

850-T3

850-T3

CALIFORNIA

istruzioni per l'uso

Le illustrazioni e descrizioni di questo opuscolo si intendono fornite a titolo indicativo. La Casa si riserva pertanto il diritto di apportare ai motocicli, in qualsiasi momento e senza avviso, quelle modifiche che ritenesse utili per il miglioramento o, per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

Vendita - Assistenza - Ricambi: consultare le



Egregio Cliente

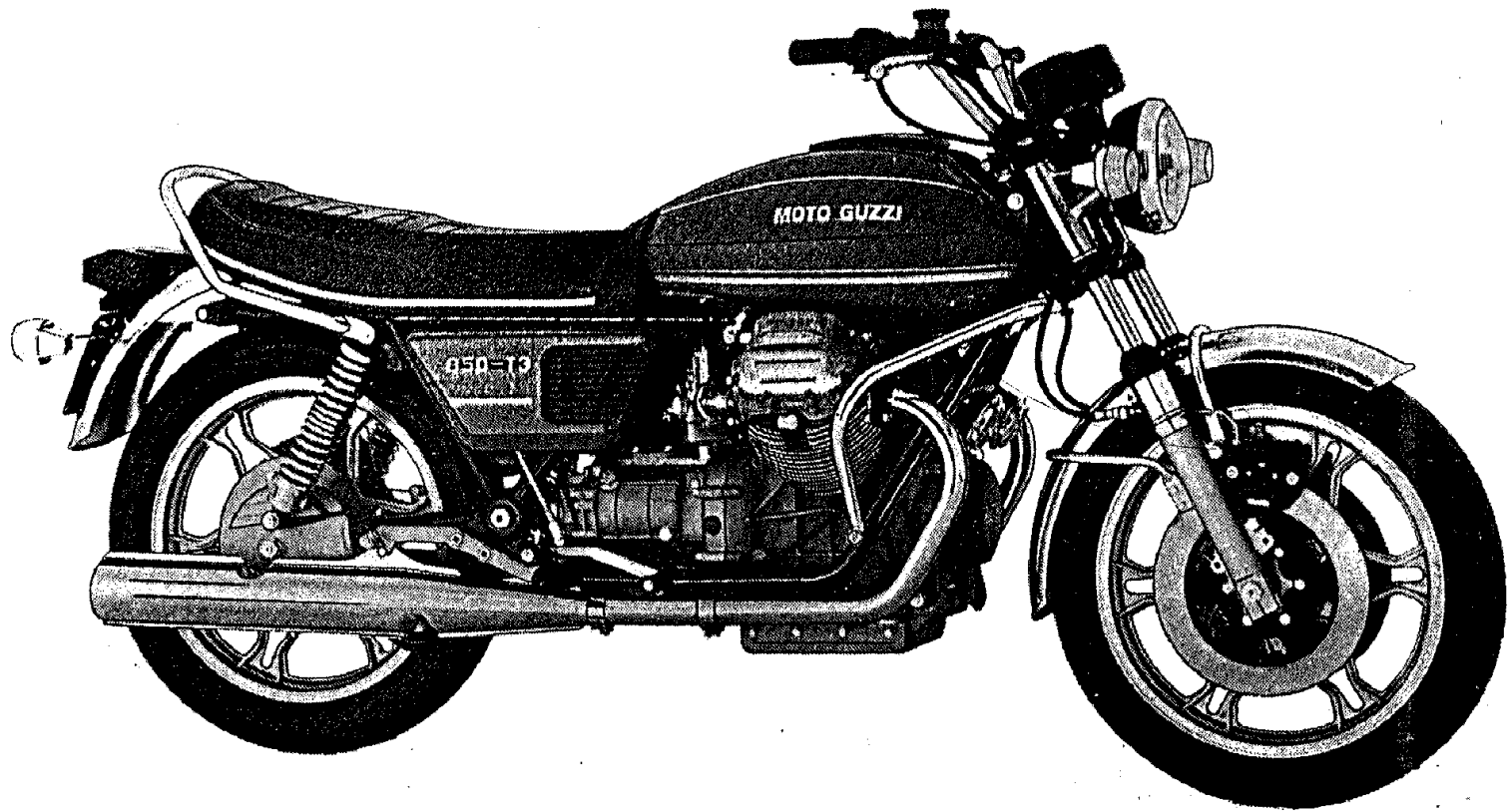
Innanzitutto La ringraziamo per aver dato la Sua preferenza al nostro prodotto.

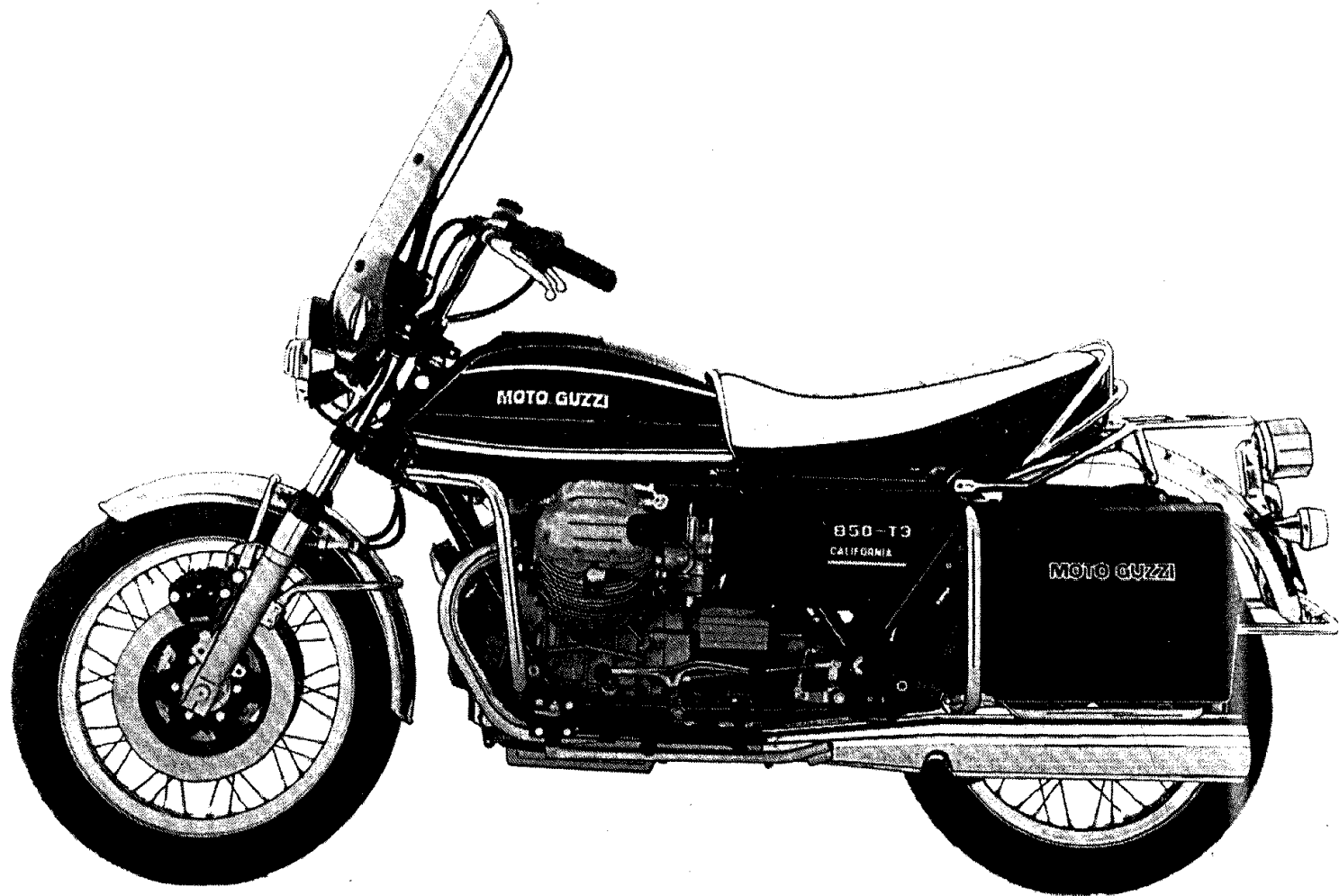
Seguendo le istruzioni indicate in questa pubblicazione tecnica, assicurerà alla Sua motocicletta una lunga durata senza inconvenienti.

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

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

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





INDICE

- 4 Caratteristiche generali
- 10 Comandi ed accessori
- 12 Dati di identificazione
- 13 Apparecchi di controllo e comandi
- 21 Uso del motociclo
- 23 Rodaggio
- 25 Manutenzioni e regolazioni
- 32 Smontaggio ruote dal veicolo
- 36 Operazioni di manutenzione e lubrificazione
- 38 Lubrificazioni
- 42 Alimentazione
- 45 Distribuzione
- 46 Accensione
- 50 Impianto elettrico
- 54 Schema impianto elettrico
- 55 Varianti per «850-T3» Polizia
- 58 Schema impianto elettrico Polizia

4 CARATTERISTICHE GENERALI

Motore

Bicilindrico a 4 tempi	
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 83
Corsa	mm 78
Cilindrata totale	cc 844
Rapporto di compressione	9,5
Potenza massima	CV 68,5 a 7000 giri/1'
Potenza fiscale	CV 9

Distribuzione

A valvole in testa con aste e bilancieri.

Alimentazione

N. 2 carburatori «Dell'Orto» tipo VHB 30 CD (destro)
VHB 30 CS (sinistro)

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi.
Filtri a rete ed a cartuccia montati nella coppa del basamento.
Pressione normale di lubrificazione kg/cm² 3,8 ÷ 4,2
(regolata da apposita valvola montata nella coppa del basamento).
Tresmettitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione sul basamento.

Generatore alternatore

Montato sull'albero motore parte anteriore
(14 V-20 A).

5

Accensione

A spinterogeno, con doppio ruttore ed anticipo automatico a masse centrifughe.

Dati di accensione:

Anticipo iniziale (fisso) 2°

Anticipo automatico 31°

Anticipo totale (fisso + automatico) 33°

Distanza tra i contatti dei ruttori: mm $0,37 \pm 0,43$

Candele di accensione tipo:

— Marelli CW 7 LP

— AC 44 XL

— Bosch W 225 T2

— Champion N 9 Y

— Lodge HLN Y

Distanza tra gli elettrodi delle candele mm 0,6.

Bobine di accensione:

N. 2 montate sul telaio sopra il gruppo motore.

Avviamento

Elettrico mediante motorino avviamento (12 V - 0,7 KW) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore. Comando a pulsante (START) posto sul lato destro del manubrio.

Trasmissioni

Frizione

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

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi, rapporto $1 : 1,235$ ($Z = 17/21$).

Cambio

A cinque marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato.

Comando con leva a pedale posta sul lato sinistro del veicolo.

Rapporti cambio:

1^a marcia = $1 : 2$ ($Z = 14/28$)

2^a marcia = $1 : 1,388$ ($Z = 18/25$)

3^a marcia = $1 : 1,047$ ($Z = 21/22$)

4^a marcia = $1 : 0,869$ ($Z = 23/20$)

5^a marcia = $1 : 0,750$ ($Z = 28/21$)

Trasmissione secondaria

Ad albero con giunto cardanico ed ingranaggi

Rapporto: $1 : 4,714$ ($Z = 7/33$)

Rapporti totali (motore - ruota):

1^a marcia = $1 : 11,643$

2^a marcia = $1 : 8,080$

3^a marcia = $1 : 6,095$

4^a marcia = $1 : 5,059$

5^a marcia = $1 : 4,366$

Telaio

A culla con struttura tubolare.

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori incorporati «Brevetto Moto Guzzi».

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

Ruote

850-T3

Anteriore e posteriore, fuse in lega leggera, con cerchi WM 3/2,15x18" CP2.

850-T3 CALIFORNIA

Anteriore e posteriore a raggi con cerchi 3/2,15x18".

Pneumatici

850-T3

Anteriore:

— Pirelli 100/90 H 18 (MT18)

— Metzeler 3,50 H 18 R.

Posteriore:

— Pirelli 110/90 H 18 (MT18)

— Metzeler { 4,10 V 18 (Block C7)
4,10 H 18 (Block C66)

850-T3 CALIFORNIA

Anteriore e posteriore:

— Pirelli 110/90 H 18 (MT18)

— Metzeler { 4,10 V 18 (Block C7)
4,10 H 18 (Block C66)

Freni

Anteriore: a disco con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio. Trasmissione idraulica indipendente dal freno posteriore; Ø disco 300 mm, Ø cilindro frenante 38 mm, Ø pompa 12,7 mm.

Posteriore: a disco con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del veicolo; Ø disco 242 mm, Ø cilindro frenante 38 mm, Ø pompa 15,875 mm.

Il freno posteriore è collegato mediante trasmissione idraulica in comune ad un secondo freno anteriore avente nei singoli componenti le stesse dimensioni del freno anteriore comandato a mano.

Ingombri e pesi

Passo (a carico)	m 1,470
Lunghezza massima	m 2,200
Altezza minima da terra	m 0,175
850-T3	
Larghezza massima	m 0,780
Altezza massima	m 1,060
Peso del motociclo a secco	kg 211
850-T3 CALIFORNIA	
Larghezza massima	m 0,850
Altezza massima al parabrezza	m 1,450
Peso del motociclo a secco	kg 225

Prestazioni

Consumo carburante: litri 6 per 100 km.

Velocità massima:

850-T3

km/h 195 circa

850-T3 California

km/h 190 circa

9

Rifornimenti

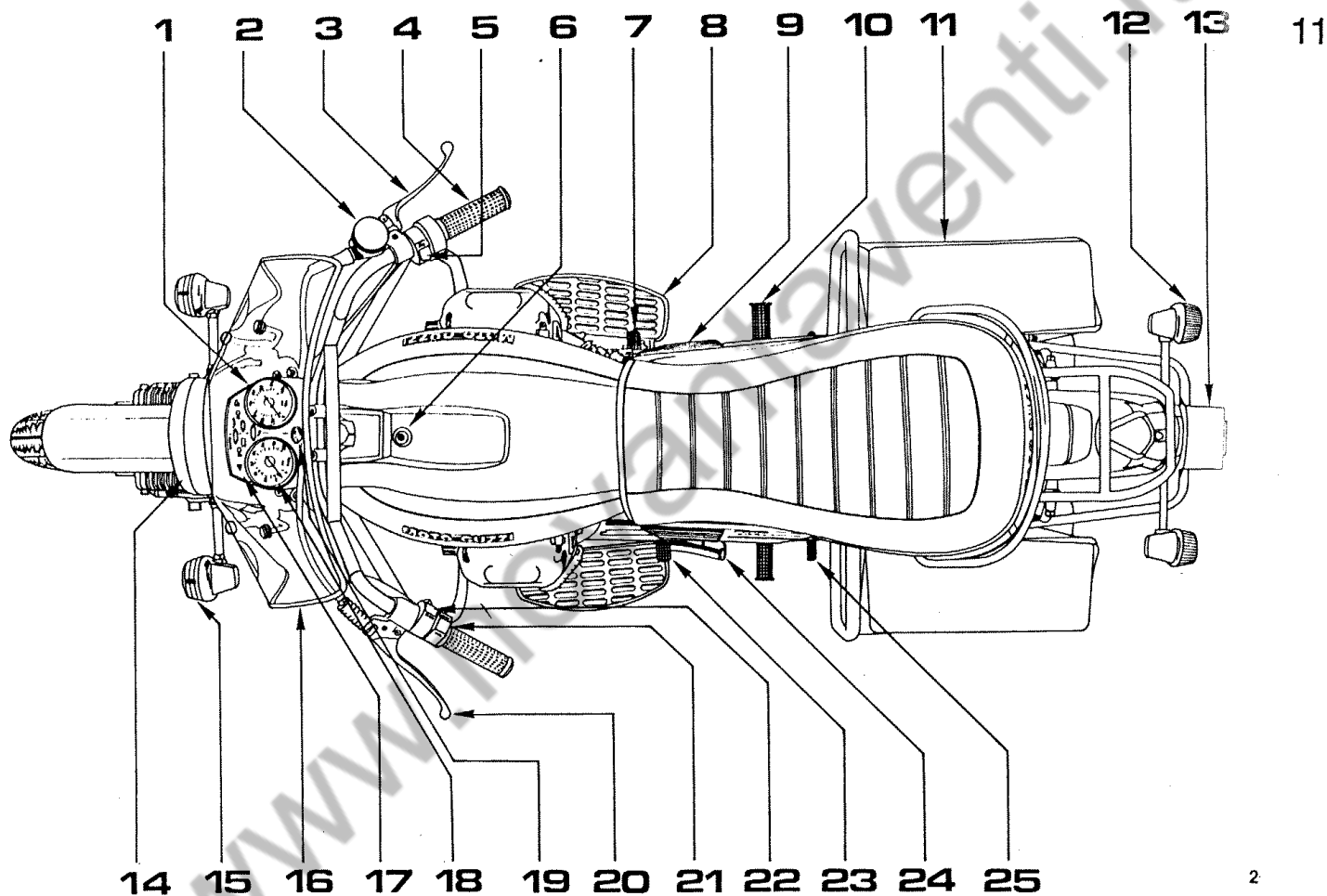
Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt 3 circa)	24	Benzina super (98/100 NO-RM)
Coppa motore	3	Olio «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50»
Scatola cambio	0,750	Olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Scatola trasmissione (lubrificazione coppia conica)	0,250 di cui: 0,230 0,020	Olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90» Olio «Agip Rocol ASO/R»
Forcella telescopica (per gamba)	0,070	Liquido «Agip F.1 ATF Dexron»
Impianto frenante anteriore e posteriore		Fluido «Agip F.1 Brake Fluid - SAE J 1703 B»

COMANDI ED ACCESSORI

(fig. 2)

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 1 | Tachimetro contachilometri | 19 | Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori |
| 2 | Pompa serbatoio comando freno anteriore destro | 20 | Leva comando frizione |
| 3 | Leva comando pompa freno anteriore destro | 21 | Pulsante comando avvisatori acustici, luce a sprazzi (flash), intermittenza lampeggiatori |
| 4 | Manopola comando gas | 22 | Dispositivi comando luci |
| 5 | Pulsante avviamento e fermo motore | 23 | Leva comando cambio |
| 6 | Serratura per coperchietto copri tappo serbatoio carburante | 24 | Braccio laterale |
| 7 | Leva comando pompa freno anteriore sinistro e posteriore | 25 | Leva per cavalletto centrale sostegno motociclo |
| 8 | Pedanina appoggio piede pilota | | |
| 9 | Pompa serbatoio comando freno anteriore sinistro e posteriore | | |
| 10 | Pedalino appoggiapiedi passeggero | | |
| 11 | Cassette laterali | | |
| 12 | Fanalini lampeggiatori posteriori | | |
| 13 | Fanalino posteriore | | |
| 14 | Faro anteriore | | |
| 15 | Fanalini lampeggiatori anteriori | | |
| 16 | Parabrezza | | |
| 17 | Supporto con spie | | |
| 18 | Contagiri | | |

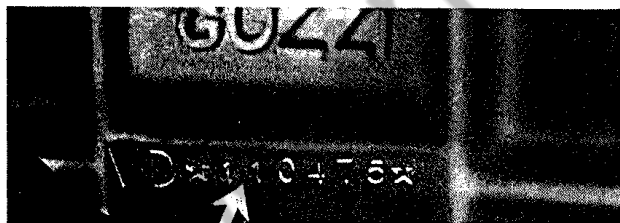
La «destra» o «sinistra» è riferita ai comandi visti dalla posizione di guida.



12 DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione sulla pipa del telaio e sul basamento motore. Il numero sulla pipa del telaio è riportato sul libretto e serve agli effetti di legge per l'identificazione del veicolo stesso.



Ricambi

In caso di sostituzione di particolari, chiedere ed assicurarsi che siano **impiegati esclusivamente «Ricambi Originali Moto Guzzi»**. L'uso di ricambi non originali annulla il diritto alla garanzia.

Garanzia

La garanzia ha la validità di 6 mesi limitatamente a 10.000 km di percorrenza dalla data di vendita e decade qualora si effettuino modifiche o si partecipi a competizioni sportive o si impieghino accessori non originali ovvero originali ma non installati secondo le prescrizioni della SEIMM - Moto Guzzi. 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.

Quadri di controllo (fig. 4)

- 1 Tachimetro-contachilometri.
- 2 Azzeratore per contachilometri
- 3 Contagiri
- 4 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori:

«OFF» In linea con il segno «C» sul cruscotto: veicolo fermo. Chiave estraibile (nessun contatto);

«A» In linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in

senso orario): veicolo pronto per l'avviamento. Tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile;

«B» In linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in senso orario): Veicolo fermo. Con l'interruttore «A» di fig. 5 in posizione «F» si ha la luce parcheggio. Chiave estraibile.

5 Spia (luce verde «Neutral»)-indicatore cambio in folle. Si accende con il cambio in folle.

6 Spia (luce verde) per lampeggiatori sinistri.

7 Spia (luce verde) accensione luci di posizione.

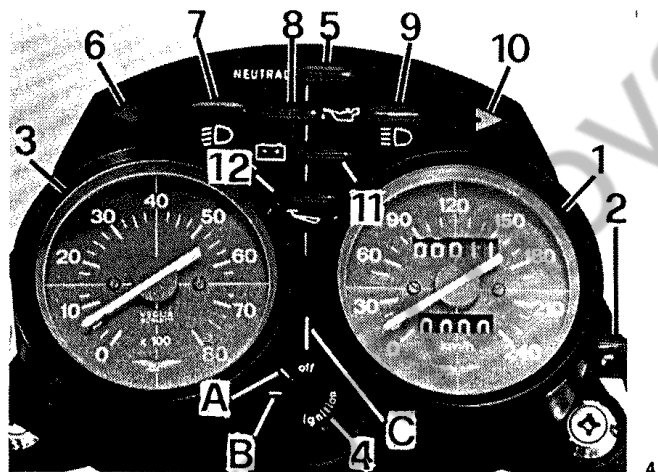
8 Spia (luce rossa) pressione olio. Si spegne quando la pressione è sufficiente ad assicurare la lubrificazione del motore. Se la spia non si spegne, la pressione non è quella prescritta. In tal caso occorre fermare immediatamente il motore ed effettuare le opportune ricerche.

9 Spia (luce blu) per accensione luce abbagliante.

10 Spia (luce verde) per lampeggiatori destri.

11 Spia (luce rossa) erogazione corrente del generatore. Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

12 Spia (luce rossa) segnala insufficienza livello liquido nel serbatoio-pompa comando freno anteriore sinistro e posteriore. Quando si accende detta spia, occorre riportare il livello del fluido al massimo, verificando contemporaneamente che non vi siano perdite nel circuito idraulico.



14 Interruttori comando luci (fig. 5)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio.

Interruttore «A»

- Posizione «F» luci parcheggio.
- Posizione «1» accensione lampada biluce.
- Posizione «2» luci spente.

Interruttore «B»

Con l'interruttore «A» in posizione «1»:

- Posizione «3» luce anabbagliante.
- Posizione «4» luce abbagliante.

Pulsante per tromba, flash e interruttore comando lampeggiatori (fig. 5)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio.

Pulsante «C»

- «5» (Horn) Pulsante comando tromba elettrica.
- «6» (Flash) Pulsante comando luce a sprazzo.

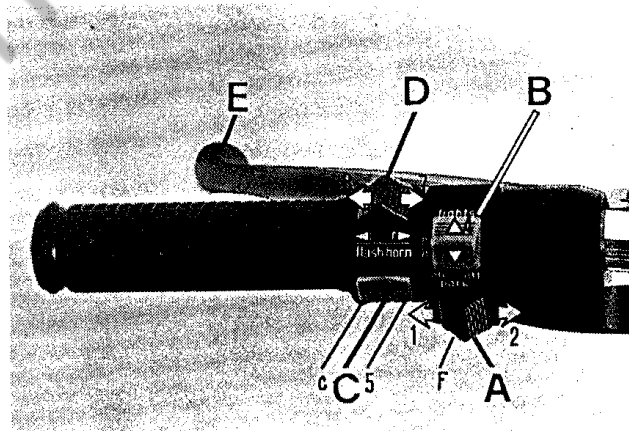
Interruttore «D»

- Posizione «7» comando lampeggiatori destri.
- Posizione «8» comando lampeggiatori sinistri.

Pulsante avviamento ed interruttore di fermo motore (fig. 6)

Sono montati sul lato destro del manubrio.

Con il segno «A» sulla chiave in linea con il segno «C» sul cruscotto (vedere fig. 4) il veicolo è pronto per l'avviamento. Per avviare il motore operare come segue:



— accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione «1»;

— tirare a fondo la leva della frizione;

— se il motore è freddo portare la levetta dello starter in posizione di avviamento «A» (vedere fig. 9)

— premere il pulsante di avviamento «A».

Per fermare il motore in caso di emergenza occorre:

— spostare l'interruttore «B» in posizione «2».

Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di fig. 4 in senso antiorario fino a che il segno «OFF»

si trovi in linea con il segno «C» sul cruscotto, ed estrarre la chiave dal commutatore.

Leva comando «starter» (fig. 9)

La leva comando dispositivi di avviamento a motore freddo (starter) è situata sul lato sinistro del veicolo.

— «A» posizione di avviamento.

— «B» posizione di marcia.

Manopola comando gas («G» di fig. 6)

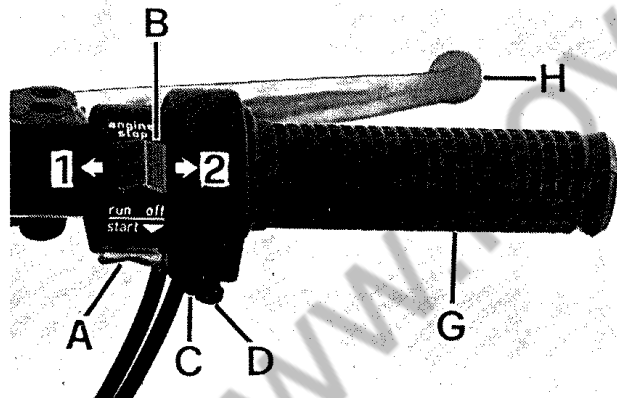
La manopola comando gas è situata sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre il gas; ruotandola in senso inverso lo chiude.

Per regolare la corsa della manopola comando gas occorre avvitare o svitare la vite «D».

Per indurire il ritorno della manopola agire sulla vite «C».

Leva comando frizione («E» di fig. 5)

È situata sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

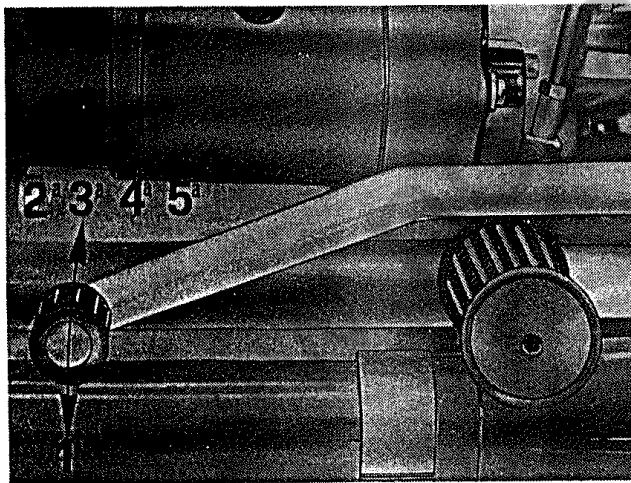


16 Leva comando freno anteriore destro («H» di fig. 6)

È situata sul lato destro del manubrio; comanda la pompa per freno idraulico anteriore destro.

Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore («B» di fig. 17)

Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo pompa; comanda contemporaneamente il freno anteriore sinistro e il posteriore.



Leva comando cambio (fig. 7)

Si trova al centro sul lato sinistro del motociclo.

Posizione marce:

- 1^a marcia, leva verso terra
- 2^a-3^a-4^a-5^a marcia, leva verso l'alto
- Folle, tra la 1^a e la 2^a marcia.

Prima di azionare la leva del cambio, bisogna tirare a fondo la leva della frizione.

Leva comando cambio 850-T3 California (fig. 7/1)

È una doppia leva a bilanciere, si trova al centro sul lato sinistro del motociclo:

- 1^a marcia, pedalino anteriore verso terra;
- 2^a-3^a-4^a-5^a marcia, pedalino posteriore verso terra;
- Folle, tra la 1^a e la 2^a marcia.

Prima di azionare la leva del cambio, bisogna tirare a fondo la leva della frizione.

Tappo serbatoio carburante (fig. 8)

Per accedere al tappo del serbatoio carburante «B» occorre ruotare la chiave «A» in senso orario, indi sollevare il coperchietto «C».

Rubinetti carburante (fig. 9)

Sono montati sotto al serbatoio nella parte posteriore.

Le leve dei rubinetti (FUEL) hanno tre posizioni:

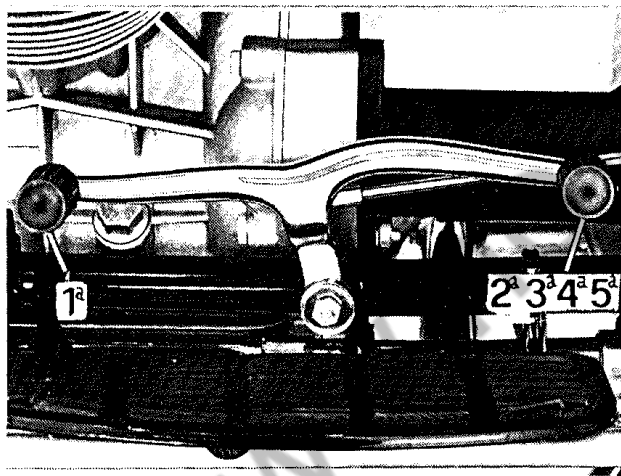
«ON» Aperto; freccia della leva verso l'alto.

«RES» Riserva; freccia della leva verso il basso.

«OFF» Chiuso; freccia della leva orizzontale.

Morsettiera porta fusibili (fig. 10)

La morsettiera porta fusibili è montata sul lato destro



7/1

del motociclo. Per accedervi occorre levare il coperchio laterale destro dopo aver sollevato la sella indi levare il coperchio dalla morsettiera. Sulla morsettiera sono montati n. 6 fusibili da «16 A».

Fusibile «1»

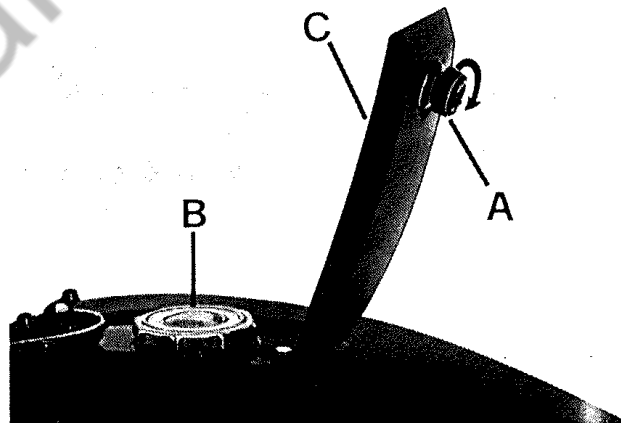
Luce stop posteriore - Avvisatori acustici - Flash.

Fusibile «2»

Teleruttore avviamento - Lampeggiatori.

Fusibile «3»

Luci spie - Anabbagliante - Abbagliante e sua spia.



8

18

Fusibile «4»

Luci posizione anteriore e posteriore - luci strumenti
-Luce spia (luci di posizione).

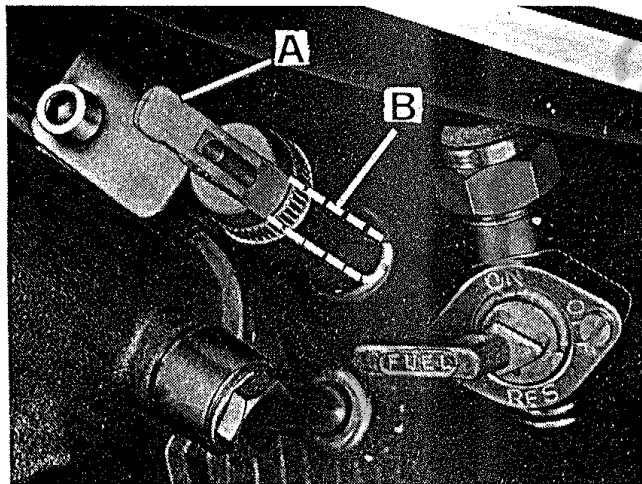
Fusibile «5» e «6»

Disponibili.

Dispositivo bloccaggio sterzo

(«A» di fig. 11)

Per bloccare o sbloccare lo sterzo, operare come segue:



Bloccaggio

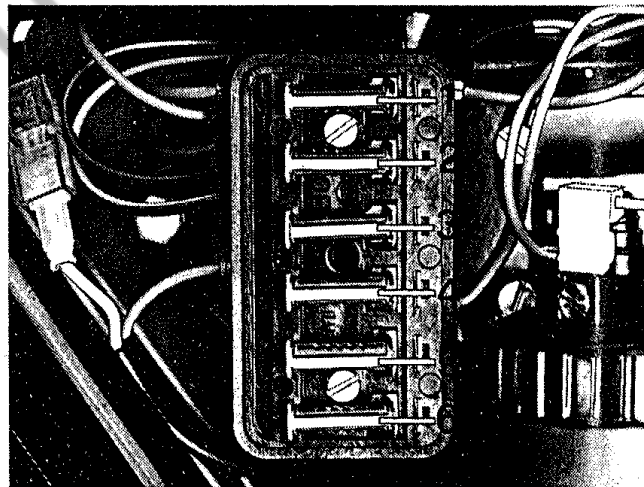
- Ruotare il manubrio tutto a destra.
- Infilare la chiave nella serratura del dispositivo, ruotarla in senso antiorario e spingerla a fondo, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

Sbloccaggio

- Infilare la chiave nella serratura, ruotarla in senso antiorario, indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

Braccio laterale (fig. 12)

Il braccio laterale «A» serve solo per le brevi soste; per



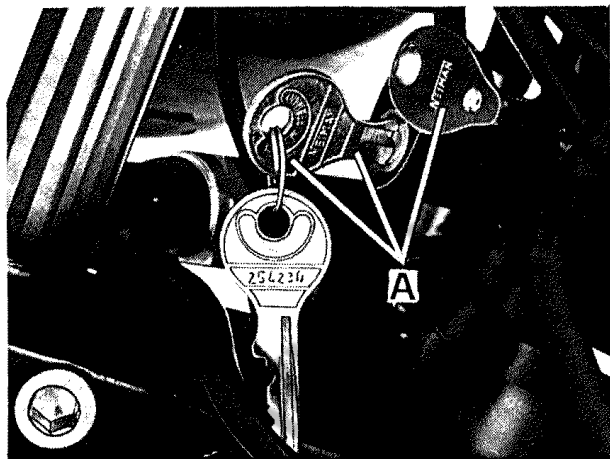
9

10

soste prolungate consigliamo di porre il motociclo sul cavalletto centrale che dà maggiori garanzie di stabilità.

Per l'«850-T3» il braccio laterale ha il rientro automatico.

Per l'«850-T3 California» il braccio laterale non ha il rientro automatico; pertanto per non andare incontro a seri inconvenienti, occorre, prima della partenza del motociclo, accertarsi che tale braccio sia effettivamente rientrato.



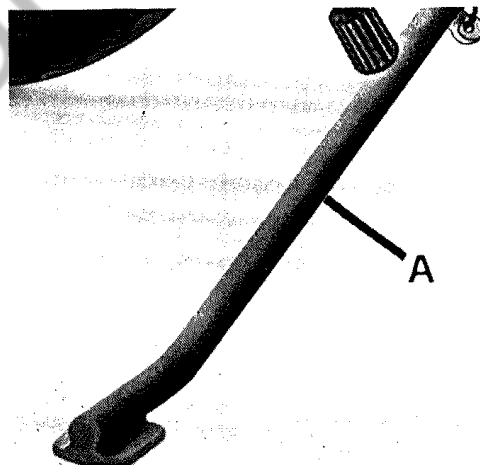
Borse laterali «850-T3 California» (fig. 13)

19

Per aprire il coperchio della borsa occorre ruotare la chiave «A» in senso orario.

Norme per la pulizia del parabrezza «850-T3 California»

Il parabrezza può essere pulito usando la maggior parte dei saponi, detersivi, cere e polishes usati per altre materie plastiche e per il vetro. Tuttavia devono essere osservate queste precauzioni:

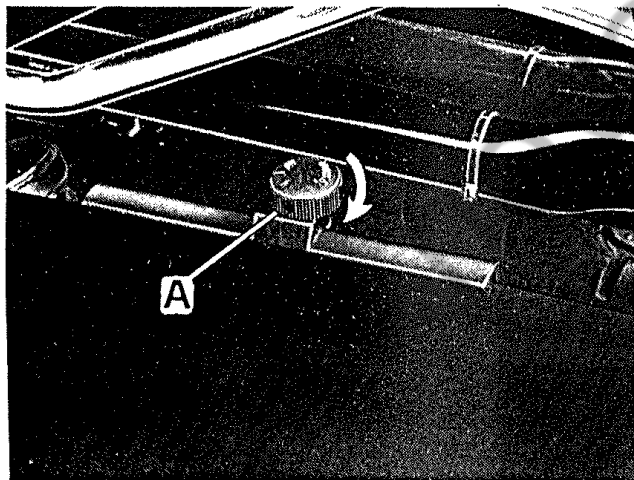


- **Non lavare né pulire il parabrezza quando la temperatura dell'aria è molto elevata e quando l'esposizione al sole è troppo forte.**

- Per nessuna ragione devono essere usati solventi, liscive o prodotti analoghi.

- Non usare liquidi contenenti sostanze abrasive, pomice, carte vetrare, raschietti, ecc.

- Possono essere usati polishes solo dopo aver rimosso polvere e sporco con un accurato lavaggio. Piccole graffiature superficiali possono essere eliminate con polish morbido.



- Pitture fresche e sigillanti vengono facilmente rimossi, prima dell'essiccazione, sfregando leggermente con nafta solvente, alcool isopropilico o butyl (non usare alcool metilico).

- Bisogna sempre usare panni morbidi, spugne, pelli di daino e cotone idrofilo operando con delicatezza. Non usare asciugamani di carta, panni di fibre sintetiche perché tendono a graffiare il parabrezza.

Graffiature profonde o abrasioni non possono essere eliminate strofinando energicamente o usando solventi.

USO DEL MOTOCICLO

Controllo prima della messa in moto

Controllare che:

- la chiave del commutatore di accensione sia in posizione di avviamento (il segno sulla chiave «A» deve essere in linea con il segno «C» sul cruscotto, vedere fig. 4);
- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- la spia cruscotto (livello olio nel serbatoio della pompa comando freno posteriore e anteriore sinistro) non sia illuminata;
- l'olio nella coppa del basamento motore sia a giusto livello;
- le seguenti spie siano illuminate: **rosse** insufficiente pressione olio, insufficiente erogazione generatore, **verde**: «neutral» indicatore cambio in folle; luce di posizione per la marcia notturna;
- la levetta comando «starter» a motore freddo sia in posizione di avviamento («A» di fig. 9).

Avviamento a motore freddo

Dopo i suddetti controlli, girare (verso il pilota) la manopola comando gas a 1/4 di apertura, tirare a fondo la leva della frizione e premere il pulsante di avviamento «START» («A» di fig. 6).

Avviato il motore, prima di riportare la levetta comando «starter» in posizione di marcia «B» di fig. 9) **lasciare girare il motore a vuoto e a basso regime per un periodo variabile in funzione della temperatura ambiente.**

Se durante la marcia, la levetta comando «starter» dovesse rimanere in posizione di avviamento («A» di fig. 9); si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo di carburante e, nei casi peggiori, si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio dei cilindri provocato dall'eccesso di carburante.

Attenzione: se la spia «verde NEUTRAL» sul cruscotto non si accende quando il segno «A» sulla chiave del commutatore di accensione è in linea con il «C» (vedere fig. 4) segnala che il cambio ha una marcia innestata; è consigliabile portare il cambio in posizione di «folle».

22 Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, salvo che non occorre portare la levetta comando «starter» in posizione «A» vedere fig. 9, poiché la carburazione diventerebbe troppo grassa.

In marcia

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

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

Arresto

Chiudere il gas, agire sulle leve comando freni e solo quando si è quasi fermi tirare a fondo la leva della frizione. Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.

Per una riduzione normale di velocità con l'uso appro-

priato del cambio, utilizzare il freno motore facendo attenzione a non mandare **fuori giri il motore**.

Su strade bagnate e sdruciolevoli, fare attenzione nell'uso dei freni e particolarmente il solo freno anteriore destro.

Per fermare il motore, portare «OFF» sulla chiave del commutatore in linea con il segno «C» (vedere fig. 4).

A motore fermo ricordarsi sempre di chiudere i rubinetti del carburante.

Parcheggio

Per soste in strade non sufficientemente illuminate, occorre lasciare accese le luci di parcheggio.

Per la suddetta operazione girare la chiave del commutatore fino a che il segno «B» (sulla chiave stessa) vada in linea con il segno «C» sul cruscotto (vedere fig. 4) e l'interruttore luci (vedere fig. 5) in posizione «E» indi sfilare la chiave del commutatore e bloccare lo sterzo.

RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio osservare le seguenti norme:

- 1 Prima di partire, riscaldare accuratamente il motore lasciandolo girare a vuoto ed a basso regime per un periodo variabile in funzione della temperatura ambiente.
- 2 Evitare di superare le velocità di rodaggio riportate nella tabella, tenendo tuttavia presente che, pur attenendosi alle velocità prescritte in funzione dei km percorsi, è ottima norma non marciare a regime costante, ma variare frequentemente la velocità.

3 Prima di fermarsi, rallentare progressivamente per evitare di sottoporre i gruppi a repentini sbalzi di temperatura.

4 Eseguire, alle scadenze prescritte, le operazioni previste nel libretto tagliandi.

5 Tenere presente che un perfetto assestamento dei componenti, che permetta di sfruttare in pieno e per periodi prolungati il motociclo, si ha solo dopo diverse migliaia di km.

VELOCITÀ DI RODAGGIO

km da percorrere	Velocità massima consentita km/h				
	1 ^a marcia	2 ^a marcia	3 ^a marcia	4 ^a marcia	5 ^a marcia
Da 0 a 1000	45	65	85	100	115
Da 1000 a 2000	55	80	105	120	140
Da 2000 a 4000	Aumentare gradualmente i limiti di velocità sopra indicati, fino a raggiungere i massimi consentiti.				

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km

- Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore.

Nel caso che, prima di raggiungere i 500 ÷ 1000 km, il livello dell'olio dovesse scendere al livello minimo, anziché eseguire il rabbocco è necessario eseguire la sostituzione.

Lubrificante prescritto: «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

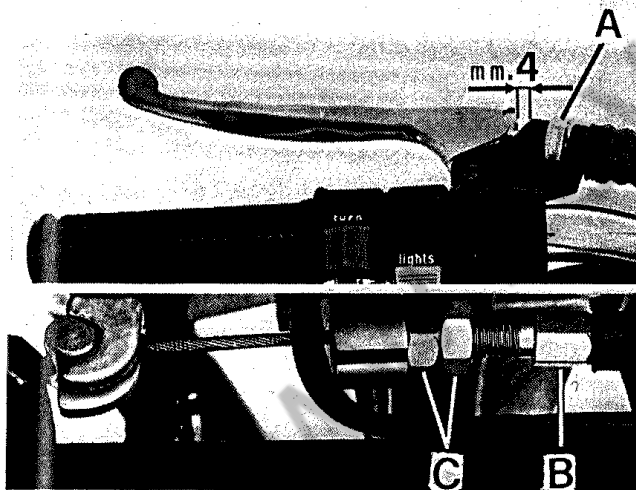
- Controllare la chiusura di tutta la bulloneria.
- Ripristinare il gioco alle punterie.
- Verificare l'apertura dei contatti del doppio ruttore.
- Per 850-T3 California controllare che tutti i raggi siano in tensione e che le ruote siano centrate.

MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

25

Regolazione leva frizione (fig. 14)

Regolare il gioco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore o inferiore a mm 4 agire sulla ghiera «A» sino a che il suddetto giuoco non sia alla giusta misura. La regolazione può essere effettuata anche sul tendifilo «B» dopo aver allentato i controdadi «C» situati sul lato destro della scatola cambio.



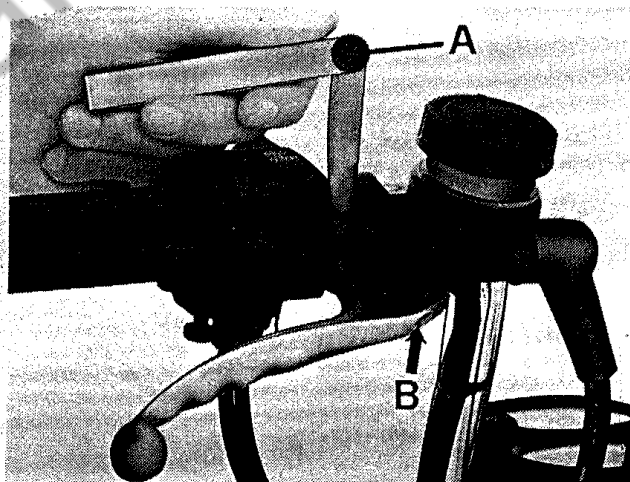
14

Regolazione leva comando freno anteriore destro (fig. 15)

Per la suddetta regolazione operare come segue:

- porre tra flottante pompa-serbatoio e l'appendice della leva di comando uno spessimetro «A» indi agire sulla vite «B».

Giuoco previsto mm $0,05 \div 0,15$.



15

26 Controllo usura delle pastiglie

Ogni 5000 Km controllare lo spessore delle pastiglie che deve essere:

- a pastiglia nuova mm 9;
- a pastiglia al limite di usura circa mm 6.

Se lo spessore è inferiore al limite di usura, è necessario cambiare le pastiglie. Dopo la suddetta sostituzione non occorre eseguire lo spurgo dell'impianto frenante, ma è sufficiente azionare la leva «B» di fig. 16 ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale.

In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili: se danneggiate devono essere immediatamente sostituite.

Importante: per circa un centinaio di km, è consigliabile agire con cautela sulle pastiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assestamento del materiale d'attrito.

N.B.: È opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un po' di fluido dal serbatoio poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

Controllo dischi freni («I» di fig. 16 e 17)

I dischi freni devono essere perfettamente puliti, sen-

za olio, grasso od altra sporcizia e non devono presentare profonde rigature.

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

Se lo «sfarfallamento» del disco è superiore al valore indicato, occorre controllare accuratamente il montaggio dei dischi sui mozzi ed il gioco dei cuscinetti sui suddetti mozzi.

La coppia di serraggio delle viti fissaggio dischi ai mozzi è di kgm 2,2 ÷ 2,4.

Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoi-pompe

(fig. 16 e 17)

Per una buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

1 verificare frequentemente il livello del fluido che deve trovarsi nella parte trasparente «C» del serbatoio-pompa «A». Tale livello non deve mai scendere sotto la parte trasparente.

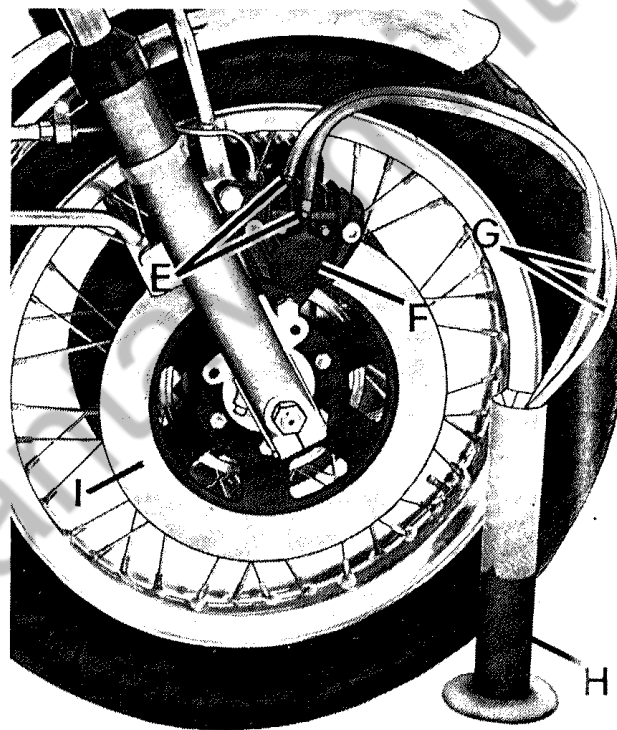
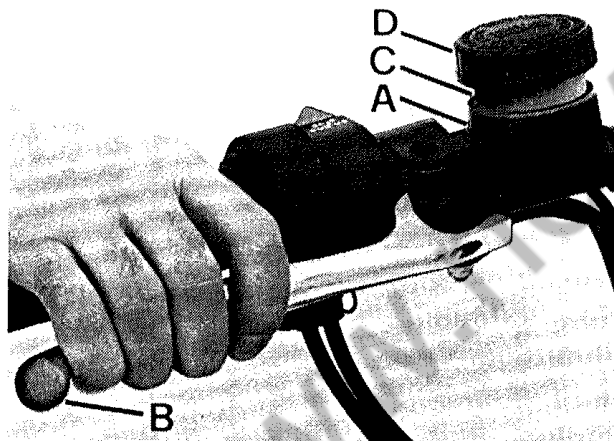
2 effettuare periodicamente, o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio «A» dopo

aver svitato il tappo «D» e levato la membrana (vedere fig. 16).

Per la pompa-serbatoio comando freno anteriore sinistro e posteriore il livello minimo viene segnalato da una apposita spia «12» di fig. 4 posta sul cruscotto azionata dal segnalatore «C» (vedere fig. 17).

Per effettuare il rabbocco del suddetto serbatoio è necessario svitare il tappo «D» della pompa «A» di fig. 17 dopo aver scollegato le connessioni elettriche.

Per i rabbocchi usare tassativamente fluido prelevato da lattine sigillate da aprire solo al momento dell'uso.

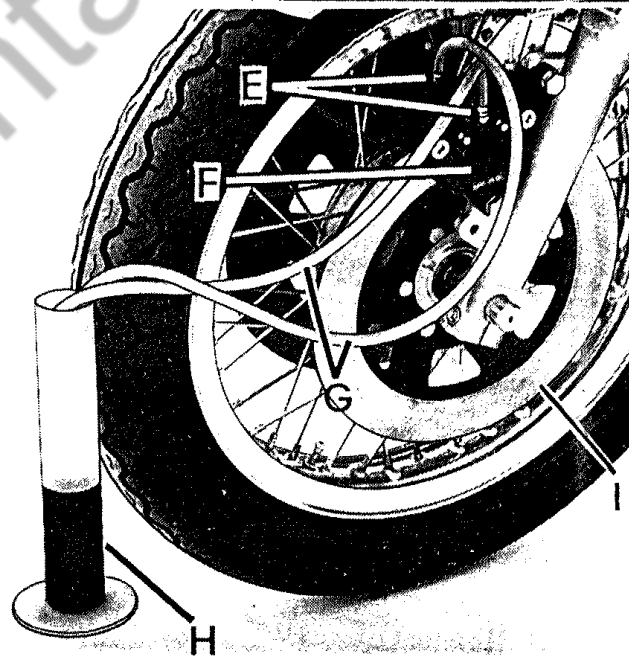
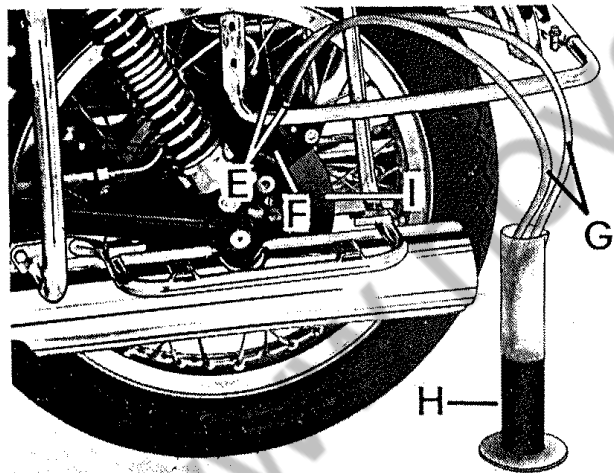
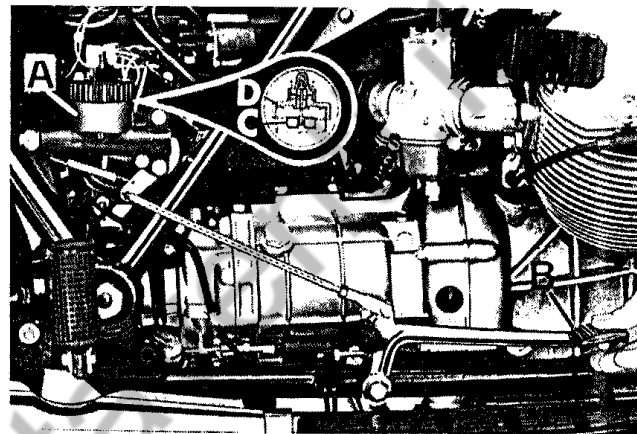


3 effettuare ogni 15.000 km circa o al massimo ogni anno la completa sostituzione del fluido dagli impianti frenanti.

Per il buon funzionamento degli impianti è necessario che le tubazioni siano sempre piene di fluido con esclusione di bolle d'aria; la corsa lunga ed elastica delle leve di comando «B» indica la presenza di bolle d'aria.

Nel caso di lavaggio dei circuiti frenanti, usare unicamente del fluido fresco.

È vietato assolutamente l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura;



per le parti metalliche si consiglia l'uso di «Trielina».

Fluido da usare: «Agip F.1 Brake Fluid - SAE J 1703B».

Spurgo bolle d'aria dagli impianti frenanti (fig. 16 e 17)

Lo spurgo degli impianti frenanti è richiesto quando a causa della presenza di bolle d'aria nel circuito, la corsa delle leve risulta lunga ed elastica.

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

Impianto frenante anteriore destro (fig. 16)

- Ruotare il manubrio sino a far assumere al serbatoio «A» che fa corpo con la pompa di alimentazione la posizione orizzontale.
- Riempire, se necessario, il serbatoio di alimentazione «A» (fare attenzione che durante l'operazione di spurgo, il fluido non scenda al di sotto della parte trasparente).
- Effettuare lo spurgo agendo sulla pinza «F»:

1 innestare sui tappi di spurgo «E» (dopo aver levato i coperchietti di gomma) le tubazioni flessibili trasparenti «G» aventi le estremità immerse in un recipiente

trasparente «H» già riempito in parte di fluido dello stesso tipo;

2 allentare il tappo di spurgo «E»;

3 tirare a fondo la leva di comando sul manubrio «B» avendo l'avvertenza di rilasciarla e di attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva. Ripetere l'operazione fino a quando (guardando il recipiente trasparente «H») dalla tubazione in plastica «G» si vedrà uscire fluido privo di bolle d'aria.

4 mantenere tirata a fondo la leva di comando «B» e bloccare il tappo di spurgo «E»; indi levare la tubazione in plastica «G» e rimontare il coperchietto in gomma sul tappo di spurgo.

Se lo spurgo è stato eseguito correttamente, si dovrà sentire, subito dopo la corsa iniziale della leva di comando «B», l'azione diretta e senza elasticità del fluido.

Qualora questo non si verifichi, ripetere l'operazione sopra descritta.

Impianto frenante posteriore e anteriore sinistro (fig. 17)

Come: «Controllo livello e sostituzione del fluido nei serbatoio-pompe», salvo il punto 1 e «Impianto frenante anteriore destro», salvo i punti 3 e 4.

30 Livello

3 È segnalato da apposita spia «12» di fig. 4 posta sul cruscotto. Quando la spia si illumina occorre eseguire il rabbocco.

Spurgo

3 azionare a fondo il pedale di comando «B» ecc...

4 mantenere azionato a fondo il pedale di comando «B» ecc...

Regolazione pedale comando freno posteriore e anteriore sinistro (fig. 18)

Effettuare il controllo del giuoco tra flottante comando pompa e leva di comando «B» operando come segue:

- porre tra flottante e appendice della leva «G» uno spessimetro, indi agire sulla vite eccentrica «A». Giuoco previsto mm 0,05 ÷ 0,15.

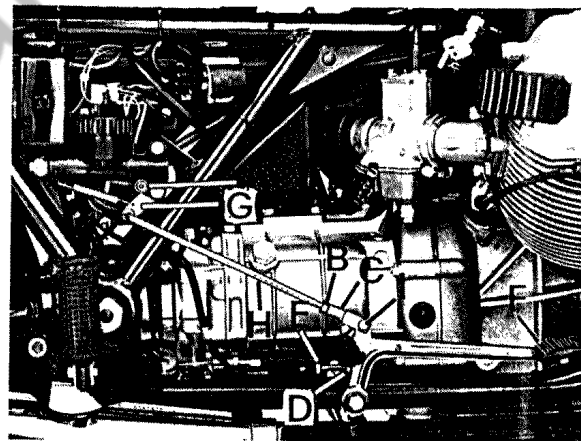
Levare la copiglia, sfilare la spina «I» indi sfilare il tirante «H» dalla leva di comando «F», allentare il controdado «B» e avvitare o svitare il forcellino «C» fino a trovare la posizione ideale del pedale di comando «F»; rimontare la spina tenuta tirante e la copiglia.

A fine operazione allentare il controdado «E» e registrare la vite di fermo ritorno leva «D».

Registrazione molleggio posteriore con ammortizzatori idraulici (fig. 19)

Le molle delle sospensioni posteriori possono essere regolate in tre diverse posizioni mediante apposita chiave «A».

Se si riscontrasse che l'azione frenante degli ammortizzatori idraulici non è regolare, occorre farli controllare presso le sedi dei nostri concessionari.

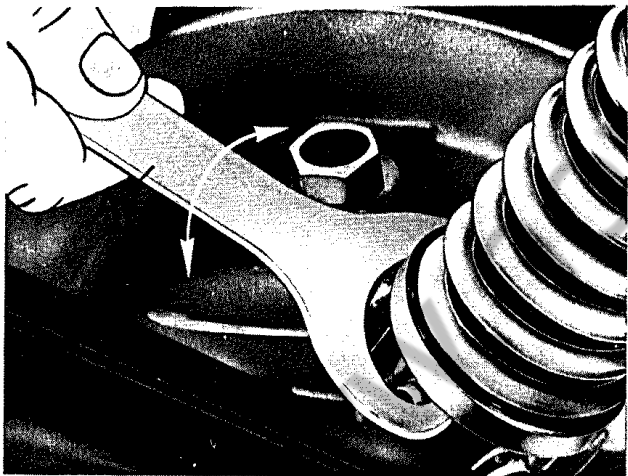


Ricordarsi che per una buona stabilità del motociclo, occorre che le due sospensioni siano regolate nella medesima posizione.

Registrazione dello sterzo (fig. 20)

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

- allentare la vite bloccaggio testa di sterzo «A»;

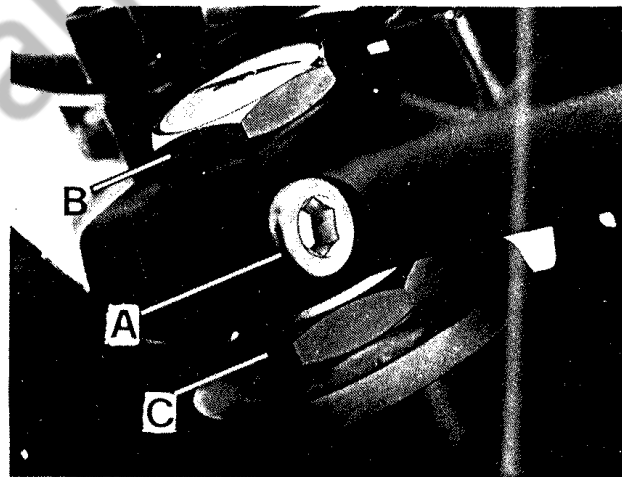


19

- svitare il dado tenuta testa di sterzo «B»;
- avvitare o svitare il dado di regolazione «C» fino a che il giuoco sia regolare.

A registrazione avvenuta, bloccare il dado «B» e la vite bloccaggio testa di sterzo «A».

La suddetta operazione è bene venga effettuata presso le sedi dei nostri concessionari.



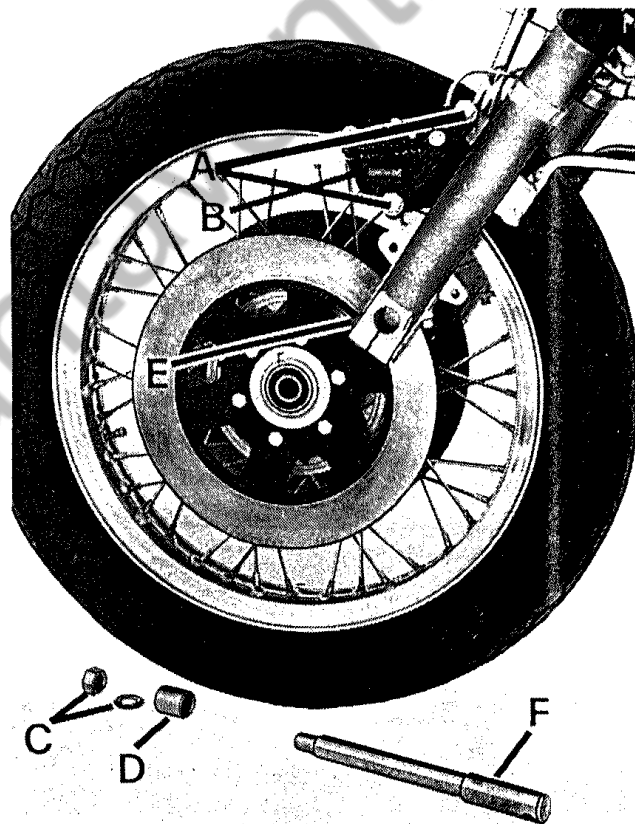
20

32 SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

Ruota anteriore (fig. 21)

Per smontare la ruota dal veicolo operare come segue:

- disporre il veicolo sul cavalletto centrale, mettere un supporto sotto il basamento motore per sollevare la ruota da terra;
- svitare le viti «A» che fissano la pinza al gambale destro della forcella e staccare dal gambale stesso la pinza «B» con montata la relativa tubazione;
- svitare il dado «C» tenuto perno sul lato sinistro;
- allentare le viti «E» fissaggio gambali al perno
- sfilare il perno «F» osservando come è montato il distanziale «D»
- sfilare il disco frenante (sul lato destro della ruota) dalla pinza montata sul gambale destro e sfilare la ruota dai bracci forcella. Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio.



Ruota posteriore (fig. 22)

Per smontare la ruota posteriore dal braccio forcellone e scatola trasmissione operare come segue:

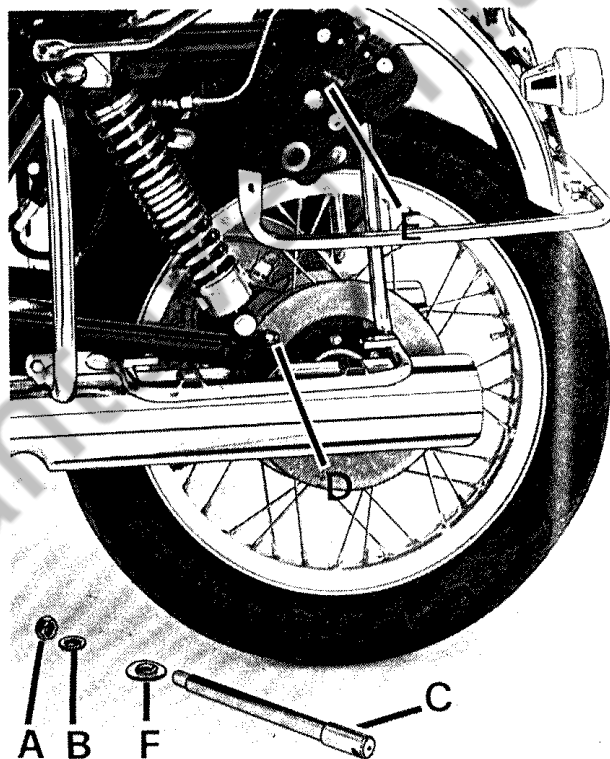
- porre il veicolo sul cavalletto centrale;

- svitare il dado «A» con rosetta «B» sul perno lato scatola;
- allentare la vite bloccaggio perno «D» sul braccio del forcellone;
- sfilare il perno «C» dalla scatola, dal mozzo e dal braccio forcellone osservando come è disposto il distanziale «F»
- sfilare il disco freno dalla pinza «E»;
- sfilare il gruppo piastra con montata la pinza dal perno di fermo sul forcellone, fissando il suddetto gruppo al telaio;
- inclinare il veicolo sul lato destro quel tanto da poter sfilare la ruota dal braccio del forcellone e scatola trasmissione.

Per rimontare la ruota, invertire l'ordine di smontaggio, tenendo presente di infilare la piastra completa di pinza sul fermo del braccio sinistro del forcellone oscillante.

Registrazione raggi ruote (850-T3 California)

Controllare che tutti i raggi siano in tensione e che la ruota non sia scenterata; per il suddetto controllo operare come segue:



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

Bilanciatura ruote

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

Per la bilanciatura operare come segue:

- smontata dal veicolo, porre la ruota su una forcella;
- far girare parecchie volte lentamente la ruota e controllare se si ferma sempre in diverse posizioni; questo indica una corretta bilanciatura;
- se un punto della ruota si ferma costantemente in basso, porre un apposito contrappeso all'opposto di questo punto;
- ripetere l'operazione finché la ruota sia correttamente bilanciata.

Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.

Da essi dipendono: la stabilità, il conforto di guida del

veicolo ed in alcuni casi anche l'incolumità del pilota. È pertanto sconsigliabile l'impiego di pneumatici che abbiano battistrada inferiori a 2 mm.

Anche una anormale pressione di gonfiaggio può provocare difetti di stabilità ed eccessiva usura del pneumatico.

Le pressioni prescritte sono:

- ruota anteriore: con una o due persone kg/cm² 2,1;
- ruota posteriore: con una persona kg/cm² 2,4; con due persone kg/cm² 2,6.

I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cm² ai valori sopra indicati.

Smontaggio e rimontaggio pneumatici sulle ruote

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in lega leggera che, pur presentando una notevole resistenza meccanica, possono tuttavia essere danneggiati, sia dal lato estetico che funzionale, dall'uso di non appropriati at-

trezzi usati durante le operazioni di smontaggio e di montaggio del pneumatico sul cerchio. Pertanto per le suddette operazioni si consiglia l'impiego di ferri che non presentino nervature e spigoli sulle parti che dovranno andare a contatto con il bordo del cerchio: la superficie di contatto dovrà essere ampia, ben levigata e con i bordi opportunamente arrotondati; l'uso di uno degli appositi lubrificanti reperibili in commercio facilita lo scorrimento e l'assestamento del pneumatico sul cerchio durante lo smontaggio e il rimontaggio ed elimina la necessità di carichi elevati sui ferri; a tal proposito è anche importantissimo che i talloni del pneumatico siano ben assestati nel canale centrale del cerchio.

Durante il montaggio dei pneumatici occorre inoltre tener presente che le coperture che presentano eventualmente una freccia stampigliata sul fianco laterale dovranno essere montate nel seguente modo:

- con una freccia rivolta nel senso della rotazione di marcia per la ruota posteriore;
- con la freccia rivolta in senso contrario alla rotazione di marcia per la ruota anteriore.

36 OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

Mensilmente (oppure ogni 3000 km circa)

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

Periodicamente

- Controllare la pressione dei pneumatici (vedere **Smontaggio ruote** «Pneumatici»).

Ogni 500 km

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

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km

- Sostituire l'olio del basamento motore (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).
- Sostituire la cartuccia filtrante (vedere **Lubrificazione** «Sostituzione filtro a cartuccia»).
- Controllare il serraggio di tutta la bulloneria del veicolo.
- Controllare il gioco punterie (vedere **Distribuzione** «Gioco punterie»).

Per tipo «850-T3 California»

- Controllare che i raggi delle ruote siano tutti in tensione e che le ruote siano centrate (vedere capitolo **Smontaggio ruote dal veicolo** «Registrazione raggi ruote»).

Ogni 1500 (per «850-T3 California»)

- Controllare che i raggi delle ruote siano tutti in tensione e che le ruote siano centrate (vedere capitolo **Smontaggio ruote dal veicolo** «Registrazione raggi ruote»).

Ogni 3000 km

- Sostituire l'olio nel basamento motore (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione del motore»).
- Controllare il gioco punterie (vedere **Distribuzione** «Gioco punterie»).
- Verificare il livello dell'olio nella scatola cambio (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione del cambio»).
- Verificare il livello dell'olio nella scatola trasmissione posteriore (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).

Ogni 5000 ÷ 6000 km

- Controllare il livello del fluido nel serbatoio-pompa per freno idraulico anteriore destro. La insufficienza di fluido nel serbatoio-pompa per freno anteriore sinistro e posteriore verrà segnalata da una apposita spia (rossa) «12» sul cruscotto.

Ogni 10000 km

- Pulire il serbatoio carburante, filtri e le tubazioni (vedere capitolo **Alimentazione** «Puliture serbatoio, rubinetti, filtri e tubazione carburante»).
- Sostituire l'olio nella scatola cambio (vedere capitolo **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola cambio»).
- Sostituire l'olio nella scatola trasmissione (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione scatola trasmissione»).
- Pulire e ingrassare i terminali e i morsetti della batteria (vedere capitolo **Impianto elettrico** «Batteria»).
- Sostituire il filtro aria (vedere capitolo **Alimentazione** «Filtro aria»).

Ogni 15.000 km

- Sostituire il fluido dagli impianti frenanti (vedere **Manutenzioni e regolazioni** «Controllo livello e sostit-

tuzione del fluido nei serbatoi»).

- Sostituire la cartuccia filtrante (vedere **Lubrificazioni** «Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina»).

Ogni 20.000 km

Le operazioni sotto elencate devono essere effettuate presso le sedi dei nostri concessionari:

- Verificare lo stato dei cuscinetti delle ruote.
- Verificare che ai cuscinetti dello sterzo non manchi grasso «AGIP F.1 Grease 30».
- Sostituire il liquido lubrificazione bracci forcella (vedere **Lubrificazioni** «Lubrificazione della forcella»).
- Pulire accuratamente con uno straccetto inumidito di benzina il collettore del generatore e del motorino di avviamento.

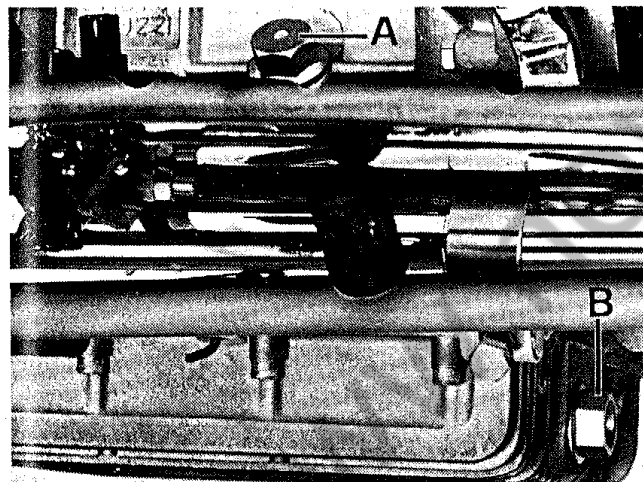
LUBRIFICAZIONI

Lubrificazione del motore (fig. 23)

Controllo livello olio

Ogni 500 km controllare il livello dell'olio nel basamento motore (l'olio deve sfiorare la tacca del massimo segnata sull'astina saldata al tappo «A»).

Se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.



Il controllo va effettuato dopo che il motore ha girato qualche minuto; il tappo «A» con astina di livello deve essere avvitato a fondo.

Cambio dell'olio

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km e in seguito ogni 3.000 km circa sostituire l'olio.

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

«A» Tappo immissione olio.

«B» Tappo scarico olio.

Quantità occorrente: litri 3 di olio «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina (fig. 24)

Ogni 15.000 km (5 cambi olio) sostituire la cartuccia filtrante «A» operando come segue:

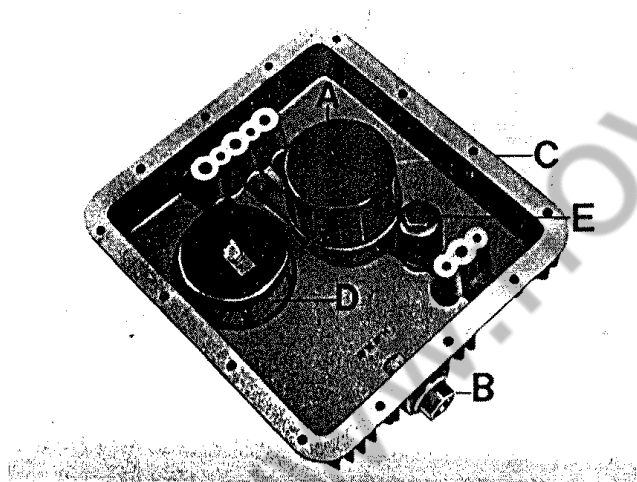
- svitare il tappo «B» e lasciare scolare per bene l'olio dalla coppa;
- svitare le viti e staccare la coppa «C» dal basamento con montato: il filtro a cartuccia «A», il filtro a retina «D» e la valvolina di regolazione pressione olio «E».

- svitare la cartuccia filtrante «A» e sostituirla con una originale.

È opportuno, quando si sostituisce la cartuccia «A», di smontare anche il filtro a retina «D», lavarlo in un bagno di benzina e asciugarlo con getto di aria compressa. Rimontarlo sulla coppa dopo aver soffiato con aria compressa i canali della coppa.

Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra coppa e basamento.

Dette operazioni sarà bene vengano eseguite presso le sedi dei nostri concessionari.



24

Lubrificazione del cambio (fig. 25)

39

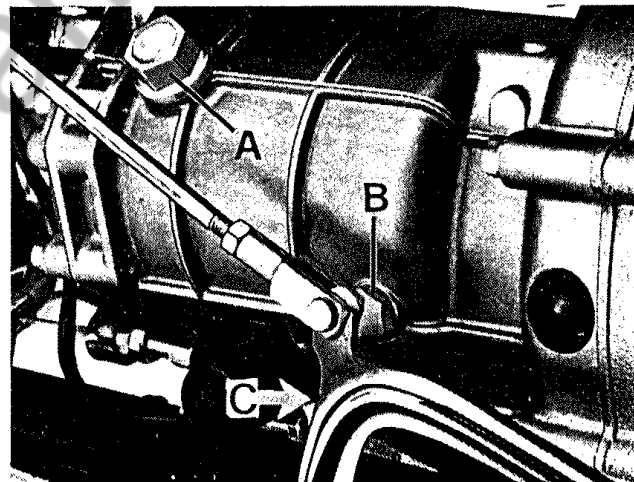
Controllo livello olio

Ogni 3.000 km, controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «B».

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

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa sostituire l'olio nella scatola cambio. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo,



25

0 poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

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

«A» Tappo di immissione.

«B» Tappo di livello.

«C» Tappo di scarico.

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

Lubrificazione scatola trasmissione posteriore (fig. 26)

Controllo livello olio

Ogni 3000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «A»; se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungere della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa, sostituire l'olio della scatola trasmissione. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

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

«A» Tappo di livello.

«B» Tappo di immissione.

«C» Tappo di scarico.

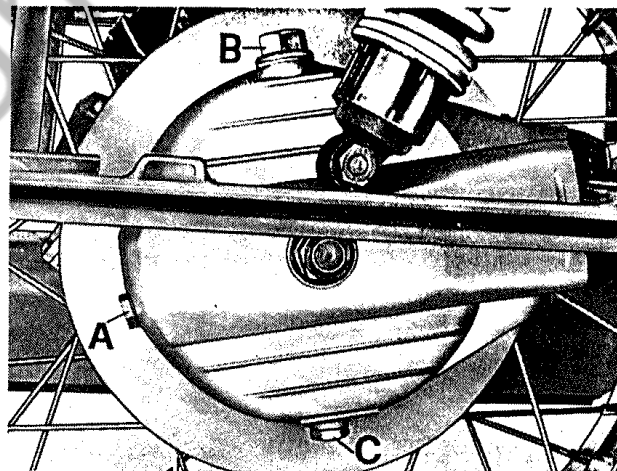
Quantità occorrente litri 0,250 di cui:

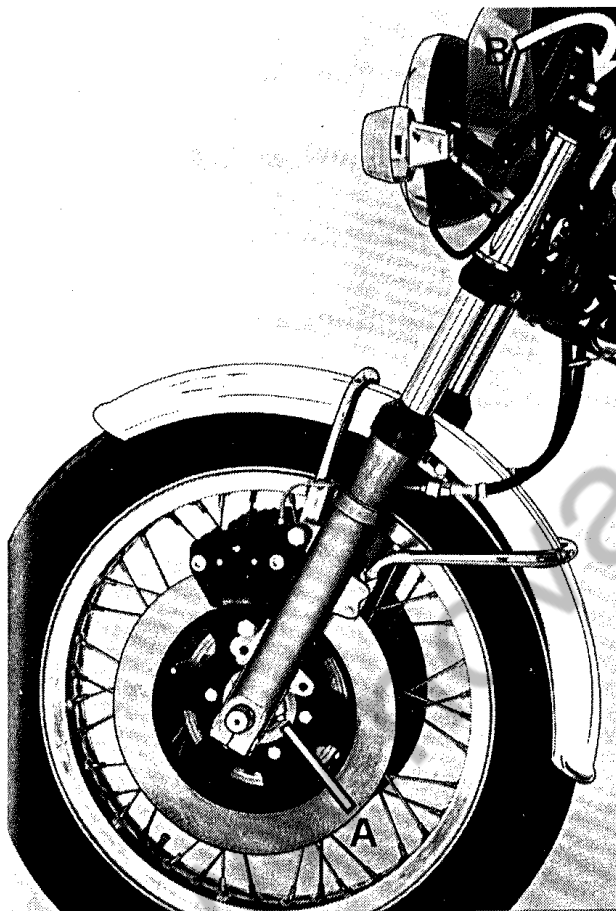
litri 0,230 di olio «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»;

litri 0,020 di olio «Agip Rocol ASO/R».

Lubrificazione della forcella (fig. 27)

Per sostituire il lubrificante dai bracci forcella occorre:





- svitare il tappo di scarico con guarnizione «A»;
- svitare la vite a brugola «B».

Prima di immettere liquido nuovo, lasciare scolare bene i gambali.

«A» vite scarico liquido.

«B» vite per carico liquido.

Quantità occorrente: litri 0,070 per ogni gambale di «Agip F.1 ATF Dexron».

Lubrificazione cuscinetti sterzo e forcellone oscillante

Per le suddette operazioni consigliamo di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

Carburatori (fig. 28)

N. 2 tipo Dell'Orto «VHB 30 CD» (destro) «VHB 30 CS» (sinistro).

Comandi carburatori:

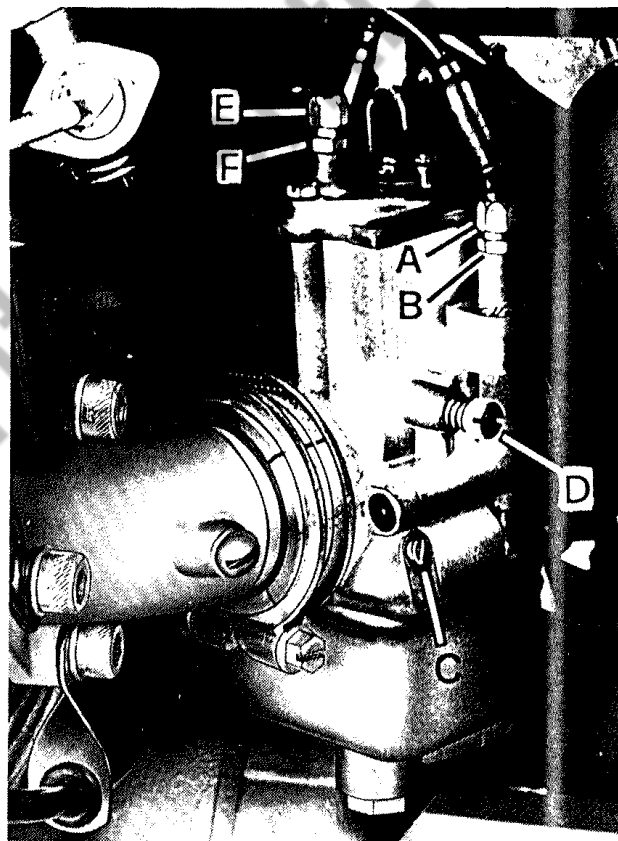
- manopola gas sul lato destro del manubrio;
- levetta comando dispositivi di avviamento a **motore freddo** «starter» montata sul coperchio testa del cilindro sinistro (fig. 9).

«A» Posizione di avviamento a **motore freddo**.

«B» Posizione di marcia.

Dati di regolazione

Diffusore	Ø mm 30
Valvola gas	40
Polverizzatore	265
Getto massimo	120
Getto minimo	50
Getto avviamento	80
Spillo conico	V 9 (2ª tacca)
Galleggiante	gr 10
Vite regolazione miscela minimo: apertura 1 giro e mezzo.	



Regolazione carburazione e regime minimo (fig. 28)

(Non disponendo di apposito «vuotometro»).

Per effettuare le suddette regolazioni, operare come segue:

1 Controllare che con la levetta in posizione di marcia «B» (vedere fig. 9) tra i capicorda delle guaine comando «starter» e le viti tendifilo «A» su entrambi i carburatori vi sia un giuoco di mm 3 circa. Altrimenti allentare i dadi «B» e avvitare o svitare le viti «A» (vedere fig. 9) fino a raggiungere la misura prescritta.

2 Controllare che, con manopola comando gas in posizione di riposo, tra i capicorda delle guaine e le viti tendifilo «E» di entrambi i carburatori vi sia un giuoco di mm $1 \div 1,5$, altrimenti allentare i dadi «F» e svitare o avvitare le viti tendifilo «E». A fine operazione bloccare i dadi «F».

3 Portare il motore alla temperatura di esercizio. Serrare a fondo le viti «C» di regolazione miscela minimo e svitarle successivamente di 1 giro e mezzo.

4 Controllare con entrambe le mani contemporaneamente che la pressione all'uscita dei tubi di scarico sia uniforme. Nel caso si noti differenza di pressione, agire sulla vite «D» di un carburatore sino a far

equivalere le pressioni di scarico (il regime minimo dovrà essere contenuto a circa $1000 \div 1100$ g/m, per cui può darsi che si renda necessario avvitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione inferiore o svitare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha la pressione superiore).

5 Agendo sulle viti «C» regolare il punto di miglior carburazione di ogni cilindro (si avverte con un incremento del numero dei giri) e ripristinare poi il regime minimo secondo quanto previsto al punto 4.

6 Staccare un cavo candela alla volta e controllare che in entrambi i casi il motore si fermi dopo il medesimo numero di scoppi. Se ciò non si verifica, agire svitando la vite «D» del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero superiore di scoppi o avvitando quella del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero di scoppi inferiore.

7 Regolare il regime minimo a $1000 \div 1100$ g/m avvitando o svitando nella medesima quantità entrambe le viti «D».

8 Controllare il sincronismo di apertura delle valvole gas operando come segue: utilizzando un aiutante far ruotare dolcemente e progressivamente la manopola comando gas controllando con entrambe le mani che l'incremento di pressione ai tubi di scarico sia sincrono.

Nel caso si riscontri che l'incremento di pressione di un cilindro è anticipato (rispetto all'altro), agire sulla trasmissione di comando relativa al cilindro stesso, avvitando progressivamente il tendifilo «E» dopo aver allentato il controdado «F» sino ad ottenere una perfetta sincronizzazione delle pressioni di entrambi i tubi di scarico.

Regolazione della carburazione a mezzo «VUOTOMETRO»

Per avere una esatta regolazione della carburazione è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari, dove tale operazione verrà effettuata a mezzo di «VUOTOMETRO».

Filtro aria a cartuccia (fig. 29)

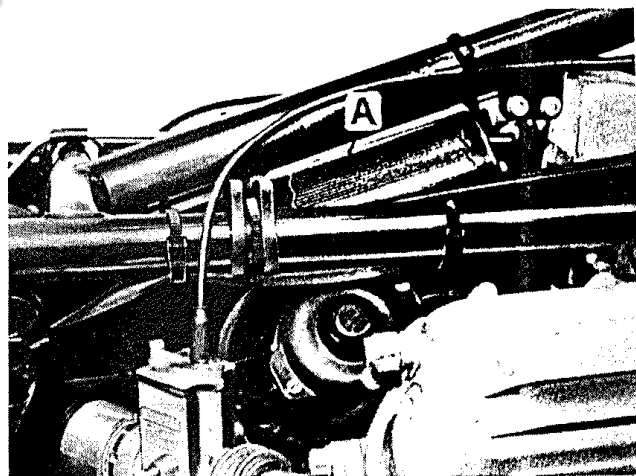
Ogni 10.000 km circa sostituire il filtro aria a cartuccia «A».

Tale filtro è montato in un apposito contenitore, unitamente al gruppo sfittatoio olio, sotto il serbatoio carburante.

Per la sostituzione del filtro aria a cartuccia, è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

Pulitura: serbatoio carburante, rubinetti, filtri e tubazioni

Ogni 10.000 km circa, o quando si riscontra che il carburante arriva in modo irregolare ai carburatori, occorre effettuare la pulitura del serbatoio, dei rubinetti, dei filtri sui rubinetti e sui carburatori e delle tubazioni. I filtri suddetti dovranno essere puliti con benzina ed aria compressa.



DISTRIBUZIONE

45

Giuoco punterie (fig. 30)

Dopo i primi 500 ÷ 1000 km e in seguito ogni 3000 km o quando la distribuzione risulta molto rumorosa, controllare il giuoco tra valvole e bilancieri.

La registrazione va effettuata a **motore freddo**, con il pistone al punto morto superiore «P.M.S.» in fase di compressione (valvole chiuse).

Dopo aver levato il coperchio delle teste operare come segue:

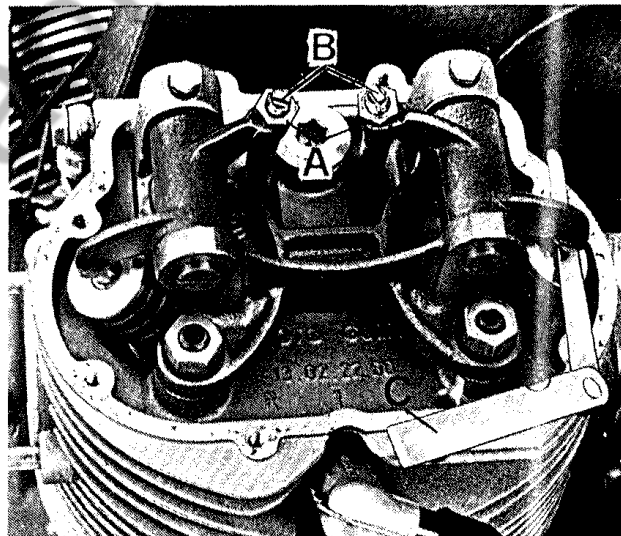
- 1 svitare il dado «A»;
- 2 avvitare o svitare la vite di registro «B» fino ad ottenere i seguenti giuochi:

- valvola di aspirazione e scarico: mm 0,22.

La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C».

Si tenga presente che se il giuoco è maggiore di quello prescritto, le punterie risultano rumorose, in caso contrario le valvole non chiudono bene dando luogo ad inconvenienti quali:

- perdita di pressione
- surriscaldamento del motore
- bruciatura delle valvole, ecc...



46 ACCENSIONE

Manutenzione, controllo e regolazione del doppio rottore

(fig. 31)

Manutenzione

Ogni 3000 km

Umettare con qualche goccia di olio da motore il feltro «R» posto sul corpo camme.

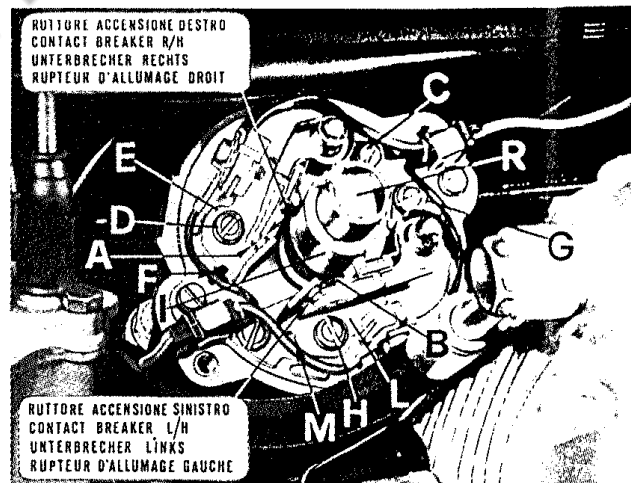
Controllo

- levare il coperchio del doppio rottore dopo aver svitato le viti di tenuta;
- se i contatti «A» (cilindro destro) e «B» (cilindro sinistro) sono sporchi e untati, pulirli con uno straccetto inumidito di benzina. Se i contatti risultano avariati, devono essere sostituiti;
- verificare la distanza fra i contatti dei rottori «A» (cilindro destro - cavo rosso) e «B» (cilindro sinistro - cavo verde): deve risultare compresa tra mm 0,37 ÷ 0,43.

Regolazione contatti

Contatto «A» - cilindro destro:

Portare la camma «I» alla massima alzata, allentare le viti «C» e «D» e spostare la piastra «E» agendo sulla tacca «F».



Ottenuta la distanza prescritta, bloccare le viti «C» e «D».

Contatto «B» - cilindro sinistro:

Portare la camma «I» alla massima alzata, allentare le viti «G» e «H» e spostare la piastra «L» agendo sulla tacca «M».

Controllo e regolazione messa in fase dell'accensione «anticipo fisso»

(fig. 32)

Controllo

- levare il tappo in gomma chiusura foro di controllo posto sul lato destro della scatola cambio in corrispondenza del volano motore;
- per il controllo dell'inizio apertura contatti ruttori («A» e «B») di fig. 31 è consigliabile l'impiego di apposita apparecchiatura ad identificazione luminosa da inserirsi tra il morsetto di alimentazione del ruttore in esame e la massa.

Fase cilindro destro (fig. 32)

- ruotare il volano nel senso di rotazione del motore

Ottenuta la distanza prescritta, bloccare le viti «G» e «H».

L'operazione di regolazione dei contatti del ruttore va completata con il controllo della messa in fase dell'accensione (vedere capitolo «Controllo messa in fase dell'accensione»).

fino a che il pistone sia a fine fase di compressione (valvole chiuse). In tali condizioni il segno con lettera «D» stampigliato sul volano (P.M.S. del cilindro destro) deve coincidere con il segno «1» riportato sul bordo del foro di controllo.

Per escludere la possibilità che eventuali giuochi nel trascinalimento falsino il controllo, occorre ruotare leggermente il volano in senso contrario alla rotazione del motore, e quindi ruotarlo nuovamente nel senso di rotazione del motore sino ad allineare il segno «2» (anticipo fisso) stampigliato sul volano con il segno «1» sul bordo del foro di controllo.

In queste condizioni si deve verificare l'apertura dei contatti del ruttore «A» di fig. 31.

48 Fase cilindro sinistro (fig. 32)

- ruotare il volano in senso di rotazione del motore (antiorario) fino a che il pistone sia a fine fase di compressione (valvole chiuse). In tali condizioni il segno «S» stampigliato sul volano motore (P.M.S. del cilindro sinistro) deve coincidere con il segno «1» riportato sul bordo del foro di controllo.

Ruotare leggermente il volano in senso contrario alla rotazione motore, e quindi ruotarlo nuovamente nel senso di rotazione del motore sino ad allineare il segno «3» (anticipo fisso) stampigliato sul volano, con il segno «1» sul bordo del foro di controllo.

In queste condizioni si deve verificare l'apertura dei contatti del ruttore «B» di fig. 31.

Per la regolazione dei contatti ruttore e controllo messa in fase accensione consigliamo rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

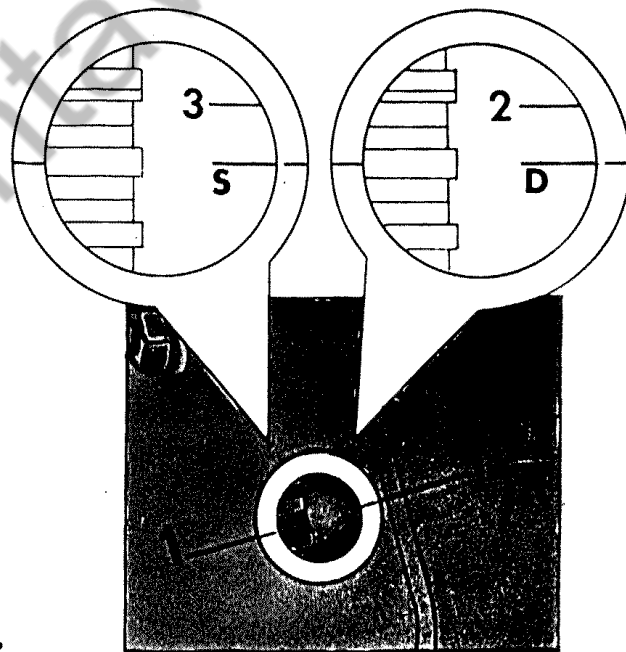
Valori anticipo

- Anticipo iniziale (fisso) 2°
- Anticipo automatico 31°
- Anticipo totale (fisso + automatico) 33°
- Distanza tra i contatti dei ruttori mm 0,37 ÷ 0,43.

Candele

I tipi di candela da impiegare sono

- Marelli CW 7 LP
- A C 44 XL
- Bosch W 225 T2



- Champion N9Y
- Lodge HLNY
- Distanza tra gli elettrodi mm 0,6

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

Nel rimontare le candele, **fare attenzione che imbocchino perfettamente e che si avvitinino facilmente nelle loro sedi; se fossero imboccate male, rovinerebbero il filetto sulle teste; perciò consigliamo di avvitare a mano le candele per qualche giro, e di adoperare poi l'apposita chiave (data in dotazione) evitando di bloccare esageratamente. Anche se le candele appaiono in ottime condizioni, dopo 10.000 km circa vanno sostituite.**

50 IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è composto dai seguenti organi:

- Batteria.
- Motorino avviamento a comando elettromagnetico.
- Generatore-alternatore, montato sulla parte anteriore dell'albero motore.
- Doppio ruttore con anticipo automatico a masse centrifughe.
- Bobine di accensione.
- Raddrizzatore.
- Regolatore.
- Morsettiera porta fusibili (n° 6 da 16 A).
- Teleruttore per lampeggio.
- Teleruttore avviamento.
- Faro anteriore.
- Fanalino posteriore.
- Fanalini per indicatori di direzione.
- Commutatore di accensione.
- Commutatore luci.
- Dispositivo comando indicatori di direzione, avviatore acustico e lampeggio.
- Interruttore di avviamento e arresto motore.
- Trombe elettriche abbinata.

Batteria

La batteria ha una tensione di 12 V e una capacità di 32 Ah; alla sua carica provvede il generatore.

Per accedere alla batteria occorre:

- sollevare la sella mediante apposita levetta;
- levare il contenitore attrezzi;
- sganciare le fascette in gomma e staccare i cavi elettrici.

Istruzioni per l'attivazione delle batterie cariche secche.

Le batterie cariche secche mantengono a lungo la carica se conservate con tappi ben serrati in luogo secco fra 20° e 30°C. Al momento dell'uso si attivano come segue:

1 riempire gli elementi con acido per accumulatori a densità 1,27 a 25°C fino a 5 mm sopra i separatori o fino all'indicazione di livello;

2 lasciare riposare per 1 ora circa e rinnovare il livello con lo stesso acido.

A questo punto la batteria è pronta per l'uso. È conveniente, per ottenere una maggiore durata, controllare la densità dell'acido in tutti gli elementi.

Se si hanno letture inferiori a 1,26 è necessario fare

una carica di ravvivamento con intensità pari a 1/5 della capacità di catalogo. Sono consigliabili e normalmente sufficienti 5 ore. La temperatura non deve superare 45°C; quando ciò avvenisse ridurre l'intensità e prolungare il tempo di carica. Interrompere quando la densità è risalita a $1,27 \pm 1,28$ a 25°C ed è costante per tre letture a mezz'ora di intervallo.

Istruzioni per la manutenzione delle batterie cariche con acido

Le batterie cariche secche attivate dopo carica di ravvivamento o ricevute cariche con acido devono essere trattate con le seguenti avvertenze:

- 1** aggiungere almeno ogni mese ACQUA DISTILLATA (mai acido) in modo che a riposo il livello dell'acido sia di 5 mm sopra i separatori;
- 2** mantenere puliti e serrati i morsetti e ingrassati con vaselina;
- 3** mantenere asciutta la parte superiore della batteria evitando traboccamenti di acido, che riducono l'isolamento o corrodono telai e cassette di contenimento;
- 4** assicurarsi che l'impianto di carica a bordo non dia cariche eccessive od insufficienti, tenendo pre-

sente che la densità dell'acido deve mantenersi fra 1,24 e 1,27. Se ciò non avvenisse occorre rivedere l'isolamento e l'efficienza dell'impianto di carica e di avviamento;

5 le batterie immagazzinate cariche con acido devono essere periodicamente ricaricate con intensità pari a 1/10 della capacità, mantenendo il livello corretto o la densità di 1,27 a 25°C;

6 le batterie devono essere montate sul veicolo ben serrate dai congegni di fissaggio mantenendo attivi i dispositivi antivibranti.

N.B. - Per le batterie destinate a funzionare in climi tropicali (temperatura media maggiore di 35°C) si consiglia la riduzione della densità dell'acido a 1,23.

Sostituzione delle lampade

Faro anteriore (fig. 33)

Allentare la vite «A» posta in basso al gruppo ottico; sganciare il gruppo ottico, sfilare i due portalampade indi sostituire le lampade.

Fanalino posteriore (fig. 34)

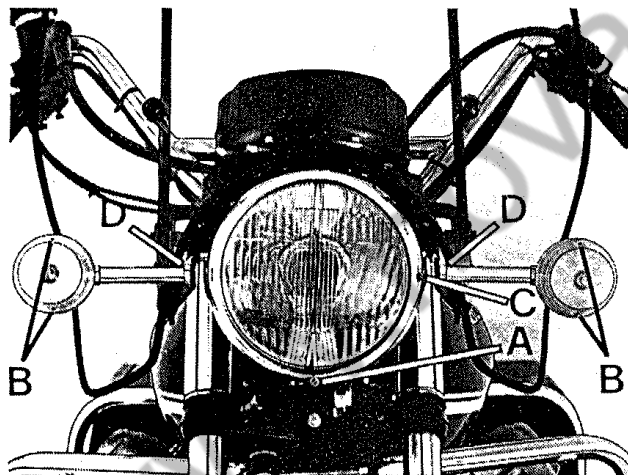
Svitare le viti «A» che fissano il catadiottro al fanalino;

premere la lampada verso l'interno e ruotarla contemporaneamente indi sfilarla dal portalamпада.

Indicatori di direzione (figg. 33-34)

Svitare le viti «B» che fissano i catadiottri ai fanalini; premere le lampade verso l'interno e girarle contemporaneamente indi sfilarle dal portalamпада.

Nel rimontare i catadiottri sui fanalini occorre avvitare le viti uniformemente e moderatamente onde evitare la rottura dei suddetti catadiottri.



33

Cruscotto, tachimetro e contagiri

Sfilare i portalamпада dal cruscotto, dal tachimetro e dal contagiri, indi sostituire le lampade.

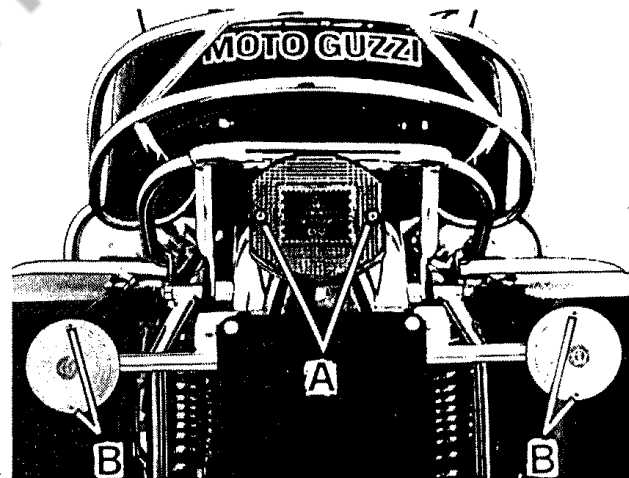
Lampade (12 V)

Faro anteriore:

- abbagliante e anabbagliante 45/40 W.
- luce città o parcheggio 4 W.

Fanalino posteriore:

- luce targa, posizione e stop 5/21 W.



34

Indicatori di direzione 21 W.

Spie luci sul cruscotto 1,2 W.

Spie luci tachimetro e contagiri 3 W.

Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 33)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza, per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti. Per l'orientamento laterale occorre agire sulla vite «C» mentre per quello verticale bisogna allentare i due attacchi «D» che fissano il proiettore e spostarlo manualmente verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza prescritta.

Alla distanza di m 3 il centro del fascio abbagliante non deve superare l'altezza di m 0,870 con il motociclo giù dal cavalletto ed il pilota in sella.

54 LEGENDA «SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO»

(fig. 35)

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 1 | Tachimetro (lampada 3 W). | 23 | Teleruttore avviamento. |
| 2 | Contagiri (lampada 3 W). | 24 | Motorino avviamento (12 V - 0,7 KW). |
| 3 | Luce spia abbagliante (lampada 1,2 W). | 25 | Interruttore sul filo frizione. |
| 4 | Luce spia pressione olio (lampada 1,2 W). | 26 | Lampeggiatore posteriore sinistro (lampada 21 W). |
| 5 | Luce spia folle (lampada 1,2 W). | 27 | Luce stop posteriore |
| 6 | Luce spia posizione (lampada 1,2 W). | 28 | Luce targa e posizione posteriore } (lampada 21/5 W). |
| 7 | Luce spia generatore (lampada 1,2 W). | 29 | Lampeggiatore posteriore destro (lampada 21 W). |
| 8 | Luce anabbagliante | 30 | Intermittenza lampeggiatori. |
| 9 | Luce abbagliante. } (lampada 40/45 W). | 31 | Interruttore pressione olio. |
| 10 | Lampeggiatore anteriore destro (lampada 21 W). | 32 | Interruttore folle. |
| 11 | Lampeggiatore anteriore sinistro (lampada 21 W). | 33 | Morsettiera porta fusibili (fusibili 16 A). |
| 12 | Dispositivo comando avviamento e arresto motore. | 34 | Connettore 3 vie. |
| 13 | Dispositivo commutatore luci con limitatore escursione da posizione 2-3 a posizione 0-1. | 35 | Connettore a 4 vie - maschio (AMP). |
| 14 | Dispositivo comando lampeggiatori; avvisatori acustici; flash. | 36 | Ruttore. |
| 15 | Avvisatori acustici (assorbimento 7 A). | 37 | Bobine. |
| 16 | Interruttore freno anteriore. | 38 | Commutatore d'accensione (3 posizioni) |
| 17 | Teleruttore sprazzo luci (flash). | 39 | Connettore a 4 vie - femmina (AMP). |
| 18 | Interruttore freno posteriore. | 40 | Connettore a 2 vie. |
| 19 | Batteria (12 V - 32 Ah). | 41 | Candele. |
| 20 | Regolatore. | 42 | Luce di posizione anteriore (lampada 4 W). |
| 21 | Raddrizzatore. | 43 | Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore destro (lampada 1,2 W). |
| 22 | Alternatore (14 V - 20 A). | 44 | Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore sinistro (lampada 1,2 W). |

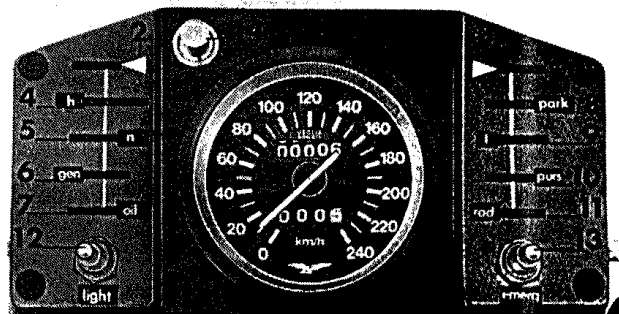
56 Quadro di controllo (fig. 36)

- 1 Tachimetro contachilometri
- 2 Spia luce **verde** per lampeggiatore sinistro
- 3 Spia luce **verde** per lampeggiatore destro
- 4 «h» Spia luce **bleu** abbagliante
- 5 «n» Spia luce **verde** disinnesto cambio
- 6 «Gen» Spia luce **rossa** insufficiente tensione generatore per carica batteria
- 7 «Oil» Spia luce **rossa** controllo pressione olio
- 8 «Park» Spia luce **verde** posizione appoggio braccio laterale di stazionamento
- 9 «l» Spia luce **verde** posizione e parcheggio
- 10 «Purs» Spia luce **rossa** inserimento fari supplementari
- 11 «Rad» Spia luce **rossa** inserimento radio.
- 12 «Light» Interruttore luci supplementari di servizio
- 13 «Emerg» Commutatore inserimento simultaneo lampeggiatori posteriori (inserito il commutatore le spie «2» e «3» si illuminano ad intermittenza)
- 14 Azzeratore contachilometri

Pulsanti di comando radio e sirena, interruttori luci supplementari e sirena (fig. 37)

Il gruppo è montato sul lato destro del manubrio:

- «1» Pulsante radio (bianco)
- «2» Pulsante sirena (bleu)
- «3» Tasto comando fari supplementari (rosso)
- «4» Tasto comando sirena (bleu)



Morsettiera porta fusibili (fig. 10)

La morsettiera porta fusibili è montata sul lato destro del motociclo. Per accedervi occorre levare il coperchio laterale destro, indi levare il coperchio della morsettiera. Sulla morsettiera sono montati n. 6 fusibili da «16 A».

Sotto chiave

«1» Luce stop posteriore; Avvisatori acustici; Flash.

- «2» Teleruttore avviamento; Luce spia «N».
- «3» Luci spia: «Oil - Gen»; Faro: anabbagliante e abbagliante e sua spia.
- «4» Luci posizione posteriore; Luce strumentazione; Luce spia «I»; eventuali luci azzurre posteriori.

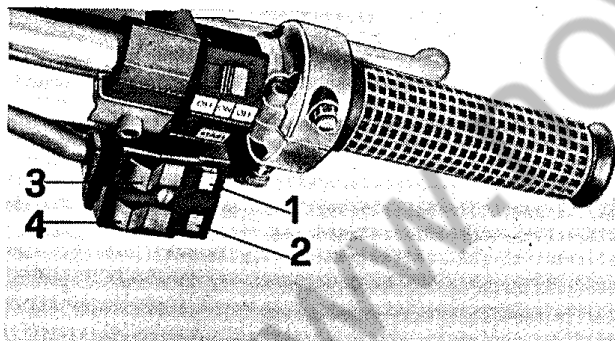
Fuori chiave

- «5» Eventuali: luci rosse e spia «Purs»; luce supplementare di servizio.
- «6» Lampeggiatori e spie lampeggiatori.

Pneumatici

Anteriore e posteriore:

— Pirelli 110/90 H 18 (MT18)



58 LEGENDA «SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO» POLIZIA

(fig. 38)

- 1 Tachimetro (lampada 3 W).
- 2 Luce supplementare di servizio (lampada 5 W).
- 3 Luce spia abbagliante (lampada 1,2 W) «h».
- 4 Luce spia pressione olio (lampada 1,2 W) «oil».
- 5 Luce spia folle (lampada 1,2 W) «n».
- 6 Luce spia posizione (lampada 1,2 W) «l».
- 7 Luce spia generatore (lampada 1,2 W) «gen».
- 8 Luce anabbagliante } (lampada 40/45 W).
- 9 Luce abbagliante.
- 10 Lampeggiatore anteriore destro (lampada 21 W).
- 11 Lampeggiatore anteriore sinistro (lampada 21 W).
- 12 Dispositivo com. Avv. e Arresto motore.
- 13 Interruttore luce supplementare di servizio.
- 14 Dispositivo comando Lampeggiatori; Avvisatori acustici; Flash.
- 15 Avvisatori acustici (Assorbimento 7 A).
- 16 Interruttore freno anteriore.
- 17 Teleruttore sprazzo luci (Flash).
- 18 Interruttore freno posteriore.
- 19 Batteria.
- 20 Regolatore.
- 21 Raddrizzatore.
- 22 Alternatore.
- 23 Teleruttore avviamento.
- 24 Motorino avviamento.
- 25 Interruttore sul filo frizione.
- 26 Lampeggiatore posteriore sinistro (lampada 21 W).
- 27 Luce stop } (lampada 5/21 W).
- 28 Luce targa e posizione posteriore.
- 29 Lampeggiatore posteriore destro (lampada 21 W).
- 30 Intermittenza lampeggiatori.
- 31 Interruttore pressione olio.
- 32 Interruttore folle.
- 33 Morsettiera porta fusibili (Fusibili 16 A).

- 34 Connettore a 3 vie.
- 35 Connettore a 4 vie - Maschio (AMP).
- 36 Ruttore.
- 37 Bobine.
- 38 Commutatore d'accensione (3 posizioni).
- 39 Commutatore inserimento simultaneo lampeg. post.
- 40 Connettore a 2 vie.
- 41 Candele.
- 42 Commutatore luci con dispositivo limitatore escursione da posizione «Abbagliante - Anabbagliante» a posizione «Luce posizione e parcheggio».
- 43 Luce spia lampeggiatore D (lampada 1,2 W).
- 44 Luce spia lampeggiatore S (lampada 1,2 W).
- 45 Luce spia posizione appoggio laterale (lampada 1,2 W) «Park».
- 46 Luce spia rosse inseguimento (lampade 1,2 W) «Purs».
- 47 Luce spia per radio (lampada 1,2 W) «Rad».
- 48 Connettore a 4 vie - Femmina (AMP).
- 49 Connessione a banana.
- 50 Luci rosse per inseguimento (anteriore) (lampada 35 W).
- 51 Dispositivo comando «Luci rosse - Radio - Sirena».
- 52 Teleruttore sirena.
- 53 Dispositivo inserimento bobine (*).
- 54 Intermittenza per luce spia pos. appoggio later. (*)
- 55 Sirena.
- 56 Luce posizione anteriore (lampada 4 W).
- 57 Fusibile volante (eventuale).

NB - I cavi indicati con linea tratteggiata (per completamento dello schema) vengono installati solo a richiesta.

(*) Il dispositivo n. 53, l'intermittenza n. 54 e i cavi «A - B - C - D» vengono forniti solo su richiesta; quando il gruppo non viene installato il cavo bianco proveniente dal morsetto 5 (MOLEX 15 vie del proiettore) deve essere inserito direttamente nella bobina (eliminare connessione n. 40).