

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

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

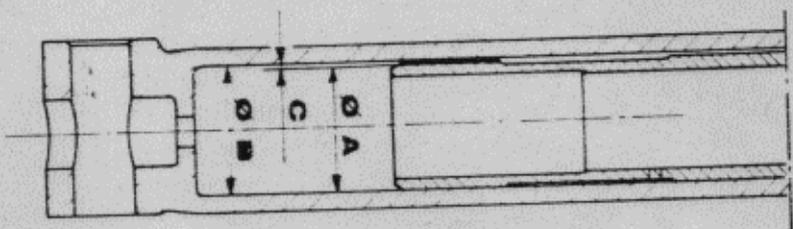


Fig. 64

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

Diametro interno bronziina $\varnothing A$	20.000 + 0,021 - 0
Diametro esterno distanziatore $\varnothing B$	19.980 - 0,021 + 0
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

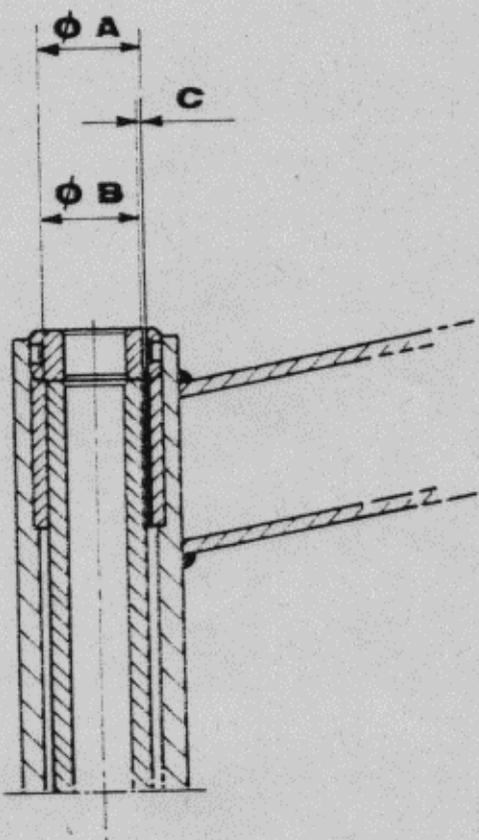


Fig. 65

**8. SEZIONE - Revisione**

Motore . . . . .	8-3
Carburatore . . . . .	8-4
Motoreletto . . . . .	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 predisporre ad una nuova formazione di depositi carboniosi.  
Esaminare le sedi delle valvole: esse non devono presentare incrostature 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 lavorata 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 presentano tracce di grippaggio, rigature o scurepature. 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 susposte è necessario

provvedere alla rilesatura del cilindro ed alla conseguente sostituzione del pistone con uno nuovo migliorato.  
Con il pistone migliorato montare anche i relativi segmenti migliorati.  
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 pag. 7-7 e 7-8, se le bronzine hanno superato il limite di usura prescritto, sostituire il gruppo.

### SPINOTTO - ASSE ACCOPIAMENTO - VOLANI

Controllare come dalle tab. a pag. 7-7. Se dovesse grippare la biella tra i volani, con conseguente rinvenimento (colore bluastro) 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.

## SELETORE 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 nottolini 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 nota 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 del 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. Riscuotendo 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. (Vedi 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 solventi isopropilici 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 del 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
Gallleggiate	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/O	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. Gallleggiate — 11. Polverizzatore — 12. Getto max.

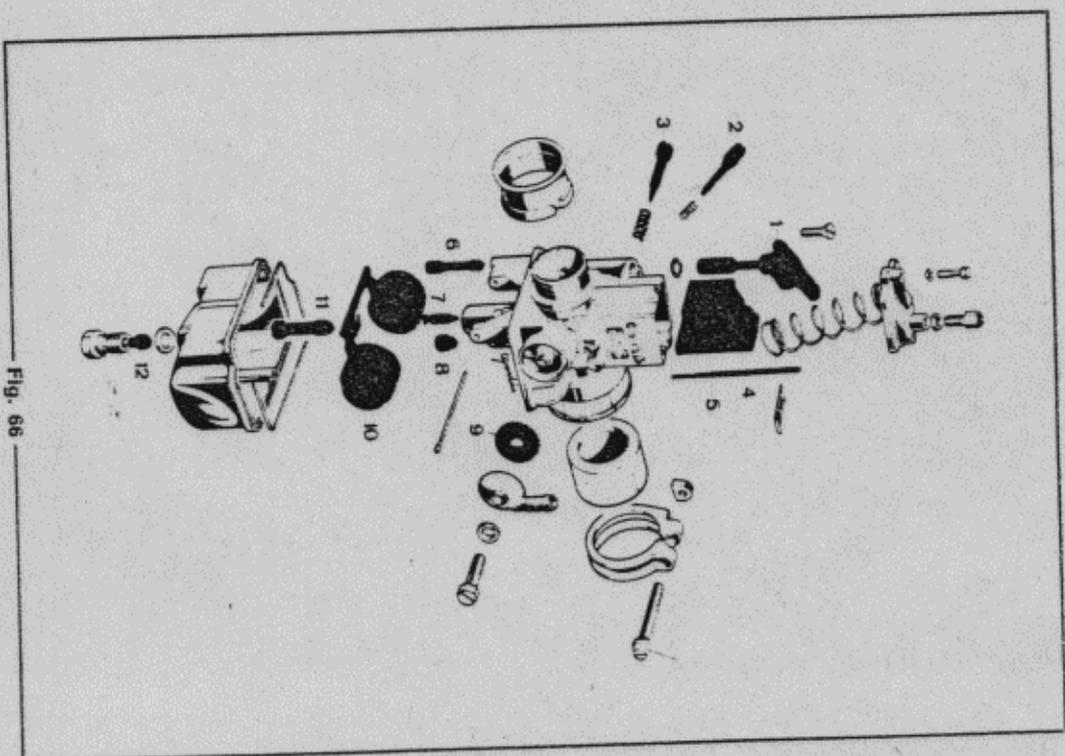


Fig. 66

## REVISIONE MOTOTELAIO

### FORCELLA TELESCOPICA

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'intriferro (spazio interposto tra le estremità delle bobine con le espansioni polari) sia compreso tra 0,45 + 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 volanti, l'apertura dei contatti del rotore deve iniziare quando la mezzieria della espansione polare, immediatamente a destra della cava per chiusura, sorpassi la mezzieria della bobina A.T. di  $8^\circ + 12^\circ$  a tutto anticipo (massa aperta) e di  $28^\circ + 32^\circ$  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 + 0,40 mm. Anticipo automatico:  $20^\circ \pm 1^\circ$

Inizio anticipo 2500 giri       $\pm 200$  giri  
 Fine anticipo 3500 giri

2) Nelle revisioni parziali e nelle rimesse a punto (sostituzione del rotore), 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 rotore inizi quando l'estremità della bobina di alimentazione A.T. dista dall'espansione polare di 21 + 23 mm. a tutto ritardo (vedi fig. 67) e 7 + 8 mm. a tutto anticipo.  
 L'apertura dei contatti deve essere di 0,35 + 0,40 mm.

### TENSIONE AI MORSETTI DELLA LAMPADA BILUCE

Con volanti • 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 + 7 a 6000 giri

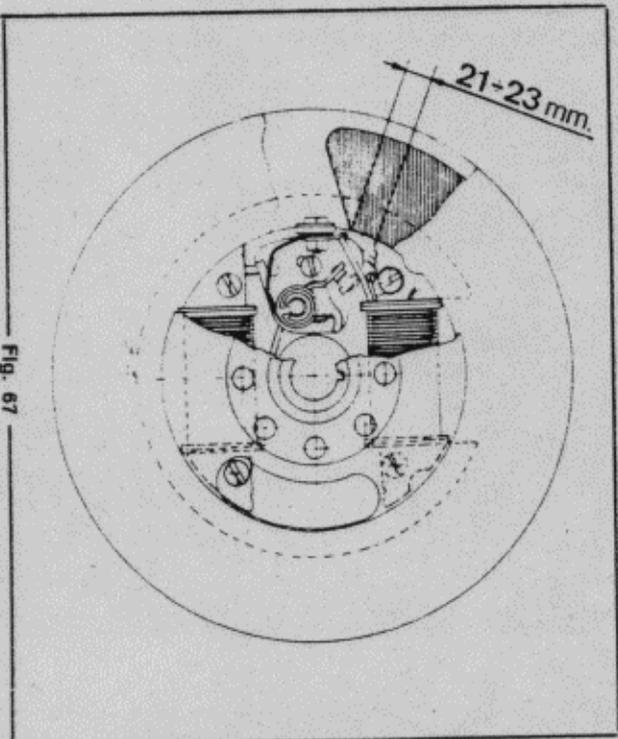


Fig. 67

## 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 volante 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 premenati. L'apposito pulsante (vedi 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 piastrina 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  $0,35 \pm 0,40$  mm.

### Controllo funzionamento anticipo automatico

Avvicinare gradualmente il numero dei giri del motore mantenendolo 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 poi 3 o 4 volte per assicurarsi che l'anticipo lavori con regolarità.

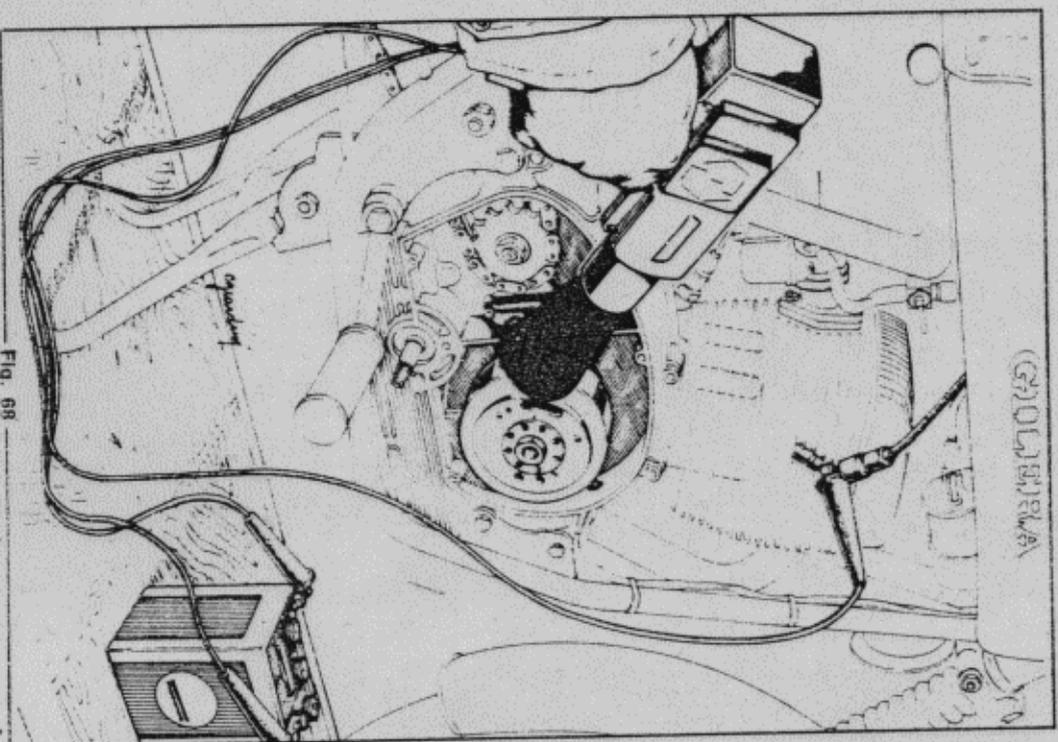


Fig. 68

## AVVISATORE ACUSTICO

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

- avvisatore avariato;
- connessioni tra pulsante e avvisatore interrotte;
- 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 + 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° + 32° Bè corrispondenti ad un peso specifico di 1,26 + 1,28 a temperatura non inferiore a 15°C.  
Se la densità è scesa al di sotto di 20° Bè 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 + 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 + 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.

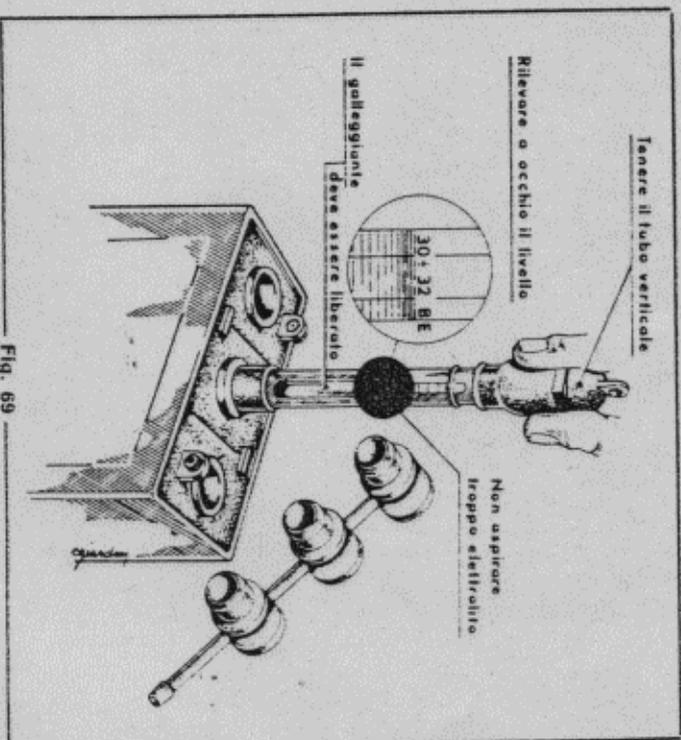


Fig. 69

## 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'operatore; 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 cretture 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 COPPIGIE NUOVE**.

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

## 9ª SEZIONE - Rimontaggio

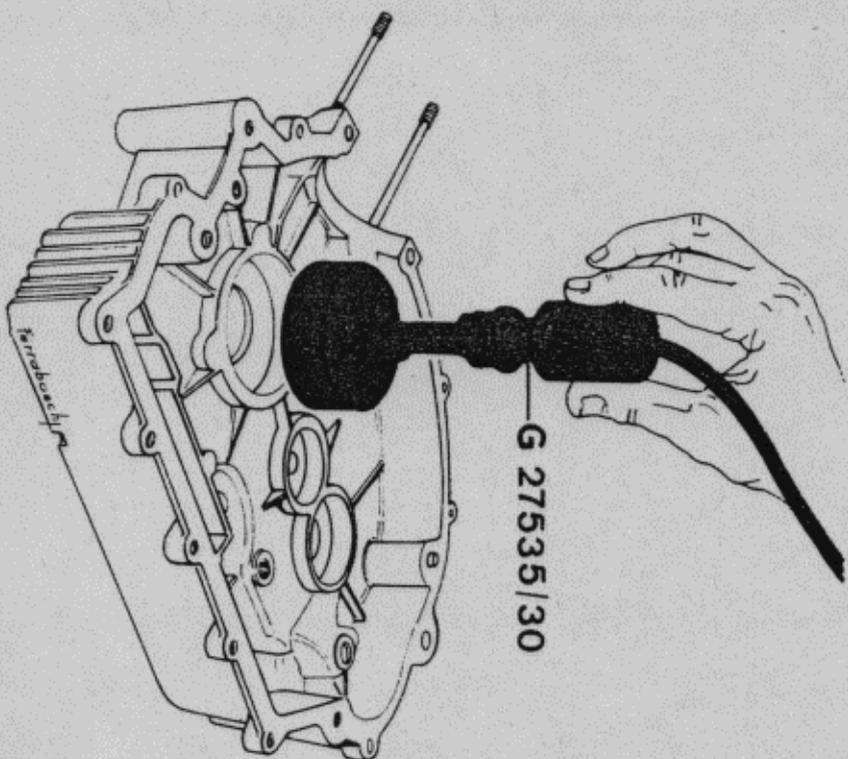
Coppie di bloccaggio . . . . .	9- 4
Riscaldamento semicarter . . . . .	9- 5
Controllo allineamento albero motore . . . . .	9- 6
Albero motore dal semicarter destro . . . . .	9- 7
Albero selettore . . . . .	9- 8
Molla e albero selettore sul carter . . . . .	9- 9
Fasatura cambio . . . . .	9-10
Insieme 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 punterle . . . . .	9-20
Messa a punto del veicolo prima dell'impiego . . . . .	9-21

**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 distribuzione . . . . .	2,5 + 2,8
Dado fissaggio Ingranaggio motore . . . . .	6

## RIMONTAGGIO

Riscaldamento semicarter



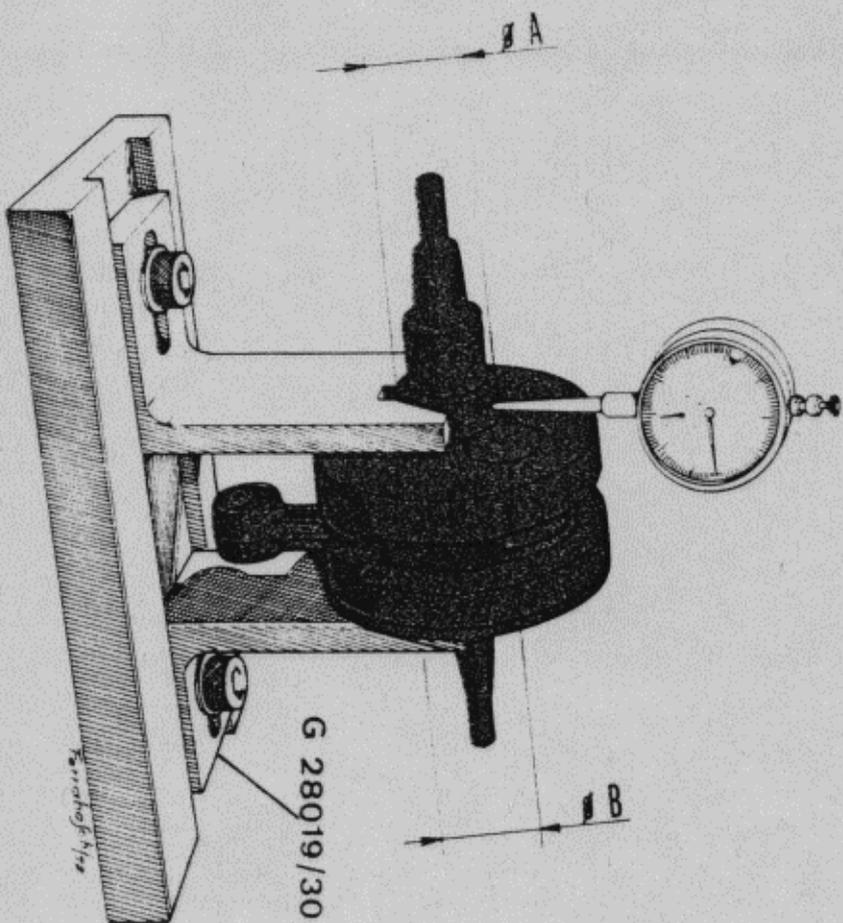
## Procedura

— 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

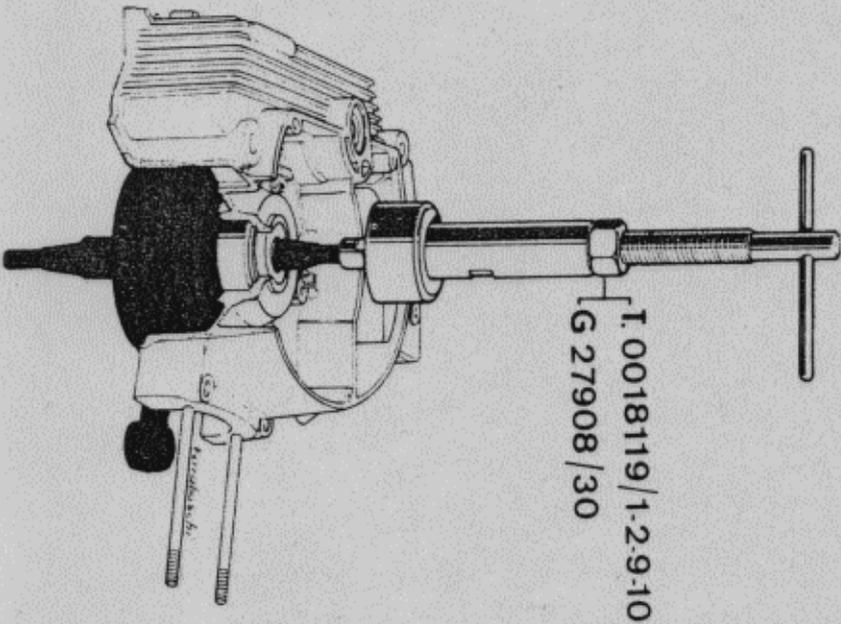
— Con l'apposita attrezzatura controllare che le eccentricità delle superfici del  $\sigma$  - A - e  $\sigma$  - B - risultino comprese entro 0,02 mm, limite massimo di lettura sull'orologio comparatore.

— 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

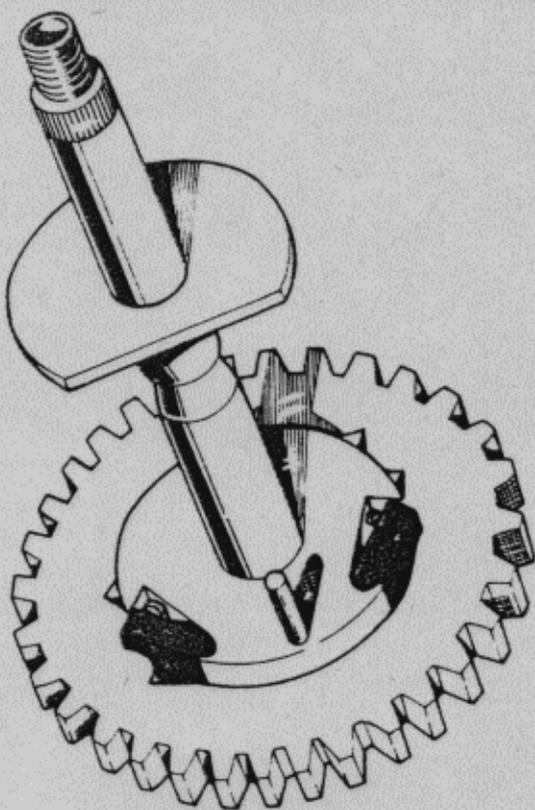


## Procedura

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

## RIMONTAGGIO

Albero selettore



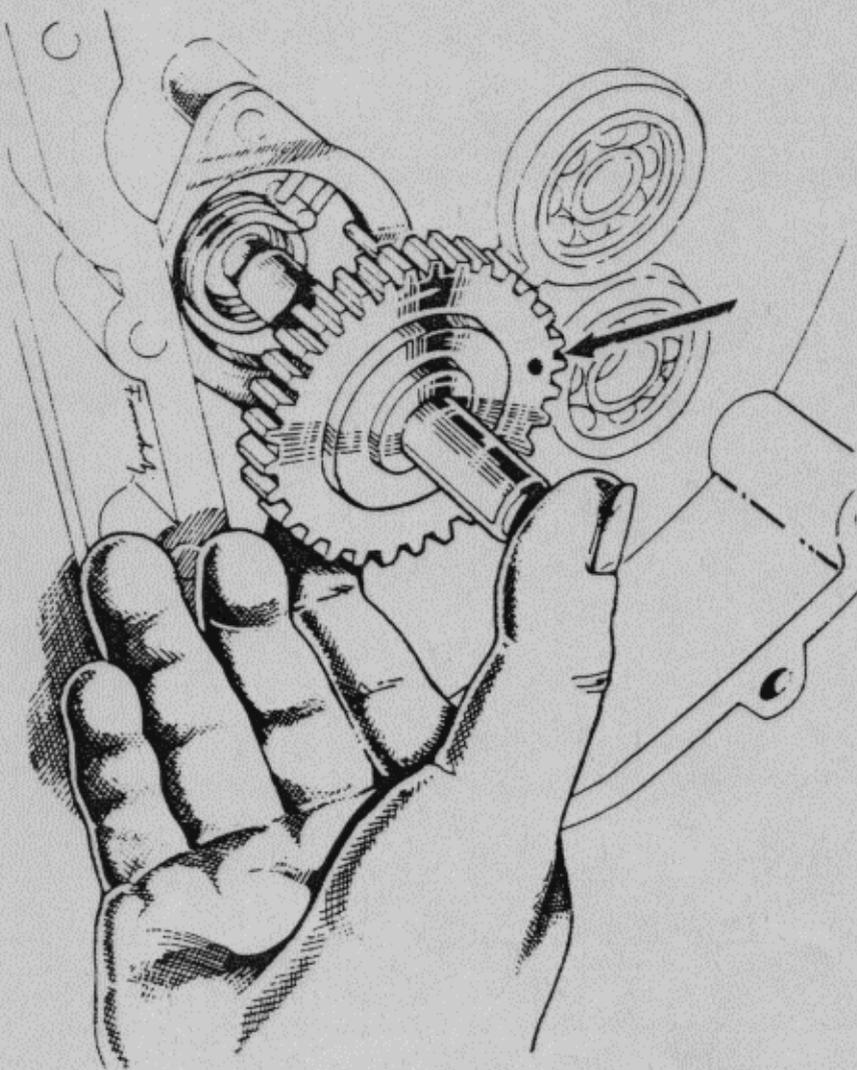
## Procedura

- Rimontare i vari pezzi componenti l'albero selettore, avendo cura che la parte dell'ingranaggio marcata con un punto di bullino, 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

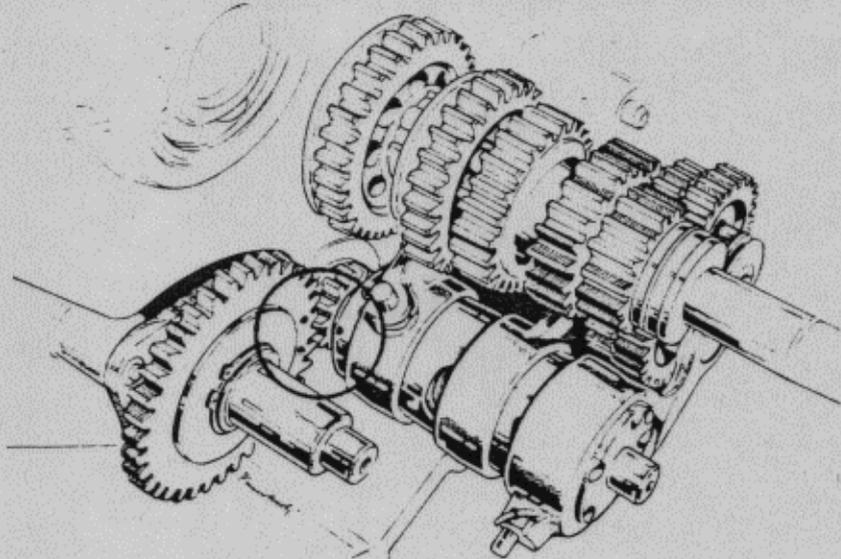


## Procedura

- Montare la molla ritorno leva, nell'apposito alloggiamento sul carter destro servendosi del cacciavite ed incrociare i bracci 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

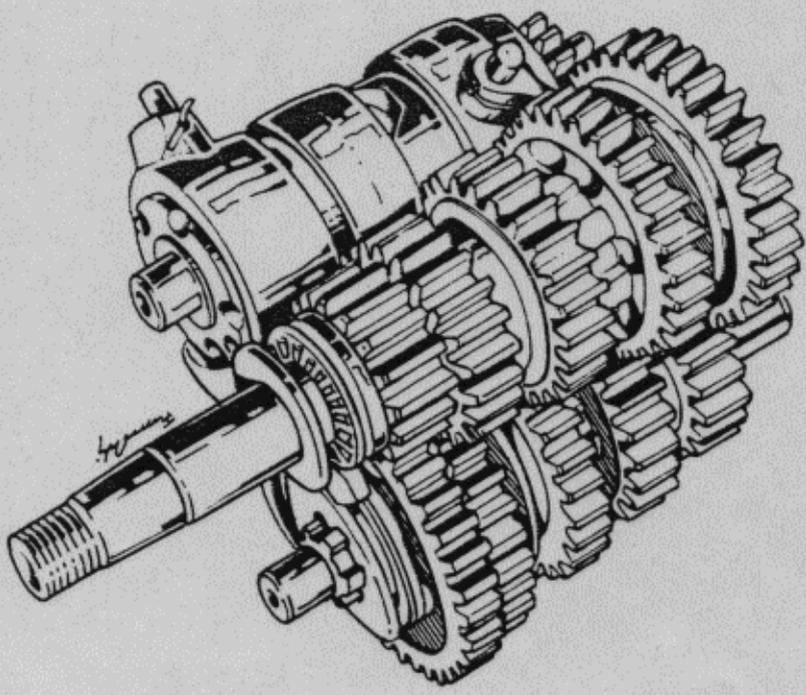
**Procedura**

— 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



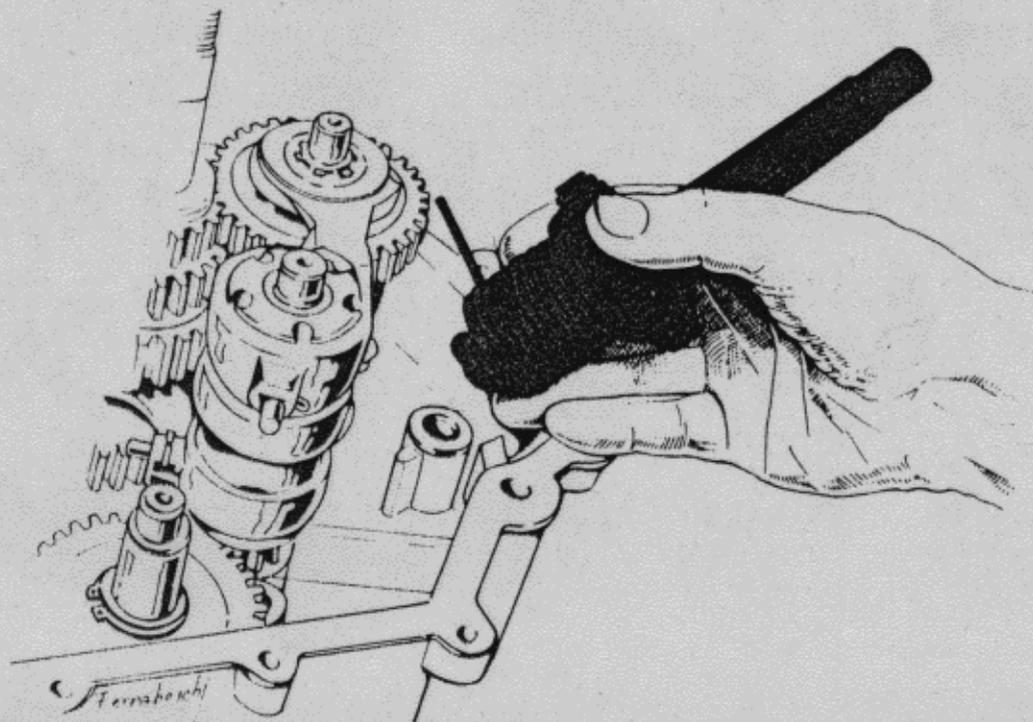
#### Procedura

- Montare gli alberi secondario e primario secondo schema cambio.
- Montare il tamburo a gilli innestando la forcella nella gola degli ingranaggi scorrevoli e nel maniccotto innesto 1° velocità.

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

Fig. 76

Albero messa in moto



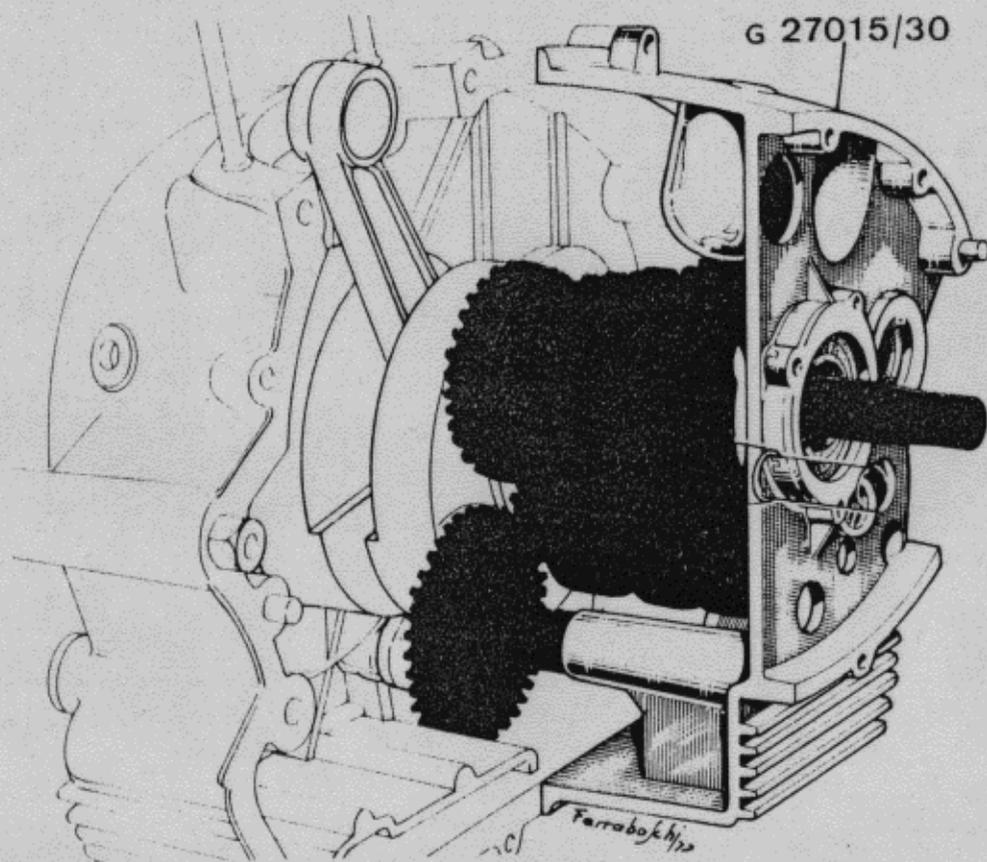
Procedura

— 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

## Controllo funzionamento gruppo cambio



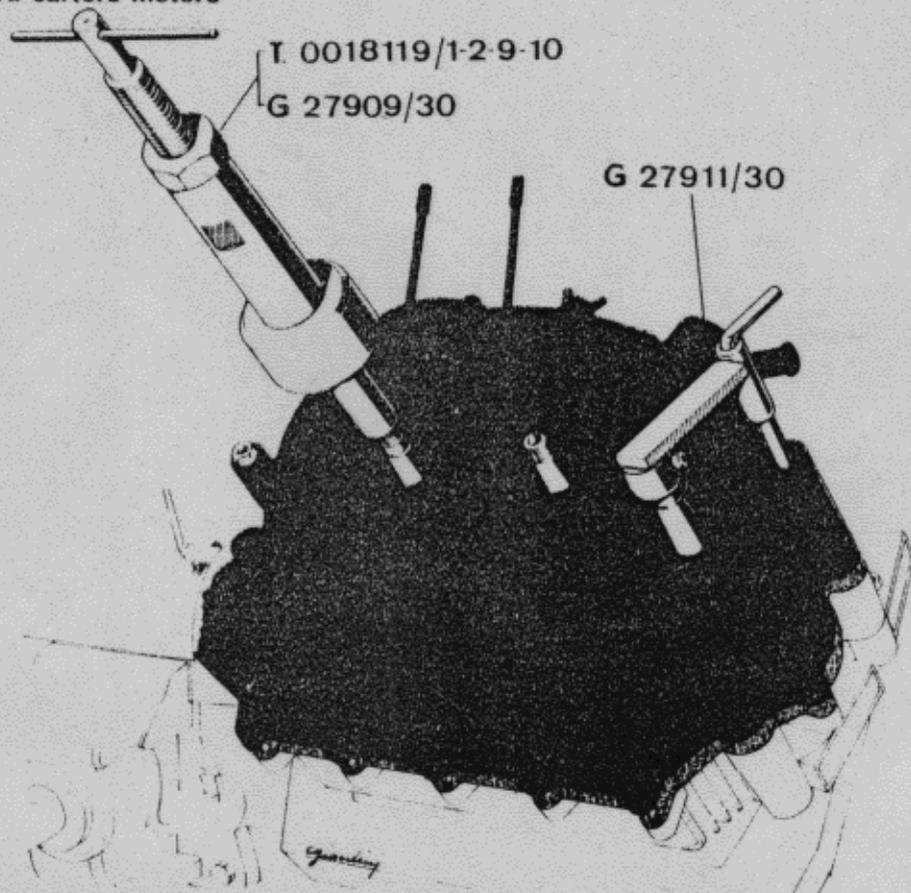
## Procedura

- Montare sul semicarter 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



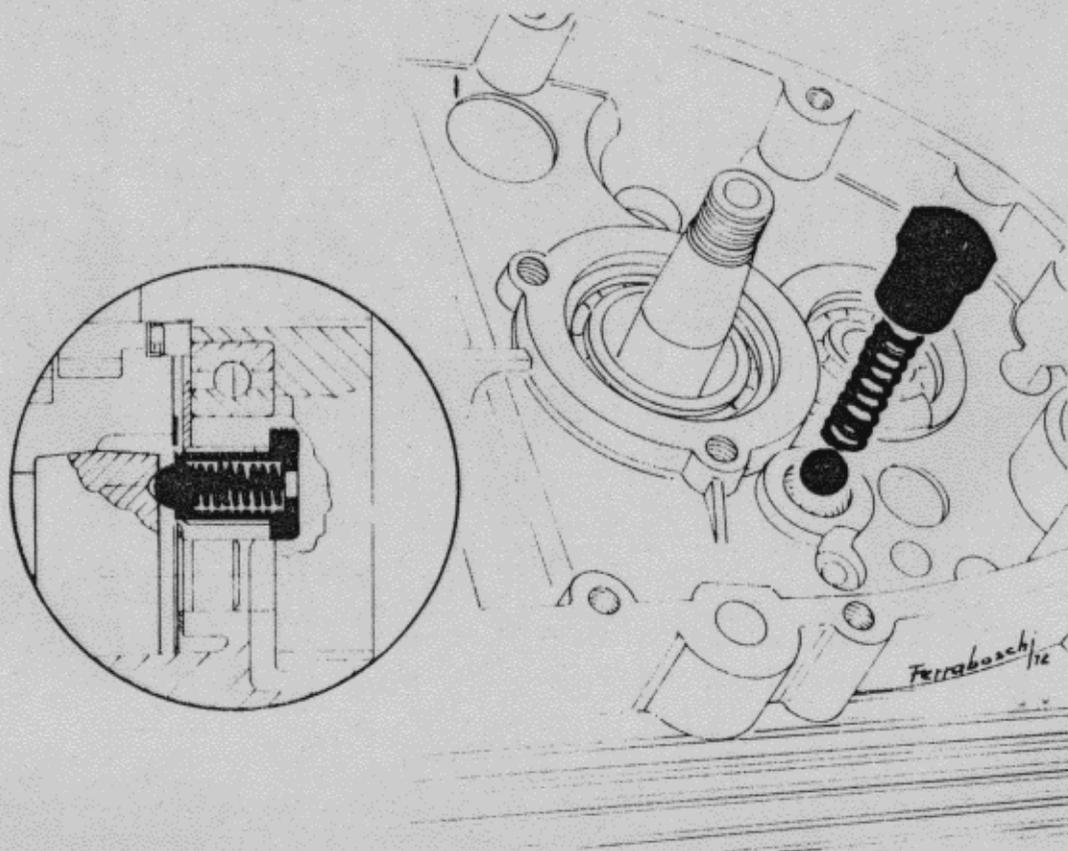
### Procedura

- Montare guarnizione nuova.
- Applicare il semicarter sinistro sul destro e contemporaneamente caricare la molla dell'albero messa 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



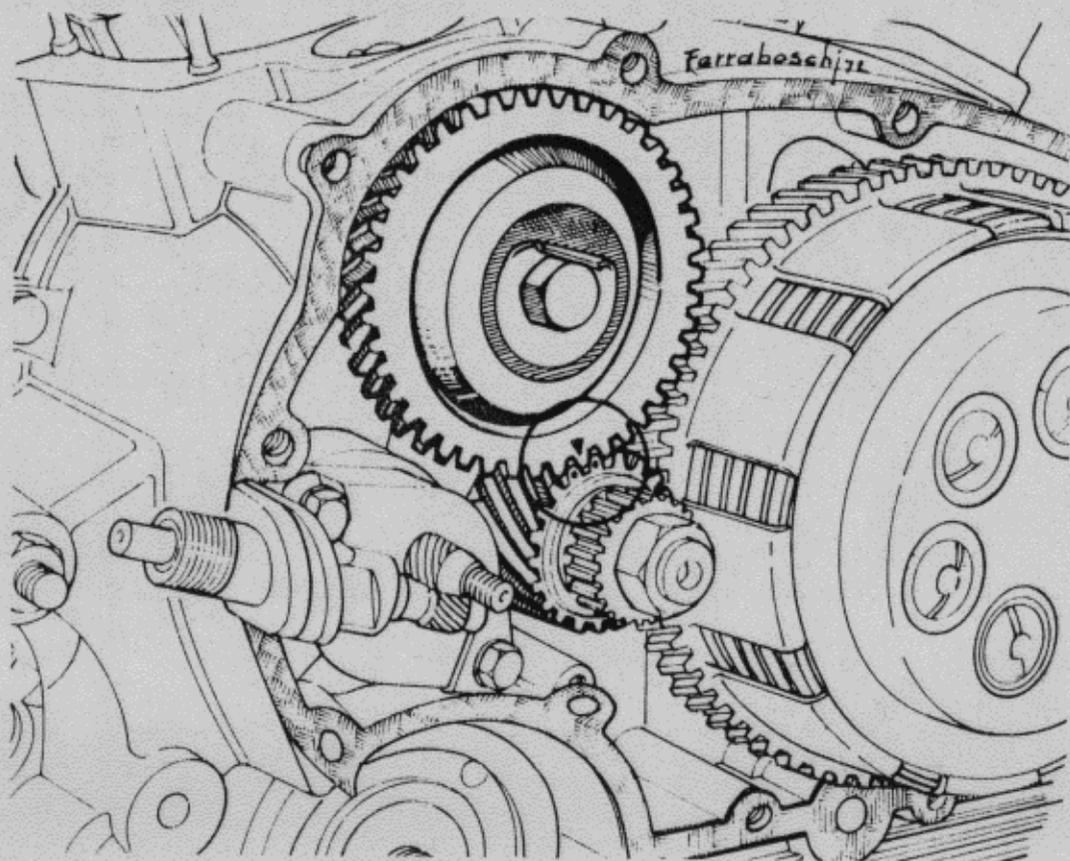
## Procedura

- 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

## Fasatura albero distribuzione



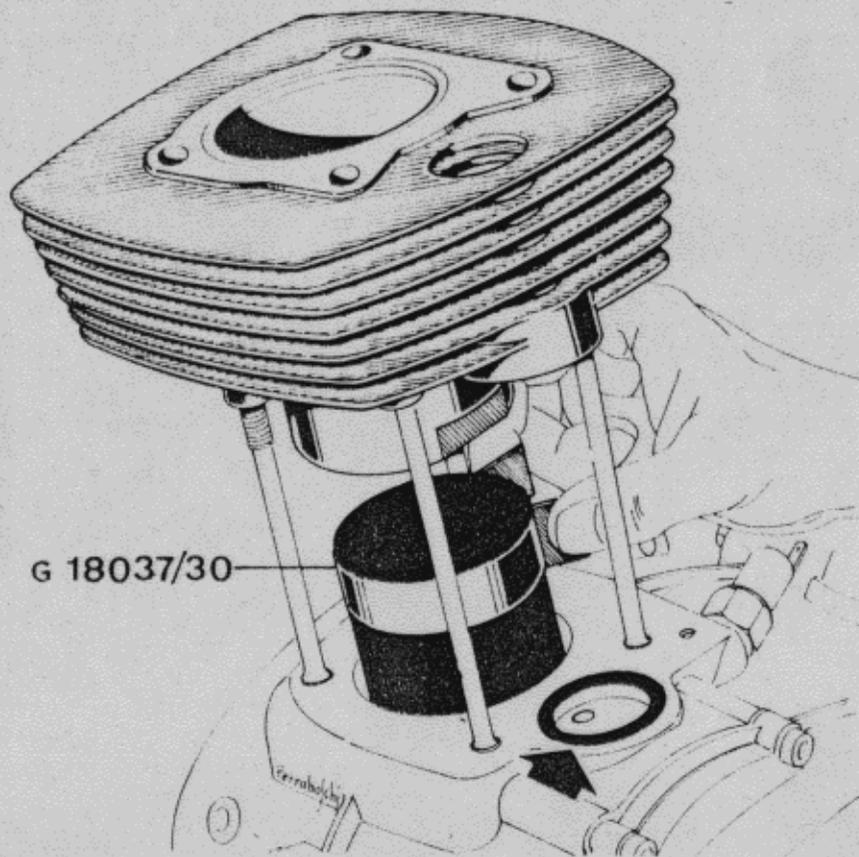
## Procedura

- 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



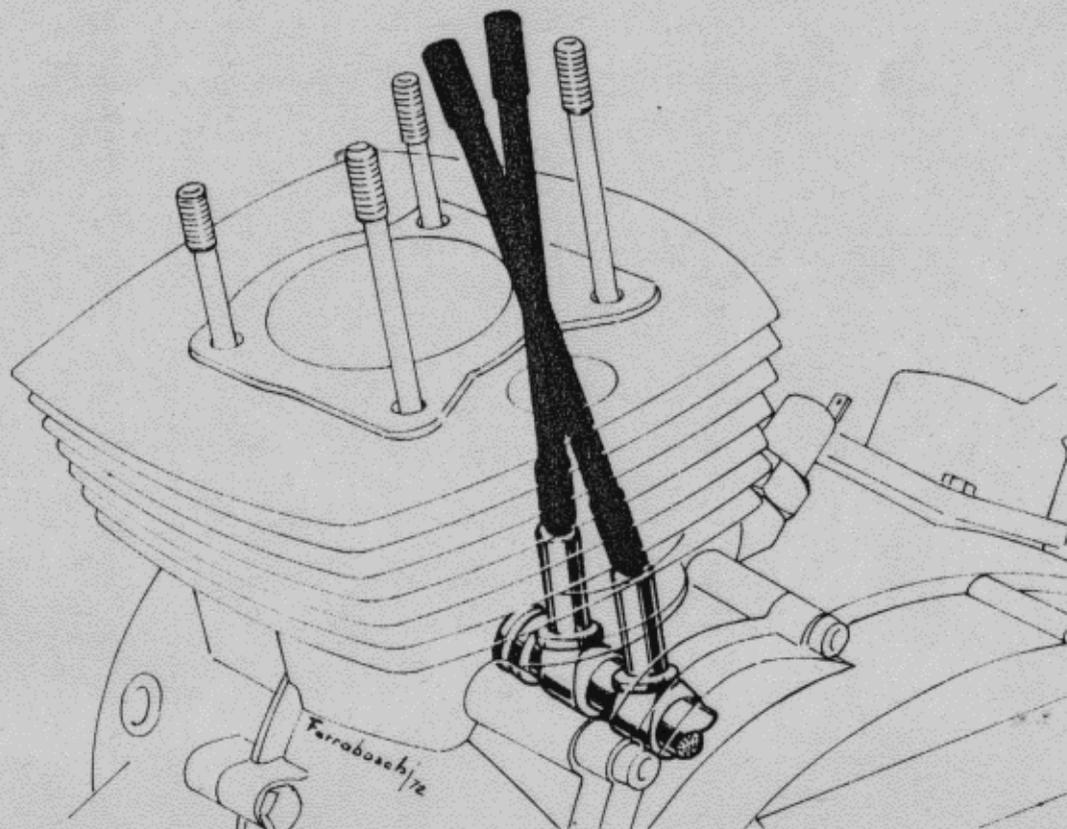
## Procedura

- 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



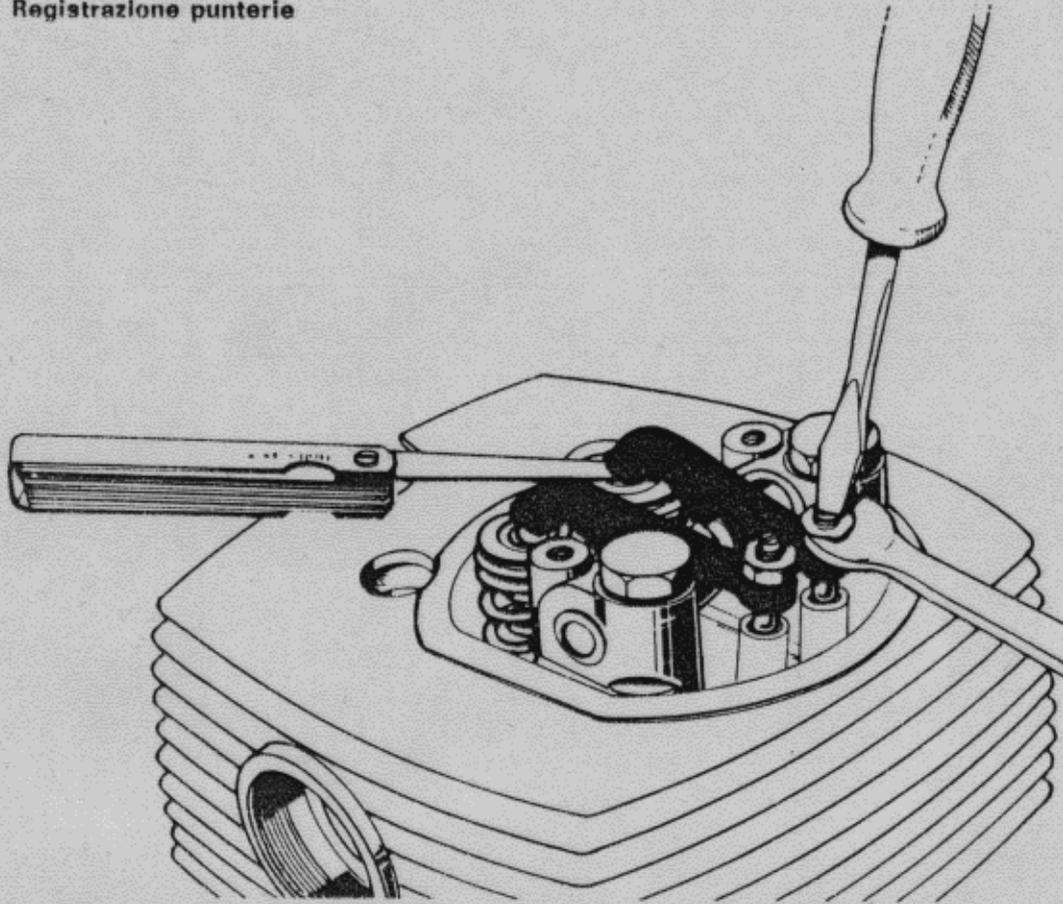
## Procedura

- 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