

USO E MANUTENZIONE

GILERA 150 5V ARCORE



AZIENDA GILERA



Benvenuto tra i piloti « Gilera »!

Grazie!

Desideriamo esprimerLe il nostro compiacimento per la scelta da Lei effettuata e ringraziarLa per la preferenza che ha voluto accordarci.

Il Suo motociclo Gilera 150 5V Arcore è una delle nostre più recenti creazioni sulla quale abbiamo condensato i ritrovati tecnici più progrediti che sono il frutto delle nostre più positive esperienze.

Lei possiede quindi un veicolo nuovo, collaudato, elegante, generoso che Le darà molte soddisfazioni. Per mantenerlo sempre in perfetta efficienza Le consigliamo di seguire le istruzioni contenute in questo opuscolo.

Ciò La aiuterà inoltre a conoscere meglio il Suo motociclo Gilera 150 5V Arcore, ad apprezzarne il carattere ed a farne l'uso più appropriato.

AVVERTENZA

Per conservare il Suo motociclo Gilera 150 5V Arcore in perfetto stato di efficienza e perché non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, Le raccomandiamo di rivolgersi, per le riparazioni, esclusivamente alla nostra Organizzazione, riconoscibile dal marchio « Piaggio Servizio » e dal simbolo Gilera.

I particolari che la Gilera fornisce come ricambi sono dello stesso materiale, hanno subito il medesimo ciclo di lavorazione e gli identici controlli dei pezzi che costituiscono il Suo motociclo Gilera 150 5V Arcore: garanzie queste di una maggior durata e di un normale funzionamento del Suo mezzo, nonché di sicurezza personale.

Le raccomandiamo quindi di **esigere sempre ricambi originali Gilera.**



GILERA

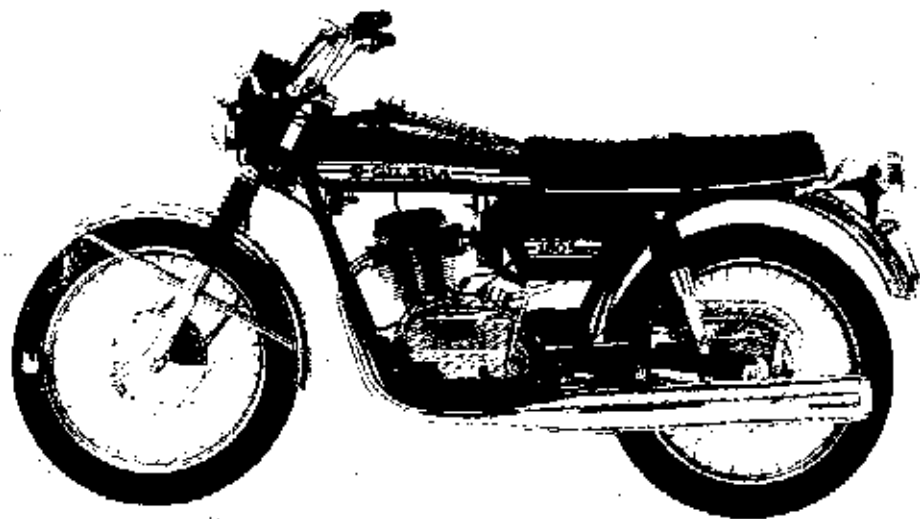


Fig. 1 - Motociclo « 150 5V Arcore » (lato sinistro)

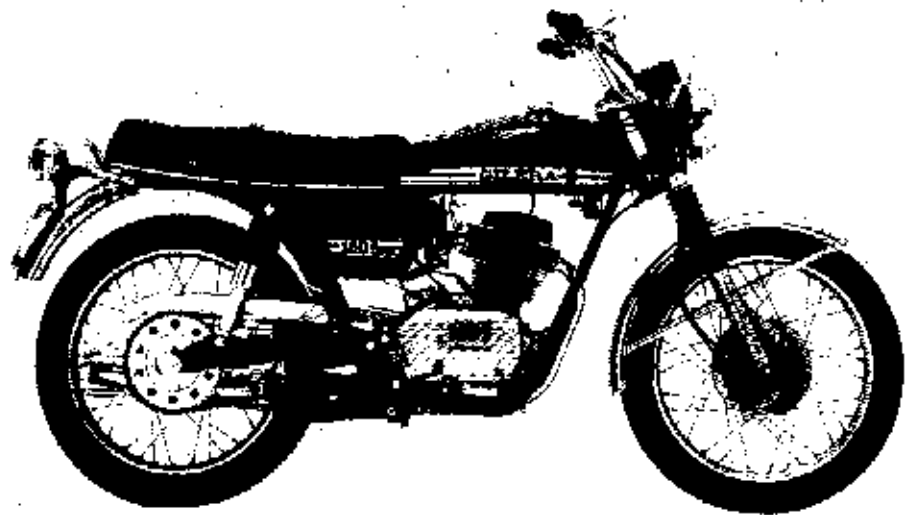


Fig. 2 - Motociclo « 150 5V Arcore » (lato destro)

DISPOSIZIONE COMANDI

Gli organi di comando del motociclo « 150 5V Arcore » disposti secondo le indicazioni della Fig. 3 sono i seguenti:

- 1 - Chiave accensione
- 2 - Leva comando frizione
- 3 - Levetta comando anabbagliante/abbagliante
- 4 - Pulsante avvisatore acustico
- 5 - Pedale comando freno posteriore
- 6 - Pedale messa in moto
- 7 - Interruttore comando luci
- 8 - Leva comando freno anteriore
- 9 - Manopola comando gas
- 10 - Leva comando cambio

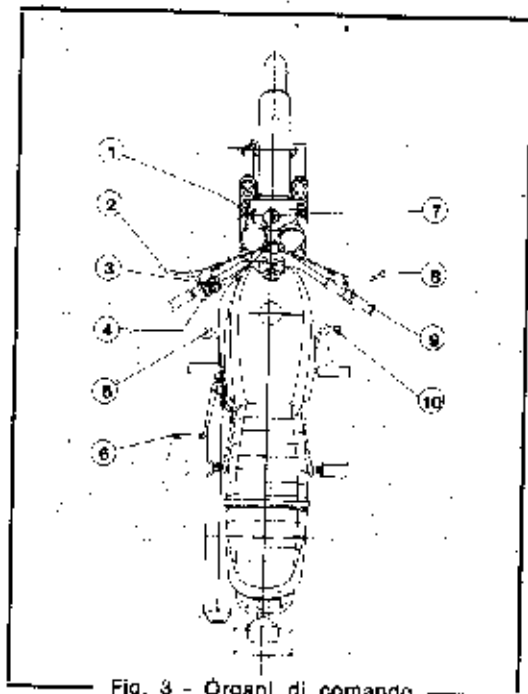


Fig. 3 - Organi di comando

ANTIFURTO BLOCCASTERZO

Per bloccare il manubrio ruotarlo a sinistra o a destra, girare la chiave di mezzo giro in senso antiorario ed estrarla.

Per sbloccare il manubrio girare la chiave di mezzo giro in senso orario.

La chiave può essere estratta dalla serratura anche a manubrio libero.

Fig. 4



CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

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

Accensione a volano magnetica.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria.

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

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Trasmissione primaria ad ingranaggi elicoidali.

Trasmissione secondaria a catena.

VEICOLO

Telaio a doppia culla chiusa.

Sospensione anteriore a forcella teleidraulica.

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

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

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

PRESTAZIONI

Velocità max.: 120 km/h.

Consumo carburante: litri 2,8 per 100 km (norme CUNA).

Pendenza max. superabile: 40%.

Autonomia: circa km. 392.

Le prestazioni sopra indicate si intendono con veicolo in assetto di marcia su strada in buone condizioni.

INGOMBRI E PESI

Passo	ml.	1,280
Lunghezza massima	"	1,940
Larghezza massima	"	0,750
Altezza massima	"	1,060
Altezza min. motore da terra	"	0,170
Peso senza carburante	kg.	117

RIFORMIMENTI

Benzina Super (N.O. 98-100): capacità serbatoio litri 11 (compreso riserva di lt. 1,5).
Olio: kg. 1,600.

NORME PER L'USO

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>PRIMA DI METTERE IN SERVIZIO IL VEICOLO ACCERTARE:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • che nel serbatoio vi sia benzina; — che l'olio sia al giusto livello e cioè arrivi al bocchettone di riempimento; — che il rubinetto del serbatoio sia aperto (posizione verticale della levetta); — che il cambio sia in posizione di folle. 	<p>(ved. pag. 11)</p>
<p>RODAGGIO: per i primi 3.000 km. non insistere col piano gas. Dopo i primi 1000 km. sostituire l'olio nel carter (vedi pag. 11) e controllare che non si siano allentati dadi e bulloni. Verificare che il carburatore sia ben bloccato sulla testa cilindro in modo che non si abbiano trafiletti di aria.</p>		
<p>PRESSIONE PNEUMATICI: con solo conducente - Ant. 1,75 kg/cm² - Poster. 2,25 kg/cm² con passeggero - Ant. 2,00 kg/cm² - Poster. 2,75 kg/cm².</p>		
<p>MESSA IN MOTO</p>	<p>Inserire a fondo la chiave nel foro girandola di 90°. Aprire lo starter spingendo in alto il comando che trovasi sul carburatore (Fig. 8-A), ruotare per circa 1/8 della sua corsa totale il comando del gas, indi premere energicamente con il piede sul pedale di avviamento (Fig. 5 posiz. A). Se il motore non si avvia ripetere la suddetta manovra facendo ruotare più o meno il comando del gas.</p>	<p>Per eventuali difficoltà di avviamento vedere a pag. 27.</p>

NORME PER L'USO

OPERAZIONE.	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
PARTENZA	<p>L'avviamento è facilitato se, prima di premere sul pedale, il motore è in compressione.</p> <p>Evitare di accelerare subito il motore, specie se questi è freddo, onde dar tempo all'olio di entrare in circolazione.</p> <p>Con motore al minimo, tirare a fondo la leva della frizione, spingere in alto il pedale del cambio onde passare dalla posizione di folle (0) a quella di 1ª velocità (vedi fig. 6), indi abbandonare gradualmente la leva della frizione accelerando progressivamente nel contempo il motore.</p>	<p>Non usare lo starter a motore caldo, ad avviamento avvenuto ritornare lo starter in posizione normale.</p>
CAMBIO MARCE	<p>Togliere il gas, tirare la leva della frizione e spingere la leva del cambio nella posizione della marcia superiore o inferiore (fig. 6).</p>	<p>Qualora si debba ridurre la velocità non esitare a passare alle marce inferiori.</p>
ARRESTO DEL MOTORE	<p>Prima di fermare il motore, portare il cambio in « folle », quindi disinserire la chiave sul faro.</p>	

AVVERTENZA IMPORTANTE

Quando il veicolo è nuovo, onde permettere un graduale assestamento degli organi, vi raccomandiamo di effettuare un periodo di rodaggio come sottoindicato:

Per i primi 1.000 km. non superate le seguenti velocità:

	in 1 ^a	in 2 ^a	in 3 ^a	in 4 ^a	in 5 ^a
km/h	20	30	40	50	70

Dai 1.000 ai 3.000 km. non superate le seguenti velocità:

	in 1 ^a	in 2 ^a	in 3 ^a	in 4 ^a	in 5 ^a
km/h	30	45	60	75	95

Dopo i 3.000 km. aumentare gradualmente i limiti sopraindicati sino a raggiungere le massime prestazioni.

10 30 57 75 95 120



Fig. 5

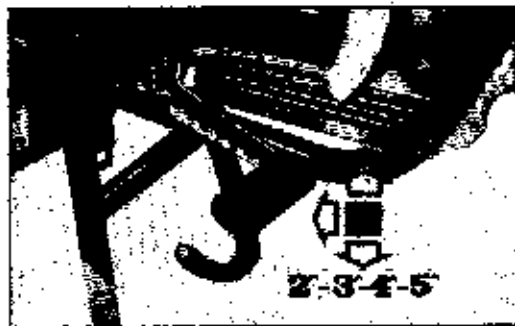


Fig. 6

NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo, dipendono essenzialmente dalla cura posta nella manutenzione, senza dimenticare che questa, può tempestivamente mettere in evidenza eventuali irregolarità che potrebbero portare spiacevoli conseguenze.

Prima di procedere alla manutenzione e registrazione delle varie parti è necessario effettuare una buona pulizia del veicolo onde togliere fango, polvere ed unto.

All'uopo servitevi di petrolio e pennello ed asciugate bene con stracci puliti. Per le parti verniciate usate acqua ed asciugate con pelle di daino.

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
SOSTITUZIONE OLIO NEL CARTER	Vuotare l'olio dal foro di scarico « A » indi rimettere il tappo ed introdurre mezzo litro d'olio fresco dal bocchettone di riempimento « B »; mettere in moto il motore lasciandolo girare al minimo per qualche minuto, scaricare nuovamente l'olio che avrà così ripulito ogni possibile residua impurità. Immettere olio fresco sino al riempimento completo.	(ved. fig. 9) Le operazioni di sostituzione olio devono essere eseguite a motore caldo.

NORME PER LA MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>REGISTRAZIONE GIOCO TRA BILANCIERI E VALVOLE</p>	<p style="text-align: center;">2</p> <p>Togliere il coperchio della testa, fissato con 2 viti. Allentare con chiave da mm. 10 il dado del registro ed avvitare o svitare con cacciavite il registro stesso sino ad ottenere il gioco prescritto di mm. 0,10 per la valvola di aspirazione e mm. 0,15 per la valvola di scarico (controllare con spessimetro) Indi bloccare il controdado tenendo fermo il registro (vedi fig. 7).</p>	<p>L'operazione deve essere fatta a motore freddo.</p>
<p>REGOLAZIONE DEL CARBURATORE</p>	<p>Accertarsi che la valvola del gas scorra liberamente, senza eccessivo gioco, nella sua sede. Pulire con getto d'aria i vari fori, getti e portagetti onde asportare eventuali impurità.</p> <p>Il carburatore è già regolato dalla Casa per il migliore rendimento; ma cause fortuite possono alterare detta regolazione per cui si proceda a ripristinarla come segue:</p>	

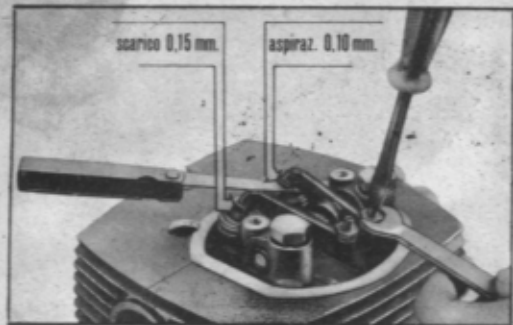


Fig. 7

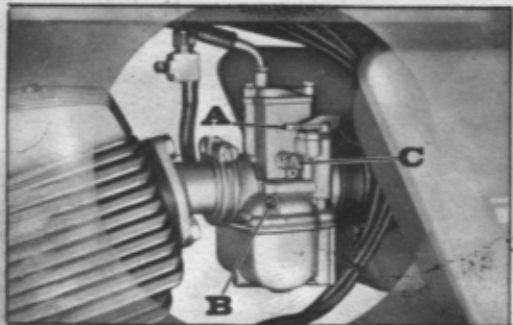


Fig. 8

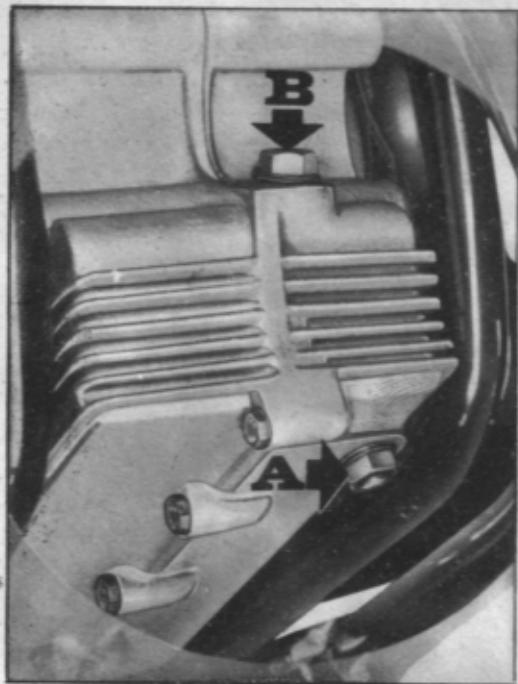
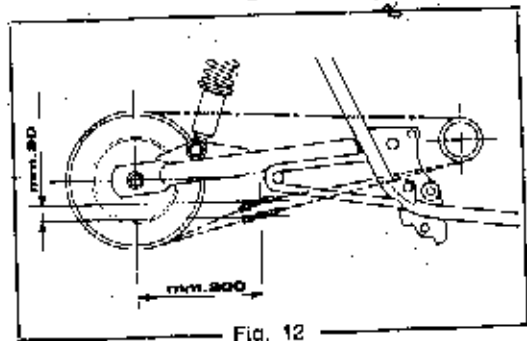
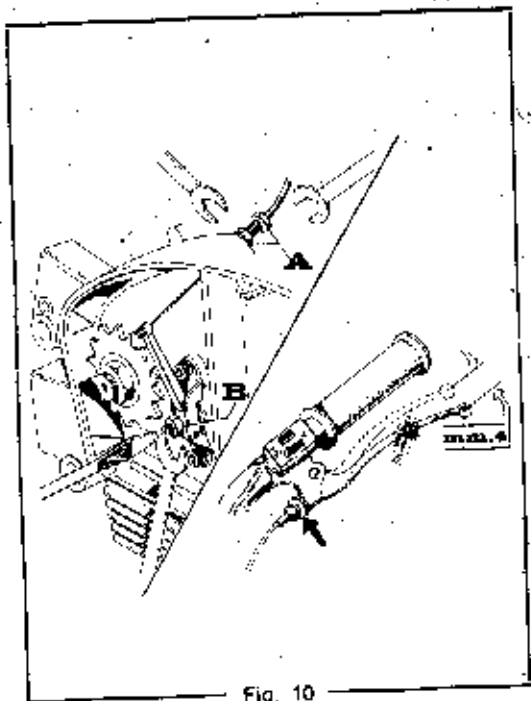


Fig. 9

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
PULIZIA ELEMENTO FILTRANTE PER CARBURATORE	<p>Ogni 3.000 km. togliere il filtro aria dal suo alloggiamento, pulirlo lavandolo in benzina scuotendolo e soffiandolo dall'interno con aria a bassa pressione.</p> <p>Ogni 10.000 km. sostituire il filtro aria con uno di pari tipo.</p>	<p>(ved. fig. 11) ²</p> <p>Per l'uso su strada polverosa eseguire più frequentemente le operazioni di pulizia e le eventuali sostituzioni.</p>
REGISTRAZIONE DELLA FRIZIONE	<p>Agire sul tirafilo «A» (fig. 10). Qualora il suddetto fosse a fine corsa, rinvitarlo, operare sul registro «B» della levetta comando frizione, regolare poi con il tirafilo «A» la corsa a vuoto di mm. 4 all'estremità della leva sul manubrio.</p>	<p>A motociclo in movimento agire sul tirafilo posto in prossimità della leva comando sul manubrio.</p>
MANUTENZIONE DEL RUTTORE	<p>Ogni 5.000 km. verificare lo stato delle puntine «a» (fig. 13) qualora si riscontrassero sporche, pulirle con uno straccio imbevuto di benzina e asciugarle bene.</p> <p>Se le superfici di contatto presentassero asperità, ripassarle con apposita limetta, indi ripulirle bene.</p> <p>Lubrificare il feltro «b» con qualche goccia di olio normale fluido.</p>	



OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>VERIFICA MESSA IN FASE ACCENSIONE MOTORE</p>	<p>Ruotare l'induttore sino a far coincidere la traccia TDC, incisa sullo stesso, in corrispondenza della traccia sul carter, controllare con spessimetro che l'apertura delle puntine platinatè sia di mm. $0,35 \pm 0,40$ (ved. fig. 13).</p> <p>Non verificandosi ciò, ripristinare il gioco delle puntine agendo sulla vite « e » e la camma « f » sino ad ottenere il gioco prescritto.</p> <p>A controllo avvenuto, ruotare l'induttore in senso orario di circa 360° finché la linea di riferimento « d » sull'induttore, sia allineata con la linea di riferimento « c » sul carter, in quel momento le puntine devono iniziare l'apertura.</p> <p>Nel caso ciò non avvenisse: allentare le viti « g » che bloccano la piastra porta indotti e ruotarla in senso orario o antiorario in modo che le puntine del ruttore, inizino l'apertura in corrispondenza dei punti di riferimento « d » e « c » marcati rispettivamente sul volano e sul carter.</p>	<p>Per questa operazione è consigliabile rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza.</p>

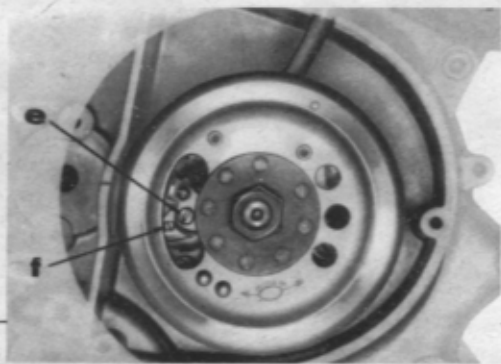
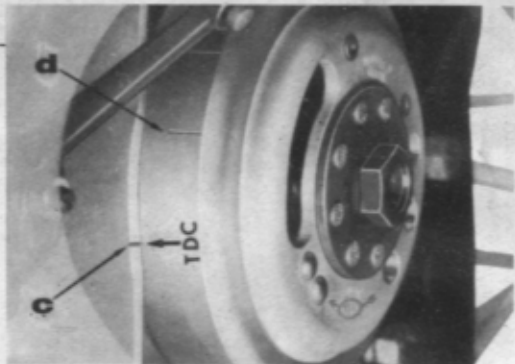
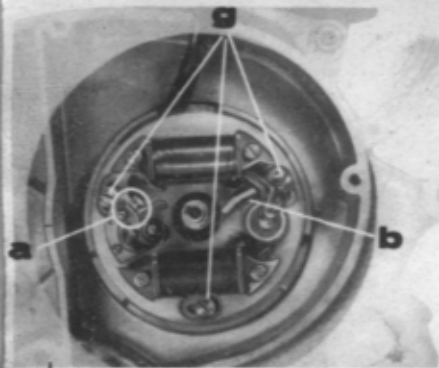


Fig. 13

NORME PER LA MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
VERIFICA DELLA CANDELA	<p>Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave, ripulirla da eventuali incrostazioni con spazzolino metallico e controllare la distanza fra gli elettrodi che deve risultare di mm. 0,5 - 0,7.</p>	<p>Al rimontaggio avvitare a mano la candela, imboccandola con la dovuta inclinazione; servirsi della chiave solo per il bloccaggio.</p>
REGISTRAZIONE CATENA	<ul style="list-style-type: none"> - Mettere il veicolo sul cavalletto; - allentare i dadi di fissaggio perno ruota posteriore; - agire sugli appositi eccentrici di registro in modo uniforme onde ottenere nella parte inferiore della catena, alla distanza di mm. 200 dall'asse della ruota, uno spostamento verticale di mm. 30 (ved. fig. 12); - quando l'operazione è completata stringere i dadi di fissaggio del perno della ruota. 	

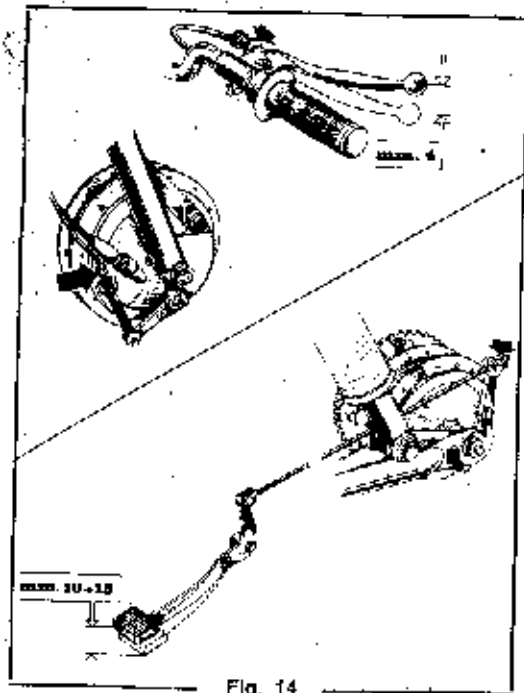


Fig. 14

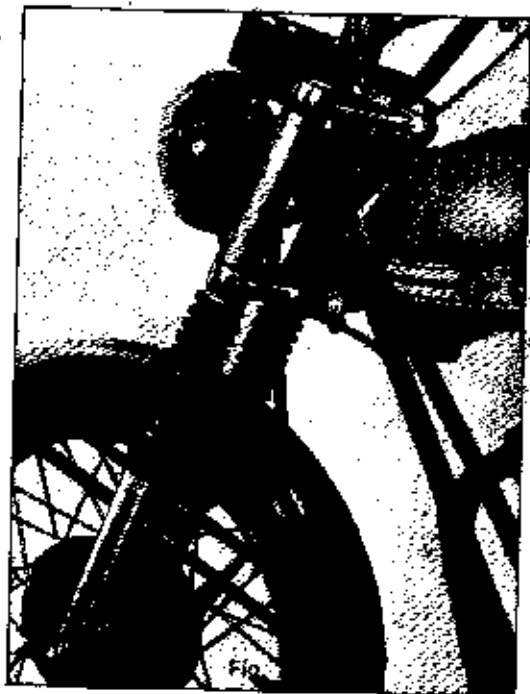


Fig.

NORME PER LA MANUTENZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA ANTERIORE</p>	<ul style="list-style-type: none"> — La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione. Il contenuto di olio è di 90 cm.³ per ogni braccio della forcella. La verifica dell'olio deve avvenire prudenzialmente ogni 5.000 km. Qualora dopo tale percorso l'olio si presentasse ancora in ottime condizioni, è sufficiente apporre l'eventuale aggiunta che si rende necessaria per avere la quantità sopra citata; — lo svuotamento dell'olio si fa togliendo il tappo inferiore 2 (vedi fig. 15) situato in prossimità del perno ruota sull'esterno dell'elemento mobile; il riempimento viene effettuato dal tappo superiore 1 posto sull'attacco manubrio. 	
<p>MANUTENZIONE FORCELLA POSTERIORE</p>	<p>Nessuna manutenzione richiesta tranne una lubrificazione a lunghi periodi al perno oscillazione forcella.</p>	

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
BATTERIA	<p>È l'organo dell'impianto elettrico che richiede la più assidua sorveglianza e la più diligente manutenzione. Accertarsi con frequenza che il livello del liquido ricopra interamente le piastre, in caso contrario provvedere al suo ripristino con aggiunta di acqua distillata (escludendo nel modo più assoluto acqua naturale anche se è potabile) e controllare al tempo stesso la densità del liquido (sarà bene per questa operazione rivolgersi ad una persona competente ed attrezzata. Qualora si debba tenere la macchina inefficiente per un certo periodo di tempo (1 mese ed oltre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria. Nel giro di tre mesi la batteria si scarica automaticamente e completamente. Dovendo collocare la batteria sul motociclo, far attenzione a non invertire i collegamenti tenendo presente che il filo di massa va collegato al morsetto negativo mentre l'altro filo, contrassegnato in blu, va collegato al morsetto contraddistinto col segno +.</p>	

TABELLA DELLA LUBRIFICAZIONE

(vedi fig. 16)

Si ricorda che la buona conservazione del motociclo dipende in gran parte dalla cura posta nella sua lubrificazione

N. rifer.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
1	Motore	Dopo 1000 km. (se trattasi di veicolo nuovo).	Sostituire completamente l'olio dopo avere eliminato ogni residuo di rodaggio (kg. 1,600).	AGIP F.1 WOOM MOTOR OIL HD SAE 30
		Ogni 1.000 km.	Controllare il livello dell'olio (esso deve arrivare al limite inferiore della filettatura del bouchetone riempimento). Se necessario ripristinare il livello suddetto con aggiunta di olio fresco.	
		Ogni 3.000 km.	Ricambiare l'olio	
		Ogni 5.000 km.	Sostituire il filtro olio (FULL FLOW).	
2	Forcella telescopica	Ogni 5.000 km.	Verificare il livello. Esso deve risultare, a forcella tutta estesa, a cm. 43 dal piano attacco manubrio. Eventualmente fare aggiunta.	AGIP F.1 ATF DEXRON
		Ogni 9.000 km.	Ricambiare l'olio (90 cmc. per ogni braccio).	

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE

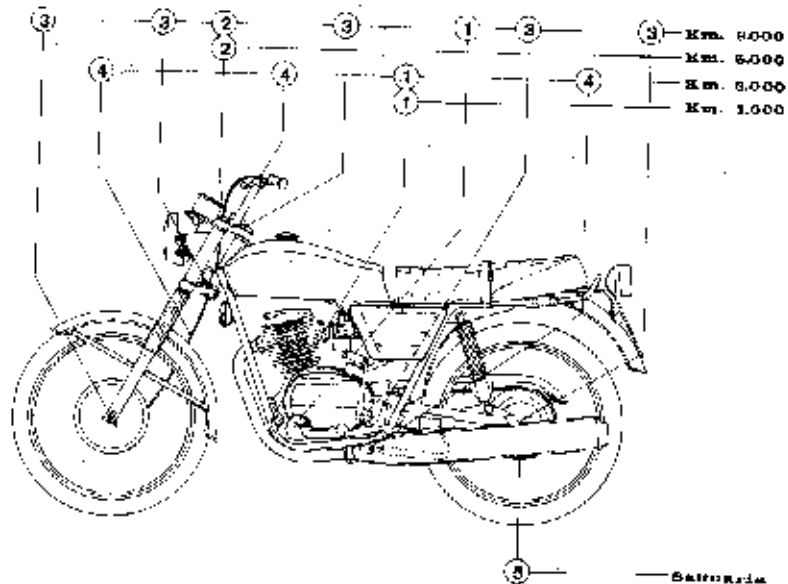


Fig. 16

Salsomina

N. n°.	Parti da lubrificare	Periodo	Operazioni da eseguire	Tipo di lubrificante
3	Cuscinetti ruota anteriore e ruota posteriore. Asse oscillazione forcella posteriore. Sfera sterzo Rinvio kontakm.	Ogni 8.000 km.	Smontare e ingrassare.	AGIP F.1 GREASE 30
4	Cavi comando frizione, gas, freno anteriore, perni coppi freno, perno pedale freno, perni cavalletto. Cavi kontakm. e contagiri.	Ogni 3.000 km.	Ingrassare o lubrificare.	AGIP F.1 GREASE 30 AGIP F.1 WOOM MOTOR OIL HD SAE 10 W/20
5	Catena		È buona norma quando la catena si presenta molto imbrattata di fango e morchia procedere ad una accurata pulizia nel modo seguente: Smontare la catena e lavarla con petrolio asciugandola poi perfettamente. Immergere la catena in bagno di olio denso per 30 minuti onde permettere al lubrificante di penetrare tra rulli e perni e lasciare scolare l'eccedenza d'olio.	AGIP F.1 Rotra SAE 140

1 LUBRIFICANTI RACCOMANDATI SONO QUELLI PRODOTTI DALL'AGIP. IN CASO DI INCONVENIENTI CHE SI DOVESSERO VERIFICARE CON L'IMPIEGO DI LUBRIFICANTI DIVERSI DA QUELLI PRESCRITTI, DECADE LA GARANZIA CONTRATTUALE.

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Le cause più probabili del cattivo funzionamento del motore si possono dividere in tre gruppi:

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Cause dell'inconveniente	Provvedimenti
1. INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DA CATTIVA CARBURAZIONE		
Scoppietti ripetuti specie ad alta velocità	Condotti e getti del carburatore ostruiti. Presenza d'acqua nella benzina.	Smontare i getti e pulirli soffiandovi dentro. Cambiare totalmente il contenuto di benzina nel serbatoio.
Mancanza di regolarità negli scoppi e riscaldamento anormale del motore	Miscela aria-benzina troppo ricca o troppo povera	Stringere con un cacciavite la vite B (fig. 8). Se gli scoppietti aumentano vuol dire che la miscela è ricca; provvedere a spostare in basso lo spillo conico o diminuire il getto del massimo; viceversa se gli scoppietti diminuiscono (miscela povera).

INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Causa dell'inconveniente	Provvedimenti
2. INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DA ACCENSIONE IRREGOLARE		
Accensione troppo anticipata	Battito metallico dovuto alle sollecitazioni sul pistone.	Verificare messa in fase accensione (pag. 17).
Accensione troppo ritardata	Riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico.	Verificare messa in fase accensione (pag. 17).
Autoaccensione	Eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sulla testa del pistone o sul cielo della camera di scoppio (il motore batte in testa).	— Smontare e provvedere alla pulizia delle parti.
Perdita di colpi	Mancanza di scintilla alla candela.	Smontare la candela, pulirla e controllare la distanza fra gli elettrodi (millimetri 0,5 + 0,7). Se il fenomeno non dipende dalla candela, controllare che il suo cavo non presenti rotture e verificare lo stato dei contatti.

Ricerca e individuazione dell'inconveniente	Causa dell'inconveniente	Provvedimenti
3. INCONVENIENTI CHE DIPENDONO DAL CATTIVO FUNZIONAMENTO DEGLI ORGANI MECCANICI		
Il motore non dà potenza regolare dovuta a compressione insufficiente	Eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura.	Rivolgersi alle organizzazioni di vendita e assistenza.
	Tenuta insufficiente delle valvole dovuta alla usura delle sedi.	» »
	Valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie.	» »
Battito eccessivo sulla testa del motore	Gioco eccessivo tra bilancieri e valvole o da molle valvole rotte o indebolite.	» »
Stridore metallico sulla testa del motore	Deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causate da ostruzione ai condotti dell'olio o da cattivo funzionamento della pompa olio.	» »

DESCRIZIONE DEL VEICOLO

MOTORE

Tipo « 150 5V Arcore », 4 tempi.
Numero dei cilindri: 1.
Alésaggio: mm. 60.
Corsa: mm. 54.
Cilindrata effettiva: cm³. 152,7
Rapporto di compressione: 10 : 1.
Potenza max.: HP. 14,87 DIN.
Regime di potenza max.: 8.300 giri al minuto.
Regime di coppia max.: 6.500 giri al minuto

Diametro utile delle valvole:
aspirazione: mm. 25,5
scarico: mm. 22.

Cilindro, in lega leggera con canna in ghisa ripartata.

Testata cilindro, in lega leggera.

Distribuzione (vedi fig. 17).

A valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero della distribuzione comanda le aste tramite punterie a piattello.

Aspirazione:

inizio: 56° prima del P.M.S.
fine: 72° dopo il P.M.I.

Scarico:

inizio: 78° prima del P.M.I.
fine: 62° dopo il P.M.S.

I dati sopradetti si devono controllare con un gloco di mm. 0,25 tra le valvole e i bilancieri.

Gioco normale tra valvole e bilancieri a motore freddo:

Aspirazione: mm. 0,10.
Scarico: mm. 0,15.

Alimentazione

Il carburatore è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante tramite un rubinetto e tubazione; la riserva si ottiene spostando la leva sulla posizione di « R ».

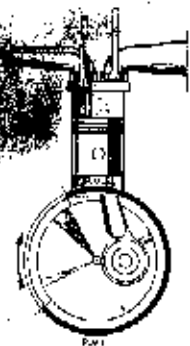
Tipo e regolazione del carburatore

Dell'Orto VHB 23 BS con filtro silenziatore d'aspirazione.

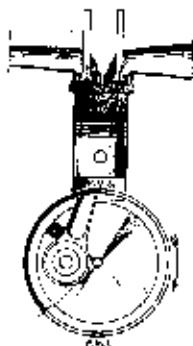
Diffusore \varnothing 23 mm.
 Getto max. 103.
 Getto minimo 40.
 Galleggiante: 7450.1

Valvola gas N. 7447.40.
 Spillo conico E/29 alla 2^a tacca.
 Polverizzatore 260/R.
 Getto starter 50/100.

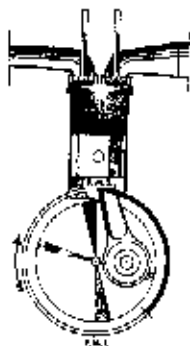
DIAFRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE



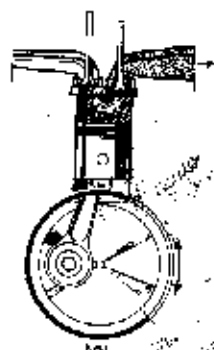
ASPIRAZIONE
 Apre 68° prima P.M.S.
 Chiude 72° dopo P.M.I.



COMPRESSIONE
 Le valvole sono chiuse.



SCOPPIO
 Le valvole sono chiuse.



SCARICO
 Apre 78° prima P.M.I.
 Chiude 82° dopo P.M.S.

Fig. 17

Accensione

1 - Accensione a volano magnete con rotore ed anticipo automatico incorporato; avente le seguenti caratteristiche:

Anticipo fisso:	24°
Anticipo automatico:	15°
Anticipo totale:	39°

2 - Bobina d'accensione, collocata sotto il tubo superiore del telaio entro il vano del serbatoio.

3 - Candela « Bosch W 260 T2 » o similare. Diametro e passo filettatura 14 x 1,25.

Lubrificazione (vedi fig. 18).

A circolazione forzata al perno di manovella, all'albero distribuzione ed al perno bilancieri mediante pompa ad ingranaggi con prefiltro a valle e cartuccia a filtrazione totale a monte.

Raffreddamento

Ad aria, grazie ad una adeguata alettatura sul cilindro, sulla testa e coperchio bilancieri.

32 *attenzione durante il montaggio
testate: bilanciere valvole sferico = aria esterna*

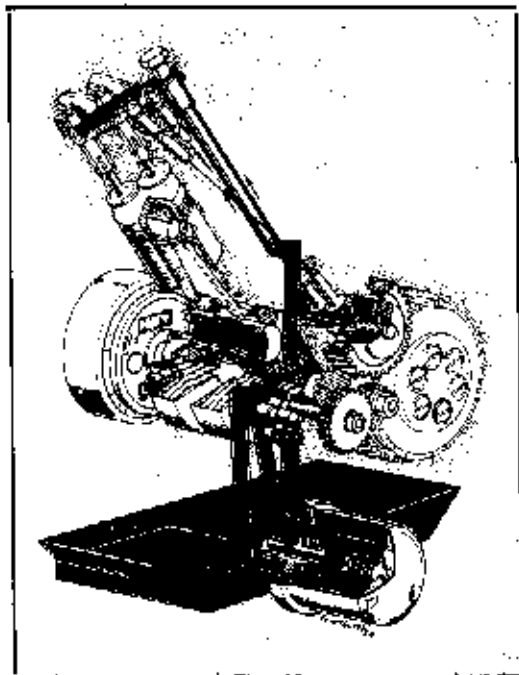


Fig. 18

Trasmissione

Primaria: ad ingranaggi a denti elicoidali;
rapporto di trasmissione:
1 : 3,9047 ($z = 21/82$).

Secondaria: a catena ($1/2'' \times 7,8$) con giunto elastico parastrappi interposto tra la corona e il tamburo freno posteriore:

Rapporto di trasmissione:

1 : 3,333 ($z = 15/50$)

a richiesta: 1 : 3,400 ($z = 15/51$)

a richiesta: 1 : 3,466 ($z = 15/52$)

Frizione

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Dischi conduttori: n°. 5 guarniti.

Dischi condotti: n°. 4 in acciaio.

Cambio di velocità (vedi fig. 19).

In cascata, 5 rapporti con ingranaggi sempre in presa e scorrevoli comandati da selettore con leva a pedale.

Rapporti del cambio:

1 ^a velocità	1 : 2,062 (16/33)
2 ^a velocità	1 : 1,381 (21/29)
3 ^a velocità	1 : 1,041 (24/25)
4 ^a velocità	1 : 0,815 (27/22)
5 ^a velocità	1 : 0,668 (30/20)

Rapporto totale motore-ruota:

pignone Z = 15 - corona Z = 50

1 ^a velocità	1 : 26,835
2 ^a velocità	1 : 17,973
3 ^a velocità	1 : 13,548
4 ^a velocità	1 : 10,607
5 ^a velocità	1 : 8,667

a richiesta:

	pignone	Z = 15	Z = 16
	corona	Z = 51	Z = 52
1 ^a velocità	1 : 27,375		1 : 27,906
2 ^a velocità	1 : 18,334		1 : 18,680
3 ^a velocità	1 : 13,820		1 : 14,088
4 ^a velocità	1 : 10,820		1 : 11,030
5 ^a velocità	1 : 8,862		1 : 9,013

SCHEMA CAMBIO

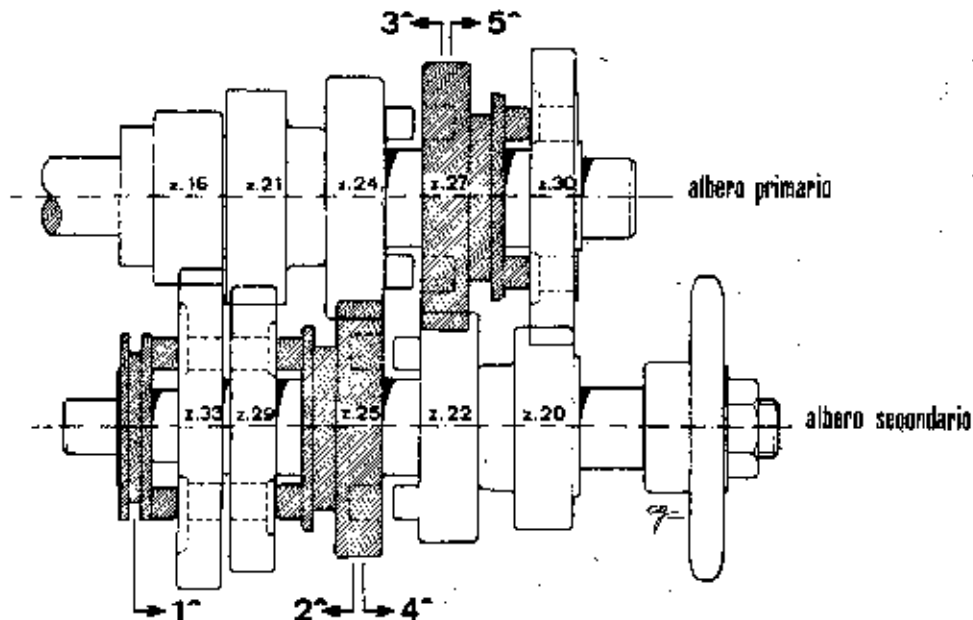


Fig. 19

VEICOLO

Telajo

In tubi di acciaio trafilati uniti mediante saldatura elettrica o autogena a seconda delle esigenze.

Sospensione anteriore

A forcella telescopica con ammortizzatore idraulico di fine corsa.

Sospensione posteriore

Del tipo a forcella oscillante, con elementi a molle cilindriche ed ammortizzatori idraulici incorporati.

Freni

Freni sulle ruote del tipo a ganasole ad espansione agenti sul diametro di:

anteriore \varnothing mm. 160 x 30

posteriore \varnothing mm. 140 x 25

Ruote

Del tipo a raggi tangenti.

Cerchi in acciaio:

anteriore 18" tipo WM 1/1.6

posteriore 18" tipo WM 1/1.6

Pneumatici

Anteriore 18" — 2,75" rigato

Posteriore 18" — 3,00" scolpito

Attrezzi di corredo

Una chiave a tubo 21-22, una chiave a tubo 17-19, un'asta per chiave a tubo, una chiave piatta 10-13, una chiave piatta 15-11, una chiave esagonale da 5, una chiave esagonale da 6 e un cacciavite.

Gli attrezzi di corredo sono contenuti in una borsa in vipla sistemati, unitamente al presente opuscolo, nella cassetta porta attrezzi posta a sinistra del motociclo sotto la sella.

IMPIANTO ELETTRICO (vedi fig. 21)...

È composto dai seguenti apparati:

1 - Volano alternatore da 31,6W-6V a rotazione destra. Il ruttore e l'anticipo automatico sono incorporati nella piastra indotti che è fissata al carter mediante 3 viti.

2 - Avvisatore acustico cc. 6V.

3 - Fanaleria: proiettore diametro mm. 130 con luce posizione incorporata completo di:

— n. 1 lampada luce abbagliante / anabbagliante 25/25W-6V;

— n. 1 lampada luce posizione 3W-6V;

— n. 1 deviatore luci applicato al manubrio (vedi fig. 20).

— n. 1 lampada illumin. kontakm. 1,5W-6V;

— n. 1 lampada illumin. contagiri 1,5W-6V;

— n. 1 lampada spia press. olio 1,5W-6V;

4 - Fanalino posteriore con catarifrangente completo di:

— n. 1 lampada 3/15W-6V per indicazione di arresto, luce targa e posizione.

5 - Batteria: capacità 9A/h.-6V.

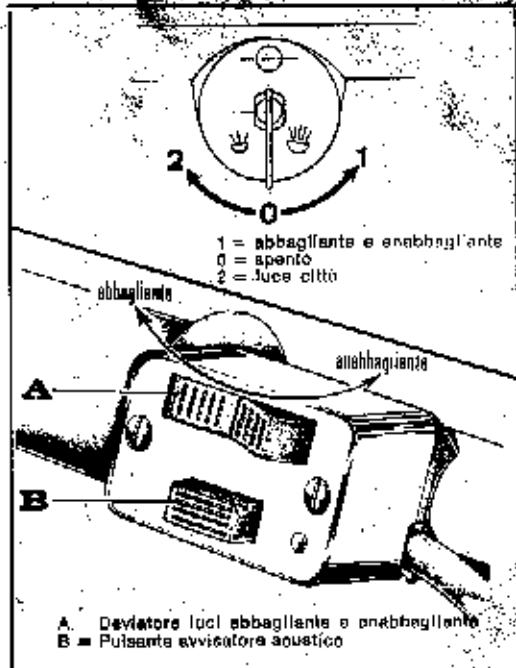
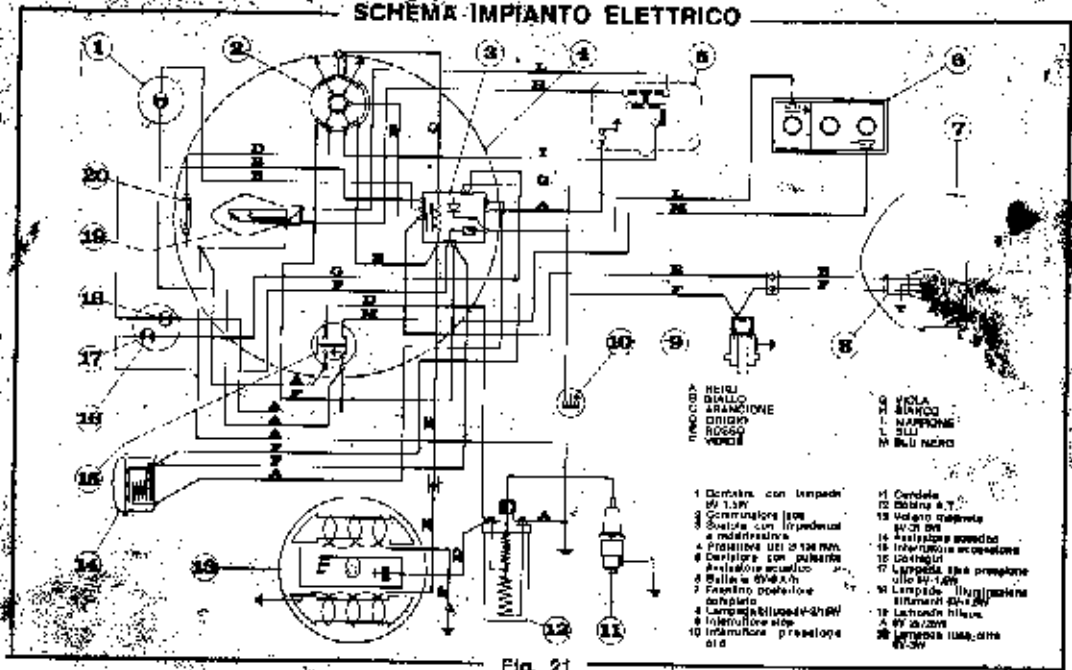


Fig. 20

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO



A NERO
 B BIANCO
 C ARANCIONE
 D GRIGIO
 E ROSSO
 F VERDE

G VIOLO
 H ROCCO
 I NARRONCI
 L BLU
 M BLU NERO

- 1 Corrente con lampade
- 2 Commutatore 100W
- 3 Bobina con inductanza e magnetica
- 4 Resistore 100 Ω 1/2W
- 5 Condensatore con pulsante
- 6 Bateria a 6V 4Ah
- 7 Lampada alogena a 12V
- 8 Lampada alogena a 12V
- 9 Interruttore stop
- 10 Interruttore a pressione

- 11 Candela
- 12 Bobina A.T.
- 13 Interruttore magnetico
- 14 Assinale alogena a 12V
- 15 Assinale alogena a 12V
- 16 Interruttore alogena
- 17 Interruttore alogena
- 18 Lampada alogena a 12V
- 19 Lampada alogena a 12V
- 20 Lampada alogena a 12V
- 21 Lampada alogena a 12V
- 22 Lampada alogena a 12V
- 23 Lampada alogena a 12V
- 24 Lampada alogena a 12V
- 25 Lampada alogena a 12V
- 26 Lampada alogena a 12V
- 27 Lampada alogena a 12V
- 28 Lampada alogena a 12V
- 29 Lampada alogena a 12V
- 30 Lampada alogena a 12V

10072
K...
completo

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

(vedi figg. 22-23)

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

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

Per il telaio sul lato sinistro del canotto sterzo.

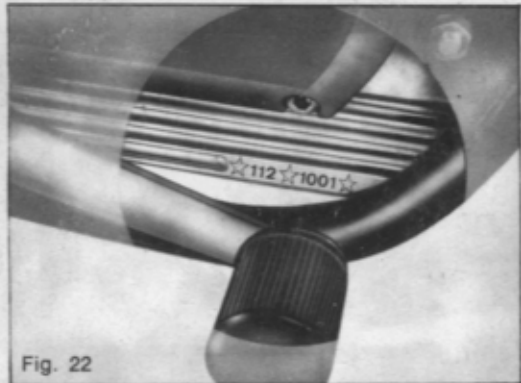


Fig. 22

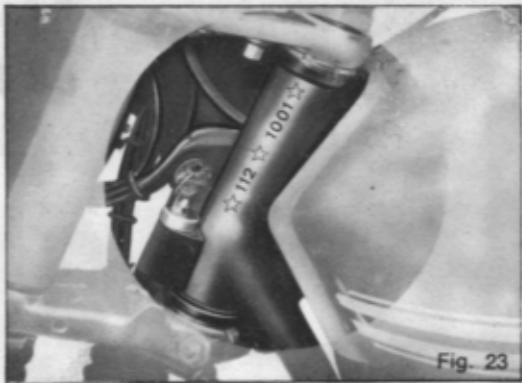


Fig. 23

ESSI DEVONO ESSERE SEMPRE INDICATI NELLE RICHIESTE DI PARTI DI RICAMBIO.

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

INDICE DEI PRINCIPALI ARGOMENTI

Disposizione comandi	pag.	5	Norme per la manutenzione	Pag.	11
Caratteristiche Generali	»	7	Tabella della lubrificazione	»	24
Motore	»	7	Inconvenienti e rimedi relativi	»	27
Veicolo	»	7	Descrizione del veicolo	»	30
Prestazioni	»	7	Motore	»	30
Ingombri e pesi	»	7	Veicolo	»	35
Rifornimenti	»	7	Impianto elettrico	»	36
Norme per l'uso	»	8	Dati per l'Identificazione	»	38

1ª Edizione

Le descrizioni ed illustrazioni fornite nella presente pubblicazione s'intendono non impegnative; l'**AZIENDA GILERA** perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del tipo qui descritto ed illustrato, di apportare in qualunque momento, senza impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, dettagli o forniture di accessori, che essa ritenesse convenienti per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo o commerciale.

AZIENDA GILERA - 20049 Arcore (MI) - Via C. Battisti, 68 - Tel. 617.841 (2-3-4-5)
 U.T.C. - Off. Pubbl. Tecniche - Dis. n. 14.13034 - Proprietà riservata - Aprile 1972 - 5000