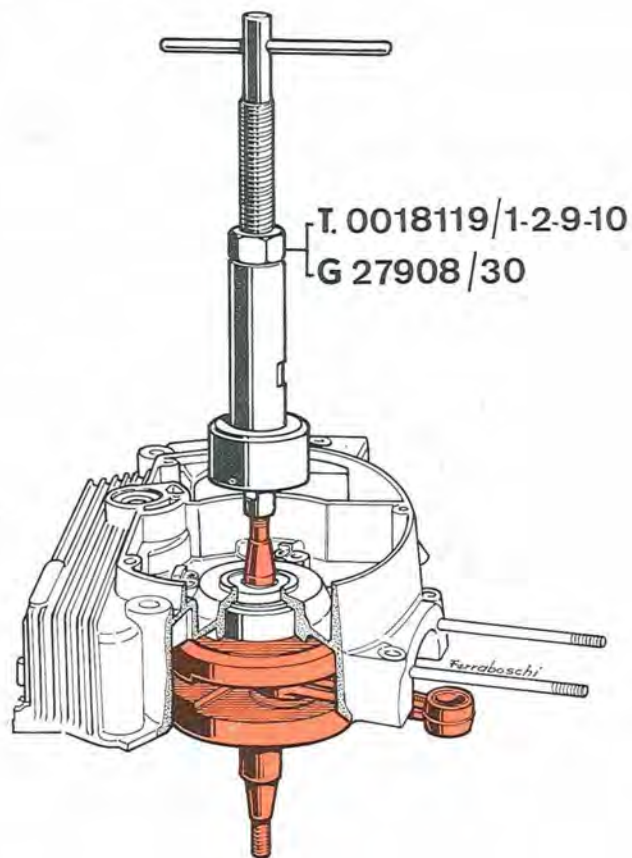
Procedura

- Con l'apposita attrezzatura controllare che le eccentricità delle superfici dei $\varnothing$ «A» e «B» risultino comprese entro 0,02 mm, limite massimo di lettura sull'orologio comparatore.
- Nel caso di eccentricità non molto superiori a quelle prescritte, eseguire la raddrizzatura dell'albero agendo tra i contrappesi con una zeppa o serrandoli in morsa (dotata di boccole di alluminio) a seconda delle necessità.

Fig. 71

RIMONTAGGIO

Albero motore sul semicarter destro



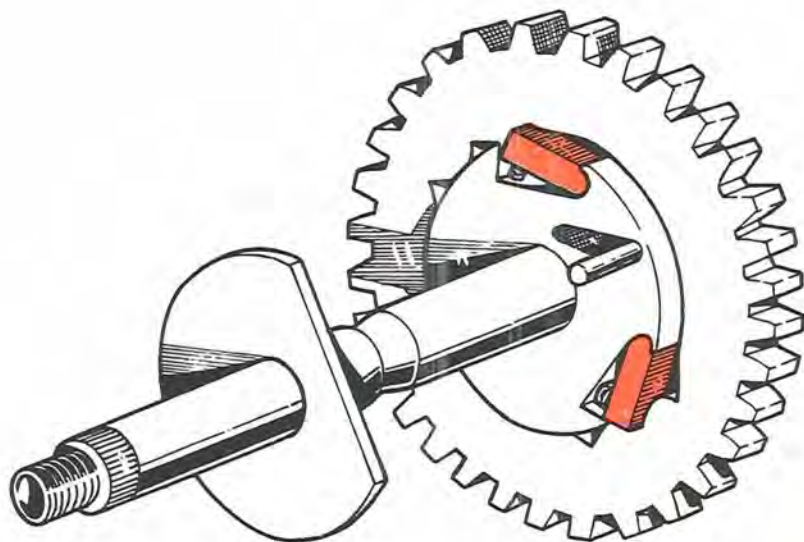
Procedura

- Montare l'albero motore lato volano nel semicarter destro mediante l'attrezzo T. 0018119/1-2-9-10 completo del particolare G 27908/30.

Fig. 72

RIMONTAGGIO

Albero selettore



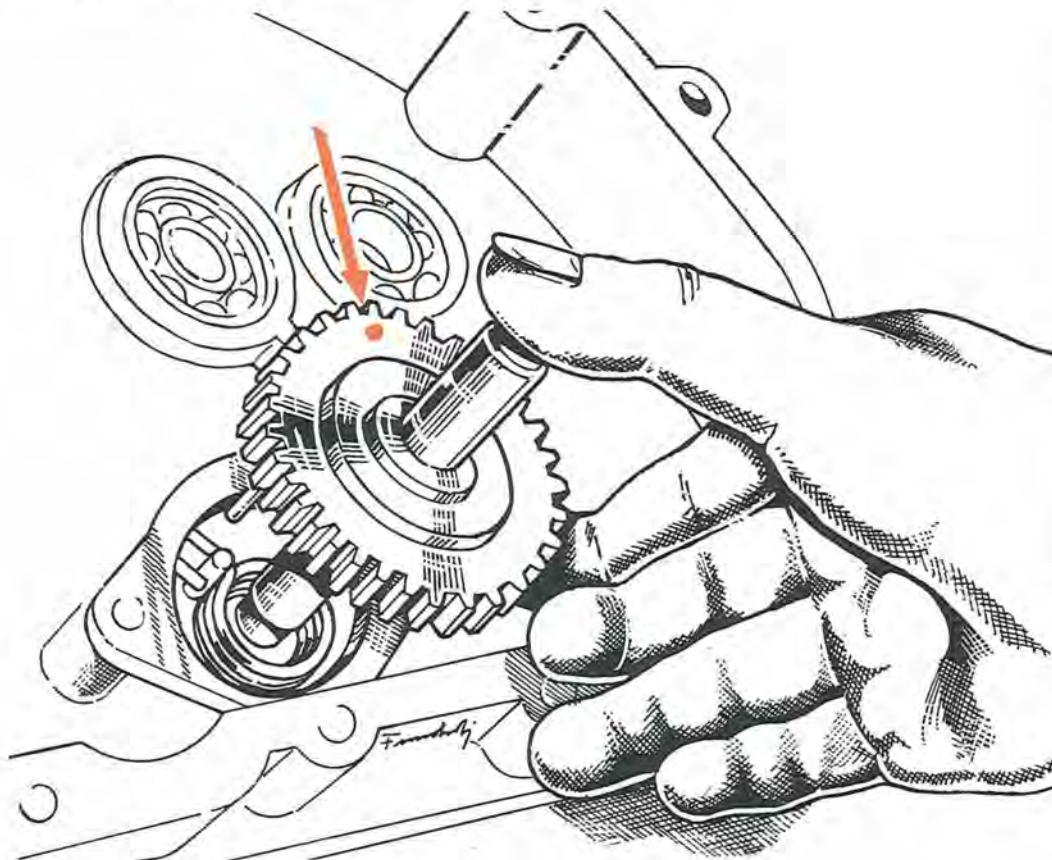
Procedura

- Rimontare i vari pezzi componenti l'albero selettore, avendo cura che la parte dell'ingranaggio marcata con un punto di bulino, rimanga verso l'operatore.
- La posizione dei due nottolini deve essere come illustrato in figura.
- Infilare la rondella sagomata di tenuta nottolini sull'albero stesso.

Fig. 73

RIMONTAGGIO

Molla e albero selettore sul carter



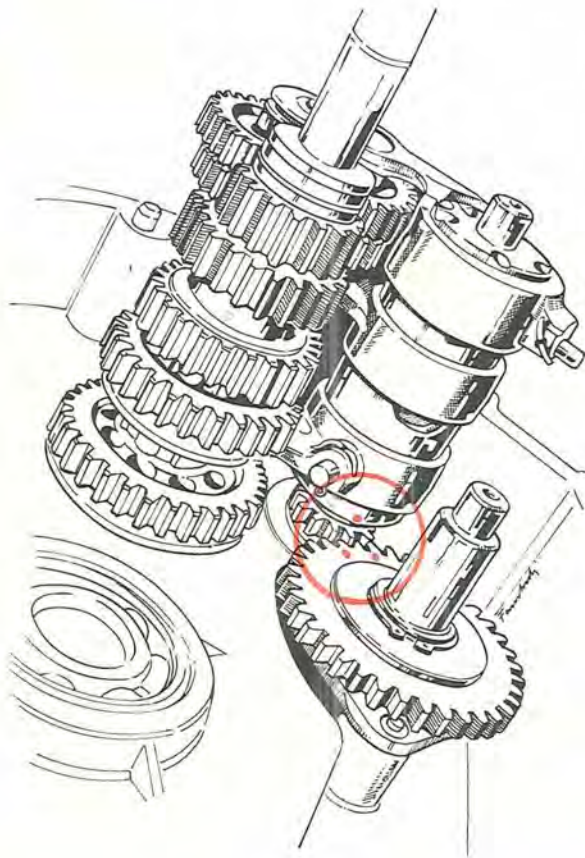
Procedura

- Montare la molla ritorno leva, nell'apposito alloggiamento sul carter destro servendosi del cacciavite ed incrociare i becchi della molla in modo che questa rimanga caricata.
- Infilare la piastra nei pernetti sul carter.
- Inserire l'albero selettore nell'apposito alloggiamento, avendo cura che la spina vada ad inserirsi fra i due becchi della molla di caricamento.

Fig. 74

RIMONTAGGIO

Fasatura cambio



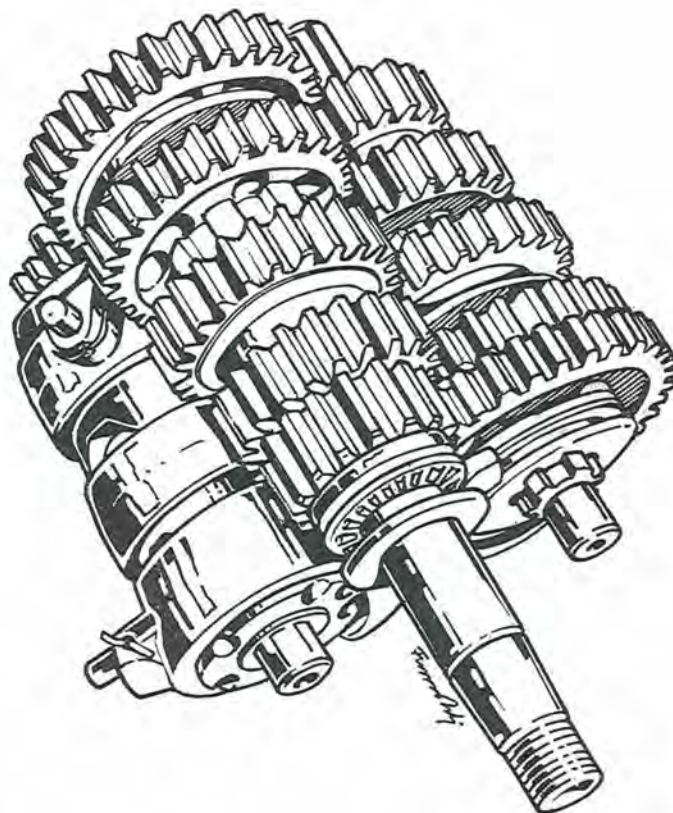
Procedura

- Durante la fase di montaggio del gruppo cambio fare attenzione che i punti di fasatura dell'ingranaggio selettore e dell'ingranaggio del tamburo a glifi siano corrispondenti.

Fig. 75

RIMONTAGGIO

Vista insieme gruppo cambio



Procedura

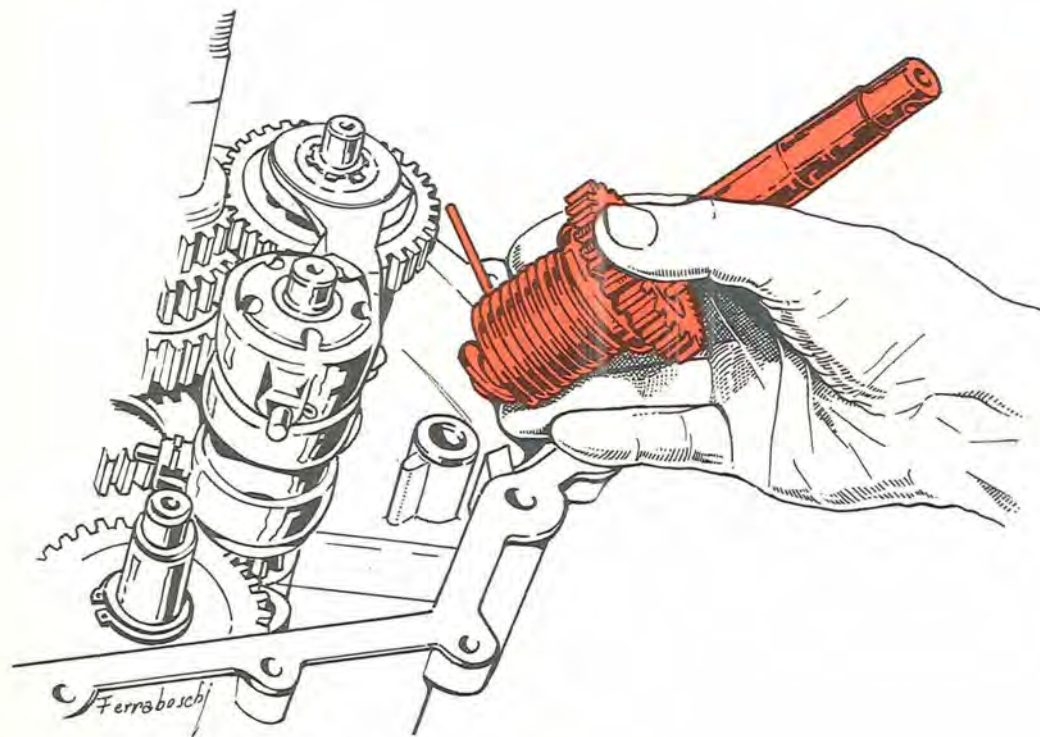
- Montare gli alberi secondario e primario secondo schema cambio.
- Montare il tamburo a glifi innestando le forcelle nella gola degli ingranaggi scorrevoli e nel manicotto innesto 1° velocità.

N.B. - Ricordarsi di montare sull'albero primario la rondella e il reggispira a rullini.

Fig. 76

RIMONTAGGIO

Albero messa in moto



Procedura

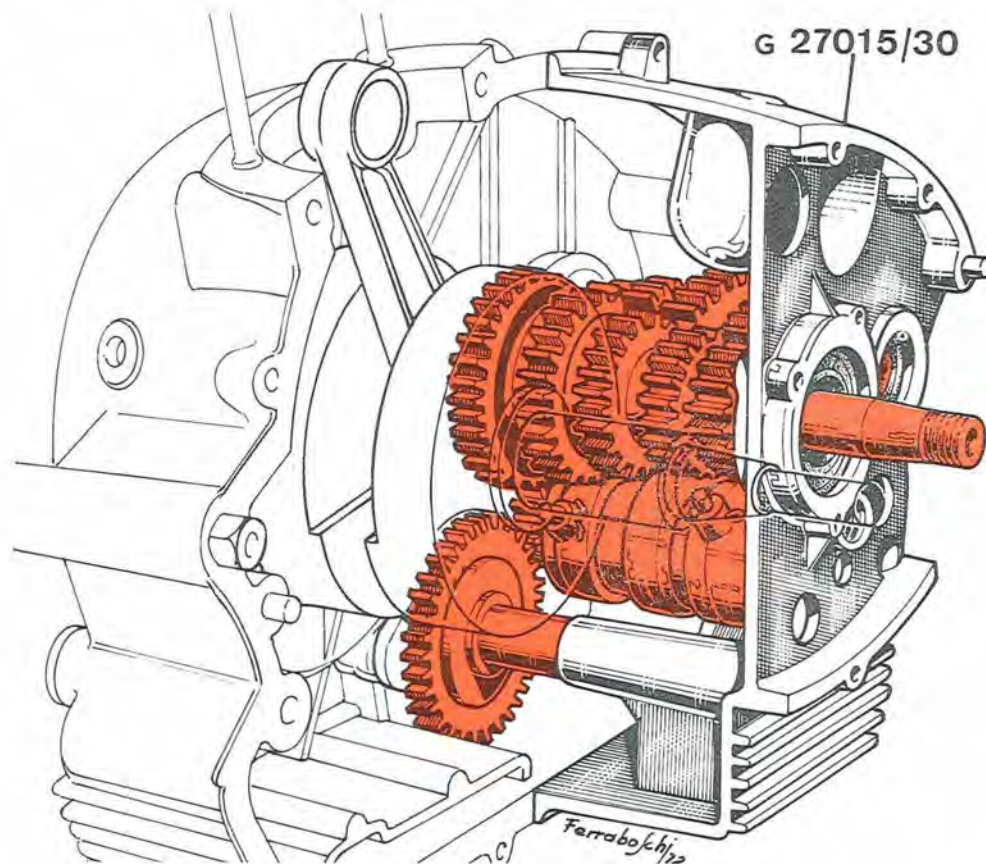
- Per agevolare questa operazione tenere il gruppo cambio leggermente sollevato dalla sua sede onde permettere l'ingranamento degli ingranaggi.

N.B. - Montare il distanziale molla sull'albero con lo smusso verso l'ingranaggio.

Fig. 77

RIMONTAGGIO

Controllo funzionamento gruppo cambio



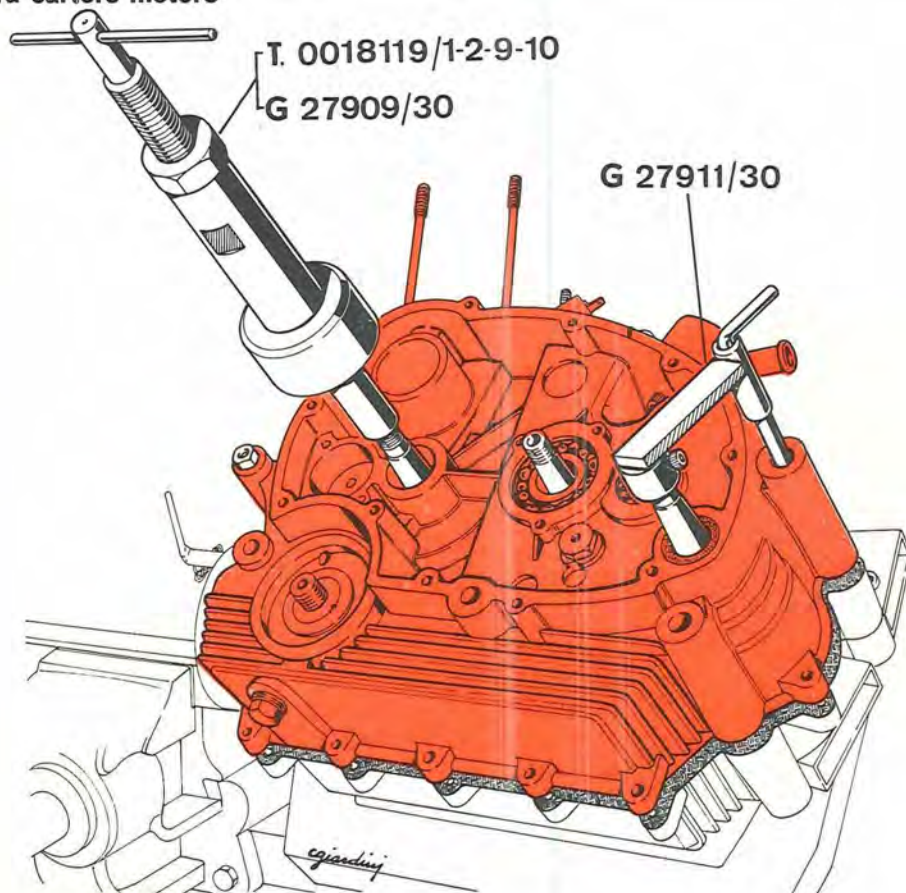
Procedura

- Montare sul semicaratter destro la maschera G 27015/30 e verificare i giochi assiali degli alberi selettore e secondario cambio ed eventualmente intervenire con rondelle di rasamento.

Fig. 78

RIMONTAGGIO

Chiusura carters motore



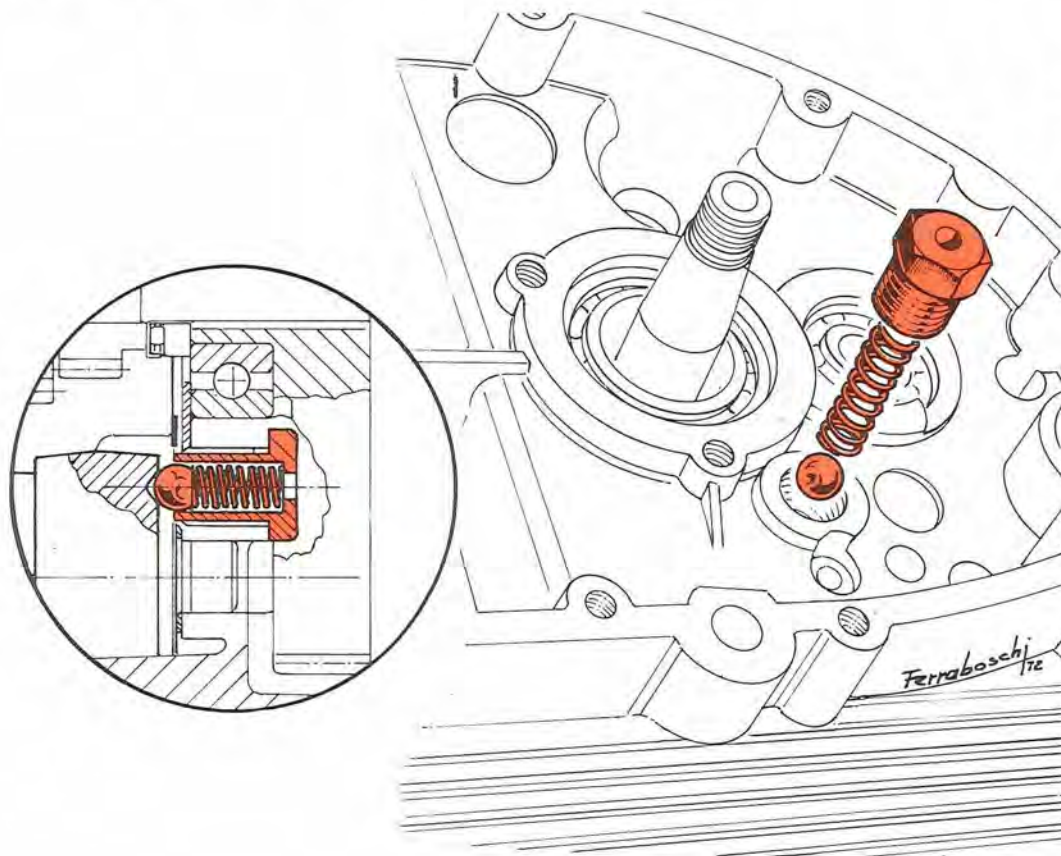
Procedura

- Montare guarnizione nuova.
- Applicare il semicarter sinistro sul destro e contemporaneamente caricare la molla dell'albero messo in moto usando l'attrezzo G 27911/30.
- Applicare l'attrezzo T. 0018119/1-2-9-10 completo del particolare G 27909/30 e chiudere i due semicarter tenendo presente di guidare nella sua sede l'albero selettore.
- Applicare i bulloni chiusura carters.

Fig. 79

RIMONTAGGIO

Sfera arresto selettore



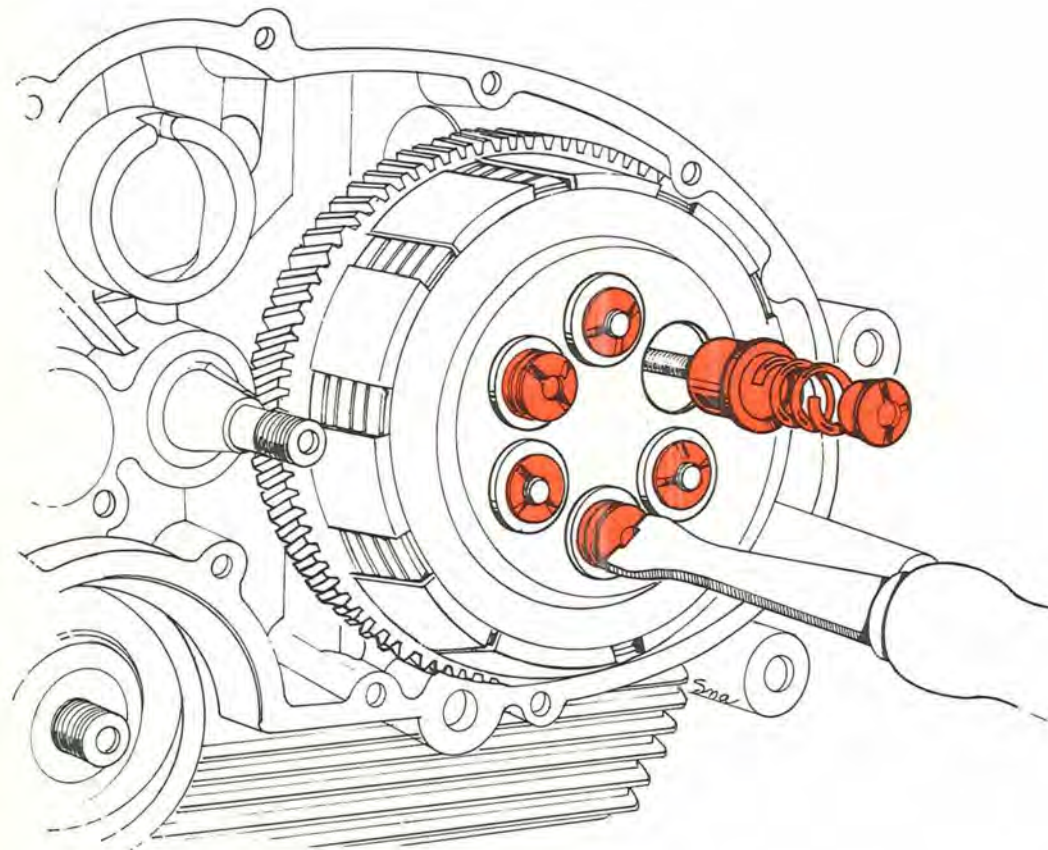
Procedura

- Inserire la sfera facendo attenzione che entri nello scanalato del tamburo a glifi.
- Inserire la molla nel tappo.
- Serrare il tappo nella sua sede e controllare il funzionamento del cambio.

Fig. 80

RIMONTAGGIO

Frizione



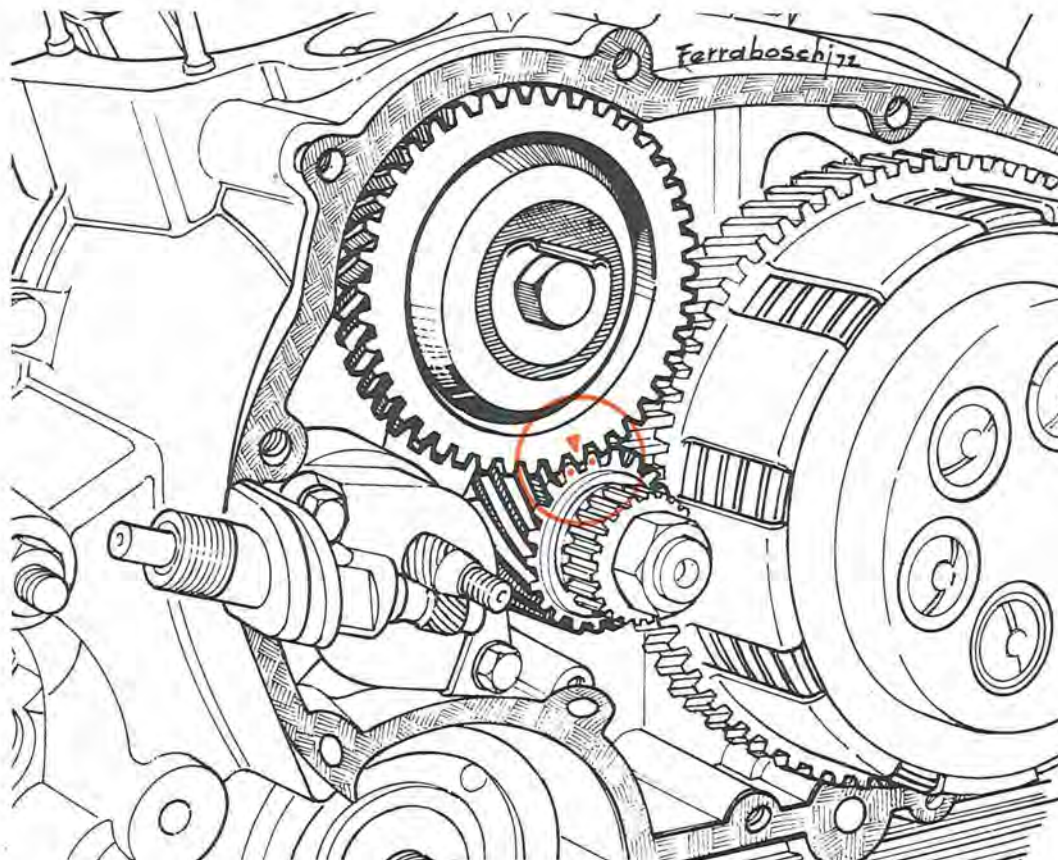
Procedura

- Dopo aver montato la frizione fare attenzione che i dischi aprono in misura sufficiente ed in piano fra loro e che il disco di pressione giri liberamente. Per questa operazione tenere premuta la leva comando frizione ed aiutarsi con la pedivella messa in moto.
- Diversamente usare il cacciavite a forchetta e agire sulle viti di serraggio in modo che il carico delle molle sia equamente distribuito.

Fig. 81

RIMONTAGGIO

Fasatura albero distribuzione



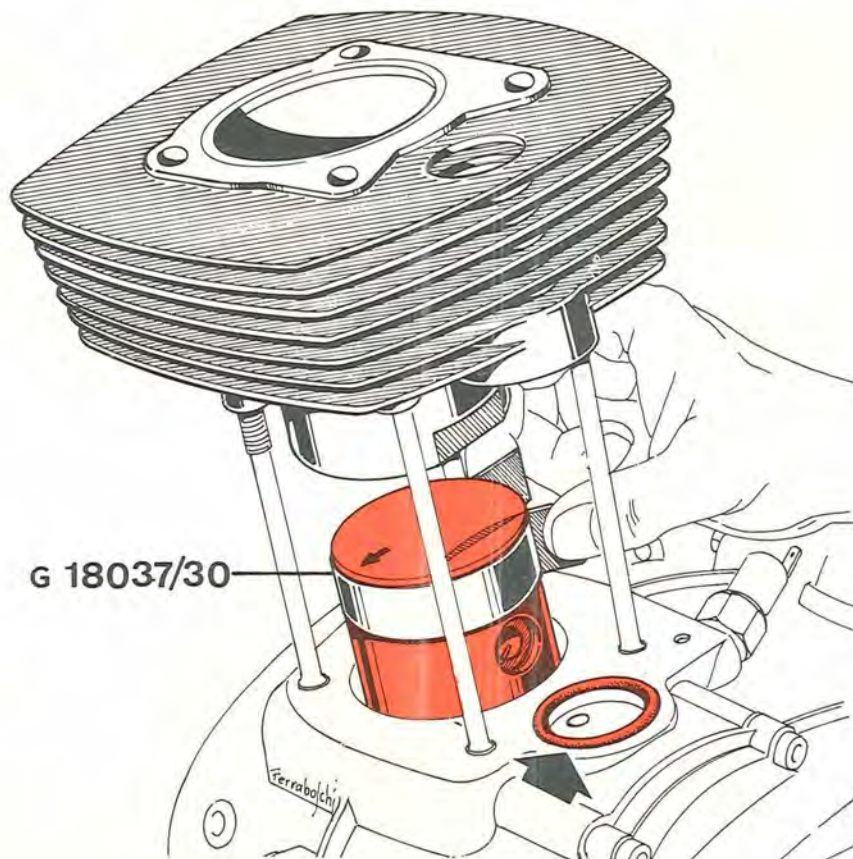
Procedura

- Dopo aver montato le punterie e l'albero a camme nelle apposite sedi, montare gli ingranaggi motore e distribuzione facendo attenzione che i punti di fasatura siano corrispondenti.

Fig. 82

RIMONTAGGIO

Pistone e cilindro



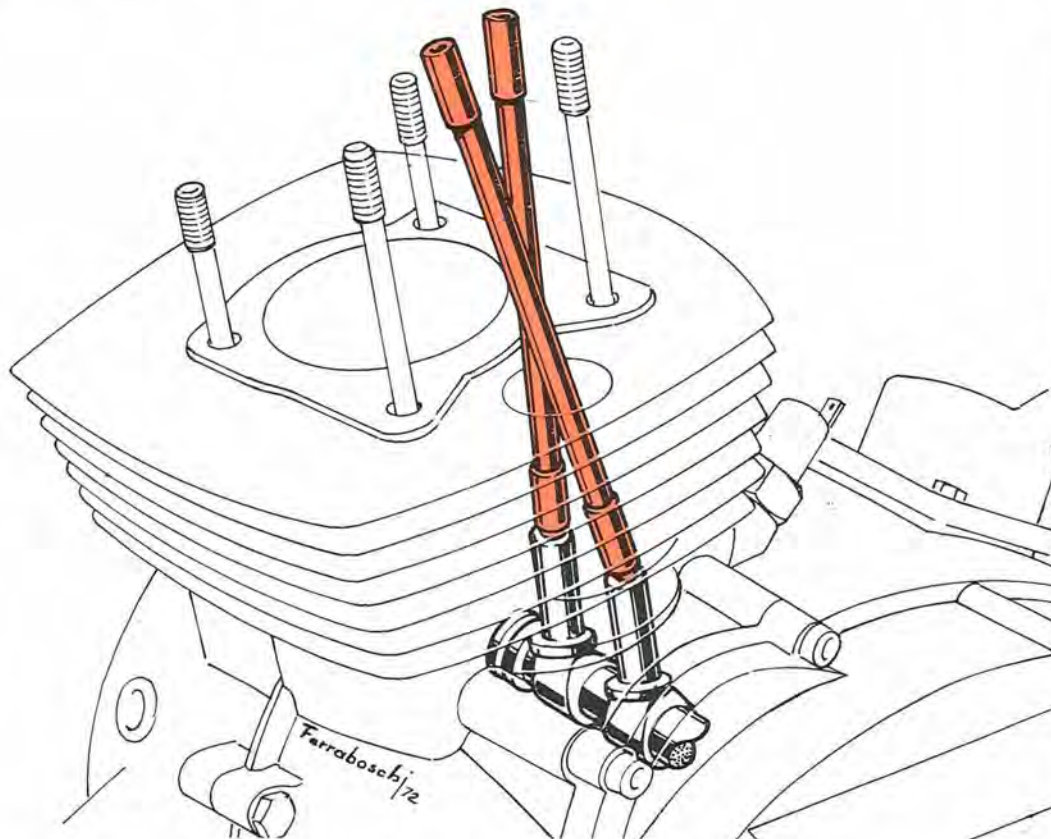
Procedura

- Nel rimontare il pistone tenere presente che la freccia stampigliata deve essere orientata nel senso di rotazione del motore (in avanti).
- Nel rimontare il cilindro allacciare il pistone ed i segmenti con la fascia G 18037/30, e mettere nella sua sede l'anello di tenuta olio.

Fig. 83

RIMONTAGGIO

Aste e bilancieri



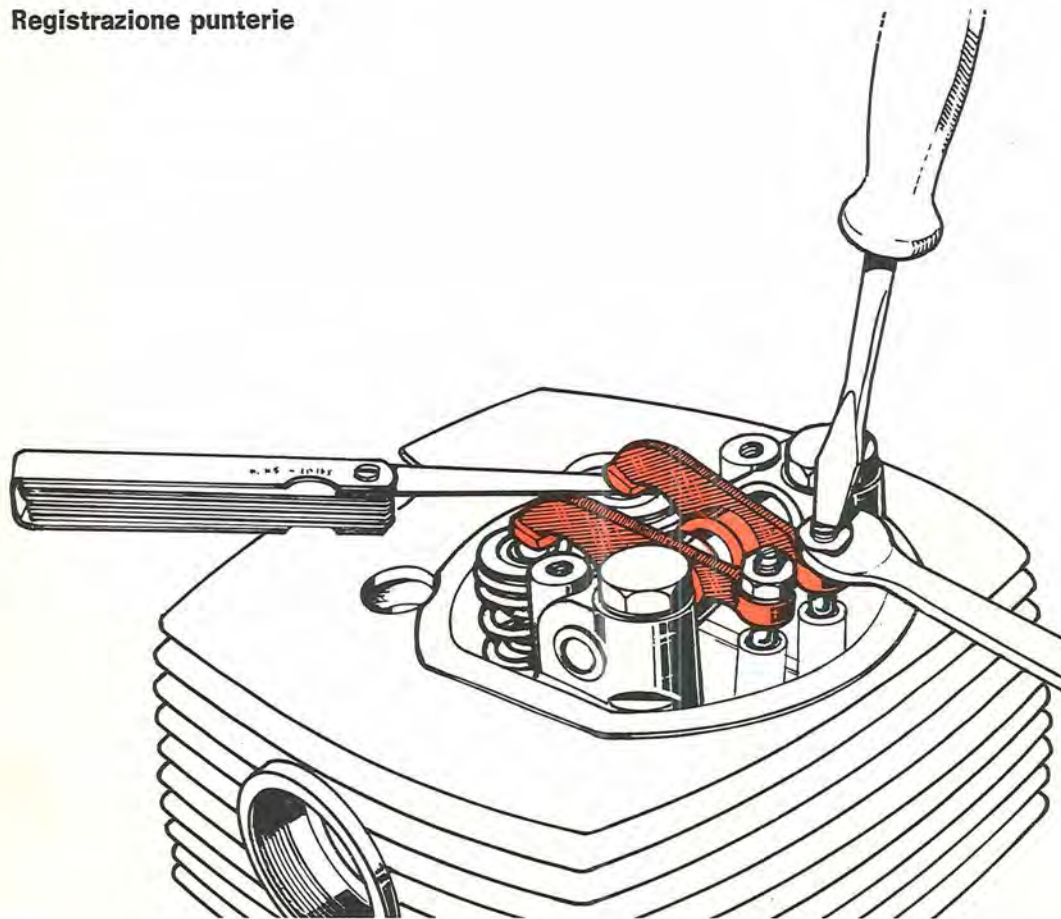
Procedura

- Tenere presente nel montare la testa cilindro che l'astina di comando della valvola di aspirazione va inserita nella punteria interna, mentre quella di scarico va inserita nella punteria esterna.

Fig. 84

RIMONTAGGIO

Registrazione punterie



Procedura

- Agire sulle punterie con pistone al P.M.S.
- Agire sul registro con cacciavite previo allentamento del dado di registro e controllare con uno spessore i seguenti giochi a motore freddo:
 - Aspirazione mm. 0,10
 - Scarico mm. 0,15
- Chiudere il registro.

Fig. 85

MESSA A PUNTO DEL VEICOLO PRIMA DELL'IMPIEGO

A revisione ultimata del motore o di altri gruppi del veicolo, prima di effettuare la riconsegna al cliente effettuare i seguenti controlli e messe a punto:

- 1 — Verifica dadi e bulloni.
- 2 — Livello olio carter: a veicolo diritto deve arrivare al limite superiore della filettatura del bocchettone di riempimento.
- 3 — Assenza di perdite di olio.
- 4 — Controllo pressione pneumatici: (ved. tabella a pag. 1-7).
- 5 — Efficienza dell'impianto elettrico.
- 6 — Controllo carburazione.
- 7 — Efficienza dei freni.
- 8 — Registrazione comando frizione.
- 9 — Tenuta di strada senza tenere le mani sul manubrio.
- 10 — Funzionamento dell'antifurto.
Il dispositivo non deve essere ingrassato.
- 11 — Pulizia del veicolo: per l'esterno del motore, petrolio; per le parti verniciate acqua e pelle scamosciata per asciugare.

Avvertenza: I Sigg. Commissionari e Concessionari sono invitati ad eseguire i suddetti controlli anche sui veicoli nuovi prima della consegna al cliente.

1ª Edizione

AZIENDA GILERA - 20043 Arcore (MI) - Via C. Battisti, 68 - Tel. (039) 617.841 (2 - 3 - 4 - 5)
U.T.C. - Uff. Pubbl. Tecniche - Dis. n. 14.12009 - Proprietà riservata - 2.000/7212

