

MINISTERIUM FÜR HEER UND VERTEIDIGUNG

GENERALDIREKTION MOTORISIERUNG UND
KRAFTSTOFFVERSORGUNG

MOTORRAD

NUOVO FALCONE

500

MOTO GUZZI

VORSCHRIFTEN FÜR BETRIEB UND WARTUNG
1. Ausgabe

MOTO GUZZI

WICHTIGE ANMERKUNG

Jedes Motorrad ist mit einem Exemplar dieses Heftes versehen, welches die charakteristischen Merkmale zum Betrieb und zur Wartung illustrieren und beschreiben soll. Wir raten daher jedem Käufer, aufmerksam alle in diesem Heft enthaltenen Vorschriften für Betrieb und Wartung zu lesen und in die Praxis umzusetzen, auf diese Weise werden von nachlässiger bzw. mangelhafter Wartung verursachte Schäden vermieden. Wir empfehlen dringend, sich für die Kontrollarbeiten und Durchsichten an unsere Vertragswerkstätten oder autorisierten Werkstätten zu wenden, so ist eine ordnungsgemäße und schnelle Arbeit gewährleistet.

MOTO GUZZI

INHALTSVERZEICHNIS

EINFAHREN.....	S.5
BEDIENUNGSEINRICHTUNGEN UND ZUBEHÖR.....	6
Identifizierungsdaten.....	10
Werkzeugausstattung.....	11
Ersatzteile.....	12
Garantie.....	12
HAUPTMERKMALE.....	13
KONTROLL-UND BEDIENUNGSEINRICHTUNGEN.....	19
BETRIEB DES MOTORRADES.....	24
Starten des Motorrades.....	24
Starten bei warmem Motor.....	25
Anfahren, Fahren, und Anhalten des Motorrades.....	26
ZUSAMMENFASSENDE WARTUNGS-UND ABSCHMIERTABELLE.....	29
ALLGEMEINE WARTUNG.....	34
Schmierung der Baugruppe Motor-Getriebe.....	34
Öldruckregelventil.....	34
Öldruckkontrolleuchte.....	34
Schmierung der Vorderradgabel mit Hydraulikdämpfern.....	35
Schmierung der Lenkkalotten und -kugeln.....	35
Schmierung der Radlager.....	37
Schmierung der Endstücke der Züge für Kupplung, vor- derer Bremse, Starterklappe und Ventilheber.....	37
Schmierung der Schwinggabelbuchsen.....	37
Schmierung der Antriebskette.....	37
KRAFTSTOFFVERSORGUNG.....	38
Vergaser.....	38
Vergasereinstelldaten.....	38
Einstellung des Vergasers.....	38
Zerlegen des Vergasers.....	40
Luftfilter.....	43
MOTORSTEUERUNG.....	44
Stößelspiel.....	44
Kontrolle der Steuerungseinstellung.....	45
ZÜNDUNG.....	46
Zündunterbrecher.....	46
Zündkerze.....	47
Kontrolle der Zündeneinstellung.....	47
Kontrolle der Zündverstellung(mittels Stroboskop).....	49

MOTO GUZZI

REINIGUNGSARBEITEN.....	51
Ölfilter.....	51
Kraftstofftank.....	51
Hähne am Kraftstofftank.....	52
Filter am Vergaseranschluß und Kraftstoffleitungen.....	53
Zylinderkopf, Kolbenboden und Ventile.....	53
Schalldämpfer und Auspuffrohr.....	54
EINSTELLARBEITEN.....	55
Dynamoriemen.....	55
Kupplungshebel.....	56
Dekompressorhebel.....	58
Lenkung.....	58
Lenkschloß.....	59
Vorderradbremshel.....	61
Kettenspannung.....	61
Hinterradbremshel.....	63
Einstellung des Gangwählers.....	64
Hinterradfederung mit Hydraulikdämpfern.....	65
AUS-UND EINBAU DER RÄDER.....	65
Ausbau des Vorderrades.....	65
Montage des Vorderrades.....	65
Ausbau des Hinterrades.....	67
Montage des Hinterrades an die Schwinggabelarme.....	68
ELEKTRISCHE ANLAGE.....	71
Batterie.....	71
Dynamo.....	73
Spannungsregler des Dynamos.....	73
Signalhorn.....	74
Bedienung des Lichtschalters, des Abblendschalters sowie des Druckknopfs für das Signalhorn.....	74
Vorderer Scheinwerfer.....	74
Schlußleuchte und Bremslicht.....	74
Glühlampen.....	76
Sicherungen.....	77
Kabel der elektrischen Anlage.....	77
Kabelaufstellung der elektrischen Anlage.....	77
Schema der elektrischen Anlage.....	80

MOTO GUZZI

EINFAHREN

Während der ersten 1600 Fahrkilometer muß ein neues oder überholtes Fahrzeug nach gewissen Richtwerten betrieben werden, von der Art und Weise, in der der Motor in der ersten Betriebsperiode genutzt wird, hängen Lebensdauer, Höhe der Fahrleistungen und Leistungsstärke ab.

Während dieser Betriebsperiode müssen höhere Drehzahlen vor Erreichen einer ausreichenden Motortemperatur vermieden werden. Ausnutzen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für längere Zeit ist zu vermeiden.

Macht sich bei Bergauffahrt Leistungsabfall bemerkbar, ist unverzüglich in den niedrigeren Gang zu schalten.

Überhitzt sich der Motor, muß man anhalten und den Motor abkühlen lassen.

Auf jeden Fall empfehlen wir, unten aufgeführte Einfahrgeschwindigkeiten nicht zu überschreiten:

Laufleistung km	Erlaubte Höchstgeschwindigkeiten in km/h			
	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang
Bis 800 km	25	45	65	80
von 800 bis 1600 km	30	55	75	95
von 1600 km bis 3000 km	Die o.a. Höchstgeschwindigkeiten sind stufig bis zum Erreichen der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten zu erhöhen.			

NACH DEN ERSTEN 500 KM

Ersetzen des Motoröls.
Kontrolle des festen Sitzes aller Schrauben des Motorrades. Bei Bedarf Herstellen des richtigen Ventilspiels.
Überprüfen der Unterbrecherkontaktöffnung.

ALLE 500 KM

Kontrolle des Ölstandes, der sich innerhalb der Grenzbereiche befinden muß (s. die Markierungen des am Tankverschluß angebrachten Kontrollstabes).

MOTO GUZZI

BEDIENUNGSEINRICHTUNGEN UND ZUBEHÖR (s. Abb.1)

- 1-Vorderradbremshebel
- 2-Starterzughebel
- 3-Gasdrehgriff
- 4-Benzintankdeckel
- 5-Schalthebel
- 6-Fußraste
- 7-Kleiner Beifahrersattel
- 8-Vorderer Scheinwerfer
- 9-Instrumententafel
- 10-Zündschlüsselschalter
- 11-Kupplungshebel
- 12-Dekompressorhebel
- 13-Beleuchtungsschalter und Druckknopf für das elektrische Signalhorn
- 14-Beinschilder
- 15-Hinterradbremshebel
- 16-Fußstütze
- 17-Seitenständer
- 18-Ständer zum Aufbocken des Motorrads
- 19-Schlußleuchte

ANMERKUNG-WO IN DER BESCHREIBUNG VON LINKS UND RECHTS
DIE REDE IST, IST DIES IM SINNE VON LINKS UND RECHTS
VOM FAHRER GEMEINT.

MOTO GUZZI

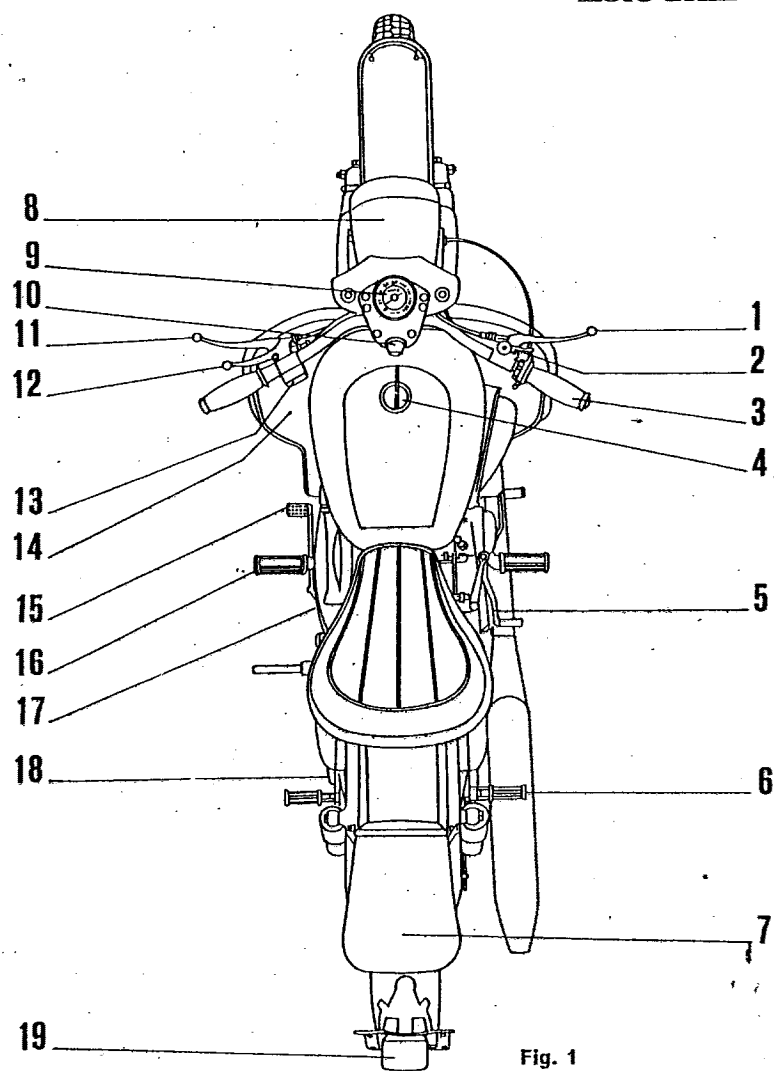


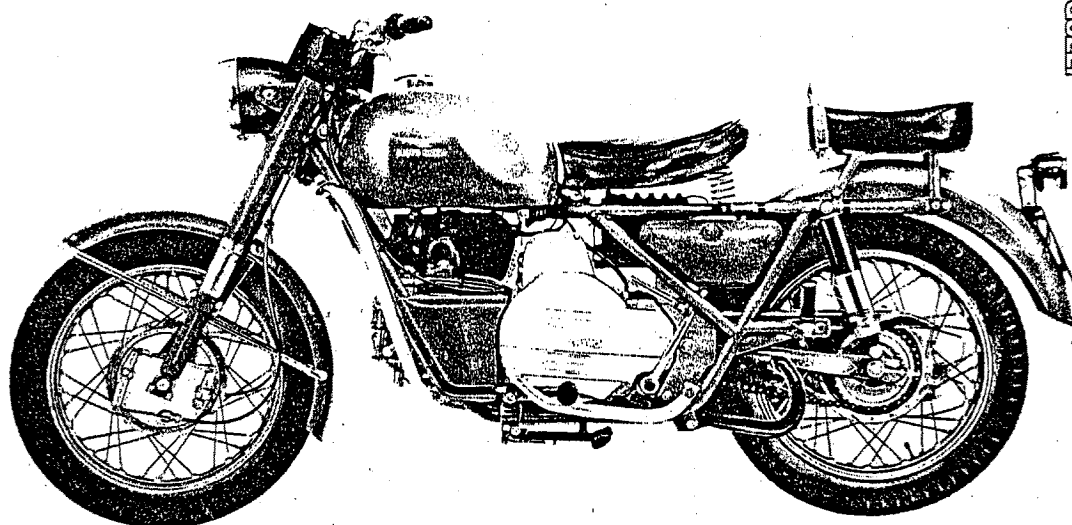
Fig. 1

7

Abb.1

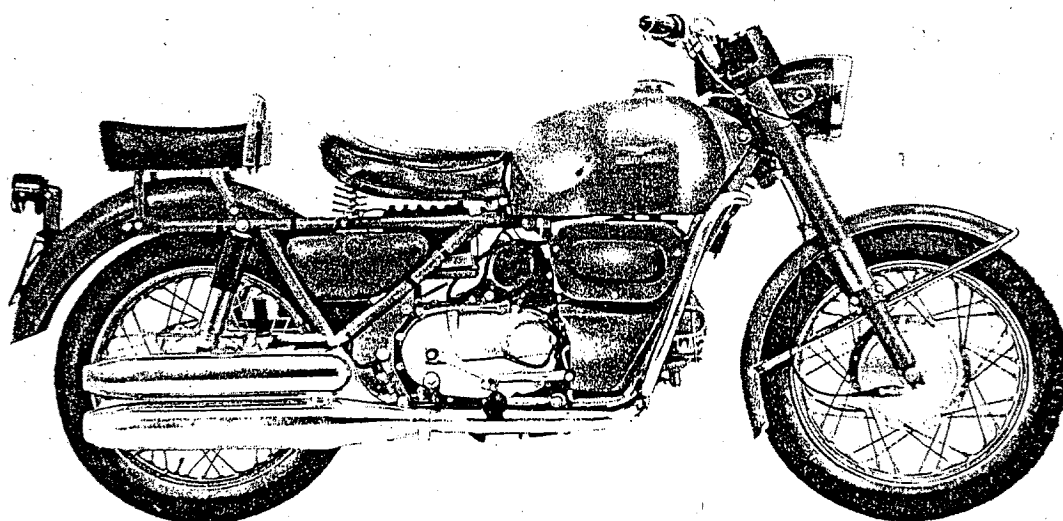
MOTO GUZZI

8



MOTO GUZZI

Fig. 2 - Lato sinistro



MOTO GUZZI

Fig. 3 - Lato destro

9

MOTO GUZZI

IDENTIFIZIERUNGS- DATEN (S. Abb.4)

Jedes Motorrad ist durch eine am Rahmenrohr (und am Motor-
gehäuse eingestanzte Identifizierungsnummer gekennzeichnet.

Diese Nummer ist in den Fahrzeugpapieren eingetragen und
dient in rechtlichen Angelegenheiten zur Identifizierung
des Motorrades.

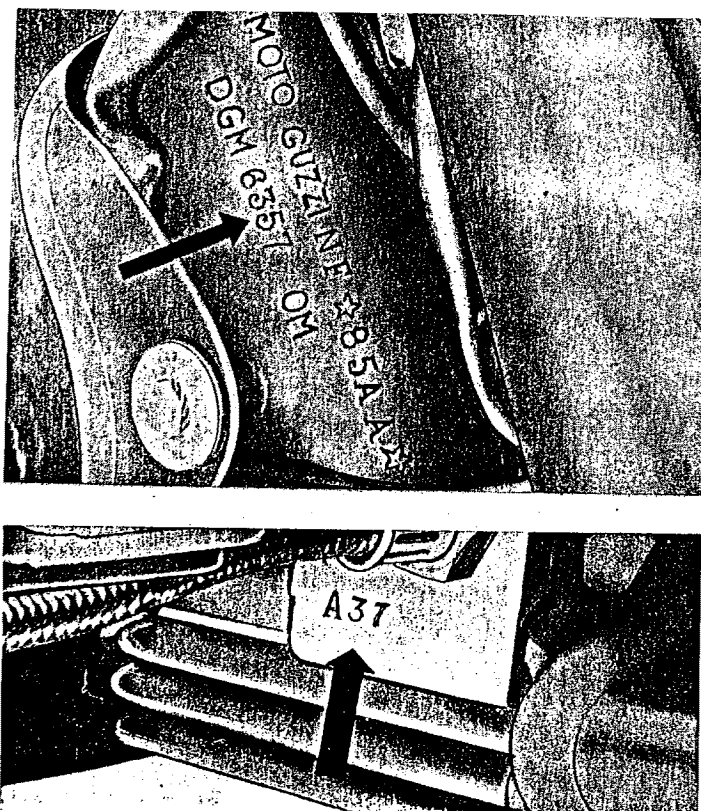


Abb. 4

MOTO GUZZI

WERKZEUGAUSSTATTUNG
(s. Abb.5)

- 1-Rohrsteckschlüssel 19-21-22
- 2-Ringschlüssel 17-19
- 3-Maulschlüssel 8-10
- 4-Maulschlüssel 13-14
- 5-Rohrsteckschlüssel 10-13
- 6-Innensechskantschlüssel 5
- 7-Innensechskantschlüssel 6
- 8-Maulschlüssel 10-13
- 9-Maulschlüssel zur StöBeleinstellung
- 10-Ringschlüssel 24
- 11-Universalzange
- 12-Einstellbarer Schlüssel
- 13-Schraubendreher
- 14-Sechskantschlüssel
- 15-Werkzeugtasche
- 16-Schutzumschlag für die Bedienungs-und Wartungsanleitung

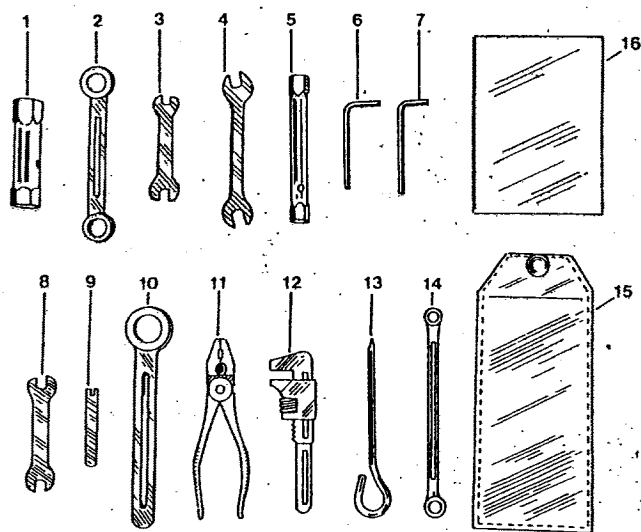


Abb.3

MOTO GUZZI

ERSATZTEILE

Bei Teileaustausch dürfen ausschließlich Moto Guzzi Ersatzteile verwendet werden. Der Einsatz von nicht originalen Teilen läßt den Anspruch auf Garantie verfallen.

GARANTIE

Jedes Motorrad ist mit einem Dokument "Kundendienst-Garantie" versehen. Der Coupon für Inspektion muß nach den Angaben verwendet werden. Ein versäumter Inspektionsabschnitt läßt die Garantie für das Motorrad verfallen.

Die Garantie hat eine Gültigkeit für 6 Monate bzw. eine Laufleistung von 10.000 km.

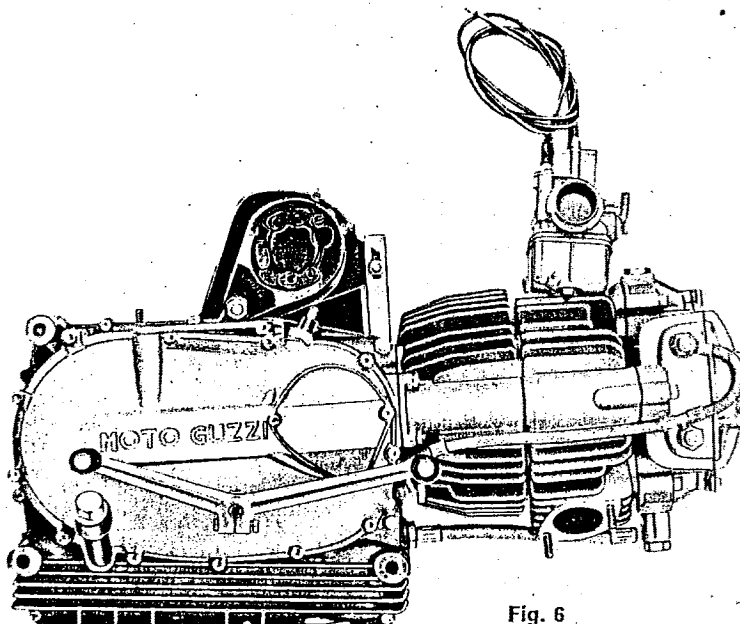


Fig. 6

HAUPTMERKMALE

MOTOR (s. Abb.6)

Arbeitstakt	:4-Takt
Anzahl der Zylinder	:1 liegend
Bohrung	:88 mm
Hub	:82 mm
Gesamthubraum	:499 ccm
Verdichtungsverhältnis	:6,85:1
Höchstleistung	:26,2 SAE PS
Steuer-PS	:5 PS
Drehzahl bei Höchstleistung	:4800/1
Gehäuse	:Leichtmetall
Zylinder mit auswechsel- barer Laufbuch- se in Spezial- guss	:Leichtmetall
Zylinderkopf mit Ventilsitz- ringen in Spezi- alguss	
Kurbelwelle	:Stahl
Kurbelwellenlager	:1 Kugellager im Gehäuse auf Antriebs- seite, 1 Nadellager im Gehäuse auf Schwungradseite
Pleuel	:Stahl mit Verbundlagern in Zinn-Alu-Legierung
Kolben	:Leichtmetall

STEUERUNG

Mit hängenden Ventilen, über Nocken-
welle, Stößel, Stößelstangen und
Kipphebel betätigt.
Die Nockenwelle im Kurbelgehäuse
wird durch die Kurbelwelle über
Zahnräder angetrieben.

Einlaß:

- Beginn vor 40 Grad oberer Totpunkt
- Ende nach 74 Grad unterer Totpunkt

Auslaß:

- Beginn vor 67 Grad 30 Min. unterer
Totpunkt
- Ende nach 33 Grad oberer Totpunkt

Ventilspiel bei der Kontrolle der Einstellung:
0,5 mm

MOTO GUZZI

Ventilspiel bei kaltem Motor:

-Einlaß 0,1 mm

-Auslaß 0,2 mm

KRAFTSTOFFVERSORGUNG

Der Vergaser wird nach Fallprinzip aus dem Tank beschickt.

Typ und Einstellung des Vergasers:

-1 Dell'Orto Typ VHB 29A.

Lufttrichter :24 mm Durchmesser

Gasschieber :60

Zerstäuberdüse :265 P

Hauptdüse :132

Leerlaufdüse :50

Schwimmernadel :V 10 2. Markierung

Kleinste Öffnung der

Einstellschraube :1 1/4 U

Mit Luftfilter versehen

ANSAUGSTUTZEN

SCHMIERUNG

Druckschmierung mit Zahnradpumpe. Antrieb der Pumpe über Welle und Zahnradpaar mit Schraubverzahnung.

Ölfilter im Gehäuse.

Normaler Öldruck:3,8-4,2 KG/qcm(durch entsprechendes Ventil geregelt).

Elektrischer Geber für die Öldruckkontrollanzeige.

KÜHLUNG

Luftkühlung. Kopf und Zylinder sind mit entsprechenden Kühlrippen versehen.

ZÜNDUNG

Batteriezündung mit Unterbrecher und automatischer Fliehkraftzündverstellung.

Fester Zündzeitpunkt Beginn 10 Grad(am Schwungrad gemessen).

Automatische Verstellung 34 Grad(am Schwungrad gemessen).

Volle Frühzündung, fest und automatisch 44 Grad (am Schwungrad gemessen).

MOTO GUZZI

	Abstand der Unterbrecherkontakte 0,42-0,48 mm. Zündkerze: Wärmegrad 225 nach Bosch-Marelli oder vergleichbaren Skalen; Elektrodenabstand 0,6 mm Zündspule
STARTEN	Kickstarter
AUSPUFF	Einrohr mit Doppelschalldämpfer
ANTRIEB	
PRIMÄRTRIEB	Über Schraubenräder Übersetzung Motor- Getriebe $V=1:2(30/60)$.
KUPPLUNG	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, auf der Getriebeeingangswelle angebracht, Bedienung über Handhebel am Lenker(links).
WECHSELGETRIEBE	4-Gang mit Zahnradern in ständigem stirnseitigem Eingriff. Das Getriebe ist im Motorgehäuse enthalten. Fußbetätigung über Doppelhebel an der rechten Seite des Motorrades. Übersetzungen der Getriebezahnräder: im 1. Gang: $1:3,21(14/30-18/27\text{ Z})$ im 2. Gang: $1:1,80(20/21-18/27\text{ Z})$ im 3. Gang: $1:1,25(24/20-18/27\text{ Z})$ im 4. Gang: $1:1$
SEKUNDÄRTRIEB	Über Kette $5/8 \times 9,6$, Teilung 15,87; Rollendurchmesser 10,16, Teilungszahl 90 Übersetzung Getriebeausgang-Hinterrad $V=1:2,187(16/35\text{ Z})$ Gesamtübersetzungsverhältnisse: im 1. Gang:..... $1:14,04$ im 2. Gang:..... $1:7,87$ im 3. Gang:..... $1:5,46$ im 4. Gang:..... $1:4,374$

MOTO GUZZI

RAHMEN

Doppelschleifenrohrrahmen

AUFHÄNGUNG

Vorn Teleskopgabel mit Hydraulikdämpfern.
Hinten Schwinggabel mit einstellbaren konzentrischen Spiralfedern an den Hydraulikdämpfern.

RÄDER

Vorn und hinten Speichen mit Felgen 18x3.

REIFEN

Vorn und hinten 3,50x18, Blockprofil.

Reifendruck:

-Reifen vorn:

Solobetrieb > 1,5 kg/qcm

Mit zwei Personen besetzt >

-Reifen hinten:

Solobetrieb 1,75 kg/qcm

Mit zwei Personen besetzt 2,60 kg/qcm

Nachbemerkung: Die oben angegebenen Werte gelten für normalen(Touren-) Einsatz.

Bei Einsatz mit dauernder Höchstgeschwindigkeit oder Einsatz auf der Autobahn wird empfohlen, die angegebenen Luftdruckwerte um ca. 0,20 kg/qcm zu erhöhen.

BREMSEN

Innenbackenbremse.

Am Vorderrad:

selbstnachstellende Bremsbacken, über rechts am Lenker angebrachten Hebel zu betätigen.

Am Hinterrad:

fußbetätigt über links am Motorrad angebrachten Hebel.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand..... 1,450 m
größte Länge..... 2,170 m
größte Breite m. Windschutzsch..... 0,805 m
" " o. " 0,770 m
größte Höhe(unbeladen) mit
Windschutzscheibe..... 1,495 m
größte Höhe(unbeladen) ohne
Windschutzscheibe..... 1,040 m

MOTO GUZZI

Bodenfreiheit mit Betriebsstoffen

Öl und Benzin ohne Fahrgast.....0,150 m

Bodenfreiheit bei Besetzung mit

2 Personen.....0,120 m

Gewicht des Motorrades, fahrbereit

(mit Öl und Benzin).....214 kg

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeiten und größte Steigfähigkeit
in den einzelnen Gängen bei Besetzung mit
einer Person:

GANG	I	GESCHWINDIGKEIT KM/H	I	STEIGFÄHIGKEIT
1.	I	39,6	I	76%
2.	I	70,6	I	31%
3.	I	101,7	I	15%
4.	I	127	I	7,5%

Kraftstoffverbrauch nach CUNA-Norm 4,1 L/100 km

MOTO GUZZI

FÜLLMENGENTABELLE(Werte und Produkte siehe Abbildung)

ZU VERSORGENDE BAUTEILE	I FÜLLSTOFFE	I MENGE I
Kraftstofftank	I Normalbenzin 84-86 NO-RM E/L 103	I 19
bei Außentem- peraturen	I in der Militärversion I verwendete Produkte	I SHELL I Produkte
-31 bis -15	I	I
-15 bis 0 Grad C	I Mischung zu gleichen I Teilen aus: I	I Winter I I
Mo- tor- und Ge- triebe- 0 bis 35 Grad C	I	I Sommer I
gehäu- se über 35 Grad C	I Mischung zu gleichen I Teilen aus: I I	I Winter I I I
Teleskopgabelstoßdämpfer (für jeden Arm)	I I Öl E/L 1401	I I 0,160
Kalotten und Kugeln der Len- kung, Radlager, Schwingga- belbuchse und Kette	I I I Fett E/G 1303 I	I I I I - I
Endstücke der Übertragungs- züge:	I I	I I
Kupplung, vordere Bremse, Starter, Dekompressor	I I	I I

ANMERKUNG: Ursprünglich sind die Fahrzeuge mit AGIP-Produkten versehen. Nachfolgende Auffüllungen müssen, wenn nötig, mit den in der Militärversion verwendeten Produkten erfolgen.

Motorölnachfüllungen sollten nicht mit anderen als den im Gehäuse vorhandenen Ölsorten durchgeführt werden; im Bedarfsfall ist Ersatz komplett durchzuführen.

MOTO GUZZI

KONTROLL-UND BEDIENUNGSEINRICHTUNGEN

- 1) Die Instrumententafel umfaßt (s. Abb. 7):
A) Tachometer mit Kilometerzähler;
B) Anzeigeleuchte für Licht (grün);
C) Anzeigeleuchte für ungenügenden Öldruck (rot). Die Leuchte erlischt, wenn ausreichender Öldruck vorliegt und die Motorschmierung gewährleistet ist;
D) Leerlaufanzeigeleuchte (orange);
Vor Einleiten des Startvorgangs muß die Anzeige beachtet werden; bei eingelegtem Gang leuchtet die Anzeige nicht auf;

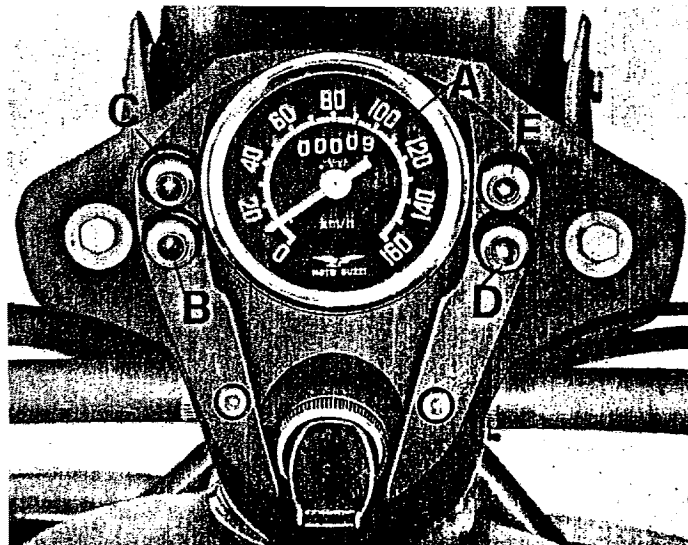


Abb. 7

MOTO GUZZI

E)Anzeigeleuchte für ungenügende Ladung der Batterie durch den Dynamo(rot); die Leuchte muß erlöschen, kurz nachdem der Motor eine bestimmte Drehzahl erreicht hat.

2)SCHALTER ZUM EINSCHALTEN DER STROMVERBRAUCHER, ÜBER SCHLÜSSEL ABSPERRBAR, AM GABELKOPF ANGEBRACHT(S. ABB.8)

Der Schlüssel hat drei Stellungen:

Stellung"0":Maschine abgestellt, Schlüssel abziehbar(dient als Diebstahlsicherung), alle Bedienungseinrichtungen sind ausgeschaltet.

Stellung"1":Maschine abgestellt, Schlüssel abziehbar, Standlicht.

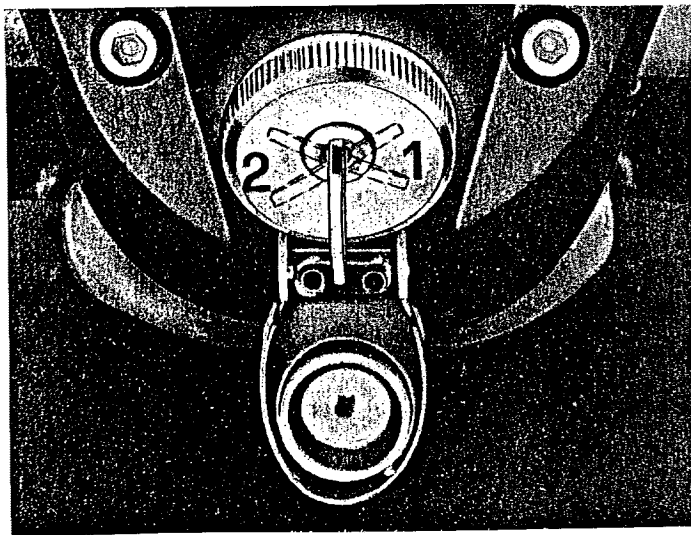


Abb.8

Stellung "2": Maschine fertig zum Starten oder in Fahrt. Alle Bedienungseinrichtungen sind eingeschaltet. Bei Fahrt am Tage ist keine weitere Handhabung erforderlich; bei Nachtfahrt müssen die beiden Hebel (A und B) der Schalteinrichtung betätigt werden (s. Abb. 9).

3) Schlüssel zum Betätigen des Schalters: jedes Motorrad ist mit zwei gleichen Schlüsseln zum Betätigen des Schalters versehen. Es ist ratsam, sich die auf den Schlüsseln eingetragene Nr. zu notieren, um diese bei Schlüsselverlust angeben zu können.

4) Lenkschloß (s. Abb. 27/1 a. S. 59): befindet sich auf der linken Seite des Lenkrohrs und wird per Schlüssel betätigt.

5) Schlüssel zum Betätigen der Lenkschloßvorrichtung: jedes Motorrad ist mit 2 gleichen Schlüsseln versehen. Es wird empfohlen, sich die auf den Schlüsseln eingetragene Nr. zu notieren, um diese bei Schlüsselverlust angeben zu können.

6) Kupplungshebel: befindet sich links am Lenker, ist nur beim Anfahren und bei Schaltvorgängen zu bedienen.

7) Dekompressorhebel: befindet sich links am Lenker, durch Ziehen des Hebels wird das Auslaßventil angehoben.

8) Gasdrehgriff: befindet sich auf der rechten Seite am Lenker; durch Drehen in Fahrerrichtung wird die Gaszufuhr geöffnet, durch Drehen nach vorn wird sie geschlossen.

9) Kaltstarthebel: befindet sich rechts am Lenker; Drehen in Richtung Fahrer öffnet das Ventil dieser Vorrichtung am Vergaser, Drehen nach vorn schließt das Ventil.

MOTO GUZZI

10) Vorderradbremsehebel: befindet sich rechts am Lenker.

11) Beleuchtungsschalter und Druckknopf für das Signalhorn (s. Abb. 9): die Einheit befindet sich links am Lenker.

A) Lichtschalter:
Stellung "0": Licht aus;
Stellung "1": Stadtlicht;
Stellung "2": Abblendlicht;

B) Fernlichtschalter:
Stellung "3": Fernlicht;
Stellung "4": Abblendlicht.

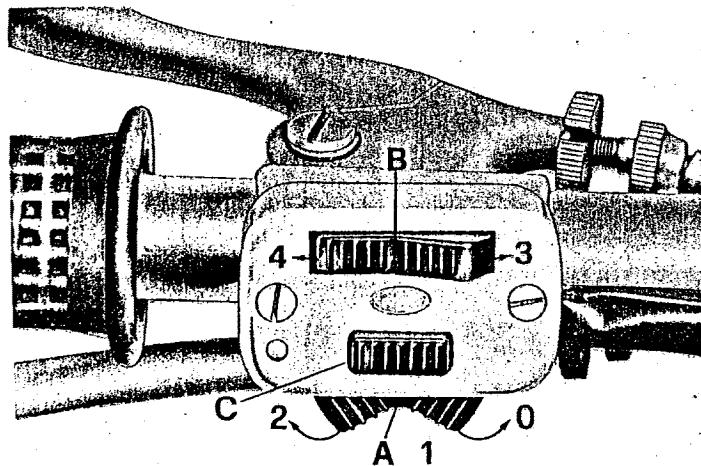


Abb. 9

MOTO GUZZI

C):Druckknopf zur Betätigung des Signalhorns.

12)Schalthebel:beindet sich auf der rechten Seite des Motorrades und besteht aus einem Doppelhebel.

13)Hinterradbremspedal:beindet sich auf der linken Seite des Motorrades.

MOTO GUZZI

BETRIEB DES MOTORRADES

STARTEN DES MOTORS

Vor dem Motorstart ist folgendes zu kontrollieren:

- daß sich eine ausreichende Kraftstoffmenge im Tank befindet;
- der Ölstand in der Ölwanne muß das vorgeschriebene Niveau erreichen;
- der Schlüssel im Hauptschalter muß sich in Stellung "2" befinden(s. Abb.8);
- die Kontrolleuchten rot(mangelnder Öldruck und ungenügende Dynamospannung), orange(Leerlaufanzeige) und für Nachtfahrt grün(Beleuchtungsanzeige) müssen aufleuchten;
- der Kaltstarthebel(bei kaltem Motor)muß vollständig richtung Fahrer gedreht sein(s. den am Hebel angebrachten Pfeil "A").

Nach den oben beschriebenen Kontrollen wird der Gasdrehgriff 1/4 aufgedreht(in Richtung Fahrer), der Dekompressionshebel ist bis zum Anschlag zu ziehen, dann wird der Kickstarter kräftig betätigt.

Bei etwa halbem Pedalhub ist der Ventilheber loszulassen, um einen Motorstart zu ermöglichen.

Nach erfolgtem Motorstart muß man vor Rückstellen des Kaltstarthebels in Fahrtstellung(s. Pfeil "C" am Betätigungshebel) den Motor für eine bestimmte Zeit im Leerlauf bei niedrigen Drehzahlen laufen lassen, einige Sekunden in der warmen Jahreszeit, einige Minuten in der kalten Jahreszeit, damit das Öl alle zu schmierenden Stellen erreicht und der Motor sich ausreichend erwärmen kann.

MOTO GUZZI

N.B: Wenn während der Fahrt der Kaltstarthebel geöffnet bleiben muß (s. Pfeil "A" am Betätigungshebel), liegen Fehler in der Kraftstoffversorgung mit beträchtlicher Erhöhung des Benzinverbrauchs vor, im ungünstigsten Fall besteht die Gefahr des Festgehens, hervorgerufen durch das vom Benzinüberschuß verursachte Verdünnen des Schmierfilms. Wir drängen aus folgendem Grund auf gewissenhafte Beachtung des oben Beschriebenen: während bei der Falcone der bisherigen Baureihe der Hebel lediglich den Luftdurchsatz durch den Vergaser regelt, wird bei der Nuovo Falcone mit montiertem Vergaser VHB 29 A mit demselben Hebel die Vorrichtung zum Einlaß zusätzlichen Benzins betätigt.

ACHTUNG

Man bedenke: bei eingelegtem Gang leuchtet die Leerlaufanzeige (orange) nicht auf, der Motorstart unter diesen Bedingungen kann gefährlich sein, da über den Start des Motors hinaus, sich das Motorrad in Bewegung setzen könnte.

In der kalten Jahreszeit muß bei normalen Betriebsbedingungen des Motors der Motorstart auch bei niedrigen Temperaturen leicht erfolgen.

Läßt sich der Motor nicht leicht in Gang setzen, sollten die Startversuche nicht weiter fortgesetzt werden, vielmehr sollten die Bauteile der Kraftstoffversorgung, der Zündung, der Ladezustand der Batterie geprüft werden, sowie kontrolliert werden, daß das empfohlene Motoröl eingefüllt ist.

MOTORSTART BEI WARMEM MOTOR

Bei betriebswarmem Motor braucht der Kaltstarthebel nicht betätigt zu werden, weil das Kraftstoffgemisch bei erhöhter Benzinzufuhr zu fett werden würde und somit der Motorstart erschwert würde. Wenn der Motor zu warm ist und sich der Startvorgang schwierig gestaltet, sollte vor Betätigen des Kickstarters der Gasdrehgriff vollständig geöffnet werden.

MOTO GUZZI

ABFAHRT, FAHRT UND ANHALTEN DES MOTORRADES

ABFAHRT

Der Kupplungshebel wird bis zum Anschlag gezogen, der Schalthebel in den ersten Gang eingelegt, der Kupplungshebel ist sanft nachzulassen, gleichzeitig wird der Motor beschleunigt; kurz nachdem das Motorrad eine gewisse Geschwindigkeit erreicht hat, wird das Gas zurückgenommen, der Kupplungshebel vollständig gezogen und durch Niederdrücken des vorderen Schalthebelteils mit der Fußspitze der 2. Gang eingelegt, dann ist schnell(jedoch ohne Loslassen) der Kupplungshebel nachzulassen und gleichzeitig zu beschleunigen.

Durch Drücken des vorderen Pedalteils und durch Wiederholen des oben beschriebenen Manövers werden auch der 3. und 4. Gang eingelegt.

FAHRT

Bei normalen Betriebsbedingungen müssen alle Kontrollleuchten erloschen sein(bei Nachtfahrt bleibt natürlich die Kontrolleuchte für Licht an). Bleiben die Leuchten an, signalisiert dies Fehler in der Anlage oder ungenügenden Öldruck.

Nie, auch nicht bei Bergabfahrt, dürfen die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten(in den einzelnen Gängen) überschritten werden.

Man erinnere sich, daß man durch Drücken des vorderen Schalthebelteils nacheinander von unteren Gängen in höhere gelangt(s. Abb. 10), während das Niederdrücken des Wulstes am hinteren Pedalteil einen Übergang von größeren in kleinere Gänge bewirkt.

Vor Einlegen der Gänge ist der Kupplungshebel bis zum Anschlag zu ziehen. Beim Übergang von unteren Gängen in

MOTO GUZZI

höhere Gänge muß der Gasdrehgriff vollständig geschlossen werden, während beim Übergang von höheren in niedrigere Gänge das Gas nur teilweise gedrosselt wird. Der Schalthebel wird entschlossen mit nachgehendem Fuß betätigt. Auf diese Weise gelingt der Schaltvorgang sofort und ohne Kraftanstrengung.

Die Leerlaufstellung befindet sich zwischen 1. und 2. Gang. Um in die Leerlaufstellung zu gelangen, müssen die Gänge bis zum 1. Gang heruntergeschaltet werden, dann ist der vordere Pedalteil kurz zu betätigen und auf halbem Wege anzuhalten.

Bei stehendem Fahrzeug und laufendem Motor ist das Getriebe in Leerlaufstellung zu halten; auch während kurzer Fahrtunterbrechungen sollte nicht ausgekuppelt werden, um ein Einlegen des Leerlaufs zu vermeiden.

BERGABFAHRT

Abfahrten sollten nie im Leerlauf oder mit ausgerückter Kupplung erfolgen. Stets ist die Bremswirkung des Motors auszunutzen, wobei die Öffnung der Gaszufuhr minimal zu halten ist. Bei starkem Gefälle sollte in untere Gänge geschaltet werden. Sobald die Straßenverhältnisse es erlauben, ist bei längerer Abfahrt zu beschleunigen, damit eventuell in der Brennkammer verbliebenes Öl verbrannt wird und so ein Verschmutzen der Kerze vermieden wird.

BERGAUFFAHRT

Es sollte vernünftigerweise der Gang benutzt werden, der dem Motor einen Lauf mit normalen Drehzahlen ohne Überanstrengung erlaubt. Wir raten dringend davon ab, die Kupplung zur Erhöhung der Drehzahlen schleifen zu lassen. Auf diese Weise würden sich die Scheiben sehr schnell abnutzen.

MOTO GUZZI

ANHALTEN DES MOTORRADES

Die Gaszufuhr wird geschlossen, das Getriebe in Leerlaufstellung gebracht, der Dekompressorhebel ist zu ziehen, der Schlüssel ist aus der Kontaktstellung(2) im Schalter zu nehmen, der Benzinahn wird geschlossen.

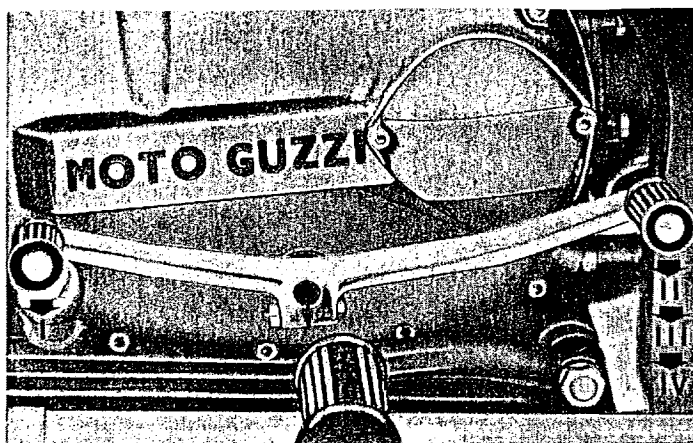


Abb.10

MOTO GUZZI

ZUSAMMENFASSENDE WARTUNGS- UND ABSCHMIERTABELLE

MONATLICH ODER ALLE 3000 KM	1-Prüfen des Säurestandes in der Batterie(s. Kapitel" Elektrische Anlage"Batterie a, S. 71).
REGELMÄßIG	2-Prüfen des Reifenluftdrucks mittels Manometer.(s. Kapitel "Hauptmerkmale, Reifen" a. S. 16).
NACH DEN ERSTEN 500 KM	3-Ersetzen des Öls im Kurbelgehäuse(s. Kapitel" Allge- meine Wartung" Schmierung des Motors a. Seite 34). 4-Kontrolle des festen Sitzes aller Verschraubungen am Motorrad. 5-Kontrolle und bei Bedarf Einstellung des Stößelspiels (s. Kapitel"Steuerung" Ventilspiel a. Seite 44).
ALLE 500 KM	6-Kontrolle und bei Bedarf Auffüllen des Ölstandes im Kurbelgehäuse(s. Kapitel" Allgemeine Wartung" Schmierung des Motors a. Seite 34).
ALLE 1000 KM	7-Schmierung der Endstücke der Übertragungszüge(s.Ka- pitel" Allgemeine Wartung" Schmierung der Endstücke der Übertragungszüge für Kupplung, vorderer Bremse, Starterklappe und Ventilheber a. Seite 37). 8-Einstellen der betätigungshebel für Kupplung, vorder- er Bremse, Dekompressor, hinterer Bremse(s. Kapitel "Einstellarbeiten" Kupplungshebel a. S. 56, Dekompres- sorhebel a. S. 58, Vorderradbremshel a.S. 61, Hin- terradbremshel a. S. 63). 9-Reinigen und Einfetten der Kette(s. Kapitel" Allgemeine Wartung" Schmierung der Antriebskette a. S. 37, Ein- stellen der Kettenspannung(s. Kapitel" Einstellarbeiten" Kettenspannung a. S. 61).

MOTO GUZZI

ALLE 3000 KM

- 10-Ersetzen des Motoröls im Kurbelgehäuse(s. Kapitel "Allgemeine Wartung" Schmierung des Motors a. S. 34).
- 11-Reinigen des Ölfilters(s. Kapitel "Reinigungsarbeiten" Ölfilter a. S.51).
- 12-Kontrolle des Ventilspiels(s. Kapitel "Steuerung" Stößelspiel a. S. 44).
- 13-Schmieren des Unterbrecherfilzes(s. Kapitel "Zündung" Zündunterbrecher a. S. 46).
- 14-Reinigen der Elektroden und Prüfen des Elektrodenabstandes der Kerze(s. Kapitel "Zündung" Zündkerze a. S. 47).
- 15-Einstellung des Dynamoriemens(s. Kapitel "Einstellarbeiten" Dynamoriemen a. S. 55).

ALLE 5000 KM

- 16-Überprüfung des Unterbrecherkontaktabstandes(s. Kapitel "Zündung" Zündunterbrecher a. S. 46).

ALLE 10000 KM

- 17-Reinigen des Kraftstofftanks, der Filter in den Hähnen, im Vergaser, sowie der Kraftstoffleitungen zum Vergaser(s. Kapitel "Reinigungsarbeiten" Filter und Kraftstoffleitungen a. S.51).
- 18-Zerlegen des Vergasers und Durchführung einer allgemeinen Durchsicht(. Kapitel "Kraftstoffversorgung" Vergaser a. S. 38).
- 19-Einstellen der Lenkung(s. Kapitel "Einstellarbeiten" Lenkung a. S. 58).
- 20-Reinigen des Zylinderkopfes, des Kolbenbodens, der Ventile(s. Kapitel "Reinigungsarbeiten" Zylinderkopf, Kolbenboden und Ventile a. S.53).
- 21-Reinigen des Dynamokollektors(s. Kapitel "Elektrische Anlage" Dynamo a. S.73).
- 22-Einstellen des Gangwählers(s. Kapitel "Einstellarbeiten" Einstellung des Gangwählers a. S.64).

MOTO GUZZI

ALLE 15000 KM

23-Ersetzen der Filterelemente für den Luftfilter
(s. Kapitel "Kraftstoffversorgung" Luftfilter a. S. 43).

NACH DEN ERSTEN
20000 KM

24-Schmieren der Radlager(s. Kapitel "Allgemeine Wartung" Schmierung der Radlager a. S. 37).

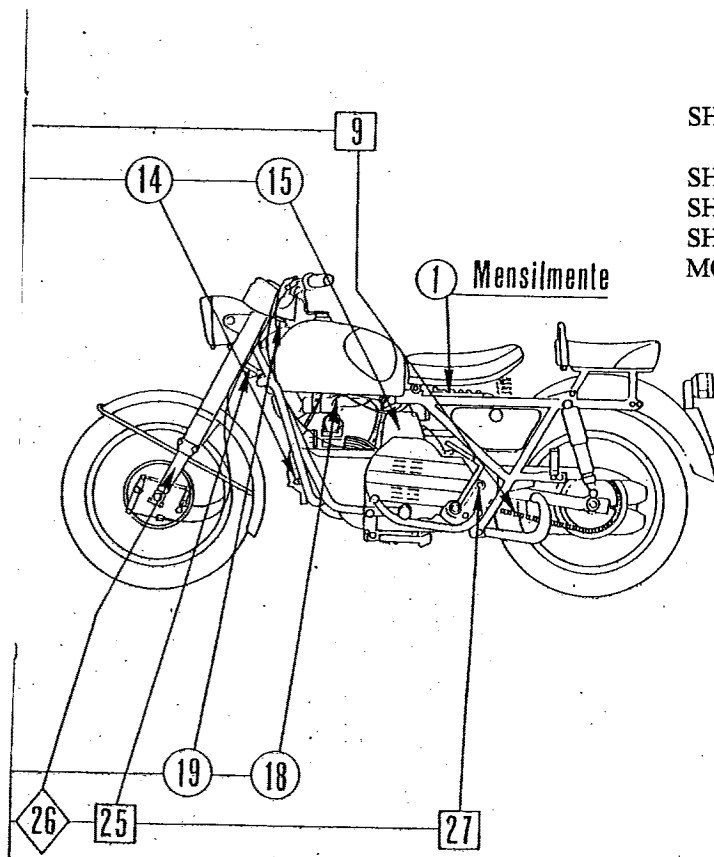
25-Schmieren der Lenkhalotten und -kugeln(s. Kapitel "Allgemeine Wartung" Schmierung der Lenkhalotten und -kugeln a. S. 35).

26-Ersetzen des Öls in den Gabelarmen(s. Kapitel "Allgemeine Wartung" Schmierung der Vorderradgabel mit Hydraulikdämpfern a. S. 35).

27-Schmieren der Schwinggabelbuchsen(s. Kapitel "Allgemeine Wartung" Schmierung der Schwinggabelbuchsen a. S. 37).

MOTO GUZZI

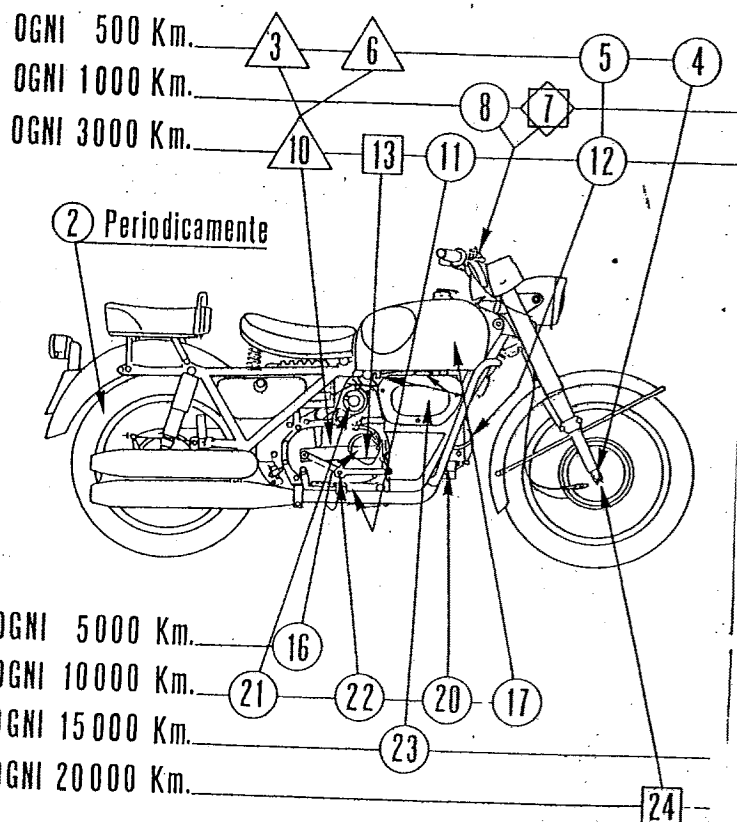
MOTO GUZZI



SHELL X100 <20 W/30
<40 W/50

SHELL Alvania Fett 2
SHELL Alvania Fett F2
SHELL Tellus 33
MONATLICH

ALLE 5000 KM
ALLE 10000 KM
ALLE 15000 KM
ALLE 20000 KM



MOTO GUZZI

ALLGEMEINE WARTUNG

SCHMIERUNG DER BAU- GRUPPE MOTOR- GETRIEBE (s. Abb.12)

Alle 500 km ist der Ölstand im Motorgehäuse mit der entsprechenden, am Stopfen auf der Einlaßbohrung angebrachten Stange zu prüfen, an der Stange sind zwei Kerben eingeschnitten, die den Maximal- und Minimalstand angeben; bei richtigem Ölstand muß der Pegel zwischen den beiden Kerben liegen, diese Überprüfung wird nach einigen Motorumdrehungen durchgeführt. Der für diese Kontrolle vorgesehene Stopfen mit Stab muß um eine Umdrehung eingedreht werden.

Alle 3000 km ist das Motoröl zu ersetzen (bei neuem oder überholtem Motor erfolgt der erste Wechsel nach einer Laufleistung von 500 km). Der Austausch des Motoröls wird bei betriebswarmem Motor durchgeführt, hierzu werden Einlaß-(A) und Auslaßstopfen(B) gelöst. Man achte darauf, das im Gehäuse enthaltene Öl gut abtropfen zu lassen und den Auslaßstopfen(B) vor Einfüllen neuen Öls wieder zu montieren.

Die benötigte Menge Öl beträgt 3L:

-im Winter SHELL X 100-20W/30

-im Sommer SHELL X 100-40W/50 oder vergleichbare Öle.

ÖLDRUCKREGELVENTIL

Es wird empfohlen, die Einstellung des Öldruckregelventils aus keinerlei Grund zu verändern, es ist mit einem Betriebsdruck von 3,8-4,2 kg/qcm geeicht.

ÖLKONTROLLEUCHTE

Die Leuchte erlischt, wenn der Öldruck ausreicht, die Kontakte des elektrischen Gebers zu öffnen. Wenn die Leuchte nicht erlischt, zeigt dies an, daß der vorgeschriebene Druck nicht vorliegt; in diesem Fall muß der Motor sofort gestoppt werden und müssen die geeigneten Prüfungen durchgeführt werden.

MOTO GUZZI

SCHMIERUNG DER VOR- DERRADGABEL MIT HYDRAULIKDÄMPFERN (s. Abb.13)

Etwa alle 20000 km oder je nach Bedarf ist das Öl in den Gabelarmen zu ersetzen, dabei wird folgendermaßen vorgegangen:
die Stopfen mit Dichtung(A) an den Gabelschäften und der Einlaßstopfen(B) sind zu lösen.
Nach Ablassen des alten Öls und Wiederanbringen der Stopfen(A) wird frisches Öl durch die Einlaßbohrungen der Stopfen(B) eingefüllt. Die für jeden Gabelarm benötigte Menge beträgt 0,16 L Öl SHELL Tellus 33.

SCHMIERUNG DER LENKKALOTTEN UND-KUGELN

Erfolgt etwa alle 20000 km oder nach Bedarf, die Lenkung ist zu demontieren.
Nach einer sorgfältigen Reinigung wird überprüft, daß Kalotten und Kugeln optimalen Erhaltungszustand aufweisen, die Kalotten sind danach mit SHELL Alvania Fett 2 wiederaufzufüllen.

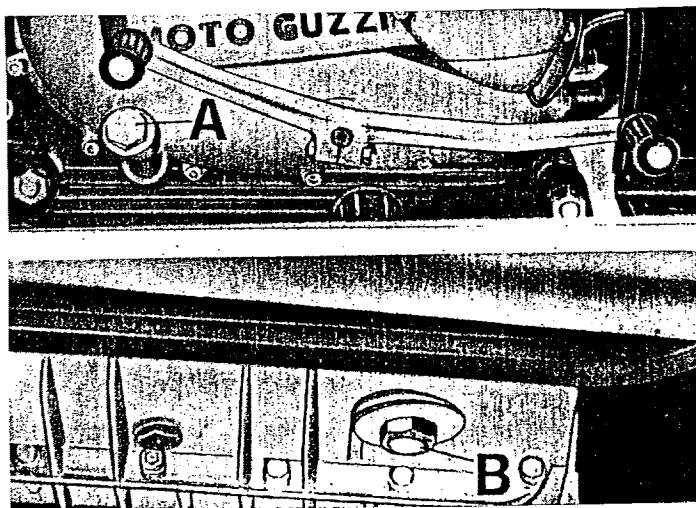


Abb.12

MOTO GUZZI

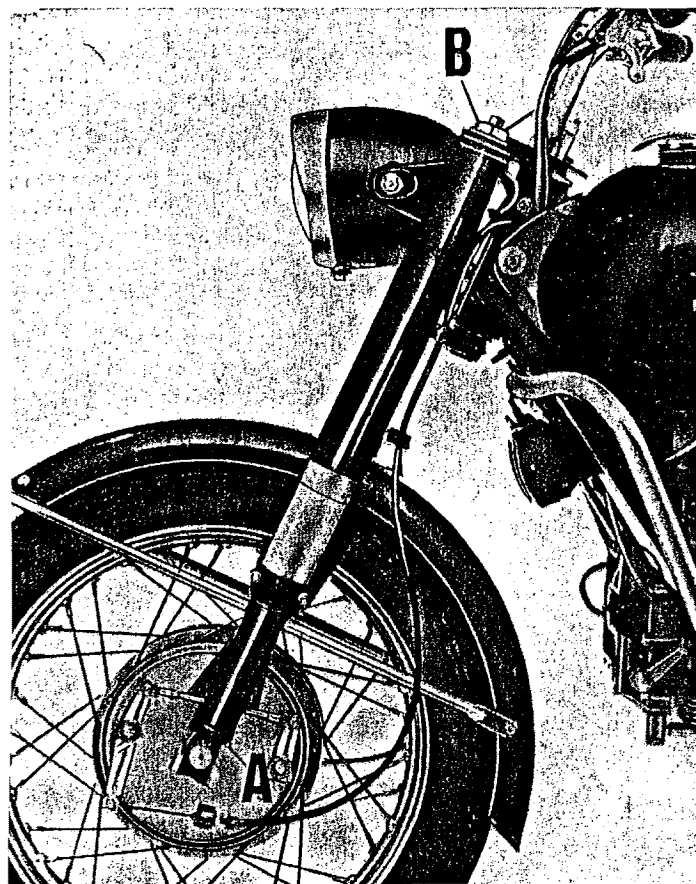


Abb.13

MOTO GUZZI

SCHMIERUNG DER RADLAGER

Etwa alle 20000 km ist zu kontrollieren, daß kein Fett in den Lagern fehlt und daß die Lager intakt sind, nach erfolgter Kontrolle werden die Lager mit SHELL Alvania Fett 2 wiederaufgefüllt.

SCHMIERUNG DER ENDSTÜCKE DER ÜBERTRAGUNGS- ZÜGE FÜR KUP- PLUNG, VORDER- RADBREMSE, STAR- TERKLAPPE UND VENTILHEBER

Etwa alle 1000 km sind die Endpartien der Züge an den Bedienungshebeln (für Kupplung, vordere Bremse und Ventilheber) zu reinigen und mit SHELL Alvania Fett F2 einzufetten. Dann werden die Bedienungshebel einige Male betätigt, um sicherzustellen, daß ein Teil des Fetts in die Mündung der Zughülle gelangt.

SCHMIERUNG DER SCHWINGGABEL- BOLZEN

Alle 20000 km ist zu prüfen, daß kein Fett in den Buchsen fehlt und die Buchsen nicht übermäßig abgenutzt sind. Nach erfolgter Kontrolle werden sie mit SHELL Alvania Fett 2 wiederaufgefüllt.

SCHMIERUNG DER ANTRIEBSKETTE

Alle 1000 km ist die Kette mit Benzin zu waschen und nach erfolgtem Trocknen mit SHELL Alvania Fett 2 einzufetten.

MOTO GUZZI

VERGASER (s. Abb.14/1)

Ausführung Dell'Orto VHB 29A; zweifachbetätigt:

- Gasdrehgriff rechts am Lenker;
- Bedienungshebel für die Kaltstartvorrichtung rechts am Lenker.

Zum Starten bei kaltem Motor ist der Hebel in die Stellung "Auf" (A) zu stellen. Während der warmen Jahreszeit einige Sekunden und während der kalten Jahreszeit einige Minuten nach dem Motorstart ist der erwähnte Hebel in die Fahrtstellung (C) zu bringen.

VERGASEREINSTELL- DATEN

Lufttrichter	Durchm.29 mm
Gasschieber	60
Zerstäuber	265 P
Hauptdüse	132
Leerlaufdüse	50
Düsennadel	V 10 II.Kerbe
Minimale Öffnung der Einstell- schraube	1+ 1/4 U

EINSTELLUNG DES VERGASERS (s. Abb.14/1)

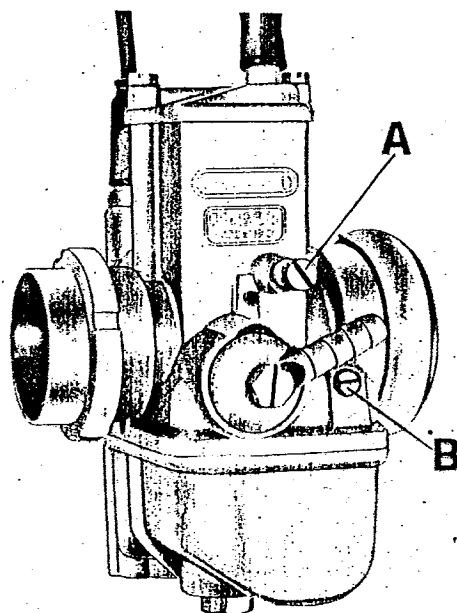
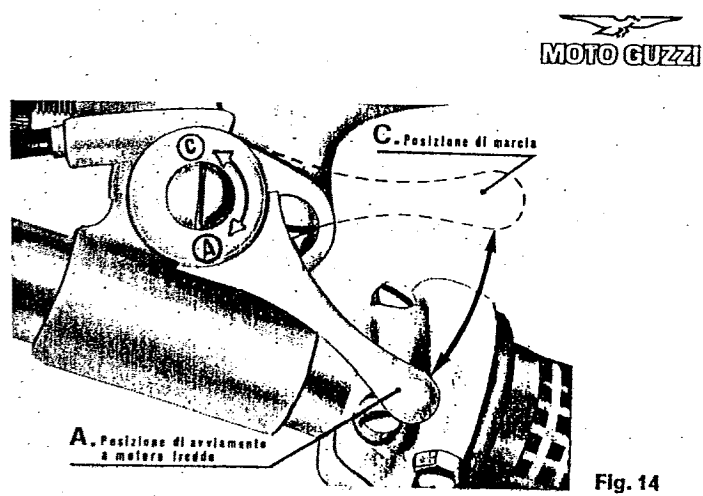
Die Vergasereinstellung wird bei warmem Motor folgendermaßen durchgeführt:

1-Es ist zu kontrollieren, ob der Bedienungshebel für die Kaltstartvorrichtung bei vollständigem Schließen einen Leerweg von ca.4 mm hat, weil die Motorschwingungen bei gespanntem Zug eine Öffnung des Startvorrichtungventils am Vergaser hervorrufen, und so Unregelmäßigkeiten bei der Kraftstoffversorgung hervorrufen könnten.

2-Es ist zu kontrollieren, daß der Gasdrehgriff vollständig geschlossen ist.

MOTO GUZZI

Abb. 14



MOTO GUZZI

3-Der Motor wird gestartet und auf Betriebstemperatur(warmer Motor) gebracht, durch die Schutzwand des Vergasers wird die Leerlaufeinstellschraube(B) festgedreht und anschließend um 1 1/4 Umdrehungen gelockert.

4-Die Schraube(A) ist bis zum Erreichen einer Drehzahl von 1000 U/min zu betätigen.

5-Schließlich wird die Gemischaufbereitung korrigiert, indem die Schraube(B) leicht hinein- oder herausgedreht wird, bis die höchstmögliche Drehzahl erreicht ist.

NB-Lockern der Schraube(B) erhöht, Eindrehen vermindert den Benzinzufluss.

Man muß sich merken, daß die Leerlaufeinstellung kein allzu niedriges Niveau erreichen darf, der Motor muß erschütterungsfrei drehen(rund).

6-Zum Schluß ist erneut die Schraube(A) zu betätigen, bis man die gewünschte Leerlaufeinstellung erhält.

ZERLEGEN DES VERGASERS (s.Abb.15)

Alle 10000 km oder anläßlich einer Generalinspektion des Motorrades ist der Vergaser wie folgt zu zerlegen:

Abzunehmen sind:

- der Vergaserdeckel(1), nach Lösen der Schraube mit Rosette;
- vom Deckel die Rückholfeder(2), die Schraube mit Mutter zur Regulierung des Betätigungszuges(4);
- der Gasschieber(5) mit Düsennadel(6) und Feder(7);
- die Gasschieberregulierschraube(8) mit Feder;
- Verschlußstopfen mit Dichtung und Hauptdüse(9);
- die Schwimmerkammer(10);

MOTO GUZZI

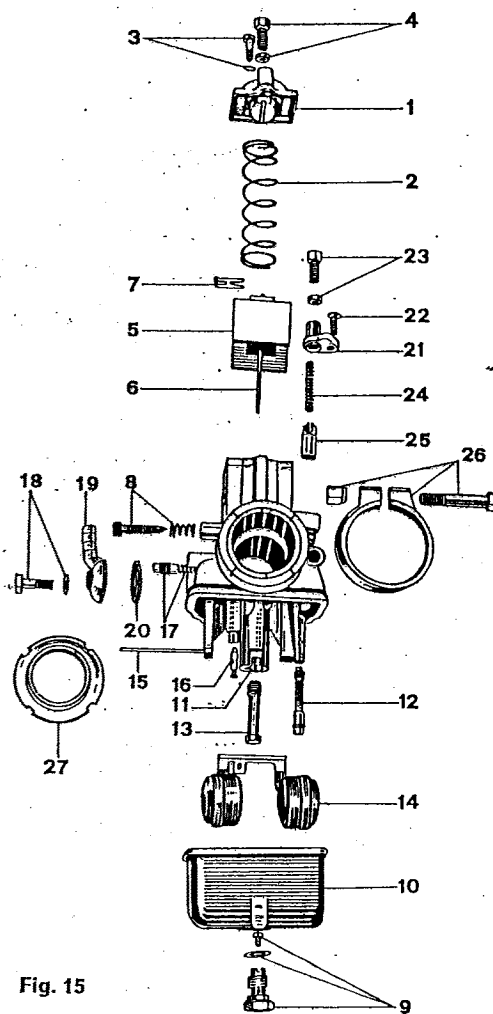


Fig. 15

MOTO GUZZI

- Leerlaufdüse(11);
- Starterdüse(12);
- Zerstäuberdüse(13);
- Schwimmer(14), nach Abnehmen der Befestigungsstange(15);
- Treibstoffverschlußnadel(16);
- Leerlaufeinstellschraube(17);
- Befestigungsschraube mit Dichtung für das Anschlußstück(18);
- Anschlußstück(19);
- Benzinfilter(20);
- Verschlußkappe für Starterventil(21);
- Befestigungsschraube der Kappe(22);
- Schraube mit Mutter zur Regulierung der Bedienungsübertragung Kaltstart(23);
- Feder für die Starterbedienung(24);
- Verschlußventil für die Bohrung der Starterdüse(25);
- Schelle zur Befestigung des Vergasers am Ansaugstutzen, komplett mit Bolzen und Mutter(26);
- Muffe(27);

Nach Zerlegen des Vergasers wird das Ganze in ein Benzinbad gegeben und mit Druckluft getrocknet.

Mit dem Druckluftstrahl sind auch alle Kanäle des Vergasers und alle Düsenbohrungen durchzublasen, zum Reinigen der Letzteren wird vom Gebrauch von Metalldrähten abgeraten, welche den Bohrungsdurchmesser verändern könnten und die Vergasereinstellung erschweren könnten.

MOTO GUZZI

LUFTFILTER (s. Abb.16)

Es handelt sich um einen Trockenluftfilter. Der Filter besteht aus:

- 1) Gehäuse.
- 2) Filterelement.
- 3) Gehäusedeckel.
- 4) Schrauben und Unterlegscheiben zur Befestigung des Deckels.
- 5) Elastischer Verbindungsanschluß.
- 6) Gummirohr zum Anschluß der Filterentlüftung.

Alle 15000 km sollte das Filterelement ausgewechselt werden, da Staub die Durchlässigkeit des Papiers beeinträchtigt.

Wird das Motorrad in sehr staubigen Gegenden bewegt, muß der Austausch in kürzeren Abständen erfolgen.

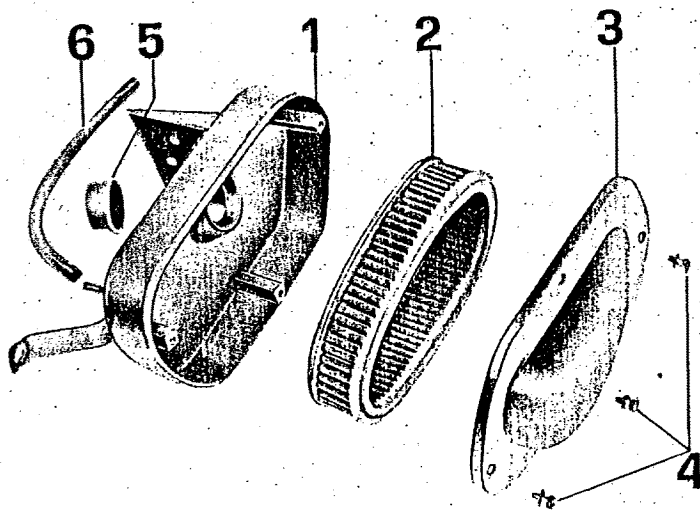


Abb.16

MOTO GUZZI

STEUERUNG

STÖBELSPIEL
(s. Abb.17)

Alle 3000 km oder bei sehr geräuschvoller Ventil-
steuerung ist das Ventilspiel zu kontrollieren.

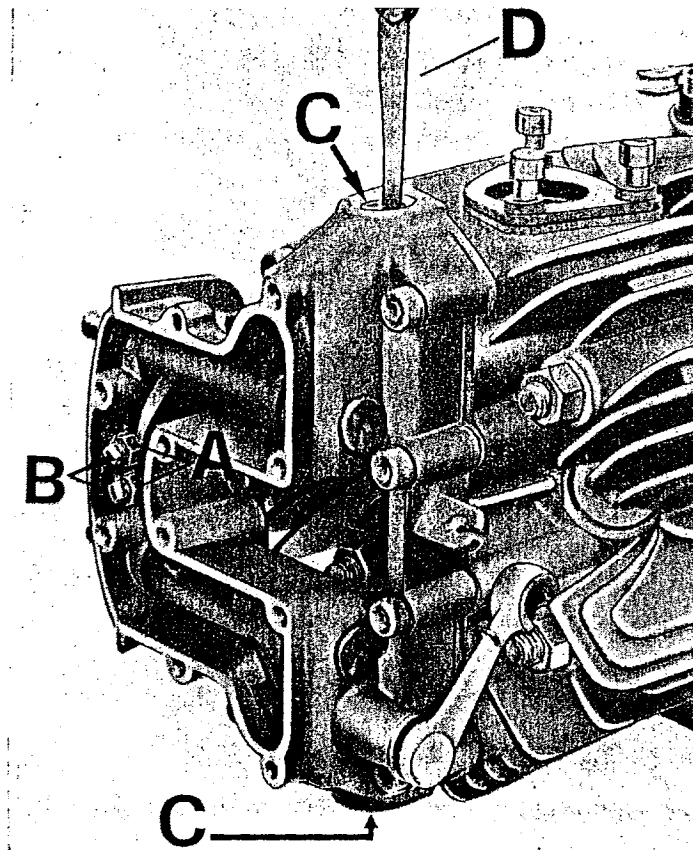


Abb.17

MOTO GUZZI

Die Einstellung wird bei kaltem Motor und genau am Ende des Verdichtungstaktes durchgeführt. Nach Abnahme des Stoßeldeckels ist wie folgt vorzugehen:

- 1) Lösen der Mutter(A);
- 2) Hinein- oder Herausdrehen der Einstellschrauben(B) mit dem entsprechenden Schlüssel(bei Werkzeug) bis folgende Spiele erreicht werden:
 - Einlaßventil 0,05 mm
 - Auslaßventil 0,10 mm

- 3) Wiedereindrehen und Festziehen der Mutter(A).

Die Kontrolle des Spiels wird unter Verwendung der passenden Fühlerlehre(D) durchgeführt, die durch die entsprechenden Bohrungen am Kopf(s. Pfeile C) zwischen Ventil und Kipphebel eingeführt wird. Das genaue Spiel liegt vor, wenn die Lehre, während des Drehens der Einstellschraube, leicht schwergängig wird.

Man bedenke, daß die Stoßelarbeit laut wird, wenn das Spiel größer als vorbestimmt ist. Ist das Spiel kleiner, schließen die Ventile schlecht oder verziehen und können Fehler wie Kompressionsverluste ermöglichen, mit der Folge geringen Wirkungsgrades des Motors oder schnellen Verschleißes der Ventile und Ventilfehrungen, Überhitzung des Motors usw.

Wir empfehlen, die Kontrolle des Ventilspiels bei neuem Motor nach einer Laufleistung von 500 km durchzuführen.

KONTROLLE DER STEUERUNGSEIN- STELLUNG

Zu eventuellen Kontrollen der Steuerung sollte man sich an unsere Vertragshändler oder autorisierte Werkstätten wenden.

MOTO GUZZI

ZÜNDUNG

ZÜNDUNTERBRECHER (s. Abb.18)

Alle 3000 km ist der Filz mit einigen Tropfen Motoröl anzufeuchten.

Sind die Kontakte verschmutzt, werden sie mit einem mit Benzin befeuchteten Lappen gereinigt. Der Abstand zwischen den Unterbrecherkontakten(A) ist zu prüfen, dieser muß zwischen 0,42-0,48 mm betragen. Die Einstellung wird durchgeführt, indem die Schraube(B) gelockert wird und die Kontaktträgerplatte verstellt wird. Nach mehreren Einstellungen oder wann immer nötig sind die Kontakte zu ersetzen

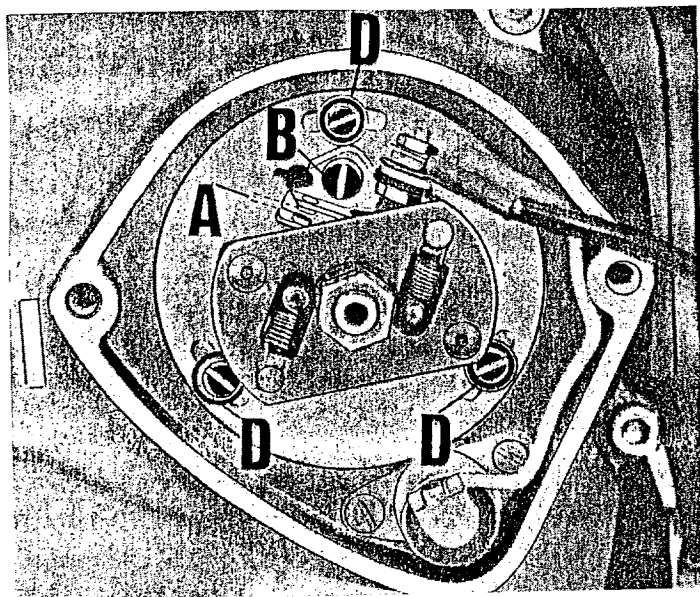


Abb.18

MOTO GUZZI

KERZE

Alle 3000 km wird der Abstand zwischen den Kerzenelektroden überprüft, der Abstand muß 0,6 mm betragen. Der Zustand des Isolierkörpers ist zu überprüfen: zeigen sich Risse, ist die Kerze zu ersetzen.

Zur Reinigung verwendet man Benzin, Bürste sowie eine Nadel für das Kerzeninnere.

Beim Wiedereinsetzen der Kerze ist darauf zu achten, daß die Kerze leicht einspurt und sich leicht in ihrem Sitz drehen läßt. Bei schlechtem Einspuren könnte das Gewinde am Kerzenkopf zerstört werden. Deshalb raten wir dazu, die Kerze einige Umdrehungen von Hand einzuschrauben und dann den passenden Schlüssel(aus dem Bordwerkzeug) zu benutzen, um ein zu starkes Anziehen der Kerze zu vermeiden.

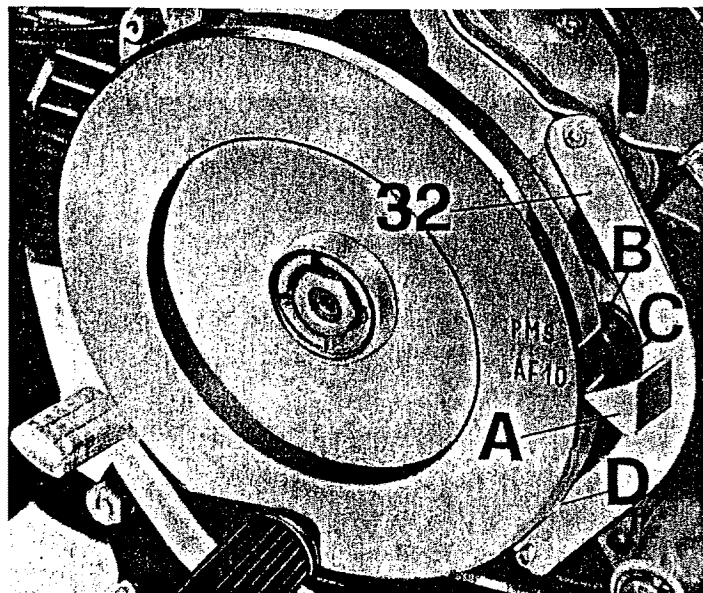
Ebenfalls kontrolliert wird das Stromzuführungskabel, ist es gerissen, bzw. nicht in einwandfreiem Zustand, muß es ersetzt werden.

KONTROLLE DER ZÜNDEINSTELLUNG

Zur Kontrolle der Zündeneinstellung ist folgendermaßen zu verfahren:

- mit Schrauben ist das Werkzeug(Nr. 10915500, 32 a. Abb.19) am inneren Deckel des Gehäuses anzubringen;
- die Öffnung der Unterbrecherkontakte (A a. Abb.18) ist zu prüfen, die 0,42-0,48 mm betragen muß;
- es ist sicherzustellen, daß sich der Kolben im o. T. am Ende des Verdichtungstaktes, bei geschlossenen Ventilen befindet. Das Zeichen O.T.(PMS) auf der Schwungscheibe muß sich in Übereinstimmung mit dem Pfeil auf dem Werkzeug(A a. Abb.19) befinden;
- das Schwungrad wird im umgekehrten Uhrzeigersinn gedreht, bis das Zeichen "AF" auf der Schwungscheibe sich in Übereinstimmung mit dem Pfeil auf dem Werkzeug(A a. Abb.19) befindet. Die Kontakte müssen sich hier zu öffnen beginnen.

-zu einer genauen Kontrolle des Öffnungsbeginns der Kontakte ist das entsprechende elektrische Gerät oder eine einfache Prüflampe zu verwenden.
-Wenn das Öffnen der Kontakte beginnt, leuchtet die Lampe auf, öffnen die Kontakte vor oder nach dem bestimmten Punkt, müssen die Schrauben(D aus Abb.18) gelöst werden, die den Unterbrecher auf dem Antriebsdeckel halten, dann muß der Unterbrecher nach links oder rechts gedreht werden, bis das Öffnen der Kontakte exakt zum vorbestimmten Zeitpunkt beginnt.



MOTO GUZZI

KONTROLLE DER ZÜND- VERSTELLUNG(MITTELS STROBOSKOP)

Zur Durchführung der Kontrolle der Zündverstellung muß der Punkt(D aus Abb.19) markiert werden. Dieser Punkt befindet sich an der Schwungscheibe 44 Grad vor dem bereits an der Scheibe angebrachten Zeichen P.M.S

Die bereits am Schwungrad abgebrachten Zeichen B(P.M.S), C(AF 10) und das neue, mit dem Pfeil A des Kontrollwerkzeugs in Übereinstimmung zu bringende Zeichen D(44 Grad) bestimmen die Zündstellung.

Die Bezugsmarkierungen an der Schwungscheibe können folgendermaßen definiert werden(s. Abb. 19 und das Diagramm Abb.20):

-der Punkt "B"(P.M.S.)<o.T.> als erster links zeigt den oberen Totpunkt an.

-Punkt "C"(AF10) ist das Zeichen für die feste Vorzündung 10 Grad in Bezug auf den oberen Totpunkt.

-Punkt "D" kennzeichnet die größte Vorzündung 44 Grad in Bezug auf den oberen Totpunkt.

Zur Kontrolle bei eingebautem Motor ist wie folgt vorzugehen:

-das Kabel des Stroboskops ist mit der Kerze zu verbinden;

-die beiden Kabel mit Zange des Stroboskops werden mit der Batterie verbunden; die mit + markierte Zange wird mit dem +Pol der Batterie und die andere Zange mit dem -Pol der Batterie verbunden.

Nach Ausführen der Anschlüsse an Kerze und Batterie wird der Motor gestartet, das Licht der Stroboskoplampe wird auf den Pfeil A des Kontrollwerkzeugs gerichtet.

Es ist zu kontrollieren, daß sich der Pfeil A bei folgenden Motordrehzahlen in Übereinstimmung mit den Zeichen C+D auf der Schwungscheibe befindet:

-Zeichen C bei 1200 Umdrehungen +/-100

-Zeichen D bei 3500 Umdrehungen +/-100

MOTO GUZZI

Wenn die Prüfung ergibt, daß der Pfeil A des Kontrollwerkzeugs sich bei den oben angegebenen Drehzahlen mit den Zeichen C+D auf der Schwungscheibe in Übereinstimmung befindet, bedeutet dies, daß die Zündverstellung (feststehend und automatisch) in Ordnung ist.

ZÜNDDIAGRAMM

Grade
der
Vor-
zün-
dung

Tolleranz ± 100 U

MOTORDREHZAHLEN

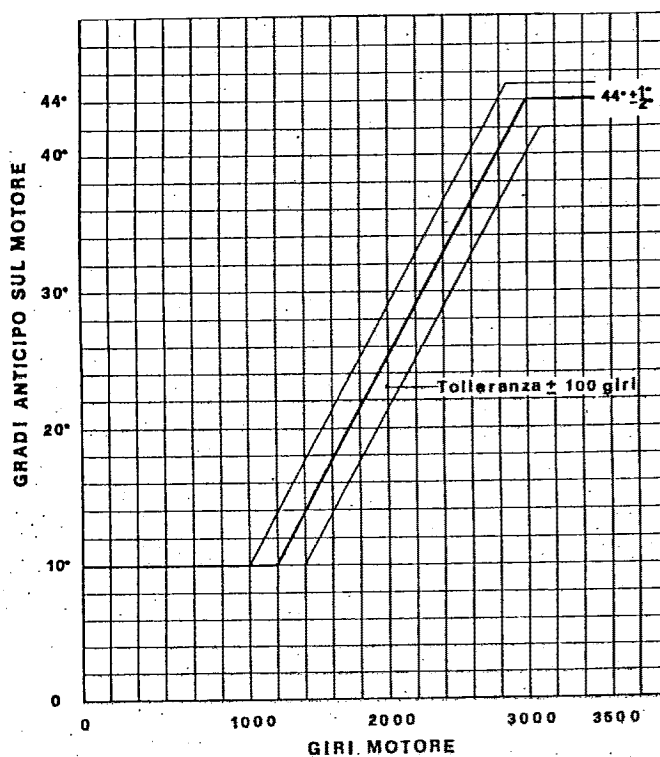


Abb.20

MOTO GUZZI

REINIGUNGSARBEITEN

ÖLFILTER (s. Abb.21)

Anläßlich eines Ölwechsels (alle 3000 km) sollten die Filter vor Wiedereinbau ans Gehäuse in einem Ölbad gewaschen werden und mit Druckluft ausgeblasen werden. Der Filter befindet sich unterhalb des Kurbelgehäuses (s. B aus Abb.12).

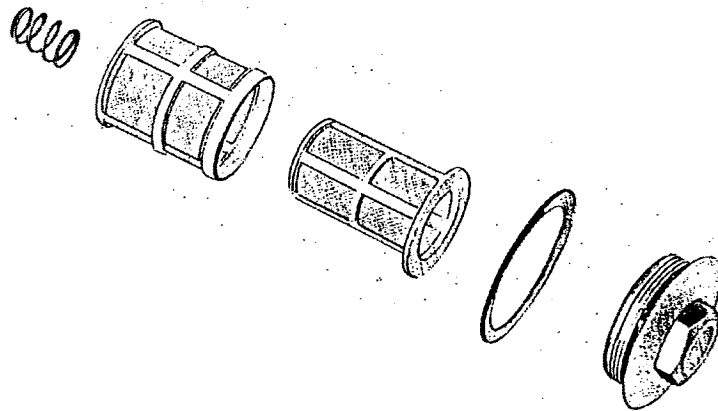


Abb.21

KRAFTSTOFFTANK

Bei einer allgemeinen Durchsicht des Vergasers sollte der Kraftstofftank sorgfältig gereinigt werden.

Bei der Innenreinigung ist der Tank vom Motorrad abzubauen; nach Einfüllen von Benzin wird der Tank geschüttelt und über die Tankstopfenöffnung entleert; das schnelle Austreten des Benzins durch diese Öffnung reißt die möglicherweise am Tankboden abgelagerten Verschmutzungen mit.

MOTO GUZZI

HÄHNE AM KRAFTSTOFFTANK(S. ABB. 22)

Anlässlich einer Reinigung des Kraftstofftanks sollten auch die unter dem Tank montierten Hähne gut gesäubert werden.

Nach einer Spülung im Benzinbad sind die Hähne und Kanäle mit Druckluft durchzublasen.

Die Hähne sind geöffnet, wenn die Bedienungshebel in Vertikalstellung(zum Boden, s. A) sind.

Sie sind geschlossen, wenn sie sich in Horizontalstellung(C) befinden.

Es ist ratsam, nur einen Hahn zu öffnen, der andere Hahn ist der Reservehahn und wird nur geöffnet, wenn der erste Hahn keinen Treibstoff mehr liefert. Allerdings sollte der Reservehahn ab und zu geöffnet werden, um sich von dessen einwandfreiem Funktionieren zu überzeugen.

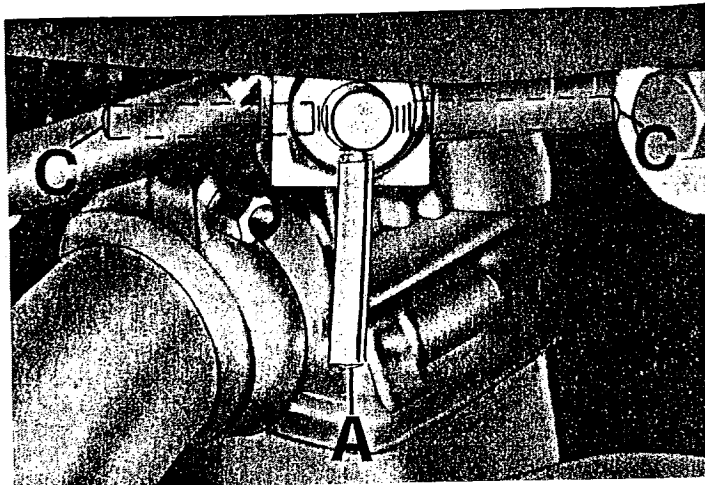


Abb.22

MOTO GUZZI

FILTER AM VERGASER- ANSCHLUß UND KRAFTSTOFFLEITUN- GEN

Bei der Reinigung des Kraftstofftanks oder wenn sich feststellen läßt, daß der Kraftstoff nicht ordnungsgemäß zum Vergaser gelangt, muß folgendes kontrolliert werden:

- Der Filter am Vergaseranschluß.
- Die Benzinleitungen vom Tank zum Vergaser.

Ist der Filter stark verschmutzt, muß er in ein Benzinbad gelegt werden und mit Druckluft ausgeblasen werden, auch die Kraftstoffleitungen vom Tank zum Vergaser sind durchzublasen.

ZYLINDERKOPF, KOLBENBODEN UND VENTILE

Etwa alle 10000 km ist der Zylinderkopf abzunehmen, danach ist wie folgt zu verfahren:

-mit abgeschrägtem Schaber und Drahtbürste werden Brennkammer und Zylinderkopf gereinigt, anschließend wird das Ganze mit Benzin abgewaschen.

-Die Abdichtwirkung der Ventile in ihren Sitzen im Kopf ist zu kontrollieren. Zu dieser Arbeit wird ein wenig Benzin durch die Einlaß- und Auslaßbohrung im Kopf geschüttet, dann ist zu beobachten, ob Benzin zwischen Ventil und Ventilsitz austritt.

Läßt sich eine fehlerhafte Abdichtung feststellen, müssen die Ventile ausgebaut werden und mittels entsprechender Schleifpaste eingeschliffen werden. Nach dem Einschleifen werden Kopf und Ventile sorgfältig mit Benzin abgewaschen und mit Druckluft abgeblasen.

Bei der Montage des Kopfes an den Zylinder müssen die Muttern über Kreuz angezogen werden(s. Abb.23 "1-2-3-4). Hierzu ist ein Drehmomentschlüssel mit einem Drehmoment von 4,5-5 kg/m anzuwenden.

MOTO GUZZI

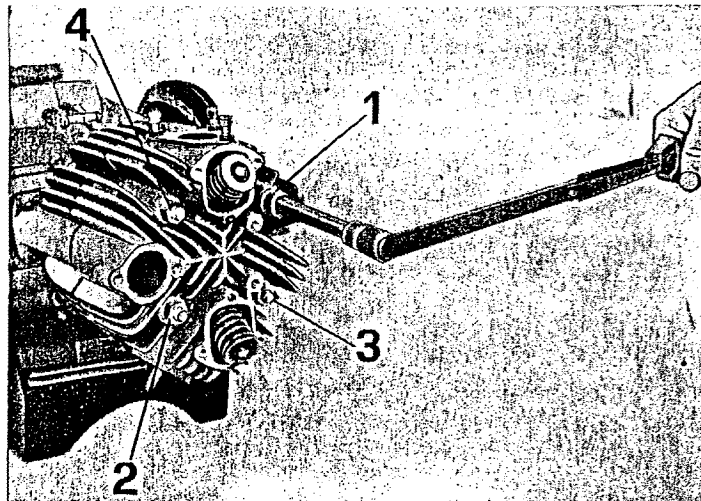


Abb.23

SCHALLDÄMPFER MIT AUSPUFFROHR

Bei der Innenreinigung ist folgendermaßen vorzugehen:

-Nach Beseitigung der Ablagerungen an der Mündung des Auspuffrohrs mit einem Schaber werden Schalldämpfer und Auspuffrohr mit einer Lösung aus kochendem Wasser und 20% Ätznatron gefüllt. Nach einer Stunde ist der Schalldämpfer zu leeren und wieder mit reinem kochenden Wasser zu füllen und vor erneutem Entleeren kräftig zu schütteln.

MOTO GUZZI

EINSTELLARBEITEN

DYNAMORIEMEN

(s. Abb.24)

Im Betrieb kann sich der Riemen lockern und dadurch schleifen: in diesem Fall ist eine Prüfung der Riemenspannung erforderlich. Darüber hinaus alle 3000 km.

Normale Nachgiebigkeit(A): etwa 5-6 mm bei einem Druck von 10 kg.

Zur Erhöhung der Spannung ist wie folgt zu verfahren:

die beiden Bolzen(B+C), die den Bügel der Dynamohalterung und den Dynamo selbst halten, werden gelockert und mittels des zwischen Gehäuse und Dynamo angebrachten Hebels wird der Riemen gespannt.

Dann werden die beiden Bolzen(B+C) arretiert.

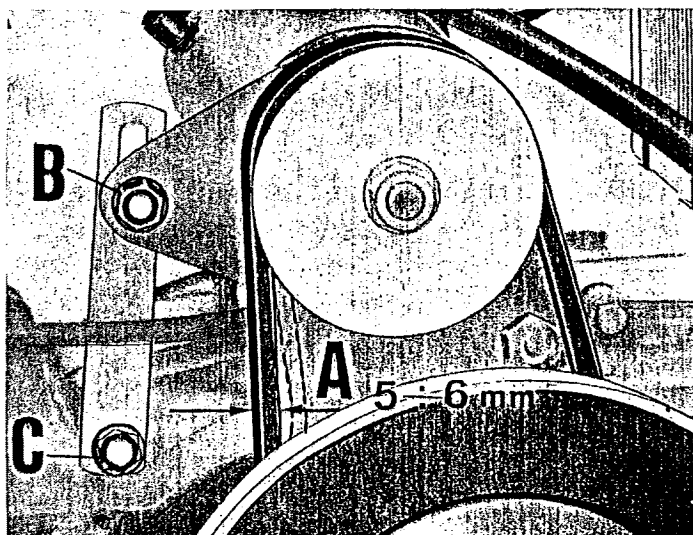


Abb.24

MOTO GUZZI

KUPPLUNGSHABEL (s. Abb.25)

Alle 3000 km oder wenn das Spiel zwischen Hebel und Befestigung am Lenker über- oder unterhalb etwa 4 mm beträgt, muß folgendermaßen eingestellt werden:

der Gewinding(A) ist zu lösen, die Spannvorrichtung

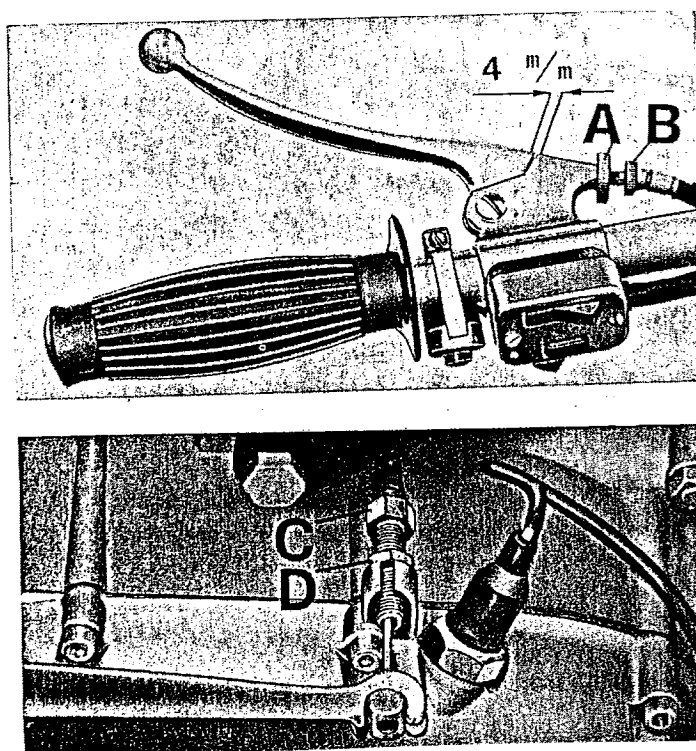


Abb.25

(B) wird soweit hinein- oder herausgedreht, bis das Spiel auf das richtige Maß gebracht ist, anschließend wird der Gewinding(A) festgezogen.

Es ist zu bedenken, daß ein Spiel unterhalb des vorgeschriebenen Schlupf der Scheiben hervorruft, mit erhöhtem Verschleiß der Scheiben und schlechtem Wirkungsgrades des Motors. Bei zu großem Spiel kommt es zu einem unvollständigen Trennen der Scheiben und damit zu geräuschvollen Gangwechseln.

Die Einstellung kann auch über den Spanner(C) erfolgen, nach Lockern der Kontermutter(D), die auf dem antriebsseitigen Deckel aufgeschraubt ist.

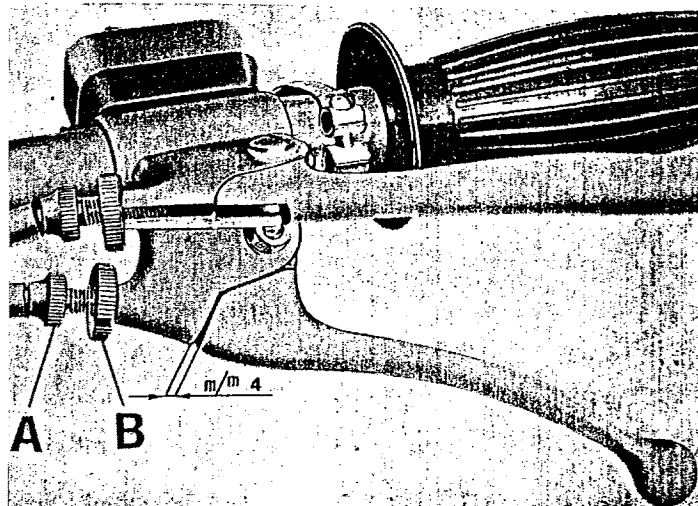


Abb. 26

MOTO GUZZI

EINSTELLUNG DES DEKOMPRESSOR- HEBELS

(s. Abb.28)

Alle 1000 km oder wenn das Spiel zwischen Hebel und Befestigung am Lenker unter- oder oberhalb 4 mm beträgt, muß nachgestellt werden, dabei wird folgendermaßen verfahren:

Der Gewinding(B) ist zu lockern, der Spanner(A) wird soweit hinein- oder herausgedreht, bis das Spiel auf das richtige Maß gebracht ist; abschließend wird der Gewinding(B) wieder arretiert.

LENKUNG

(s. Abb.27)

Alle 10000 km oder bei Spiel in der Lenkung muß diese wie folgt vorgehend eingestellt werden:

Die Kontermutter(A) ist zu lösen und die Einstellmutter(B) bis zur Aufhebung des übermäßigen Spiels zu drehen.

Nach beendeter Einstellung wird die Mutter(B) festgehalten und die Kontermutter(A) festgezogen. Man beachte, daß bei zuviel Spiel in der Lenkung die Kalotten und Kugeln einem schädlichen Schlagen ausgesetzt sind, welches ihre Lebensdauer beeinträchtigt.

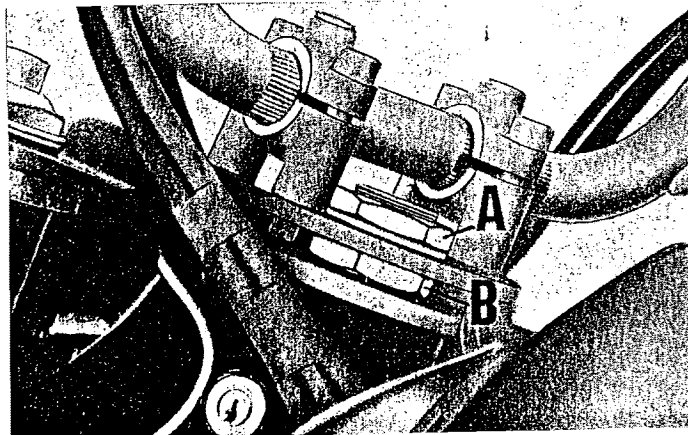


Abb.27

MOTO GUZZI

LENKSCHLOß

(s. Abb.27/1)

Die betreffende Vorrichtung befindet sich links am Rahmenrohr und wird über Schlüssel betätigt(A). Zur Betätigung des Lenkschlösses ist folgendermaßen zu verfahren:

- der Lenker wird ganz nach rechts gedreht;
- der Schlüssel wird in das Schloß der Vorrichtung eingeführt, nach links gedreht(Richtung Vorder-
rad) und heruntergedrückt, dann ist der Schlüssel loszulassen und aus dem Schloß zu ziehen.

Zum Entriegeln der Lenkung:

- Einführen des Schlüssels in das Schloß, nach links drehen und wieder loslassen.

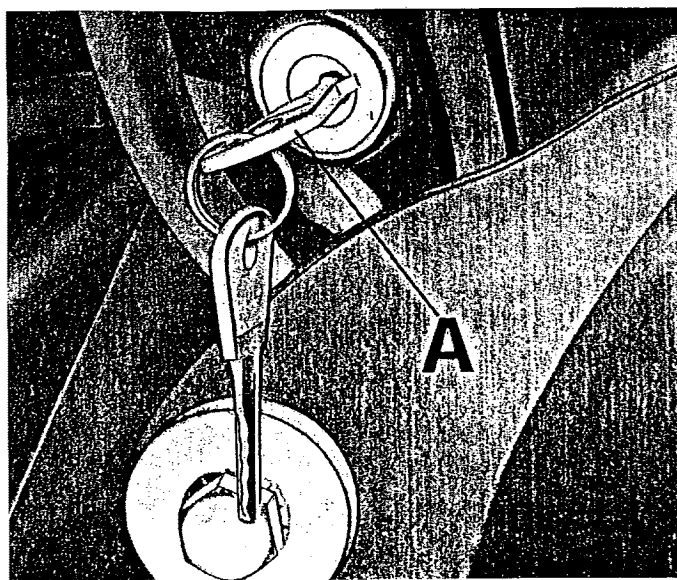


Abb.27/1

MOTO GUZZI

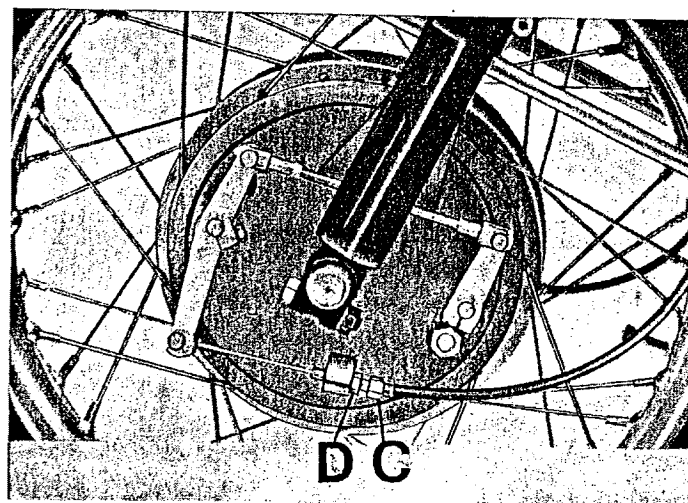
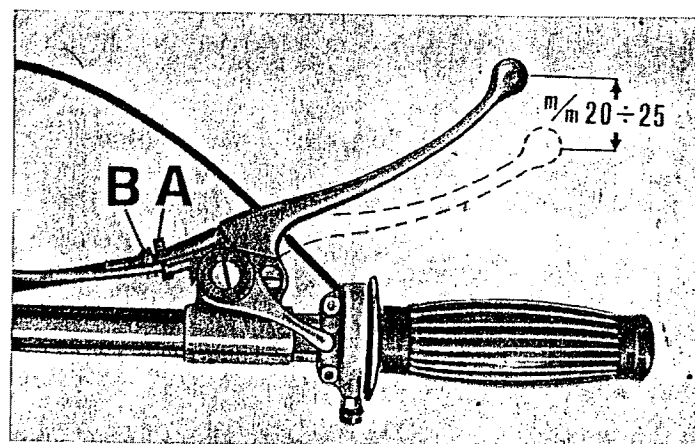


Abb.28

MOTO GUZZI

VORDERRADBREMS- HEBEL

(s. Abb.28)

Etwa alle 1000 km ist zu kontrollieren, daß das Spiel-bis die Bremsbeläge mit der Trommel in Kontakt kommen-am Ende des Bedienungshebels nicht über 20-25 mm liegt. Dieses Spiel wird(nach Lösen des Nutenrings A) über die Spannvorrichtung(B) bis zum Erreichen des vorgeschriebenen Maßes eingestellt. Nach beendeter Einstellung wird der Nutenring(A) wieder arretiert. Die Einstellung kann auch über den Spanner(C) durchgeführt werden, nach Lösen der Kontermutter(D), beide befinden sich an dem an der Bremsträgerplatte angebrachten Übertragungszug.

KETTENSPANNUNG

(s. Abb.29)

Die Einstellung wird ca. alle 1000 km bei aufgebocktem Motorrad durchgeführt. Die Kette muß im mittleren Bereich eine vertikale Beweglichkeit von etwa 30 mm haben, um übermäßige Kettenspannung während der Gabelschwingungen zu vermeiden.

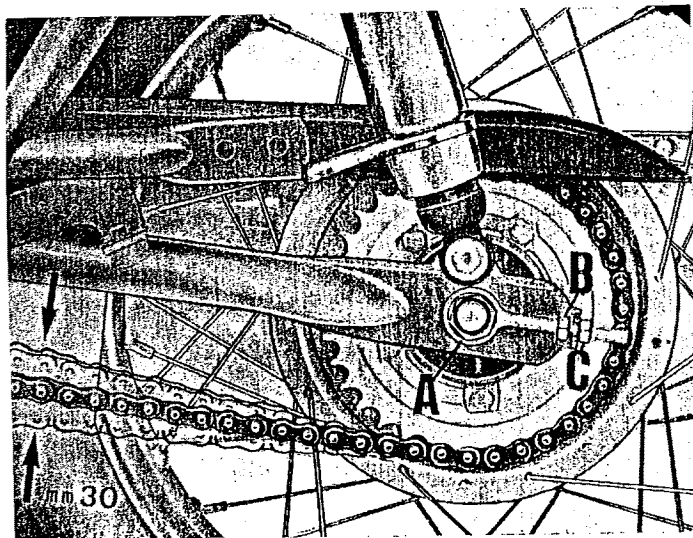


Abb.29

Zur Einstellung der Kette ist folgendes erforderlich:

die Mutter(A) der Radbolzens und die Kontermuttern(B) des Kettenspanners werden gelöst, dann werden die Muttern(C) der Kettenspanner im gleichen Maße betätigt, bis eine perfekte Zentrierung des Rades in Beziehung zur hinteren Gabel erreicht ist.

Nach beendeter Einstellung darf nicht vergessen werden, die Hinterradbremse einzustellen.

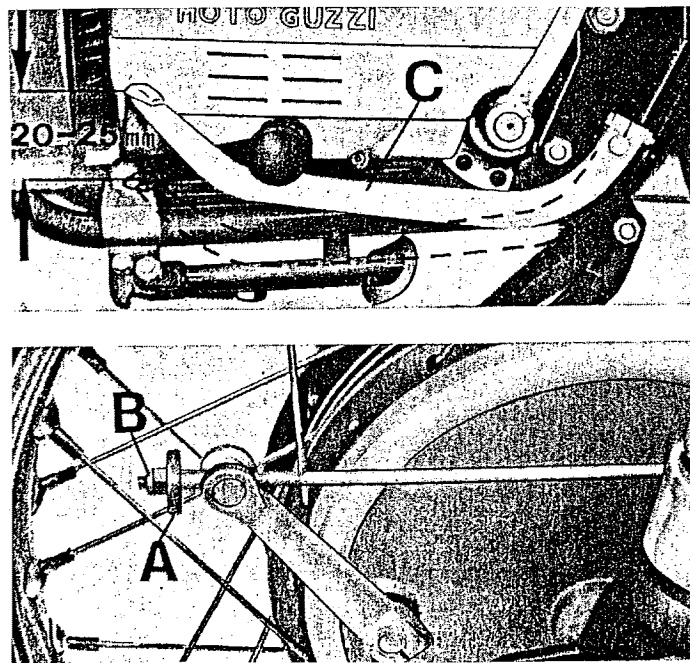


Abb.30

MOTO GUZZI

HINTERRADBREMS- HEBEL

(s. Abb.30)

Etwa alle 1000 km ist das Spiel zu kontrollieren. Zur Einstellung muß der Drehknopf(A) mit selbstsichernder Mutter(B) betätigt werden, diese sind am Betätigungsgetänge der Bremse aufgeschraubt.

Um übermäßiges Spiel zu beseitigen, werden Drehknopf (A) und Mutter(B) weiter angezogen, man denke daran, daß für eine gute Einstellung ein am Ende des Betätigungshebels(C) gemessenes Spiel von 20-25 mm vorhanden sein muß, bevor die Bremsbeläge mit der Trommel in Berührung kommen.

Wenn der Drehknopf sich bereits am Ende des Gestängewindes befindet, sind normalerweise die Bremsbeläge vollständig abgenutzt und müssen unverzüglich ersetzt werden.

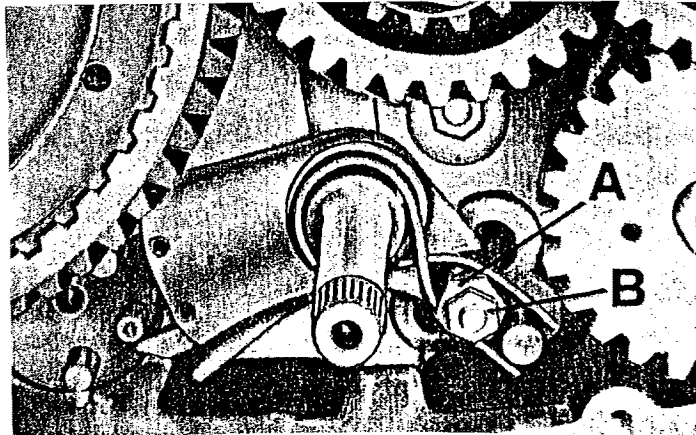


Abb.31

MOTO GUZZI

EINSTELLUNG DES GANGWÄHLERS

(s. Abb. 31)

Etwa alle 10000 km oder bei Bedarf muß der Gangwähler eingestellt werden.

Nach Abnehmen des Antriebsdeckels vom Gehäuse ist folgendermaßen vorzugehen:

-Die Kontermutter(B) ist zu lösen, dann wird die Exzentermutter(A) so weit nach links oder rechts gedreht, bis, den (provisorisch auf der Welle des Gangwählers montierten Getriebehebels) betätigend, ein perfektes Einrasten der Gänge von 1-4 und beim Herunterschalten von 4-1 und in den Leerlauf vorliegt.

Nach beendeter Einstellung ist die Kontermutter(B) bei gleichzeitigem Festhalten der Mutter(A) festzuziehen, der Schalthebel wird vom Zapfen des Wählers abgenommen, der Antriebsdeckel wird wieder am Gehäuse angebracht.

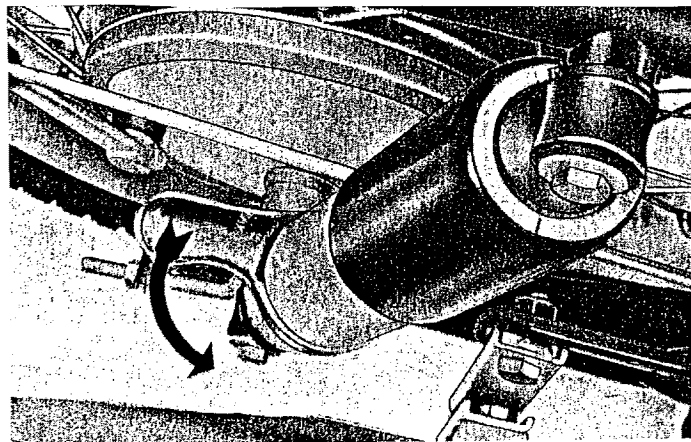


Abb.32

MOTO GUZZI

HINTERRADFEDERUNG MIT HYDRAULIKDÄM- PFER (s. Abb.32)

Die Federung kann je nach Belastung des Hinterrades über den Hebel(s.Pfeil) in zwei Stellungen eingestellt werden. Immer wenn sich herausstellt, daß die Dämpferwirkung nicht ordnungsgemäß ist, müssen die Dämpfer einer Durchsicht unterzogen werden.

AUS-UND EINBAU DER RÄDER

AUSBAU DES VOR- DERRADES (s. Abb.33)

Zum Abnehmen des Vorderrades vom Motorrad ist wie folgt zu verfahren:

- vom Betätigungshebel auf der Bremsträgerplatte wird der Zug ausgehängt, die Spannschraube(B) wird von der o.a. Platte abgeschraubt
- der Kilometerzählerantrieb(C) ist vom Winkeltrieb zu lösen;
- die Mutter(E) zur Befestigung des Radbolzens am rechten Gabelschaft ist zu lösen;
- die Arretierbolzen des Radbolzens auf den Schäften werden gelöst und der Radbolzen wird herausgezogen;
- dann wird das Rad soweit abgelassen, daß man die Bremsträgerscheibe von der am linken Gabelschaft angeschweißten Verankerungsnase abnehmen kann, dann ist das Rad den Gabelarmen zu entnehmen.

MONTAGE DES VORDER- RADES

Zum Anbau des Vorderrades an die Gabelarme sind die Arbeitsschritte des Ausbaus umzukehren.

Es muß daran gedacht werden, die Bremsträgerscheibe an der entsprechenden am linken Gabelschaft angeschweißten Verankerungsnase anzubringen.

MOTO GUZZI

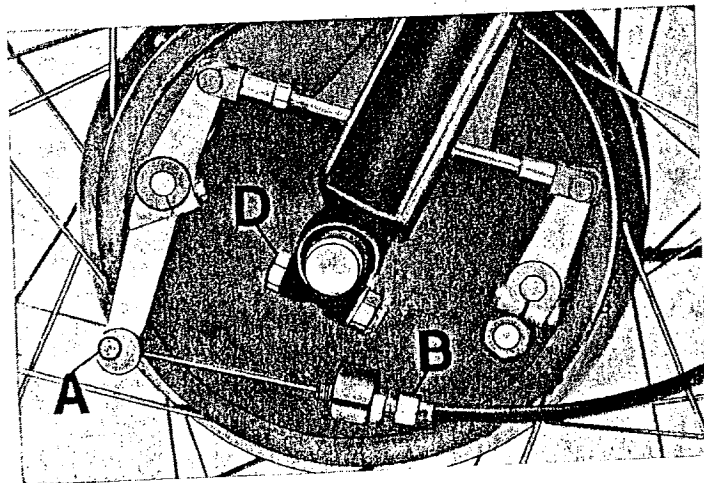
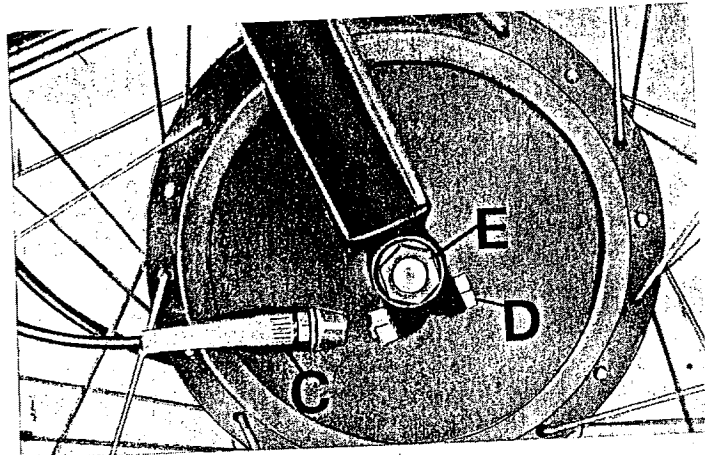


Abb.33

MOTO GUZZI

AUSBAU DES HINTERRADES (s. Abb.34)

Zum Ausbau des Hinterrades aus den Schwinggabelarmen ist folgendermaßen zu verfahren:

Abgenommen werden

- die Mutter(A) auf dem Radbolzen;
- die Mutter(B) auf den Kettenspannern;

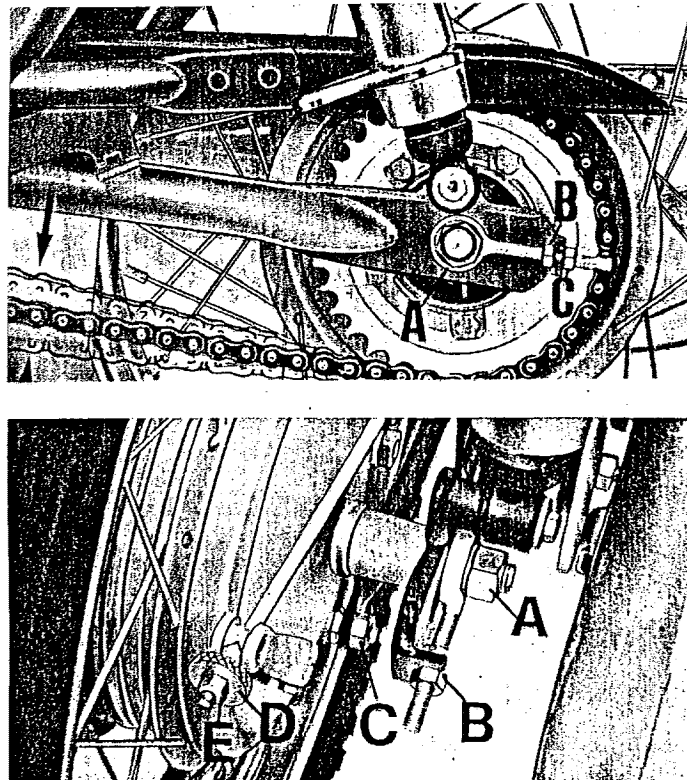


Abb.34

MOTO GUZZI

- die selbstsichernde Mutter auf der Betätigungsstange(E);
- der Einstellknopf(D) auf der Betätigungsstange;
- die Verankerungsbefestigungsmutter(C);
- der Radbolzen wird aus den Schwinggabelarmen und aus der Nabe herausgezogen.

Das Rad wird nach vorn gedrückt und die Kette vom Zahnkranz genommen.

Die Bremsbetätigungsstange ist vom Hebel auf der Bremsträgerplatte zu nehmen.

Das Distanzstück zwischen Rad und rechtem Gabelarm ist zu entfernen.

Das Motorrad wird zur rechten Seite geneigt, das Rad wird den Gabelarmen entnommen.

MONTAGE DES HINTERRADES AN DIE SCHWINGGABELARME (s. Abb.34+35)

Zur korrekten Montage des Hinterrades an die Schwinggabelarme ist folgendermaßen zu verfahren:

-das Motorrad wird auf die rechte Seite geneigt, das Rad wird zwischen die Gabelarme eingeführt;

-in den Betätigungshebel auf der Bremsträgerplatte wird das Betätigungsgestänge eingeführt, der Einstellknopf einige Umdrehungen aufgeschraubt(D aus Abb.35);

-die Kette wird auf dem Zahnkranz angebracht;

-das Rad ist in den linken Schwinggabelarm einzuführen(A aus Abb.35), darauf achtend, daß der Bolzenkopf sich in Stellung(B aus Abb.35) befindet;

-durch Drehen um 90 Grad wird der Lochbolzen in Stellung(C aus Abb.35) gebracht;

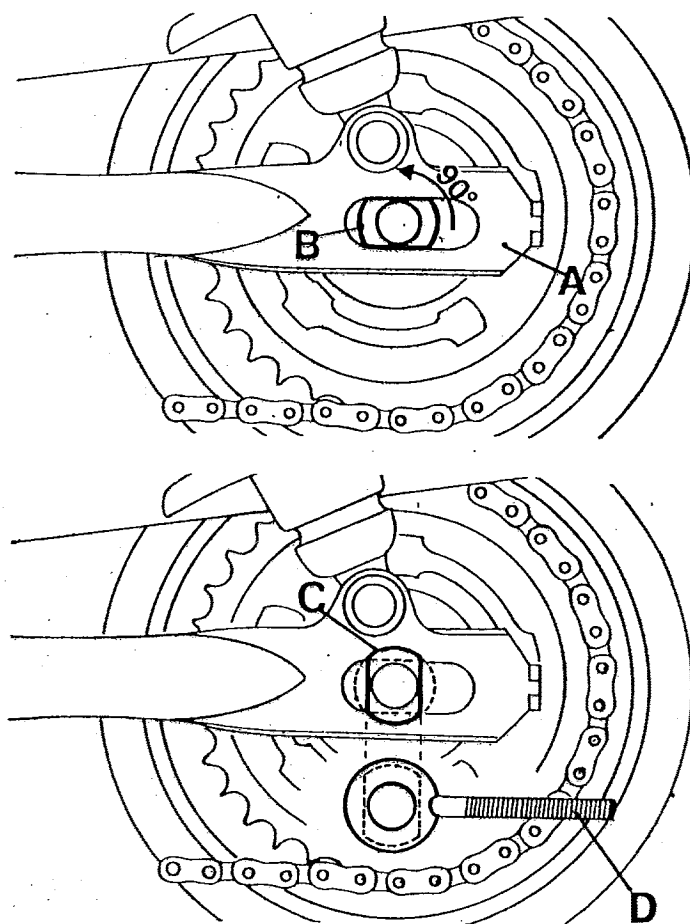


Abb.35

MOTO GUZZI

- am linken Schwingenarm ist der linke Kettenspanner (D aus Abb.35) zu montieren, dabei ist darauf zu achten, daß der Ansatz dieses Kettenspanners sich genau an den Kopf des bereits in Stellung(C aus Abb.35) gedrehten Lochbolzens fügt;
- am rechten Schwingenarm wird der andere Kettenspanner montiert;
- das Distanzstück zwischen rechten Gabelarm und Nabe ist wieder anzubringen;
- der Radbolzen mit montierter Scheibe wird von der linken Seite eingeführt, auf der rechten Seite wird die Scheibe angebracht und die Mutter um einige Umdrehungen auf den Bolzen aufgeschraubt;
- die Verankerung wird am Bolzen auf der Bremsträgerplatte mittels Mutter befestigt(C aus Abb.34);
- die Kette wird über die Muttern(B aus Abb.34) eingestellt;
- die Mutter(A aus Abb.34) ist festzuziehen;
- das Spiel am Betätigungshebel wird durch Drehen am Einstellknopf(A aus Abb.34) eingestellt(s. Kapitel "Einstellarbeiten" Hinterradbremsehebel), nach beendeter Einstellung ist die selbstsichernde Mutter (E aus Abb.34) gegen den Einstellknopf zu kontern.

MOTO GUZZI

ELEKTRISCHE ANLAGE

(s. Abb.38)

BATTERIE

Die Batterie ist im zentralen Fahrzeugbereich angeordnet, sie weist eine Spannung von 12 Volt und eine Stärke von 18 Ah auf, ihre Aufladung erfolgt über den Dynamo.

Monatlich oder aber alle 3000 km ist der Säurestand zu prüfen und gegebenenfalls mit einem Plastik- oder Glasgefäß destilliertes Wasser in jedes Element nachzufüllen, der Elektrolytstand muß den oberen Teil jedes Elements um ca. 6 mm überragen.

Man achte darauf, immer und ausschließlich destilliertes chemisch reines Wasser und nie Säure nachzufüllen, weil Wasser verdunstet und Säure zurückbleibt. Nie sollte undestilliertes oder mit Metallgefäßen in Berührung gekommenes Wasser verwendet werden.

Das Nachfüllen von Wasser muß bei kalter Batterie und nach 6 Stunden Standzeit erfolgen. Es ist zu vermeiden, daß die Mischung aus destilliertem Wasser und Säure überläuft und den oberen Batteriebereich benetzt, welcher stets trocken bleiben muß. Ein eventuelles Absinken des Elektrolytstandes in einzelnen Elementen (im Verhältnis zu den übrigen) kann von Flüssigkeitsverlust durch einen Riß im Gehäuse oder einem schadhafte Element verursacht sein, es muß dringend für eine Reparatur gesorgt werden.

Alle 10000 km ist zu kontrollieren, daß die Klemmen sauber sind, nach dieser Kontrolle werden die Klemmen zur Vermeidung von Oxydation mit Vaseline bestrichen. Bleibt das Fahrzeug längere Zeit außer Betrieb, ist für ein Wiederaufladen der Batterie zu sorgen.

Die Kontrolle des Batterieladezustandes wird mit einem entsprechenden Säuredichteprüfer bei einer Umgebungstemperatur von 25 Grad C durchgeführt.

Bei geladener Batterie beträgt die Dichte des Elektrolyts etwa 1,28 bei der Batterie für NORMALBETRIEB,

MOTO GUZZI

bei der Batterie für TROPENBETRIEB etwa 1,23. Bei fast entladener Batterie sinkt die Dichte auf etwa 1,16 bei der Batterie für NORMALEINSATZ und etwa 1,1 bei der Batterie für TROPENEINSATZ.

EMPFEHLUNGEN ZUR INBETRIEBNAHME TROCKEN VORGE- LADEN GELIEFER- TER BATTERIEN

- 1) Das Klebeband, das nicht verwendet wird, ist abzu-
ziehen, die Stopfen werden gelöst.
- 2) Es ist eine Lösung aus Schwefelsäure für Akkumula-
toren und Wasser mit einer Dichte von 1,275 Spez.
Gewicht mit einer Temperatur von 15 Grad C (31 Grad
Beaume) einzufüllen. Der Arbeitsschritt des Einfül-
lens von Schwefelsäure ist sehr wichtig, weshalb
empfohlen wird, sorgfältig das spezifische Gewicht
zu überprüfen. Der Säurestand muß den oberen Rand
der Elemente um mindestens 6 mm überragen.
- 3) Nun wird die Batterie für etwa 2 Stunden stehenge-
lassen, dann wird der Flüssigkeitsstand durch hinzu-
fügen von Batteriesäure wieder bis zur vorbestimmten
Höhe aufgefüllt. Die Batterie wird danach für 8-15
Stunden mit einer Stromstärke von 1/10 ihrer Kapa-
zität geladen.
- 4) Nach Ausführen der o.a. Arbeitsschritte ist die Bat-
terie fertig zur Inbetriebnahme.

BATTERIE "VARTA"

- Bei der Inbetriebnahme der Batterie VARTA wird an den
beiden Punkten 1+2 des vorherigen Kapitels festgehal-
ten, bei Punkt 3 ist folgendermaßen vorzugehen:
- 3) Die Batterie wird für 15 Minuten stehengelassen,
danach ist sie leicht zu schütteln, der Säurestand
wird nochmals kontrolliert und bei Bedarf korrigiert.
Die 6 Stopfen werden wieder festgezogen.
 - 4) Nach Ausführung des oben Beschriebenen ist die Batte-
rie fertig zur Inbetriebnahme.

EMPFEHLUNGEN ZUR WARTUNG TROCKEN VORGELADEN GE- LIEFERTER BATTE- RIEN

Während der Ruheperioden und vor Gebrauch muß man sich
vergewissern, daß der Säurestand den oberen Rand der
Elemente um ca. 6 mm übersteigt. Dieser Stand ist stets
durch Hinzufügen von destilliertem Wasser, nie von Bat-
teriesäure, aufrechtzuerhalten. Wird die Batterie nicht
sofort in Betrieb genommen, ist es erforderlich, sie

NACHFOLGENDE
LADEVORGÄNGE

kurz einer Ladung zu unterziehen, wenigstens einmal im Monat oder vor jeder Inbetriebnahme.

Vor dem Wiederaufladen muß die aus dem Fahrzeug aus-
gabaute Batterie gut gereinigt werden.

Die Batterie wird in den Stromkreislauf eingeschaltet
und am besten für 10 Stunden bei einer normalen Strom-
stärke in Ampere gleichbleibend und nicht über 1/10
ihrer Kapazität wieder aufgeladen.

Sollte beim Laden die mittels eines in die Batterie-
säure getauchten Thermometers gemessene Temperatur 50
Grad erreichen, muß das Laden reduziert oder unterbro-
chen werden, bis die Temperatur wenigstens unter 40
Grad fällt.

Nie darf Schwefelsäure zugefügt werden, Nachfüllungen
erfolgen nur mit chemisch reinem destilliertem Wasser.

DYNAMO

Alle 10000 km ist der Kollektor sorgfältig mit einem
sauberen Lappen und einem leicht mit Benzin getränk-
ten Tuch zu reinigen.

Zwischen den Lamellen vorhandenes Kupfer oder Kohle-
staub kann auch mit Druckluft entfernt werden.

Bei der Reinigung des Kollektors werden die Kohlen
auf ihren Erhaltungszustand und einwandfreie Funkti-
on hin geprüft.

Falls nötig sind die Kohlen passend zum Durchmesser des
Kollektors zu ersetzen, das gleiche gilt für abgesplit-
terte Kohlen, weil der so entstehende mangelhafte Kon-
takt zu einer Verschlechterung des Ankerzustandes füh-
ren würde.

N.B.-Der Austausch der Kohlen ist ausschließlich mit
Originalteilen und bei Spezialwerkstätten durch-
zuführen.

SPANNUNGSREGLER
DES DYNAMOS

Der Regler ist zum Schutz vor Manipulation verplombt.
~~Bei Schäden ist der Regler zum Herstellerwerk oder zu~~
einer vom Werk autorisierten Werkstatt zu schicken. Im
Ersatzfalle muß ein Originalteil mit der gleichen Ord-
nungsnummer angefordert werden.

MOTO GUZZI

SIGNALHORN

Spannung 12 V. Das Horn erfordert keine Wartung; bei nicht regulärem Klang muß man sich an eine Spezialwerkstatt wenden.

BEDIENUNG DES LICHTSCHALTERS, DES ABBLEND-SCHALTERS SOWIE DES DRUCKKNOPFS FÜR DAS SIGNALHORN

Erfordert keinerlei Wartung, im Falle von Störungen ist das Teil auszutauschen.

VORDERER SCHEINWERFER (s. Abb.36)

Der Scheinwerfer ist vollkommen wasserdicht. Dies erübrigt praktisch Inspektionen des Scheinwerferinneren.

Der Scheinwerfer hat einen Durchmesser von 150 mm, es ist eine kugelförmige Doppelfadenlampe für Fern-Fernlicht und Abblendlicht sowie eine Röhrenlampe von 5 W eingebaut.

Um die Lampe zugänglich zu machen, muß die Schraube(1) gelöst werden, der untere Teil des Halterings ist nach vorn zu ziehen, um die Optikgruppe aus der oberen Öse (2) entnehmen zu können.

Zum Austausch der Hauptlampe muß die Feder(3) ausgehängt werden, die die Lampenfassung an der Optikgruppe befestigt, dann wird die Lampe herausgezogen(die Lampe ist mit Bajonettverschluß an der Fassung befestigt).

Zum Austausch der Röhrenlampe genügt es, die beiden seitlichen Federchen zu spreizen.

Die ersetzten Lampen müssen in Größe und Stärke den unbrauchbaren Teilen entsprechen.

SCHLUßLEUCHTE UND BREMSLICHT

Die Leuchte ist am Lampenträger auf dem hinteren Schutzblech angeschraubt und hat eine Zweifadenlampe(Bilux), die zur Beleuchtung des Kennzeichens und zum Anzeigen eines Bremsvorgangs oder Haltens des Motorrades dient. Zum Ersetzen der Lampe werden die Schrauben gelöst(A) und die Frontseite(B) der Leuchte abgenommen, dann ist die Lampe(C) zu entnehmen(die Lampe ist mittels Bajonettverschluß befestigt).

Die Austauschlampe muß in Größe und Stärke der durchgebrannten Lampe entsprechen.

MOTO GUZZI

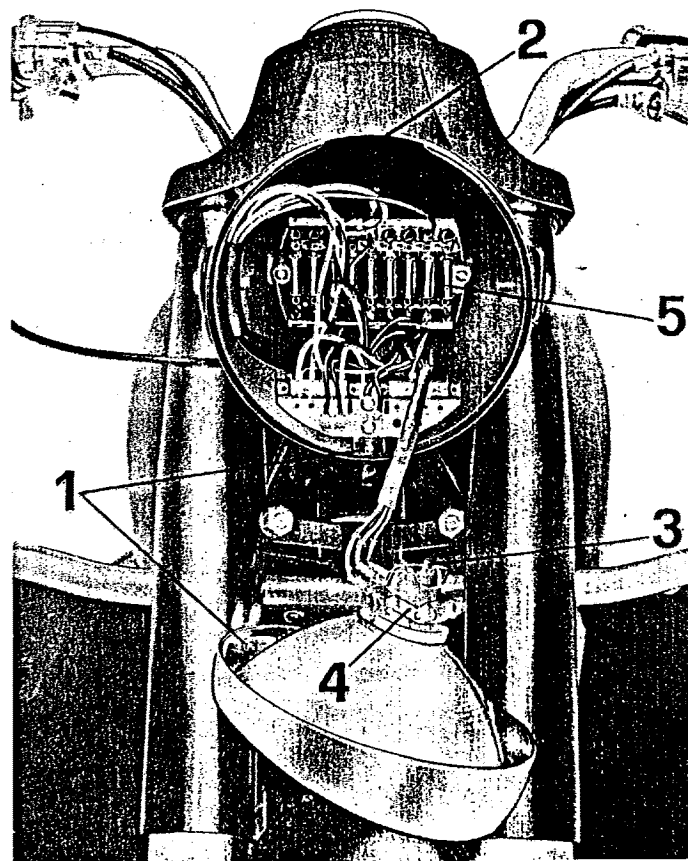


Abb.36

MOTO GUZZI

GLÜHLAMPEN (Spannung 12 V)

Für den vorderen Scheinwerfer:

- kugelförmige Doppelfadenlampe(Abblend- und Fernlicht) mit 45/40 W;
- Röhrenlampe(Stadtlicht) mit 5 W;

Für die Rückleuchte:

- kugelförmige Doppelfadenlampe mit 5/20 W(Kennzeichenleuchte 5 W, Bremslicht 20 W);

Instrumententafel:

- Tachometerbeleuchtung: birnenförmige Lampe mit 3 W;
- Kontrollleuchte für Licht: birnenförmige Lampe mit 3 W;
- Ladekontrollleuchte: birnenförmige Lampe mit 3 W;
- Leerlaufanzeige: birnenförmige Lampe mit 3 W;
- Öldruckkontrollleuchte: birnenförmige Lampe mit 3 W.

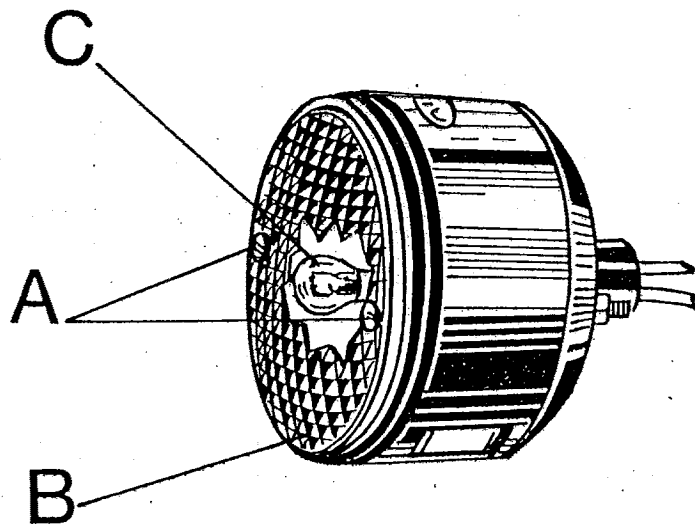


Abb.37

MOTO GUZZI

SICHERUNGEN (s. Abb.36)

-Die elektrischen Einrichtungen werden durch 9 Schmelzsicherungen geschützt.
Stellt man das Durchbrennen einer Sicherung fest, muß vor Austauschen der Sicherung nach der Ursache des Durchbrennens, also dem Kurzschluß, gesucht werden.
Zur Suche nach dem Defekt dient das Schema der elektrischen Anlage(s. Abb.38).
Die Austauschsicherungen müssen eine Stärke von 25 Ampere haben. Die Sicherungen befinden sich im Klemmenkasten des Scheinwerfers, um sie zugänglich zu machen, muß die Halteschraube(1) für den Haltering der optischen Gruppe gelöst werden und der Klemmenkasten aus der oberen Öse(2) genommen werden.

KABEL DER ELEKTRISCHEN ANLAGE (s. Abb.38)

Es ist sicherzustellen, daß die Kabel in bestem Erhaltungszustand sind, lassen sich Risse feststellen, müssen sie ersetzt werden.

N.B.-Wir bitten die Tatsache zu beachten, daß eventuelles Zubehör ausschließlich an den Klemmen angeschlossen werden muß, die für diese Belastung ausgelegt sind, um nicht die Kapazität der Klemmen selbst oder die der Kabel zu überschreiten, so daß Schäden an der elektrischen Anlage vermieden werden.

KABEL DER ELEKTRISCHEN ANLAGE

- 2-ROT, von der Batterie(BB"+") zum Regler(Z"B+).
- 3-ROT, vom Schalter(R"30") zum Regler(Z"B+).
- 4-ROT, vom Regler(Z"D+") zum Dynamo(U"B+").
- 5-WEIß, vom Regler(Z"D+") zum Dynamo(U"DF")
- 6-SCHWARZ, von der Sicherung im Klemmenkasten des Scheinwerfers("D) zum Stoplichtschalter(D).
- 7-GELB, vom Klemmenkasten zur Glühlampe (T) in der Schlußleuchte(S).

MOTO GUZZI

- 8-GRÜN, von der Instrumententafel(M"F") zum Steuerschalter der Leerlaufkontrollleuchte(C).
- 10-BLAU, von der Sicherung im Klemmenkasten(D) zur Zündspule(L).
- 11-GRAU, von der Instrumententafel(M"O") zum Steuerschalter der Ölkontrollleuchte(Q).
- 12-ROT, von der Instrumententafel(M"D") zum Regler(K"61").
- 13-SCHWARZ, von der Sicherung im Klemmenkasten(D) zum Horn(N).
- 13/1-SCHWARZ, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zum elektrischen Horn(N).
- 14-ROT, von der Sicherung im Klemmenkasten(D) zum Zündschloß(R"15/54").
- 15-WEIß, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zur Instrumententafel(M"Q").
- 16-GELB-SCHWARZ-GESTREIFT, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zur Instrumententafel(M"LC").
- 17-BRAUN, von der Sicherung im Klemmenkasten(D) zum Schlüssel auf der Instrumententafel(M"30/4").
- 18-WEIß-SCHWARZ-GESTREIFT, von der Sicherung im Klemmenkasten(D) zur Instrumententafel(M).
- 18/1-WEIß-SCHWARZ-GESTREIFT, Instrumententafel(M von der Kontrolleuchte F zur Kontrolleuchte D).
- 18/2-WEIß-SCHWARZ-GESTREIFT, Instrumententafel(M von der Kontrolleuchte D zur Kontrolleuchte O).
- 19-GRÜN, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zum Lichtschalter(F).
- 20-GRÜN-SCHWARZ-GESTREIFT, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zum Lichtschalter(F).
- 21-GRAU-ROT-GESTREIFT, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zum Lichtschalter(F).
- 22-BRAUN, von der Sicherung im Klemmenkasten(D) zum Lichtschalter(F).

MOTO GUZZI

- 23-SCHWARZ, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zum Lichtschalter(F).
- 24-BLAU, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zum Stadtlicht(B).
- 25-SCHWARZ, von der Glühlampe(T) in der Rückleuchte(S) zum Bremslichtschalter(P).
- 26-SCHWARZ, vom Regler(2"D-") zur Masse.
- 27-SCHWARZ, von der Batterie(BB"-") zur Masse.
- 28-GRAU, von der Zündspule(L) zum Unterbrecher(I).
- 29-SCHWARZ, von der Zündspule(L) zur Kerze(G).
- 32-SCHWARZ, vom Druckknopf der Sirene(E) zur Verbindungsklemme(CC) der Sirene(DD).
- 32/1-SCHWARZ, von der Sicherung im Klemmenkasten(D) zur Verbindungsklemme(CC) der Sirene(DD).
- 37-SCHWARZ, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zur Masse.
- GRÜN, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zur Lampe(C).
- GRÜN-SCHWARZ-GESTREIFT, vom Klemmenkasten im Scheinwerfer(E) zur Lampe(C).

Nero =Schwarz
Rosso =Rot
Grigio =Grau
Azzurro =Blau
Giallo =Gelb
Bianco =Weiß
Marone =Braun
Rigato =Gestreift

BEDIENUNGS-UND KONTROLLEINRICHTUNGEN

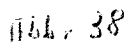
A SCHEINWERFER
B STADTLICHT
C FERN-UND ABBLENDLICHT
D KLEMMENKASTEN MIT SCHMELZSICHERUNGEN
E ABZWEIGKLEMMEN
F SCHALTERVORRICHTUNG FÜR LICHT DRUCK-
KNOPF DES SIGNALHORNS
G ZÜNDKERZE
I UNTERBRECHER
L ZÜNDSPULE
M INSTRUMENTENTAFEL MIT KONTROLLEUCHTEN
N SIGNALHORN
O STEUERSCHALTER DER LEERLAUFKONTROL-
LE
P STEUERSCHALTER DER BREMSLEUCHTE
R HAUPTSCHALTER
S KENNZEICHENTRÄGER UND SCHLUßLEUCHTE
T KENNZEICHEN- UND BREMSLICHT
U DYNAMO
Z REGLER
BB BATTERIE
CC EIN-ODER ZWEIWEIGKLEMMEN
DD SIRENE
EE BETÄTIGUNGSKNOPF DER SIRENE

SCHALTERSTELLUNGEN

.....
.....
.....

Abb.38-Schema der elektrischen Anlage

N.B.-Das Schema ist vorbereitet, even-
tuell die Sirene mit Betätigungsknopf
aufnehmen zu können.



N.B. - Lo schema impianto elettrico è approntato in modo da poter eventualmente montare la sirena con il pulsante di comando.