



MOTO GUZZI

MOTOLEGGERA 65 C. C.

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione

LUBRIFICANTI SHELL



MOTO GUZZI

SOCIETÀ PER AZIONI

STABILIMENTO E AMMINISTRAZ.: Mandello del Lario (Como)
Telefoni: 18/59/78/85 - Telegrammi: Motoguzzi - Mandello Lario

SEDE LEGALE: Milano - Via Domodossola N. 17
Telefoni: 91.421/91.296 - Telegrammi: Motoguzzi - Milano

FILIALE - MAGAZZENO RICAMBI - OFFICINA RIPARAZIONI
Milano (640) - Via Giov. da Procida, 14 - (Filiale) Tel.: 91.421/91.296
(Magazzino Ricambi e Officina Riparazioni) Telefono 981.997
Telegr.: Motoguzzi - Milano

XV EDIZIONE

MOTOLEGGERA **65** C. C.

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione

DOTAZIONE

Pompa per pneumatici.

Getto di scorta per carburatore.

Cacciavite (spina per chiavi a tubo).

Serie leva coperture (3 pezzi).

Chiave a tubo doppia da mm. 11-14 (per regolazione forcella, sterzo e smontaggio testa).

Chiave a tubo doppia da mm. 19-21 (per smontaggio candela e ruote).

Chiave piatta da mm. 10-13-15-20 (per registrazione freno posteriore e vari).

Chiave piatta da mm. 9-11-14-18 (per registrazione freno anteriore, frizione, tendicatena).

Libretto istruzioni.

INDICE

Comandi ed accessori	Pag.	9
Avvertenza importante	»	9
Dati di identificazione	»	9
Caratteristiche generali motore	»	10
Cambio di velocità	»	11
Caratteristiche generali telaio	»	12
Prestazioni	»	13
<i>Norme essenziali per l'uso della motoleggera</i>	»	15
Miscela	»	15
Messa in moto del motore	»	15
Accelerazione del motore a vuoto	»	16
Avviamento a motore caldo	»	16
Avviamento della motoleggera e marcia	»	16
Uso normale	»	18
Uso del cambio	»	18
Arresto della motoleggera	»	19
Arresto del motore	»	19
Ritorno in rimessa	»	20
Conservazione in caso di lunga inattività	»	20
Difetti di carburazione e rimedi	»	20
Difetti di accensione e rimedi	»	21
Difetti di compressione	»	22
Buon uso della motoleggera	»	22

Avvertenza importante	Pag. 22
<i>Istruzioni per la manutenzione della motoleggera</i>	» 25
Lubrificazione del gruppo motore-cambio	» 25
Lubrificazione degli altri organi	» 26
Lubrificazione del ruttore	» 27
Lubrificazione della catena di trasmissione	» 29
Smont. e messa in fasc del magnete alternatore volano	» 29
Registrazione del ruttore	» 31
Candela	» 33
Pulitura filtro rubinetto e tappo serbatoio	» 33
Carburatore	» 34
Filtro d'aria	» 38
Pulitura del serbatoio	» 38
Pulitura testa, pistone e scarico	» 38
Pulitura del silenziatore	» 39
Registrazione della frizione	» 42
Registrazione della tensione catena	» 42
Registrazione della forcella anteriore	» 43
Registrazione dello sterzo	» 44
Registrazione del forcellone oscillante	» 45
Registrazione del molleggio posteriore	» 46
Registrazione del freno anteriore	» 46
Registrazione del freno posteriore	» 48
Smontaggio ruote e registrazione mozzi	» 48
Impianto elettrico	» 50
Manutenzione generale	» 52
Operazioni periodiche di manutenzione	» 53
Indice concessionari	» 55

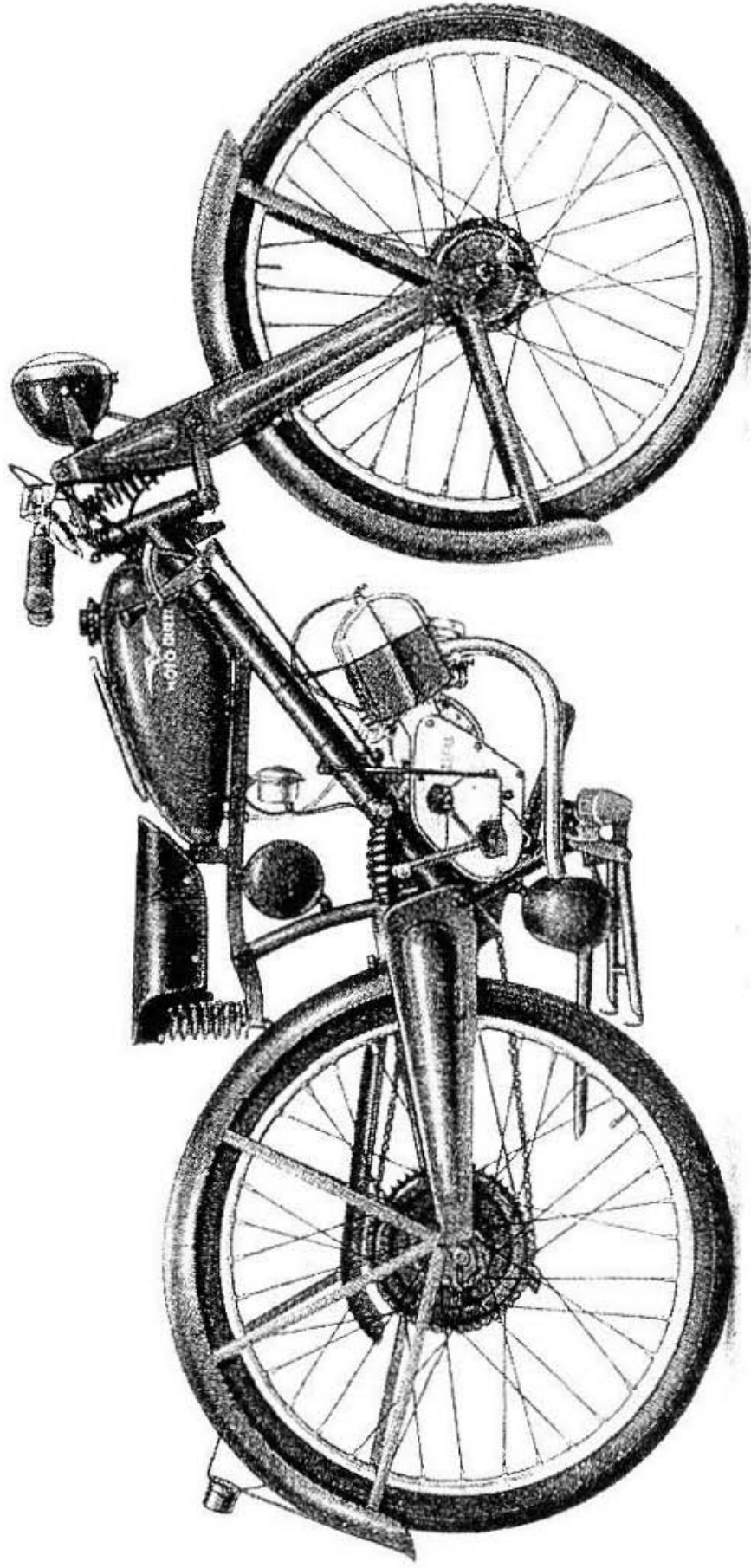


Fig. 1 - Motoleggera (lato messa in moto)

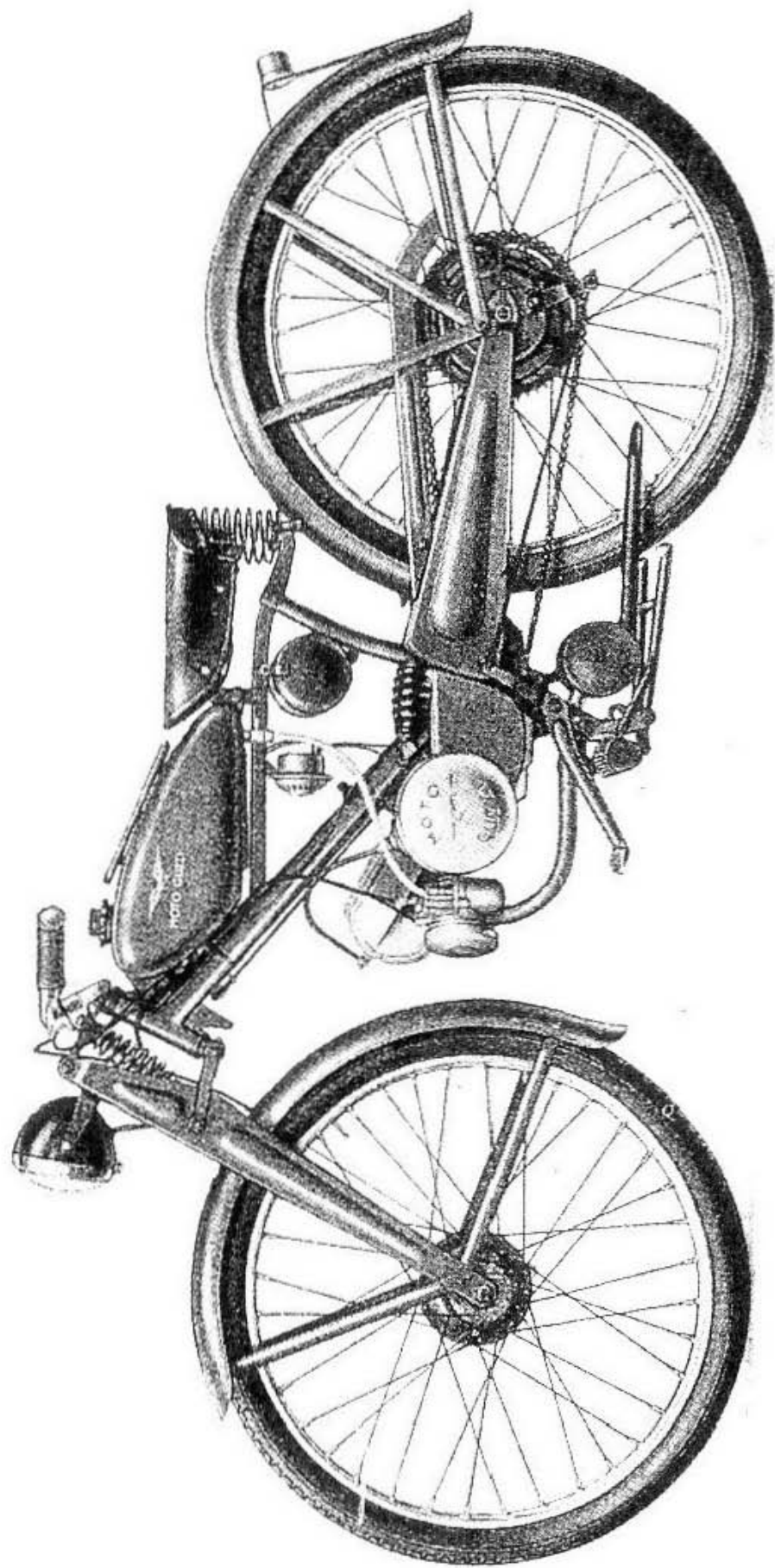


Fig. 2 - Motoleggera (lato volano magnetico)

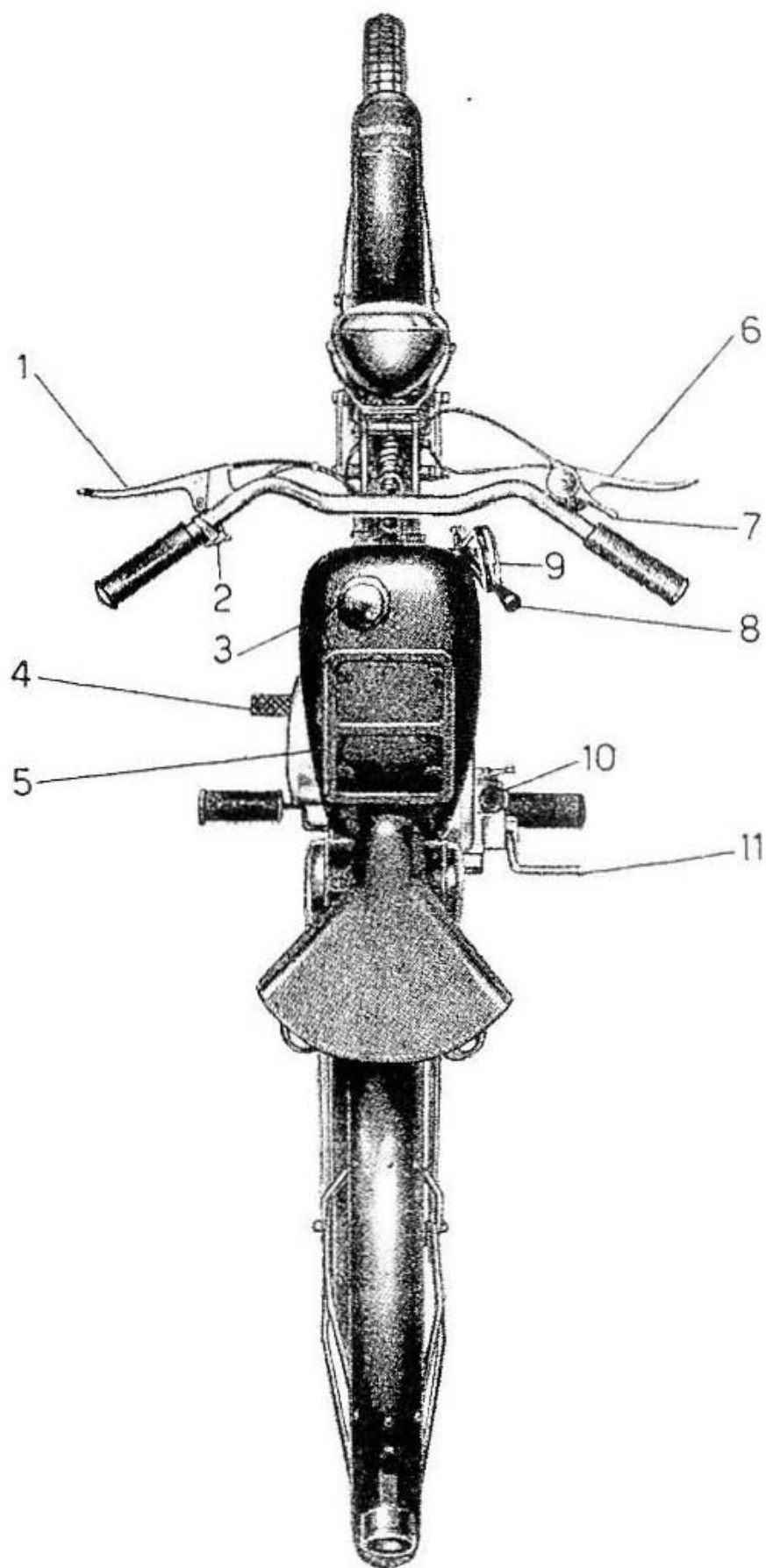


Fig. 3 - (comandi ed accessori)

COMANDI ed ACCESSORI

(vedere fig. 3)

- 1 - Leva comando frizione.
- 2 - Pulsante per tromba elettrica e comando faro.
- 3 - Tappo per serbatoio miscela e misurino dell'olio.
- 4 - Pedale freno posteriore.
- 5 - Porta-pacchi.
- 6 - Leva comando freno anteriore.
- 7 - Levetta comando carburatore.
- 8 - Leva cambio velocità.
- 9 - Settore cambio.
- 10 - Tappo per immissione olio, lubrificazione ingranaggi trasmissione-cambio.
- 11 - Pedale messa in moto.

Avvertenza importante

Durante i primi 1000 Km di percorso si raccomanda di non portare la levetta comando carburatore oltre metà apertura. Ciò allo scopo di permettere il graduale adattamento tra fascie elastiche e cilindro.

Dati di identificazione

Ogni motoleggera è contraddistinta da un numero di identificazione uguale tanto per il motore che per il telaio. Si trova impresso sulla parte destra della motoleggera, e precisamente: sul telaio sotto il serbatoio e sul coperchio del basamento motore. Questo numero serve all'identificazione della motoleggera e agli effetti di legge per la vendita; è riportato sul certificato d'origine, sul certificato di garanzia e sul libretto di circolazione. Va pure indicato nella eventuale richiesta dei pezzi di ricambio.

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

Ciclo a due tempi con ammissione comandata dall'albero motore.

Numero cilindri: 1 inclinato 30° dal piano terra.

Corsa	mm. 46
Alesaggio	mm. 42
Cilindrata	cc. 65
Potenza a 5000 giri al 1'	Hp. 2
Rapporto di compressione	1 : 5,5

Accensione:

Con magnete alternatore a volano:

Pagani - (CEV) - Modello 6100.

Candela:

Marelli - CW 225 DX.

Maserati - FM 225.

Alimentazione:

A caduta. Capacità serbatoio miscela litri 6,5.

Carburatore con filtro d'aria, Marca Dell'Orto - tipo MU 14 B2.

Lubrificazione:

A miscela.

La lubrificazione nel gruppo motore si effettua automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina.

Per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio il carter fa da serbatoio dell'olio.

Raffreddamento:

Ad aria. Testa e cilindro sono muniti di alettature.

Frizione:

A dischi di ferodo ed acciaio.

Il gruppo frizione è posto nella scatola motore lato messa in moto.

Cambio di velocità

A tre marce (nel blocco motore).

Leva del cambio a mano posta a destra della motoleggera.

Rapporto 1 ^a velocità	. . . . .	1 : 2,62
Rapporto 2 ^a velocità	. . . . .	1 : 1,71
Rapporto 3 ^a velocità	. . . . .	1 : 1

Trasmissione:

Ad ingranaggi, con dentatura elicoidale fra motore e cambio.

A catena a rulli $1/2 \times 3/16$ fra pignone cambio e corona posteriore.

Rapporti di trasmissione:

fra motore e cambio	. . . . .	3 : 1	(23-69)
fra pignone e corona posteriore	. . . . .	3,4 : 1	(15-51)

Rapporti totali di trasmissione (motore ruota):

in 1 ^a velocità	. . . . .	26,6	: 1
in 2 ^a velocità	. . . . .	17,44	: 1
in 3 ^a velocità	. . . . .	10,2	: 1

CARATTERISTICHE GENERALI

TELAIO

La membratura principale del telaio è costituita da un unico tubo centrale molto robusto.

Passo mt. 1,200 circa

Ingombro della motoleggera:

longitudinale mt. 1,930

trasversale » 0,700

verticale » 0,930

Altezza minima da terra mt. 0,135 circa, in corrispondenza alla parte più bassa del telaio (a vuoto).

Peso della motoleggera Kg. 45 circa

Sospensioni:

Anteriore con forcella a parallelogramma e molla agente in compressione; posteriore con forcellone oscillante e molle agenti in compressione.

Ruote:

Ruota anteriore e posteriore a raggi, cerchi $26 \times 1\frac{3}{4}$ R.

Pneumatici:

Anteriore e posteriore $26 \times 1\frac{3}{4} \times 2$ tipo ciclomotore.

Pressione pneumatici:

Per la maggior durata dei pneumatici, e per la migliore comodità di marcia e tenuta di strada si consiglia di adottare le seguenti pressioni:

pneumatico anteriore Kg/cmq. 1,5 ÷

pneumatico posteriore » 2 ÷

Freni:

Tipo ad espansione.

N. 2 agenti: uno sulla ruota anteriore comandato con leva a mano posta a destra sul manubrio; uno sulla ruota posteriore comandato con pedale posto a sinistra della motoleggera.

Impianto elettrico:

Il magnete alternatore volano, serve anche per alimentare (solo durante la marcia) l'impianto luce composto di:

faro anteriore ad una luce con antiabbagliante (lampadina 6 V - 25/25 W);

fanalino posteriore catarifrangente e riflettente (lampadina 6 V - 3 W a siluro da mm. 31);

tromba elettrica con pulsante sul manubrio.

Prestazioni

Pendenze massime superabili con i vari rapporti del cambio su strade in buone condizioni di manutenzione:

in 1^a marcia, pendenza massima 20 % ÷

in 2^a marcia, pendenza massima 11,5% ÷

in 3^a marcia, pendenza massima 3,5% ÷

Autonomia su strade in buone condizioni di manutenzione in zona collinosa: Km. 300 circa.

Velocità massima nelle singole marce:

in 1^a velocità Km/ora 23,4

in 2^a velocità » 35,6

in 3^a velocità » 50 circa

N.B. - Nella descrizione, dove è scritto **destra**
o **sinistra**, si deve intendere alla destra
o alla sinistra di chi si trova in sella.

NORME ESSENZIALI PER L'USO DELLA MOTOLEGGERA

Miscela

Mescolare ad ogni litro di benzina 50 cm.³ di olio minerale; si raccomanda Shell x 100 M.O. 50.

Il tappo del serbatoio serve come misurino dell'olio per un litro di benzina.

Messa in moto del motore

Controllare la quantità di miscela esistente nel serbatoio, aprire il rubinetto e assicurarsi che la miscela arrivi al carburatore premendo il bottoncino che agisce sul galleggiante.

Portare la leva dell'aria, posta sul carburatore, in posizione d'avviamento e aprire leggermente la leva del gas. Dopo essersi assicurati che la leva del cambio sia in posizione di folle premere con forza il pedale della messa in moto. Avviato il motore, portare la leva dell'aria in posizione di marcia e regolare la leva del gas secondo il minimo che si desidera.

Data la grande leggerezza della macchina si può anche farla partire stando seduti in sella, spingendola con un piede con la seconda velocità innestata e manovrando opportunamente il comando della frizione.

Nella stagione fredda è bene far girare a basso regime il motore (per scaldarlo) prima di passare alla massima velocità.

Accelerazione del motore a vuoto

Col cambio in posizione di folle, in particolar modo a motore freddo, si raccomanda di non esagerare nell'accelerazione del motore.

Avviamento a motore caldo

E' consigliabile lasciare la leva comando aria in posizione di marcia.

Avviamento della motoleggera e marcia

Dopo aver avviato il motore si spinge in avanti la motoleggera in modo che il cavalletto di sostegno venga a trovarsi in posizione rialzata, si sale in sella e si tira a fondo la leva della frizione, si innesta quindi la prima velocità e si lascia dolcemente la leva della frizione accelerando contemporaneamente il motore.

E' sconsigliabile lasciare slittare la frizione per riprendere, ed è bene non percorrere discese col cambio in folle o con la frizione disinnestata; è consigliabile utilizzare sempre l'azione frenante del motore tenendo la leva comando gas al minimo di apertura. Se la discesa è forte conviene usare le marce inferiori: si

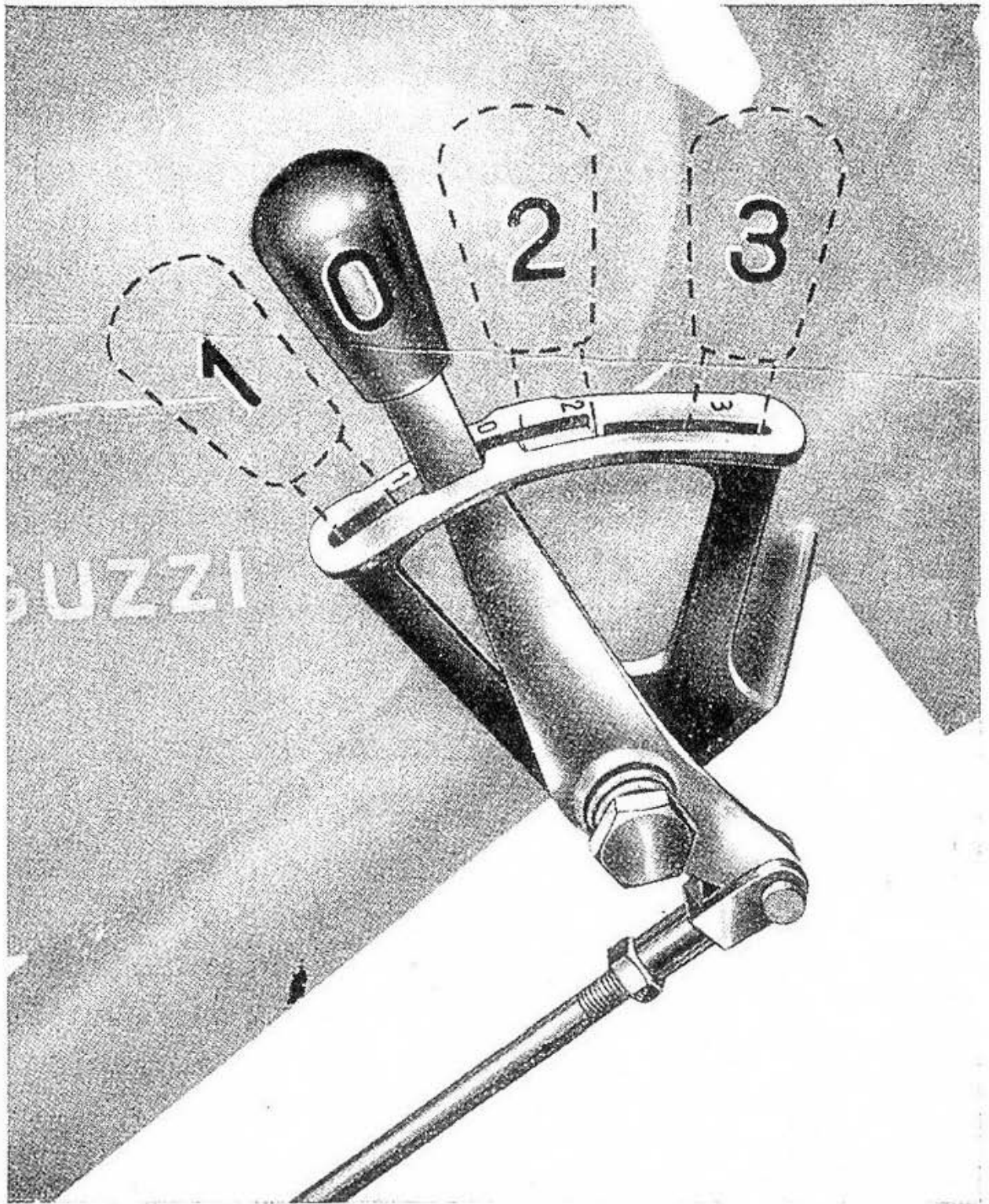


Fig. 3 bis

evita in tal modo l'eccessivo consumo dei freni e l'anormale riscaldamento dei tamburi.

Su strada bagnata o gelata si deve marciare con la massima prudenza cercando di evitare frenate brusche e accelerazioni rapide. E' consigliabile diminuire la pressione normale delle gomme.

Uso normale

Il motore può raggiungere la velocità di 5000 giri al 1'. Si raccomanda di non sorpassare tale regime di rotazione specie quando sono innestate le marce inferiori. Per controllare questo occorre attenersi alla velocità massima nelle singole marce (vedere capitolo prestazioni).

Uso del cambio

(vedere fig. 3 bis)

Per passare da marce inferiori a quelle superiori occorre tirare a fondo la leva della frizione e contemporaneamente chiudere il gas, spostare la leva a mano del cambio in modo da innestare la marcia superiore, rilasciare dolcemente la frizione e contemporaneamente accelerare.

Per passare da marce superiori a marce inferiori si esegue la medesima manovra salvo che non si deve chiudere completamente il gas.

E' conveniente passare alle marce superiori quando il motore tende ad assumere un elevato regime di ro-

tazione. E' conveniente passare alle marce inferiori quando il motore, sotto sforzo, diminuisce di giri.

Per affrontare lunghe salite è consigliabile mantenere il gas a circa $\frac{3}{4}$ di apertura e spostare la leva dell'aria verso la posizione d'avviamento quel tanto da provocare una sensibile diminuzione di potenza del motore.

Se il motore perde troppo di giri, o se si manifesta la necessità di accelerare per vincere un tratto più ripido o per altro motivo si sposti la leva dell'aria verso la posizione di marcia, ciò provocherà una subitanea ripresa del motore, che non potrà essere protratta troppo a lungo per evitare surriscaldamenti.

Arresto della motoleggera

Si toglie il gas, si preme il pedale del freno posteriore e si tira la leva che comanda il freno anteriore, qualche istante prima che la motoleggera si fermi disinnestare la frizione e passare alla posizione di folle del cambio di velocità. E' sempre conveniente usare contemporaneamente i due freni anteriore e posteriore.

Arresto del motore

Chiudere il gas e il rubinetto della miscela.

La motoleggera deve essere posta sul cavalletto di sostegno, evitando d'appoggiarla sul lato destro a muri, bordi di marciapiedi ecc. Questa inclinazione (con rubinetto aperto) potrebbe provocare un'entrata di miscela nel basamento motore causando un'avviamento difficile.

Ritorno in rimessa

E' consigliabile effettuare subito una sommaria ispezione esterna della motoleggera appena rientrati in rimessa specie dopo un percorso compiuto con cattivo tempo o su strade difficili.

Conservazione in caso di lunga inattività

1) Effettuare la pulitura della motoleggera (vedere capitolo « Manutenzione generale »).

2) Introdurre nel cilindro attraverso il foro della candela un po' di lubrificante e far compiere qualche giro al motore mediante la pedivella d'avviamento, allo scopo di distribuire uniformemente un velo protettivo d'olio sulle pareti interne.

3) Con la macchina sul cavalletto tenere sollevata da terra anche la ruota anteriore per isolare la gomma, specie se il pavimento è umido o unto.

4) Ungere, mediante vaselina neutra o grasso antiruggine, tutte le parti metalliche non verniciate.

Difetti di carburazione e rimedi

Se il motore non si avvia o si ferma durante la marcia, la causa può essere:

— mancanza di carburante: controllare se c'è miscela nel serbatoio e se il rubinetto è aperto;

— ostruzione del tubo o del filtro miscela: pulirli, soffiando fortemente per togliere le impurità;

- carburatore sporco: smontarlo e lavarlo con benzina pulita;
- acqua nel carburatore: chiudere il rubinetto, smontare il carburatore e pulirlo per bene;
- invasamento eccessivo del carburatore alla partenza: chiudere il rubinetto e far aspirare l'eccedenza di miscela dal motore;
- infiltrazioni d'aria nella pipa d'aspirazione a causa di deficiente tenuta fra pipa e carburatore o fra pipa e basamento motore: controllare la chiusura dei bulloni, mettere del nuovo mastice sui piani di chiusura.

Difetti di accensione e rimedi

Se il motore non si avvia, e la causa non dipende dalla carburazione, cercare l'inconveniente nell'accensione.

Per riscontrare se la candela dà scintilla, toglierla, appoggiare al cilindro la parte non isolata della candela dopo aver riattaccato a questa il filo che va al volano magnete, indi far compiere qualche giro al motore; se non dà scintilla, l'inconveniente può dipendere da:

- candela umida: farla asciugare;
- candela sporca: pulirla con benzina pura e spazzolino metallico;
- isolante screpolato: cambiare la candela;
- elettrodi della candela non a misura: controllare che la distanza sia di mm. 0,6.

Per il montaggio della candela vedere le avvertenze nel capitolo « candela ».

Filo della candela: verificare che non sia rotto e controllare che l'attacco del filo sul volano sia ben avvitato. Se anche con candela nuova non si ha scintilla, verificare le puntine del volano magnete; devono staccarsi mm. $0,35 \div 0,45$ e se sporche devono essere pulite.

Accensione troppo anticipata o ritardata: verificare la messa in fase del volano magnete.

Difetti di compressione

Dadi di chiusura testa e cilindro allentati.

Candela non bene avvitata o senza guarnizione.

Anelli di tenuta sul pistone consumati o rotti.

Cilindro ovalizzato.

Incrostazioni sulla testa del pistone.

Buon uso della motoleggera

Si eviti la marcia a strappi con forti frenate ed accelerazioni rapide; si marci possibilmente con velocità costante.

Questo sistema di guida consente un risparmio di miscela, un ridotto consumo di gomme e un'usura normale di tutti gli organi che compongono la macchina e il motore.

Avvertenza importante

E' consigliabile verificare la chiusura di tutti i dadi e di tutte le viti dopo che la motoleggera ha percorso i primi 500 km.

In particolar modo questa verifica va effettuata a motore freddo sui dadi che fissano la testa del motore.

Tali verifiche sono sempre opportune e devono essere eseguite periodicamente almeno ogni 10.000 km.

Si ricordi che l'allentamento di un solo dado può essere causa di gravi avarie meccaniche o di incidenti stradali.

ISTRUZIONI

per la manutenzione della motoleggera

Lubrificazione del gruppo motore-cambio

Il motore propriamente detto si lubrifica automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina.

Il rifornimento dell'olio per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio si fa levando il tappo (*ved. fig. 4 N. 1*) situato sul lato destro del basamento e versando olio (uguale a quello adoperato per la miscela) nel foro finchè non defluisca dall'apposita spia (*ved. fig. 4 N. 2*). Pertanto prima di rifornire d'olio il cambio è necessario aprire detta spia togliendo la vitina.

Non dimenticare di chiudere la spia dopo verificato il livello dell'olio. E' necessario, ogni 1000 km. circa di marcia, aggiungere olio per sostituire quello che si è consumato.

Ogni 10.000 km. circa è necessaria la completa sostituzione dell'olio. Si approfitterà di questa circostanza per la pulitura del basamento. A tale scopo si toglie

il coperchio del motore sul lato destro della motoleggera e tenendola inclinata a destra, se ne fa uscire tutto l'olio; indi si inclina la motoleggera a sinistra e si versa nel basamento un po' di benzina agitando la motoleggera per poi bruscamente inclinarla a destra in modo che la benzina esca di colpo e possa così trascinare eventualmente tutte le impurità.

Prima di rimontare il coperchio controllare la guarnizione in carta; se avariata levarla, spalmare con mastice il piano d'appoggio dopo aver tolto le tracce del vecchio mastice, indi applicare la nuova guarnizione.

Nel rimontare il coperchio serrare alternativamente le viti.

Lubrificazione degli altri organi

Sono pure da lubrificare ogni 2000 km. i perni della forcella anteriore (*ved. fig. 5*) servendosi di Shell Retinax A iniettato attraverso le apposite valvoline con apparecchio Tekalemit. Analogamente si proceda per il forcellone posteriore: la valvolina per la lubrificazione del perno si trova in testa allo stesso sul lato destro della motoleggera (*ved. fig. 4 N. 3*).

I mozzi delle ruote e le callotte dello sterzo sono da pulire e lubrificare con grasso ogni 10.000 km. circa. Per compiere queste operazioni è necessario smontare i suddetti pezzi.

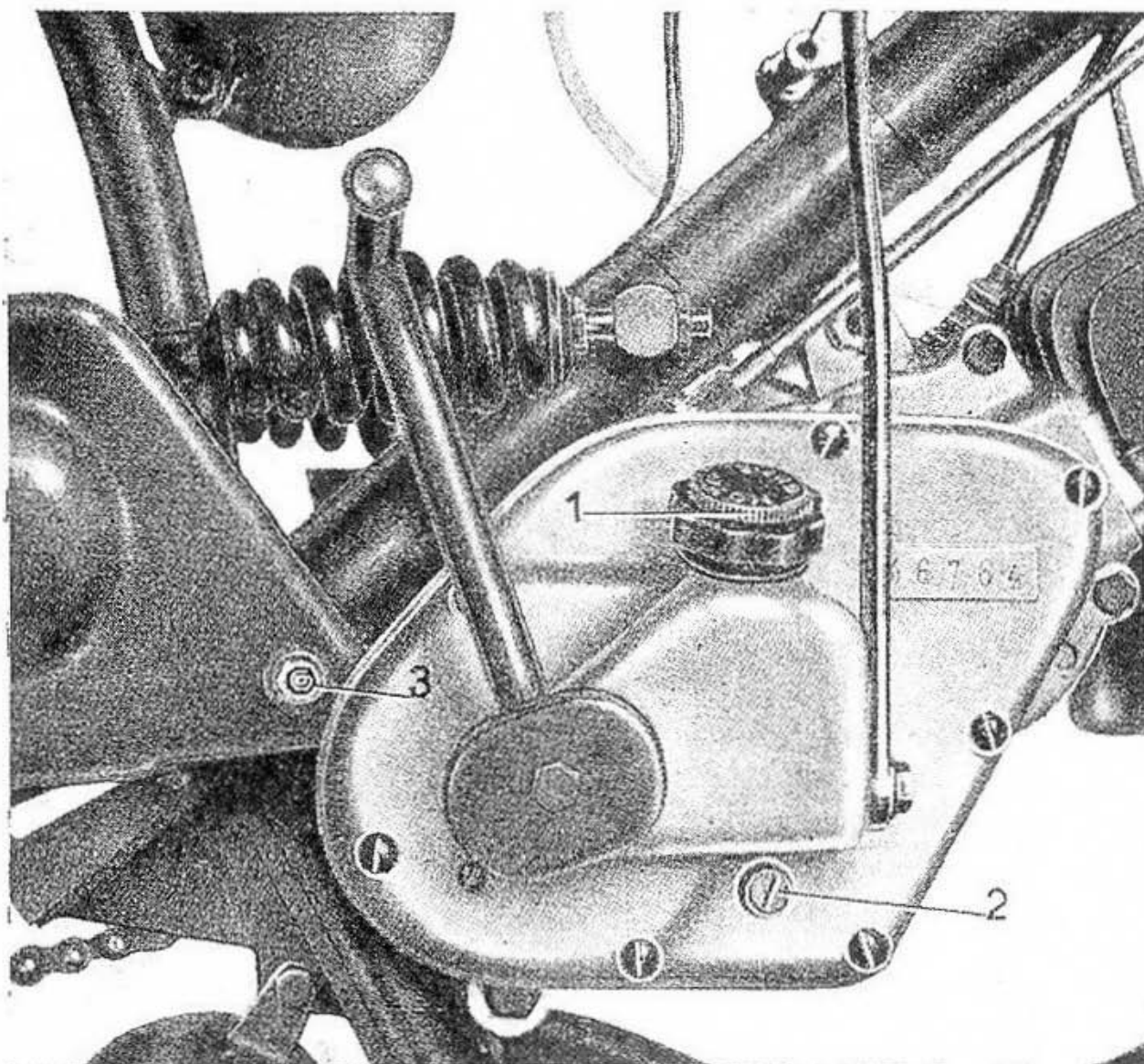


Fig. 4

Lubrificazione del ruttore

Ogni 3000 km. circa è necessario lubrificare l'eccentrico del volano magnete. Servendosi di un oliatore, con qualche goccia di olio si inumidisce il cuscinetto di panno (*fig. 6 N. 1*) che striscia sull'eccentrico stesso. Per evitare che l'eccesso di olio vada ad imbrattare i contatti del ruttore si raccomanda di non esagerare

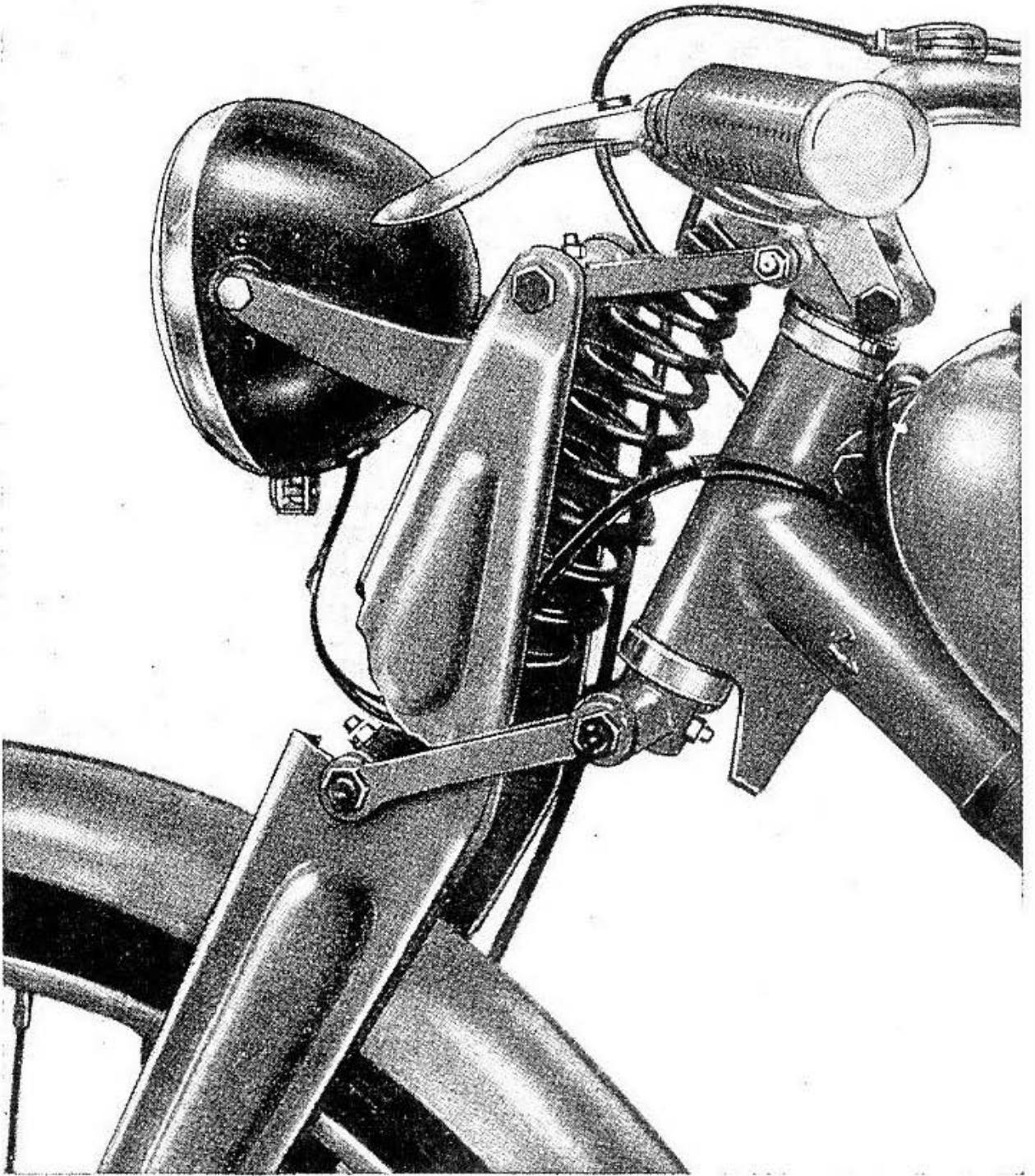


Fig. 5

nella lubrificazione. Per eseguire tale operazione è necessario togliere il coperchio del volano. Non necessita togliere il volano, si consiglia di non farlo. La lubrificazione del cuscinetto di panno può essere fatta attraverso le finestre del volano stesso.

Nella fig. 6 il volano appare smontato, ciò è stato fatto al solo scopo di poter mostrare con maggior chiarezza qual'è la parte da lubrificare, parte che è anche visibile attraverso le finestre del volano quando esso è in una determinata posizione.

Lubrificazione della catena di trasmissione

Va lubrificata con qualche goccia d'olio extradenso ogni qualvolta appare secca; questo si verifica specialmente dopo una marcia sotto la pioggia.

Ogni 3000 km. si consiglia di lavare la catena con benzina, ciò fatto, dopo averla accuratamente asciugata, la si spalmi con Shell Retinax A. Questo penetrando nell'interno dei rullini, vi si mantiene a lungo eliminando per molto tempo la necessità di ulteriori lubrificazioni.

Smontaggio e messa in fase del magnete alternatore volano

Smontare:

- il coperchio svitando le due vitine che lo fissano;
- il volano dall'albero motore mediante l'apposito

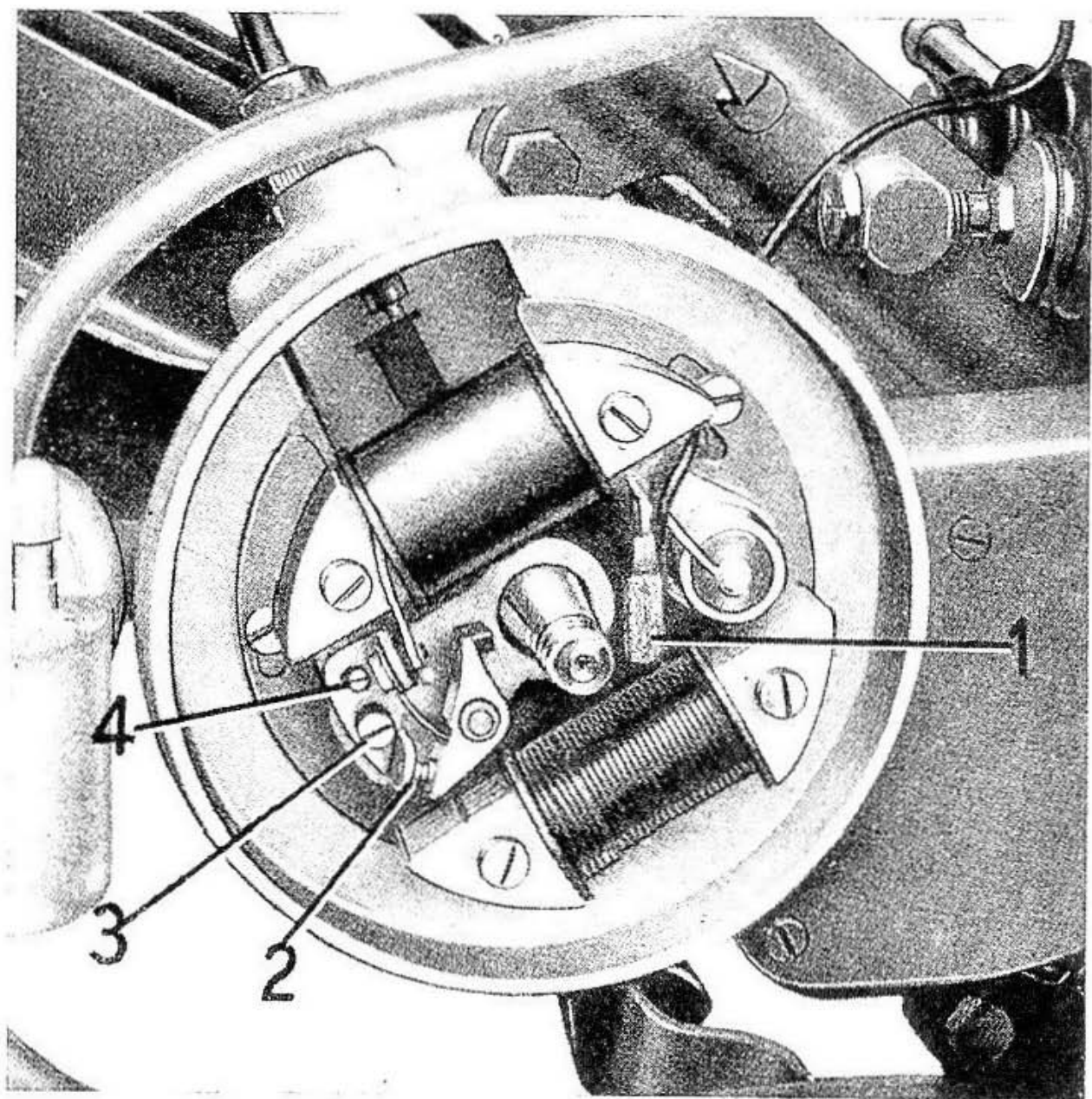


Fig. 6

estrattore dopo aver svitato il dado di tenuta e tolto la ranella;

— la piastra del ruttore che è fissata per mezzo di tre viti alla scatola d'alluminio; prima di togliere questa piastra, si raccomanda di tracciare un segno su di

essa e sulla scatola, in modo che nel rimontarla venga fissata al medesimo posto.

Messa in fase:

Per la messa in fase si deve controllare che le puntine incomincino ad aprirsi quando il segno tracciato sul volano dista in posizione di anticipo da quello tracciato sulla scatola di mm. 36. Qualora questa distanza (che s'intende misurata sulla periferia del volano, *ved. fig. 7*) dovesse risultare maggiore o minore, passare alla regolazione procedendo come segue: dopo aver levato il volano, allentare le tre viti che fissano la piastra del ruttore e spostare questa a destra per diminuire, a sinistra per aumentare detta distanza. Bloccare quindi la piastra mediante le tre viti e rimontare il volano controllando se la distanza ottenuta corrisponde a quella sopraindicata.

Registrazione del ruttore

Ogni 5000 km. circa devono essere controllate le puntine (*ved. fig. 6 N. 2*). Verificare che l'apertura dei contatti sia di mm. $0,35 \div 0,45$. Qualora questa apertura dovesse risultare maggiore o minore passare alla sua registrazione procedendo come segue:

Allentare di mezzo giro la vite (*fig. 6 N. 3*) che blocca la squadretta porta contatto fisso; spostare la squadretta girando leggermente l'apposita vite eccentrica (*fig. 6 N. 4*) quel tanto da ottenere la prescritta

- A - Posizione del segno tracciato sulla scatola;
- B - Posizione del segno tracciato sul volano;
- C - Senso di rotazione del volano.

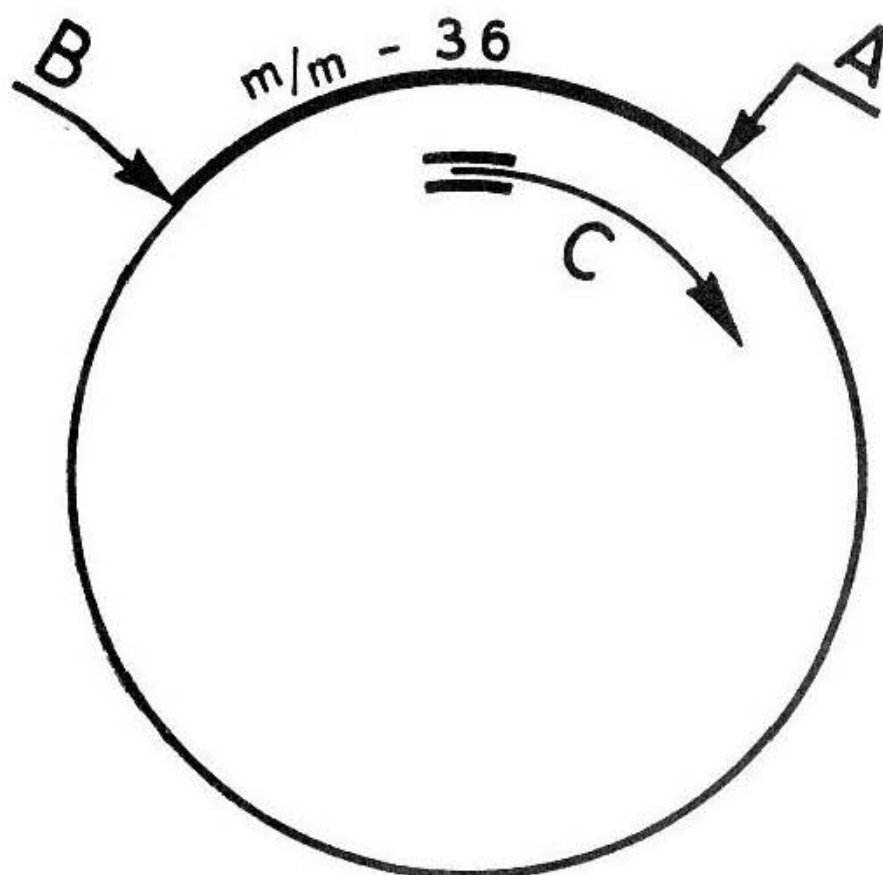


Fig. 7

apertura delle puntine. Bloccare nuovamente la squadra mediante la chiusura della vite (fig. 6 N. 3).

Questa registrazione va effettuata colla camma del ruttore in posizione di massima apertura.

Se si presenta la necessità di pulire le puntine, si

adoperi apposita limetta a taglio finissimo.

Per queste operazioni basta togliere il coperchio del volano, e agire poi attraverso le finestre del volano stesso come precedentemente è detto per la lubrificazione dell'eccentrico del volano magnete.

Candela

Verificare lo stato dell'isolante, se si riscontrano crepe o rotture sostituire la candela. La distanza fra gli elettrodi deve essere di circa 6 decimi di millimetro.

Per pulire la candela si usi benzina pura.

E' sconsigliabile cambiare il tipo di candela montata. Si ricordi che molti inconvenienti al motore possono essere evitati con l'uso costante di un tipo adatto di candela.

Montaggio della candela:

Per non spanare il filetto sulla testa del cilindro, si deve montare la candela avvitandola con le mani per almeno un paio di giri per accertarsi che imbocchi perfettamente. Adoperare l'apposita chiave solo per stringerla, evitando di chiuderla esageratamente.

Pulitura filtro rubinetto e tappo serbatoio

Ogni 2000 km. circa è opportuno procedere alla pulitura del filtro situato sopra il rubinetto del serbatoio. Staccare la tubazione e il rubinetto (*ved. fig. 8*); indi pulire il tutto con benzina accertandosi prima del montaggio che il filtro sia integro.

Verificare che i forellini del tappo di chiusura serbatoio siano liberi, in caso contrario smontare il tappo per pulirli.

Carburatore

Il carburatore montato su questo motore è munito di filtro d'aria a paglia metallica. E' stato studiato appositamente per questo motore, ed è un tipo mono-comando.

L'aria è comandata mediante apposita levetta posta sul carburatore, ed occorre spostare la suddetta levetta per l'avviamento o per la marcia come segnato sul carburatore stesso.

Regolazione normale:

Polverizzatore	268	BI
Diffusore	mm. 14	
Getto massimo	} Estivo 75/100 Invernale 78/100	
Pistone		N. 45
Spillo F4	II	tacca

(Per la numerazione delle tacche la partenza si intende dall'alto dello spillo).

Regolazione del massimo e del passaggio:

La regolazione del massimo si effettua agendo sul diametro del getto: sostituendolo con uno avente numerazione superiore o inferiore.

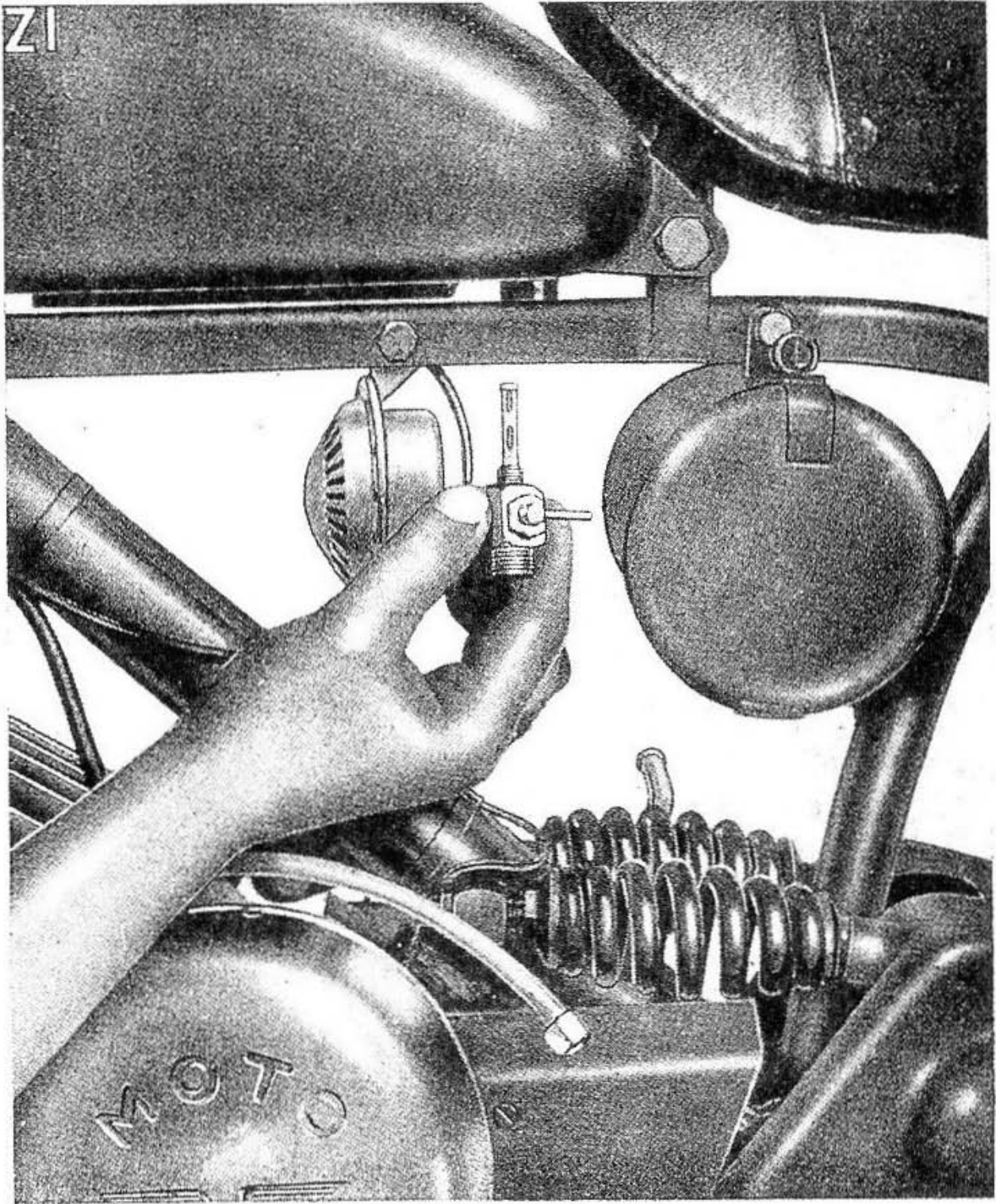


Fig. 8

La regolazione del passaggio si effettua alzando o abbassando l'astina per mezzo delle apposite tacche. Alzandola si arricchisce e abbassandola si impoverisce il passaggio.

Smontaggio del carburatore dal motore:

Allentare il bulloncino che tiene unito il carburatore alla pipa d'aspirazione e svitare le due viti che tengono unito il coperchietto alla vaschetta. Indi togliere il carburatore lasciando attaccato al cavo il coperchietto e la valvola del gas.

Smontaggio del carburatore:

(Vedere figura 9).

Dopo aver percorso circa 5000 Km. è bene smontare il carburatore per compiere la revisione dei vari pezzi e la pulitura generale.

Togliere:

- il galleggiante (1);
- il tappo con guarnizione (2);
- il pulverizzatore porta getto (3);
- il getto (4);
- il complesso del filtro d'aria (5).

Per la pulitura di tutti i fori si raccomanda di servirsi di getto d'aria e si sconsiglia di usare fili metallici, aghi, ecc. che potrebbero alterare il diametro dei fori e rendere difficile la regolazione della carburazione.

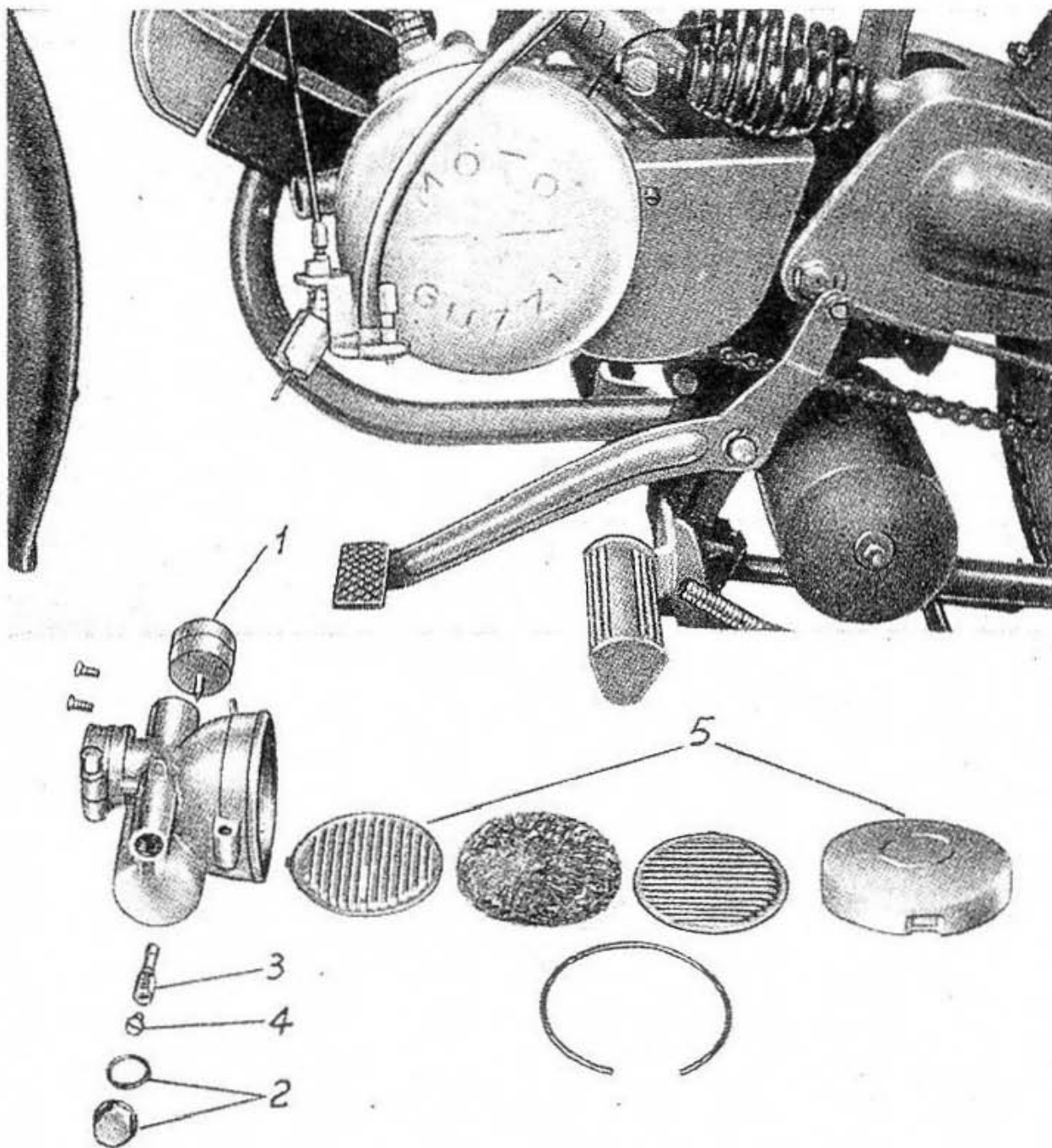


Fig. 9

Nel montaggio si faccia attenzione a non dimenticare le guarnizioni e a rimetterle nell'identica posizione che occupavano prima dello smontaggio.

Filtro d'aria

Deve essere pulito ogni 1000 Km. circa ed anche più spesso, se si marcia in zone molto polverose. Smontarlo dal carburatore levando: il coperchietto, l'anello a molla e i due dischi con la paglia metallica; lavare poi il tutto con benzina.

Dopo di questo, immergere la paglia metallica in un bagno di olio fluidissimo, lasciandola poi asciugare prima di rimontarla. L'efficacia del filtro diminuisce fino ad annullarsi se non se ne cura la pulizia e la manutenzione come è stato indicato sopra. Quando il filtro è molto sporco, il consumo aumenta, risultando strozzata l'alimentazione d'aria.

Pulitura del serbatoio

Ogni 5000 km. circa è bene provvedere alla pulitura del serbatoio: versare in esso un po' di benzina non miscelata e agitare fortemente, indi far uscire le impurità dal foro del rubinetto. Per far ciò si consiglia di togliere il serbatoio dalla macchina e smontare il rubinetto chiudendone il foro con una mano quando esso viene agitato per procedere al lavaggio.

Tale operazione si può anche fare senza togliere il serbatoio, ma in tal caso essa riesce malcomoda e meno efficace.

Pulitura testa, pistone e scarico

Una delle cause di diminuito rendimento del mo-

tore è data dalle incrostazioni e dalle parziali otturazioni dei condotti di scarico per opera dei depositi carboniosi.

Verificandosi tale caso è necessario togliere la testa ed il cilindro (*ved. fig. 10*). Per smontare queste parti staccare il tubo di scarico col silenziatore e svitare i tre dadi sui tiranti di fissaggio.

Indi togliere accuratamente tutte le incrostazioni formatesi sulla testa del cilindro, sulla testa del pistone e sulle pareti della luce di scarico. Nel rimontare si abbia cura di serrare i tre dadi sui tiranti gradualmente ed in modo alterno.

Questa operazione (se si usa benzina e olio minerale di buona qualità) è da farsi ogni 5000 km. circa di marcia.

Pulitura del silenziatore

Per staccare il silenziatore dalla motoleggera svitare le due colonnette sul cilindro ed il bullone che tiene l'orecchia del silenziatore al telaio. Si apre poi il silenziatore svitando il dado sul lato sinistro e sfilando il corpo interno sul lato destro (*ved. fig. 11*).

Pulire tutto accuratamente, eliminando i depositi carboniosi mediante l'impiego di un filo di ferro che s'infila nei due tratti di tubo agitandolo; per la pulitura del corpo interno si adoperino spazzole metalliche.

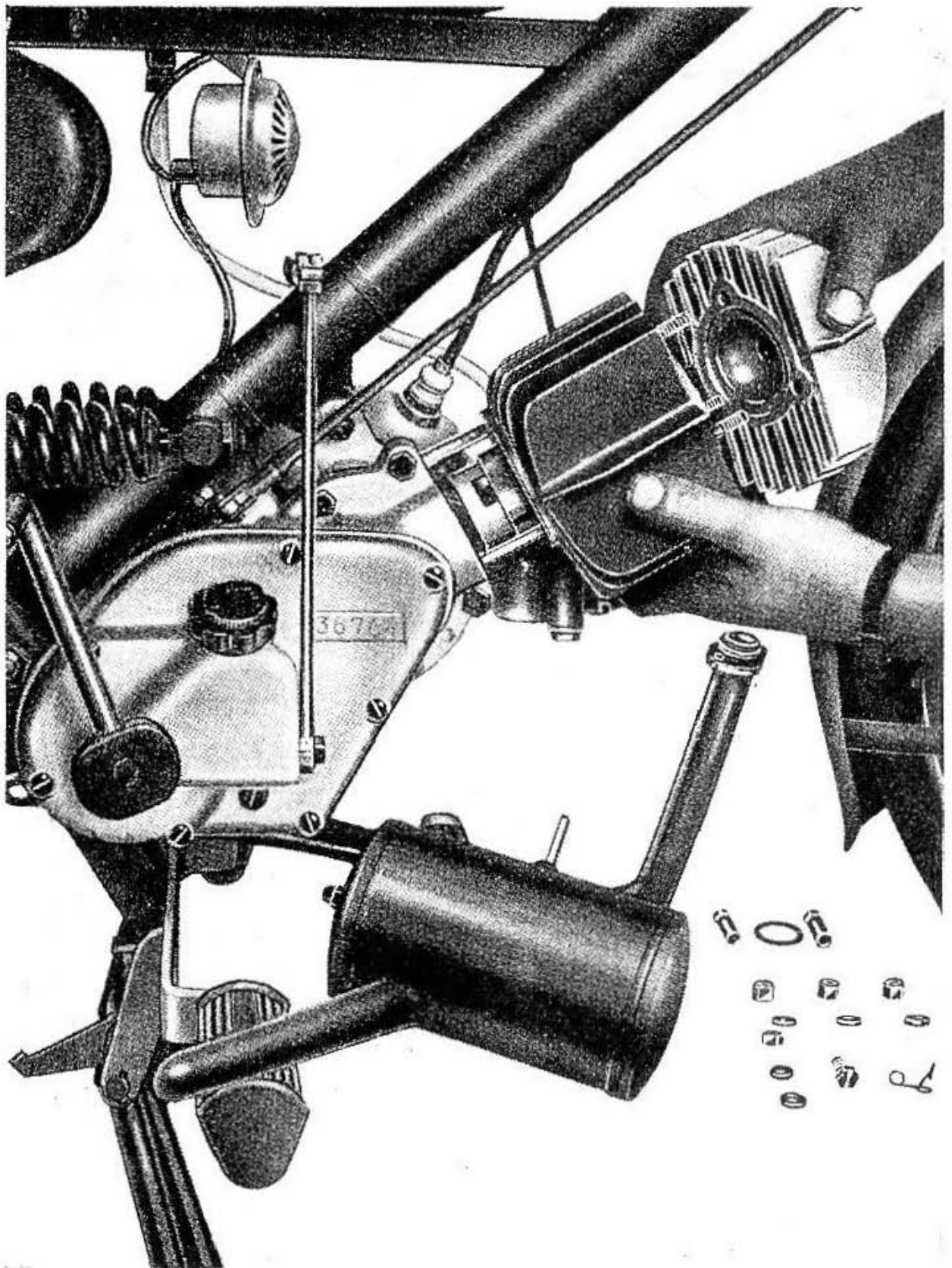


Fig. 10

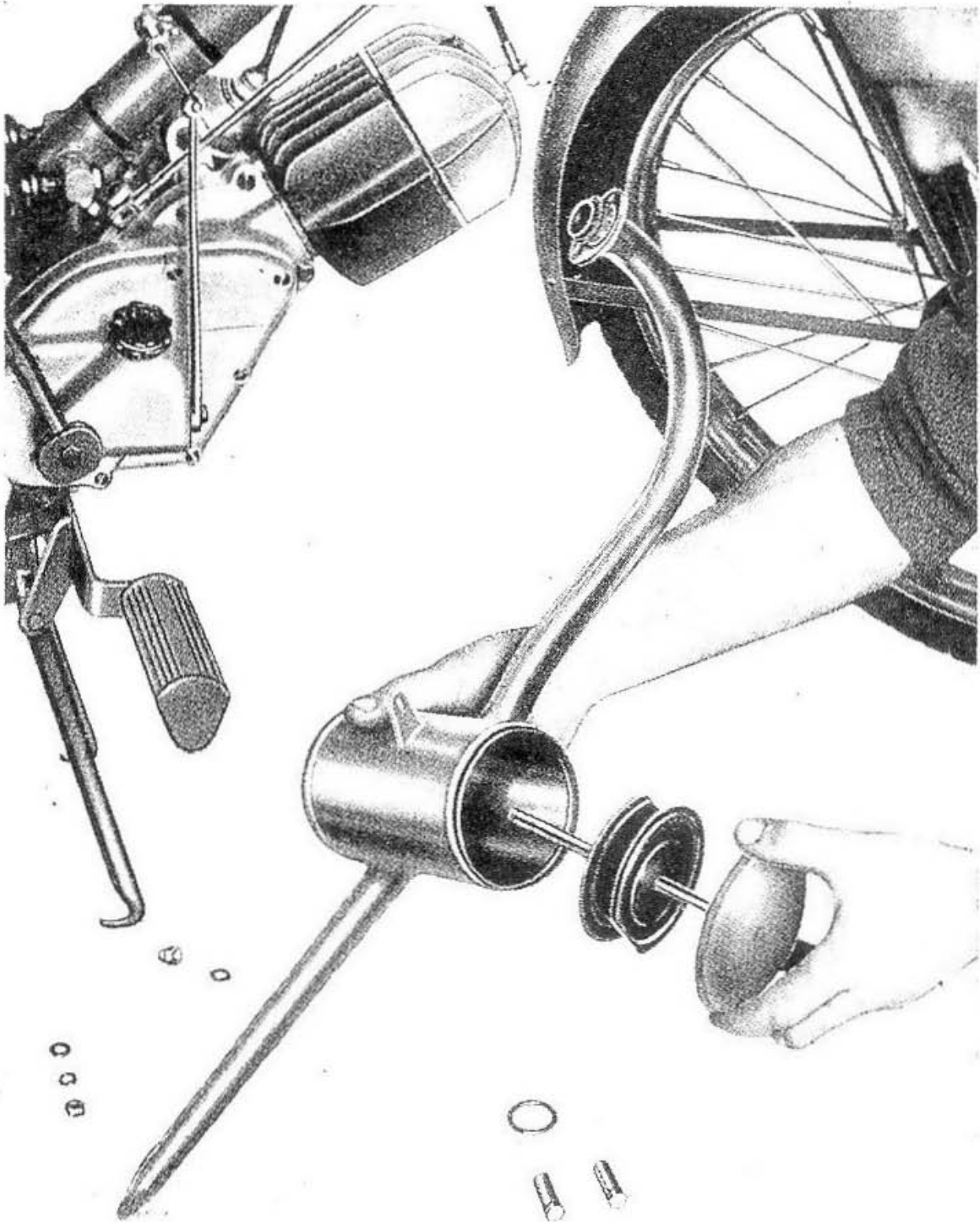


Fig. 11

Nel montaggio si abbia cura che i pezzi combacino perfettamente in modo da evitare fughe di gas.

Questa operazione (se si usa benzina ed olio minerale di ottima qualità) è da farsi ogni 5000 km. circa.

Registrazione della frizione

Il bullone che àncora la guaina del cavo di comando frizione serve a tale scopo, ed è visibile a fig. 13 N. 1 presso la sommità della leva frizione. Per togliere l'eccessivo gioco si avvita il bullone dopo aver allentato il controdado. La registrazione dev'essere fatta in modo che il gioco (misurato all'estremità della leva a mano della frizione) sia di mm. 3 circa.

Registrazione della tensione catena

Con la motoleggera sul cavalletto la catena non deve risultare eccessivamente tesa (Verificare che abbia uno scuotimento di mm. 45 ÷ 50). Ciò è necessario perchè, in caso contrario, si avrebbe una tensione eccessiva quando il forcellone oscillante è a metà corsa.

Per registrare occorre: allentare i dadi del perno centrale della ruota indi agire in proporzioni uguali sui due tendicatena posti sul perno della ruota e agenti all'estremità del forcellone oscillante.

Dopo aver registrato la catena è bene controllare la registrazione del freno.

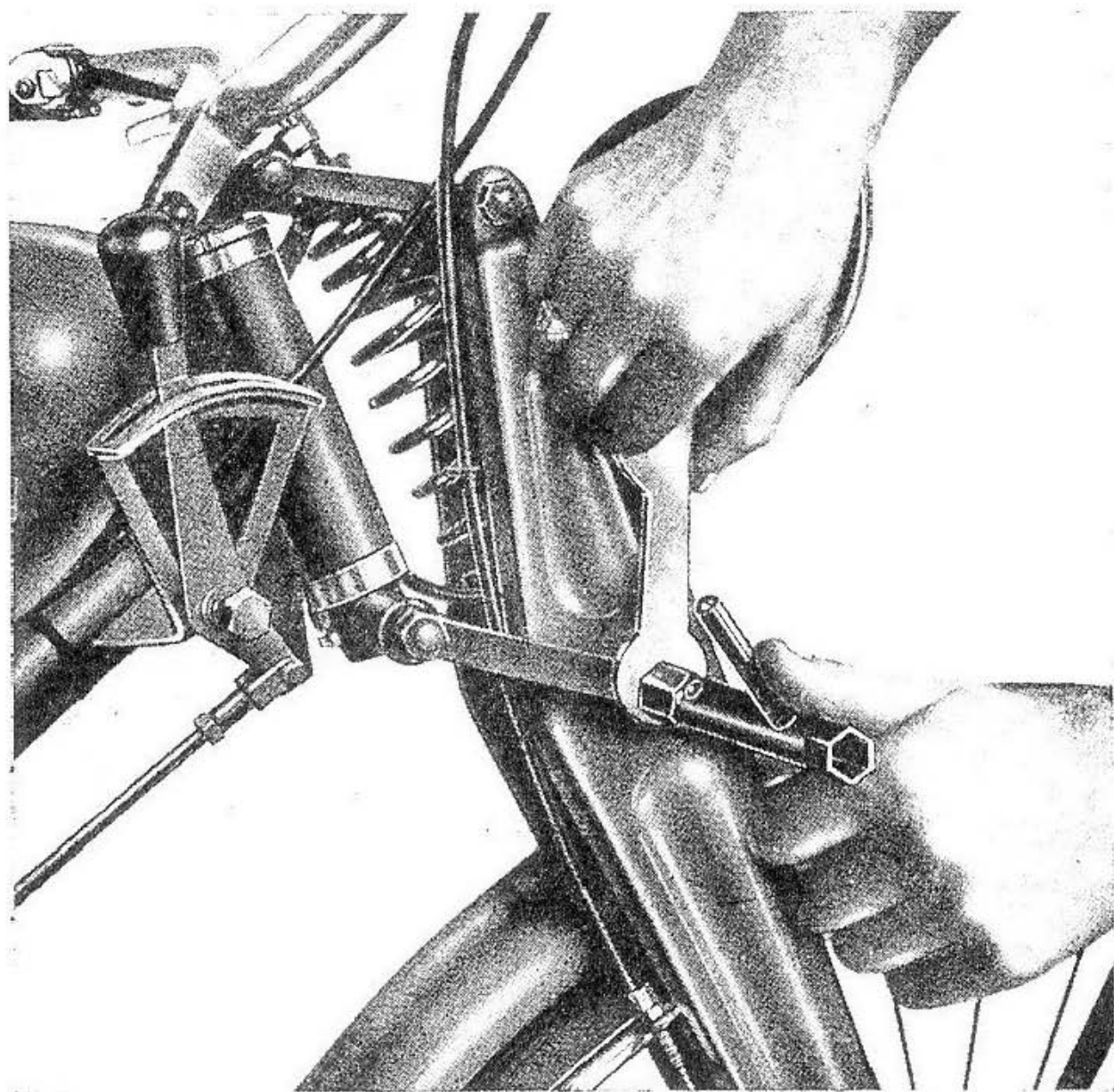


Fig. 12

Registrazione della forcella anteriore

La registrazione dei due perni inferiori del parallelogramma (perno centrale della forcella e base dello sterzo) si ottiene: allentando il controdado indi agendo sul dado di quel tanto che necessita per togliere l'ec-

cessivo gioco; a registrazione ottenuta si serra il controdado tenendo fermo il dado (*ved. fig. 12*).

La registrazione dei due bulloni superiori del parallelogramma (bullone superiore della forcella e testa dello sterzo) si ottiene: allentando il dado sul lato destro e avvitando la testa del bullone sul lato sinistro di quel tanto che necessita per togliere l'eccessivo gioco; a registrazione ottenuta, tenendo ferma la testa del bullone si blocca il dado.

Registrazione dello sterzo

Se lo sterzo è duro la macchina perde in stabilità, se è troppo allentato i movimenti a sfere sono soggetti a dannosi scuotimenti.

Il gioco si regola serrando la ghiera godronata che si trova sotto l'attacco del manubrio. Per compiere questa operazione è necessario allentare il bullone di testa che fissa il manubrio nonchè il dado del bullone che serra le due orecchie per fissaggio manubrio. A registrazione ultimata ricordarsi di bloccare nuovamente bullone e dado nel modo seguente:

- I) avvitare leggermente il bullone di testa quel tanto da portare il morsetto del manubrio contro la calotta;
- II) chiudere a fondo il dado del bullone laterale;
- III) chiudere definitivamente il bullone di testa.

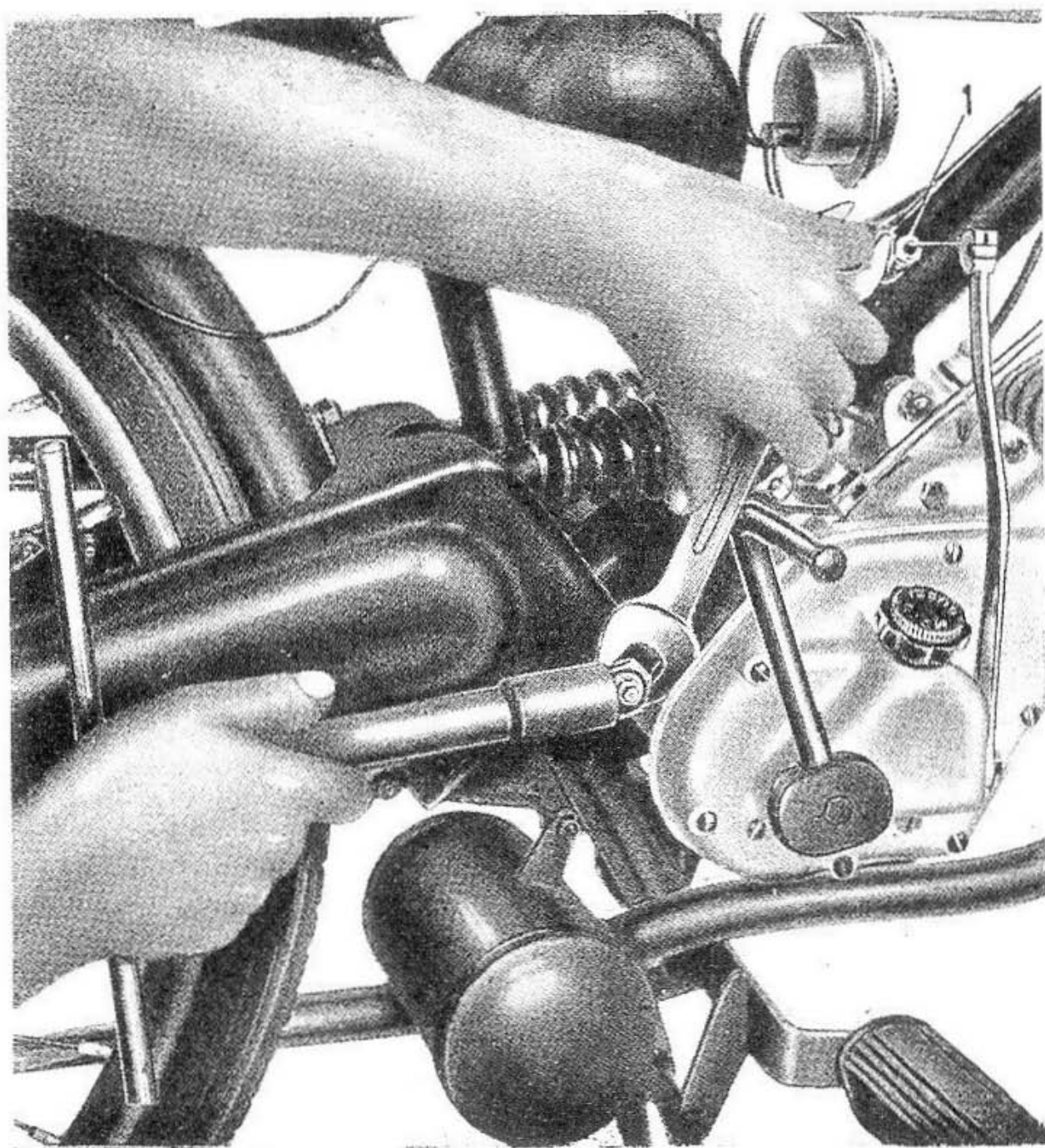


Fig. 13

Registrazione del forcellone oscillante

Viene fatta sul perno del forcellone oscillante lato destro: si allenta il controdado tenendo fermo il dado,

indi si serra quest'ultimo della quantità necessaria per togliere l'eccessivo gioco. A registrazione ottenuta si serra il controdado tenendo fermo il dado (*ved. fig. 13*).

Registrazione del molleggio posteriore

E' in relazione al peso del guidatore e si effettua allentando i controdadi e avvitando o svitando i bulloni di registro molle di quel tanto che necessita per ottenere la registrazione voluta. A operazione ultimata bloccare i controdadi tenendo fermo i bulloni di registro (*ved. fig. 14*).

E' opportuno contare i giri di spostamento effettuati dai bulloni di registro, si deve curare che il numero dei giri sia uguale da ambo le parti, per avere la sicurezza che le due molle siano ugualmente caricate.

Registrazione del freno anteriore

Serve allo scopo di bullone tenditore della guaina del freno stesso posto sulla forcella anteriore.

Per eliminare l'eccessivo gioco si allenti detto bullone dopo aver allentato il controdado. Per una buona registrazione occorre che vi sia un gioco (misurato all'estremità della levetta sul disco portaceppi) di mm. 5 circa.

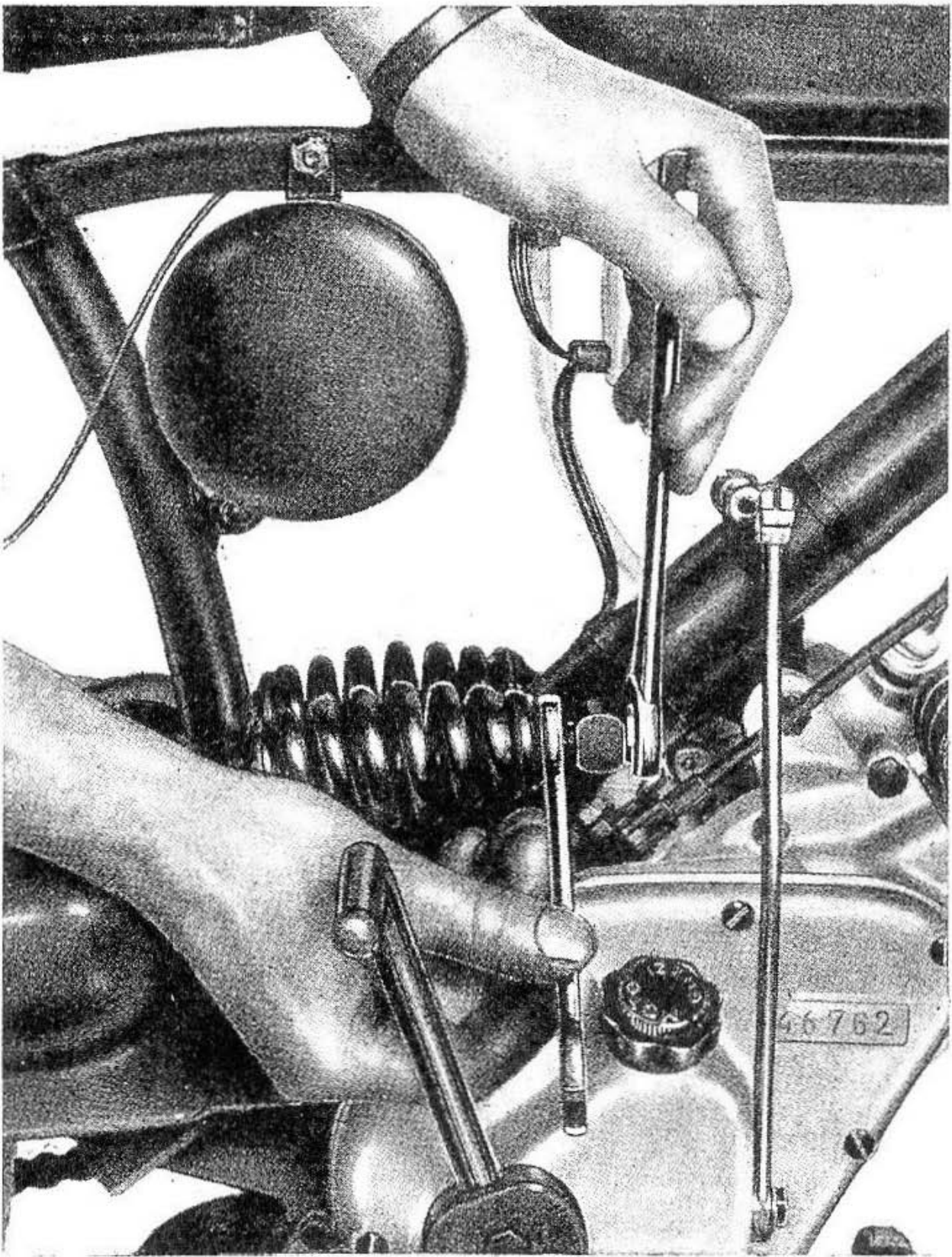


Fig. 14

Registrazione del freno posteriore

Si ottiene serrando il dado all'estremità del tirante del freno stesso che è visibile a fig. 2. Per una buona registrazione occorre che vi sia un gioco (misurato alla estremità della levetta sul disco portaceppi) di mm. 5 circa.

Smontaggio delle ruote e registrazione dei mozzi

Per togliere la ruota anteriore allentare i due dadi di tenuta mozzo alla forcella e disinnestare il cavo del freno dalla levetta sul disco portaceppi.

Per registrare il mozzo anteriore occorre: tenere fermo il cono sul lato sinistro e allentare il controdado speciale, indi avvitare il cono di quel tanto che necessita per togliere l'eccessivo gioco. Da ultimo, tenendo fermo il cono serrare il controdado.

Per togliere la ruota posteriore allentare i due dadi di tenuta mozzo al forcellone, liberare la leva del freno dal tirante e spingere la ruota in avanti per togliere la catena.

Per registrare il mozzo posteriore occorre: tenere fermo il cono sul lato destro e allentare il controdado speciale, indi avvitare il cono di quel tanto che necessita per togliere l'eccessivo gioco. Da ultimo, tenendo fermo il cono, serrare il controdado.

Tanto per il mozzo anteriore che per il posteriore

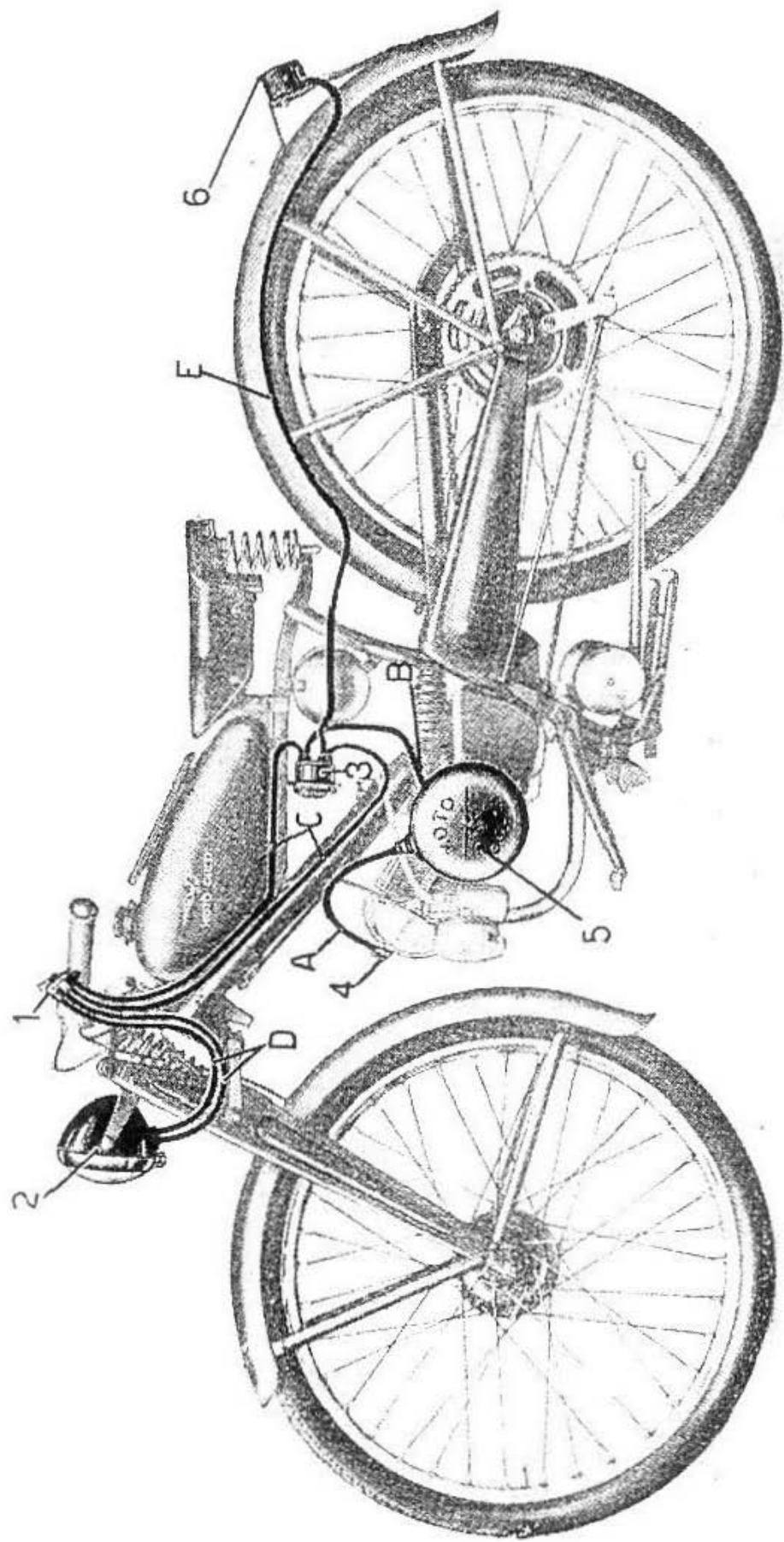


Fig. 15

- A) Cavo dal volano magnete alla candela - B) Cavo dall'alternatore alla tromba elettrica -
 C) Cavi dalla tromba elettrica al pulsante - D) Cavi dal pulsante al faro -
 E) Cavo dalla tromba al fanalino posteriore.

NB.: Il cavo che sulla motoleggera è segnato in rosso va messo nel morsetto tromba che prende il cavo dell'alternatore.

è necessario avere un piccolo gioco, di modo che la ruota non sia bloccata ma giri liberamente.

Per pulire e lubrificare i mozzi si smonti il perno, svitandò completamente il controdado speciale e il cono. Sfilare il perno dalla parte opposta al cono.

Impianto elettrico

L'alternatore è il generatore della corrente a bassa tensione destinata ad alimentare l'impianto elettrico di illuminazione e la tromba elettrica di cui è provvista la motoleggera.

Schema impianto elettrico (Fig. 15)

- 1 - Pulsante per tromba elettrica e comando faro.
- 2 - Faro.
- 3 - Tromba elettrica.
- 4 - Candela.
- 5 - Magnete alternatore a volano.
- 6 - Fanalino posteriore.

Cavi:

Verificare lo stato esterno specialmente nei punti dove si possono realizzare scorrimenti fra parti metalliche e isolate. Se si riscontrano difetti sostituire i cavi.

Faro:

E' a perfetta tenuta d'acqua, ciò rende praticamente superflua l'ispezione interna. Per cambiare la lampa-



Fig. 16

dina si toglie la cornice porta vetro che forma un tutto con il cristallo e la parabola riflettente, svitando la vite situata in basso che tiene unita la cornice alla carcassa del faro. Si potrà allora estrarre la lampadina unitamente al suo sopporto che chiude l'apertura posta al vertice

della parabola (*ved. fig. 16*). Per cambiare il vetro occorre levare il filo che fa da molla e tiene la parabola unita alla cornice.

Lampadine:

Usare lampadine di uguali dimensioni di quelle montate: 6 V - 25/25 W per il faro, 6 V - 3 W a siluro da mm. 31 per fanalino posteriore.

Manutenzione generale

Per la buona manutenzione della motoleggera occorre attenersi alle regole generali qui sotto elencate.

Pulitura della motoleggera:

Per la pulitura del motore è consigliabile il petrolio da usare con un pennello; asciugare poi con stracci puliti.

Per pulire le parti verniciate imbrattate di fango secco occorre, per non deteriorare la vernice, inumidirle bene con una spugna abbondantemente inzuppata d'acqua. Lavare poi con un getto d'acqua ed accertarsi che sia scomparsa ogni traccia di fango prima di asciugare con pelle scamosciata. Per mantenere la vernice di un bel lucido, la si strofini leggermente con un batuffolo di cotone impregnato da apposita pasta.

E' dannoso per la vernice usare petrolio o benzina in quanto la rendono opaca e la deteriorano rapidamente.

Ritocchi alla verniciatura:

La verniciatura è fatta a smalto sintetico.

Trattandosi di pezzi di piccola dimensione, in generale, è opportuno procedere alla riverniciatura dell'intero pezzo.

Calcomanie:

Le calcomanie con aquila e dicitura « Moto Guzzi » vanno applicate sui lati del serbatoio e sui parafanghi con apposita vernice. Dopo circa un'ora dall'applicazione si toglie la carta con una spugna inumidita e si tolgono le eventuali tracce di vernice con acquaragia, si lava poi il tutto con acqua pura.

Operazioni periodiche di manutenzione

Ogni 1000 Km.:

— aggiungere olio nel basamento per sostituire quello che si è consumato per la lubrificazione degli ingranaggi trasmissione-cambio;

· — effettuare la pulitura del filtro aria.

Ogni 2000 Km.:

— lubrificare con apposita pompa per ingrassatori i perni della forcella anteriore e il perno del forcellone oscillante;

— effettuare la pulitura al filtro della miscela e al tappo del serbatoio.

Ogni 3000 Km.:

— lubrificare l'eccentrico del volano magnete;

— pulire e lubrificare la catena.

Ogni 5000 Km.:

- effettuare la pulitura del serbatoio, della testa del cilindro, dello scarico e del silenziatore;
- controllare le puntine del volano magnete;
- smontare il carburatore per la revisione e la pulitura.

Ogni 10.000 Km.:

- effettuare la completa sostituzione dell'olio nel basamento;
- pulire e lubrificare con grasso i mozzi delle ruote e le calotte dello sterzo;
- controllare la chiusura di tutte le viti e i dadi della motoleggera.

CONCESSIONARI
NAZIONALI ed ESTERI

CECINA (Livorno) - *Galoppini Armando* - v. Aurelia, 155.
 CENTO (Ferrara) - *Casanova Bonando* - v. Donati, 3 - tel. 97.
 CESENA (Forlì) - *Battistini Cesare* - c.so Cavour, 25 - tel. 147.
 CHIAVENNA (Sondrio) - *Mezzera Ugo* - p.za G. Verdi - tel. 141.
 CITTA' DI CASTELLO (Perugia) - *Marinelli Umberto* - c.so Vittorio Emanuele, 17 - tel. 240.
 CODOGNO (Milano) - *Perondi Silvio* - v. Alberici, 20/22 - tel. 408.
 COGGIOLA (Vercelli) - *Mello Albino* - v. Garibaldi, 60.
 COMO - *Cappelletti & Pedraglio* - v. Milano, 44 - tel. 8723.
 CONEGLIANO V. (Treviso) - *Zoppè Giuseppe* - v. Spelanzon, 36 - telefono 4224.
 COSENZA - *Altomare Mario* - v. Pasubio, p.za S. Teresa - tel. 1843.
 CREMONA - *Magni & Galelli* - v. Trento e Trieste, 27 - tel. 2654.
 CREMONA - *Casa dela Moto di Parolini & Pigoli* - v. Ghisleri, 21 - telefono 3146.
 CUNEO - *Varrone F.lli* - c.so Gesso, 10 - tel. 2764.
 DESIO (Milano) - *Galli Riccardo* - v. Garibaldi, 14 - tel. 66303.
 DOMODOSSOLA (Novara) - *Casarotti Stefano* - v. Sempione, 2 bis - telefono 2540.
 ERBA (Como) - *Beretta Vittorio* - v. Lecco, 4 - tel. 61114.
 FABRIANO (Ancona) - *Neri Elio* - v. A. Zonchi, 15 - tel. 550.
 FAENZA (Ravenna) - *Casadei Edel* - v. Mazzini, 88 - tel. 1100.
 FERRARA - *Sambri Romeo* - v. Borgolconi, 24/26 - tel. 5493.
 FIRENZE - *Norchi Luigi* - v. Pietrapiana, 16 R - tel. 26815.
 FOGGIA - *Testa Francesco* - c.so Roma, 1 a - tel. 1187.
 FORLI' - *Casadei Telemaco* - c.so della Repubblica, 39 - tel. 6712.
 FROSINONE - *Celletti Sisto* { Frosinone - v. Marittima, 94/98 - tel. 3284.
 { Latina - v. C. Battisti, 34 - tel. 3304.
 GENOVA - *Dall'Orso Renato* - v. Brig. Liguria, 16 R - tel. 51973.
 GENOVA - *Risso & Poli* - v. Bobbio, 16 EF - tel. 81941.
 GENOVA PONTEDECIMO - *Marconi Arnolfo* - v. Gallino, 3/5R - telefono 499261.
 GENOVA SAMP. - *Morelli & Boggia* - v. S. Dondero, 8/10 R - tel. 43393.
 GORIZIA - *Cusulin Antonio* - v.le XXIV Maggio, 4 - tel. 2242.
 GROSSETO - *Mancini Andrea* - v. Mazzini, 109 - tel. 2592.
 JESI (Ancona) - *Giuliani Silvio* - v. Mura Occidentali, 5C - tel. 538.
 IMOLA (Bologna) - *Suzzi Dante* - p.za Codronchi, 10 - tel. 239.
 IMPERIA - *Ferrari Ferruccio* - v. Statuto, 3 - tel. 8150.
 IVREA (Torino) - *Ozino Ermanno* - c.so Nigra, 105 - tel. 2163.
 L'AQUILA - *Rossi Ermanno* - c.so Federico II, 58/60 - tel. 3252.
 LA SPEZIA - *Mazzoncini Gino* - v.le S. Bartolomeo, 9R - tel. 21802.
 LECCE - *Tommasi Giovanni* - v. di Leuca, 42.
 LECCO (Como) - *Meregalli Aless.* - Lungo Lario Isonzo, 10 - tel. 2359.
 LECCO (Como) - *Pirovano Giuseppe* - v. Leon. da Vinci, 10 - tel. 2519.

LEGNAGO (Verona) - *Scaravelli Renato* - c.so della Vittoria, 15 - tel. 329.
 LENDINARA (Rovigo) - *Sala Tenna Giuseppe* - v. Cavour, 13 - tel. 147.
 LIVORNO - *Susini Ugo* - v. Maggi, 30 - tel. 23443.
 LODI (Milano) - *Crema G. B.* - c.so Adda, 109 - tel. 2100.
 LUCCA - *Frediani & Lencioni* - v.le Carlo del Prete, 48 - tel. 6103.
 MACERATA - *Moretti Primo* - c.so Cavour - tel. 2962.
 MAGENTA (Milano) - *Viola Giuseppe* - v. Mazzini, 9 - tel. 2226.
 MANTOVA - *Bollini Alessandro* - v. Scarsellini, 9/11 - tel. 1858.
 MASSA - *Serafini Enrico* - v. E. Chiesa, 29 - tel. 7296.
 MATERA - *Ponte Tommaso* - v. Lucana, 99 - tel. 1211.
 MERATE (Como) - *Casati Benvenuto* - v. Statale, 44 - tel. 364.
 MESSINA - *Arnò Paolina* - p.za Centonze, 6/7 - tel. 10169.
 MESSINA - *Arnò Pietro* - v. Salandra, 48/52 - tel. 11348.
 MILANO - *Co. R. E. M.* - c.so Concordia, 12 - tel. 799994.
 MILANO - *Fiorini Primo* - v. Lepontina, 12 - tel. 690385.
 MILANO - *Lorenzetti Enrico* - v. V. Monti, 55 - tel. 44658.
 MILANO - *Micheli Pino* - v.le Col di Lana, ang. Col Moschino, 1
 telefono 380075.
 MILANO - *Negrini Giovanni* - v. Parmigianino, 11 - tel. 40873.
 MILANO - *Tronconi & Zanoni* - v.le Monza, 16 - tel. 286228 - 240636.
 MODENA - *Canepari Armando* - c.so Adriano, 6 - tel. 3854.
 MONDOVI' (Cuneo) - *Candela Michele* - c.so Statuto, 49 - tel. 365.
 MONTECATINI T. (Pistoia) - *Arrigoni & Lorenzi*
 { Montecatini - v. Roma, 52 - tel. 2543.
 { Pistoia - c.so Gramsci, 14 - tel. 2693.
 MONZA (Milano) - *Fumagalli Angelo* - v. Cortelonga, 1 - tel. 5249.
 MONZA (Milano) - *Fiorenzo Magni* - v. Aliprandi, 11 - tel. 4625.
 MORBEGNO (Sondrio) - *Stella Giulio* - v. Nazionale, 7 - tel. 31.
 NAPOLI - *De Luca Vittorio* - Riviera di Chiaia, 266 - tel. 62933.
 NAPOLI - « *Faraglia* » - v. G. Arcoleo, 25/27 - tel. 62457.
 NOCERA INF. (Salerno) - *Tortora Erminio* - p.za Municipio, 1 - tel. 1314.
 NOVARA - *Mototecnica Porino* - Bal. Q. Sella, 34 - tel. 2745.
 NOVI LIGURE (Alessandria) - *Zacco F.lli* - c.so R. Marengo, 9 - tel. 1146.
 PADOVA - *Marcato Gino* - Riviera dei Mugnai, 1/11 - tel. 25569.
 PADOVA - *Giuriatti Antonio* - v. S. Fermo, 13 - tel. 25365.
 PALERMO - *Turano & Ribolla* - v. Rosolino Pilo, 10 - tel. 17654.
 PARMA - *Sacchetti F.lli* - v. 22 Luglio, 14 - tel. 3433.
 PAVIA - *Fumagalli Carlo* - c.so Garibaldi, 29 - tel. 2369.
 PAVIA - *Silvani Samuele* - v. Porta Marica, 4 - tel. 3595.
 PAVULLO NEL FRIG. (Modena) - *Canepari Armando* - v. Giardini.
 PERUGIA - *Nencini Torquato* - v. Baldo, 3 - tel. 4178.
 PESARO - *Brusi Riccardo* - p.le Matteotti, 1 - tel. 403.
 PESCARA - *Motogarage Marabelli* - v. Conte di Ruvo, 27/29 - tel. 3585.
 PIACENZA - *Cavanna Gino* - p.le Torino - tel. 4606.

PINEROLO (Torino) - *Iguera Giovanni* - v. Saluzzo, 2 - tel. 2212.
 PIOMBINO (Livorno) - *Bilenchi Carlo* - v. Fucini, 11 - tel. 2048.
 PISA - *Palla Torello* - p.za G. Toniolo, 4 - tel. 3419.
 PORDENONE (Udine) - *Nadali Mario* - c.so Garibaldi, 59 - tel. 252.
 POTENZA - *Pisati Luigi e figlio* - c.so Umberto I, 27/29 - tel. 1597.
 RAGUSA - *Boncoraglio F.lli* - v. Tenente Lena, 35.
 RAVENNA - *Bandini Terzo* - v. Maggiore, 1 - tel. 2685.
 REGGIO CALABRIA - *Marcianò Carmelo* - c.so Garibaldi, 469-471 -
 telefono 1392.
 REGGIO EMILIA - *Valli Umberto* - v. Emilia S. Pietro, 63 - tel. 3243.
 RHO (Milano) - *Casa dell'Auto* - v. dei Martiri - tel. 2433.
 RIETI - *Blasi Lionelli* - v. Garibaldi, 298/300 - tel. 2274.
 RIMINI (Forlì) - *Molari Silvio* - p.le Arco d'Augusto - tel. 4784.
 ROMA - *Agenzia Faraglia S.R.L.* { *Negoziò* - v. Velletri, 9 - tel. 863184.
 { *Neg.* - p.za Bologna, 53 - tel. 835019.
 ROMA - *S.R.L. Elvezia* - v. Bissolati, 3/9 - tel. 474400.
 ROVERETO (Trento) - *Royal Garage* - c.so Bettini, 33 - tel. 1192.
 ROVIGO - *Braiato Guido* - v.le Regina Margherita, 7/9 - tel. 1804.
 SALA CONSILINA (Salerno) - *Alfisi Antonio & Rocco* - v. Nazionale -
 166 - 168.
 SALERNO - *Tortora Augusto* - c.so Garibaldi, 74.
 SALUZZO (Cuneo) - *Parola Bruno* - v. Spielberg, 106 - tel. 523.
 S. GIOV. VALDARNO (Arezzo) - *Ermini Lisandro* - c.so Italia, 225 -
 telefono 65.
 SAN REMO (Imperia) - *Giordano Stefano* - c.so Garibaldi, 37 - tel. 6891.
 SAN SEVERO (Foggia) - *Maggio Francesco* - v.le Stazione, 98.
 SARONNO (Varese) - *Amodeo Giovanni* - v. Diaz, 3 - tel. 2171.
 SASSARI - *Sechi Nino* - v. Molescot, 2 - tel. 2636.
 SAVONA - *Sabatini Pietro* - v. Verzellino, 87-R - tel. 21757.
 SENIGALLIA (Ancona) - *Pupazzoni Lamberto* - v. Fagnani, 2/1 - tel. 859.
 SESTO S. GIOV. (Milano) - *Besana Giuseppe* - v.le Gramsci, 81
 telefono 249461.
 SESTRI LEVANTE (Genova) - *Sola Agostino*
 { *Sestri* - Pila, 103 - tel. 41174.
 { *Chiavari* - p.za Cavour, 2 - tel. 2633.
 SIENA - *Arrigoni e Lorenzi Motocicli* - v. De Rossi, 2.
 SIRACUSA - *Scalora Orazio* - c.so Umberto, 120.
 SOMMA LOMB. (Varese) - *Magnoli Francesco* - v. Mazzini, 73 - tel. 23437.
 SONDRIO - *Sciaresa Silvio* - v. C. Battisti - tel. 285.
 STRADELLA (Pavia) - *Carena Pasquale* - v. C. Battisti, 2.
 TARANTO - *Superbi Armando* - v. Cavour, 39 - tel. 2384.
 TERAMO - *Ciarelli Mario* - v.le Bovio, 2 - tel. 2139.
 TERNI - *So. Co. Mo.* - v. Lungonera, 70A/70F - tel. 1445.

- THIENE (Vicenza) - *Berton Rino* { Thiene - v. Trieste, 32 - tel. 65.
 Bassano del G. - v. Verci - tel. 763.
- TIRANO (Sondrio) - *Bombardieri Carlo* - p.za Marinoni, 2 - tel. 144.
- TORINO - *Botto & Incisa* - v. Cernaia, 31 - tel. 40983.
- TORINO - *Cravanzola Pietro* - c.so Francia, 87 - tel. 76479.
- TORINO - *Gamba & Dolza* - v. Palestrina, 2 - tel. 22750.
- TORINO - *Saletta Paolo* - c.so Vittorio Emanuele, 24 - tel. 80122.
- TORTONA (Alessandria) - *Fossati Andrea* - c.so Alessandria, 58/60 - tel. 309.
- TRAPANI - *Torrente Pietro* - v. G. B. Fardella, 83 - tel. 1695.
- TRENTO - *Nocchi Biagio* - B. Da Trento, 6 - tel. 3102.
- TRENTO - *Petrich Emilio* - p.za Venezia, 1 - tel. 1759.
- TREVISO - *O. Tenni di Bruna e Giuseppe Tenni* - v. S. Margherita, 5 -
 tel 2667.
- TREZZO D'ADDA (Milano) - *Brivio Giulio* - v. Gramsci, 15 - tel. 139.
- TRIESTE - *Mototecnica Cremascoli* - v. F. Severo, 18 - tel. 8903.
- UDINE - *Nadali Mario* - p.za 1° Maggio, 4 - tel. 2471.
- VARESE - *Cortelezzi Paolo* - v. Bernascone, 16 - tel. 1161.
- VERBANIA INTRA (Novara) - *Cicognani Ferdinando* - c.so Mameli, 53
 - telefono 9593.
- VERCELLI - *Mototecnica Porino di Varese Antonio* - v. F. Borgogna, 1
 - telefono 2515.
- VERONA - *Scaravelli Renato* - v. Mutilati, 7 - tel. 4643.
- VICENZA - *Berton Rino* - c.so S. Felice, 149 - tel. 2825.
- VITERBO - *V.A.G.O.* - p.za della Rocca, 8 - tel. 2220.
- VOGHERA (Pavia) - *Molinari e Versiglia* - v. Emilia, 1 - tel. 3246.

ELENCO CONCESSIONARI ESTERI

- ARGENTINA - *Randone & Hernandez* - Av. Callao, 569/75/77 - Buenos
 Aires - tel. 35-7937/35-9761 - Telegr. Cymot - Baires.
- AUSTRALIA (Stato del Queensland) - *Bob Todd, The Local Cycle Works*
 - Victoria Place, 1 - Brisbane - tel. J 2605 - J 6832 - Telegr. Bobtodd -
 Brisbane.
- AUSTRALIA (Stato del Sud) - *Sven Kallin Motors Ltd.* - 140 Gawler
 Place - Adelaide - Tel. W 22667 - Telegr. Kallin Motor - Adelaide.
- AUSTRALIA (Stato di Victoria) - *S. R. Evans Motors* - 334, Elizabeth
 Street - Melbourne, C. I. - tel. Central 1751/5594.
- AUSTRALIA (Stato del Western) - *Highgate Garage* - 61, Broome Street -
 Perth - tel. 368.
- AUSTRIA *G. Gartner & G. Oberziner* - Lerchenfeldergürtel, 29
 Wien XVI - tel. Y 13160.

- BELGIO - *Anciens Ets. Ch. Van Eyken - Succ. L. Vanderhulst* - 54, Rue d'Artois - Bruxelles - tel. 12.36.23.
- BRASILE - *Luiz Latorre* - Rua Gen. Osorio, 680 - Sao Paulo - tel. 34-35-5627.
- FRANCIA - *Anciens Ets. Paul Maury* - 1 Place d'Etienne d'Orves Paris (9^a) - tel. Trinité 5677/5678 - telegr. Coq Maury - Paris.
- GERMANIA - *K. H. Weidauer* - Fürstenstrasse, 5 - Monaco - tel. 29.00.71 telegr. Mogu - München.
- GIAPPONE - *Mikuni-Shokō Company Ltd.* - 4, Kanda-Gokencho, Chiyodaku - Tokio - tel. 83.0517/0518/6650 - telegr. Xymas Tokyo.
- INGHILTERRA - *Bob Foster* - 472-4, Ashley Road - Parkstone, Dorset - tel. Parkstone 68-3768.
- OLANDA - *G. Joh, Bruinsma* - Stadhouderskade, 82/83 - Amsterdam - tel. 20020 (K 2900).
- SOMALIA - *Cesare Cerri* - v. Barone Franchetti - Mogadiscio - tel. 489.
- SPAGNA - *Motorhispania S. A.* - Av. Gen.mo Franco, 437 - Barcelona tel. 271338 - telegr. Mothispania - Barcelona.
- SVEZIA - *Aktiebolag Fallai* - Birger Jarlsgatan, 38 - Stockholm - tel. 232560 Växel - telegr. Fallai - Stockholm.
- SVIZZERA - *FAPA di Bruno Santini* - Rue Etraz, 11 - Lausanne - tel. 221077/221078 - telegr. Fapa - Lausanne.
- TANGERI E MAROCCO SPAGN. - *E.M.M.I.* - Route Moghohga - Tangeri - tel. 17.48.
- URUGUAY - *M.A.R.I.E.S.A.* - Agraciada, 3102 - Montevideo - tel. 23661 - telegr. Mariesa - Montevideo.
- U.S.A. - *Branch Motorcycle Sales* - 2019, West Pico Blvd. - Los Angeles 6, Calif. - tel. Dunkirk 3-7243 - telegr. « Branchmo » - Los Angeles.
- VENEZUELA - *Angel Murzi & Cia* - Cruz Verde a Velasquez, 75 - Caracas - tel. 86474-86080 - telegr. Angelmurzi - Caracas.

TIPOGRAFIA «LA GRAFICA»
LECCO — VIA ROMA N. 28
12.000 copie — LUGLIO 1953

