

Para la reparación de su Gilera

gran
8Turismo

y para la reposición de piezas,
utilice siempre los repuestos
legítimos Gilera. Sólo así la motocicleta
le dará resultados que Ud. espera.

INSTRUCCIONES PARA EL USO Y MANTENIMIENTO DE LA MOTOCICLETA

gran
8Turismo

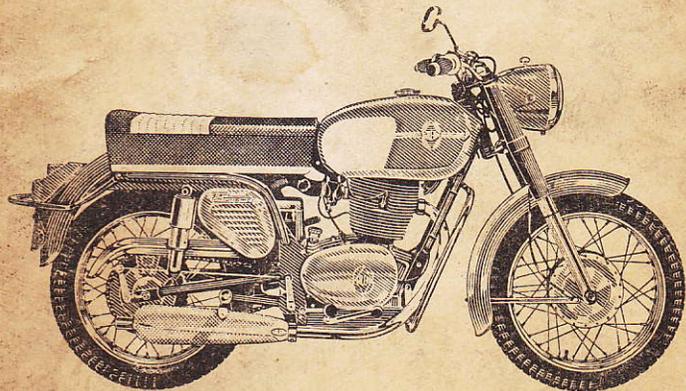


Figura 1

GILERA ARGENTINA S. A. C. e I.
CHILE 80
BUENOS AIRES

IMPORTANTE

RECUERDE:

- Usar únicamente nafta especial.
- Observar estrictamente las velocidades de ablande indicadas en Pág. 34.
- Efectuar el primer cambio de aceite a los 500 Km.
- No quitar del carburador el buje limitador antes de los primeros 3.000 Km.



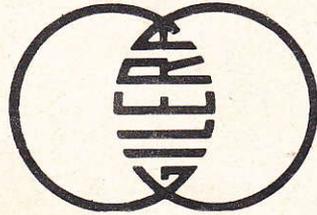
ADVERTENCIA

*La observación fiel de las normas que contiene el presente Manual, permite usar la motocicleta Gilera **Gran Turismo** en las mejores condiciones y evita los inconvenientes provocados por la falta de cuidados o el deficiente mantenimiento. Para las operaciones del control periódico y las revisiones se aconseja dirigirse únicamente a los Distribuidores o Agentes Autorizados de Gilera, que garantizan un trabajo consciente, solícito y económico.*

Para los cambios eventuales de cualquier pieza, exija y acepte únicamente Repuestos Legítimos Gilera.

INDICE

1	disposición de los comandos	8
2	datos para la identificación	10
3	características generales	11
4	descripción	14
5	normas para el uso	27
6	normas para la manutención	35
7	inconvenientes y soluciones relativas ..	52
8	garantía	56
9	responsabilidad	58



gran Turismo

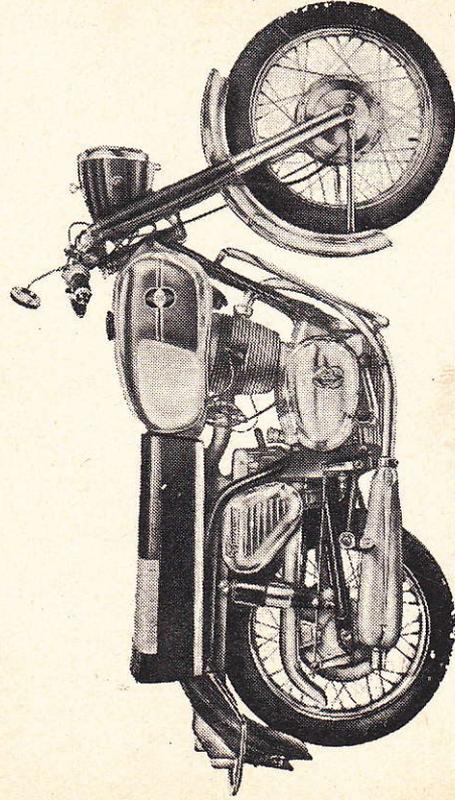


Figura 2 - lado derecho

DISPOSICION DE LOS COMANDOS

Figura 3

Los órganos de comando de la motocicleta, dispuestos según se indica en la figura 3, son los siguientes:

- 1 Palanca de mando del embrague
- 2 Palanquita de cambio de luces
- 3 Botón de la bocina eléctrica
- 4 Pedal de mando del freno posterior
- 5 Pedal de arranque
- 6 Llave del interruptor del circuito eléctrico
- 7 Palanca de mando del freno delantero
- 8 Puño comando gas
- 9 Palanca de comando de los cambios
- 10 Palanquita mando luces de giro
- 11 Botón luz **guiñada**
- 12 Luz espía presión aceite
- 13 Luz espía carga dínamo
- 14 Luz espía luz (alta) encandiladora
- 15 Manijita mando aire carburador

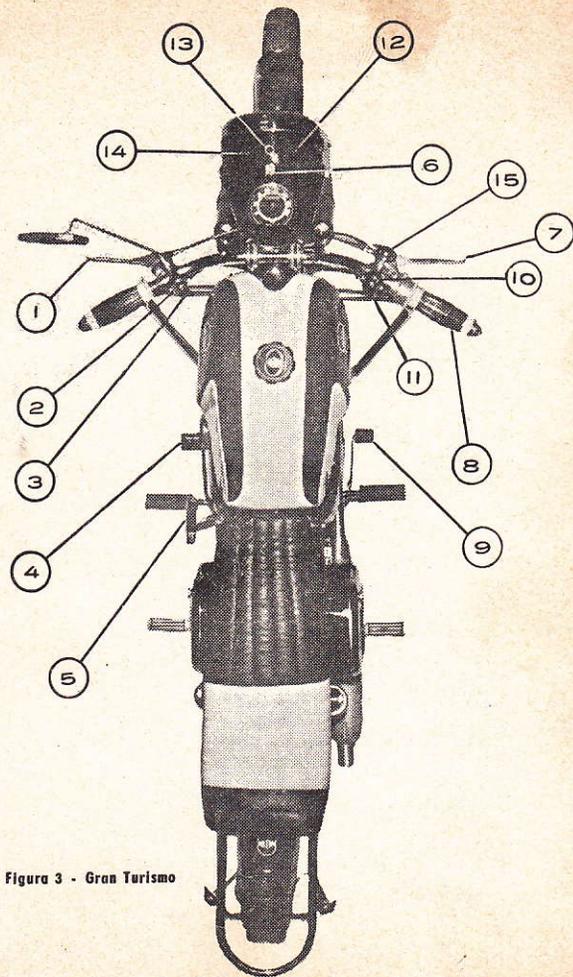


Figura 3 - Gran Turismo

DATOS PARA IDENTIFICACION

Cada motocicleta se distingue por el número de identificación que lleva grabado en el cuadro y en el motor, en los lugares que se indican a continuación:

EN EL CUADRO

En la chapa soporte motor, lado derecho, inferior

EN EL MOTOR

En la base respectiva anterior del semicárter derecho
Este número sirve para la identificación de la motocicleta a los efectos legales y se registra en el certificado de origen del vehículo
El número de identificación debe ser indicado en todos los casos en que se requieran piezas de repuesto.

CARACTERISTICAS GENERALES

MOTOR

A explosión, de cuatro tiempos, monocilíndrico, con válvulas a la cabeza, mandadas por varillas y balancines.

Encendido por batería con bobina e interruptor de avance automático.

Alimentación por nafta.

Lubricación forzada.

Enfriamiento por aire natural.

Cambio de cuatro relaciones con selector mandado por pedal.

Embrague de discos múltiples en baño de aceite.
Transmisión primaria por engranajes de dientes helicoidales.

Transmisión secundaria por cadena.

VEHICULO

Cuadro de caños de acero trefilados en frío.

Suspensión anterior telescópica con amortiguador hidráulico incorporado.

Suspensión posterior de horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos.

Ruedas de rayos tangentes con frenos de expansión.

Instalación de alumbrado y señalación completa con proyector de tres focos, farolito posterior con luz para iluminación atente, luz de freno, luces de giro y bocina eléctrica.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 115 km/h. aproximadamente.

Consumo de carburante: 2,7 litros cada 100 km. (según normas C.U.N.A.).

Pendiente máxima superable: 40 %.

Autonomía: 600 km. aproximadamente.

Las prestaciones señaladas se entienden con el vehículo en condiciones de marcha, montado solamente por el conductor y sobre caminos en buenas condiciones.

DIMENSIONES Y PESO

Paso m. 1,28

Largo máximo ,, 1,91

Ancho máximo ,, 0,61
Altura máxima ,, 0,95
Altura mínima del motor desde tierra ,, 0,160
Peso sin carburante kg. 110
aprox.

ABASTECIMIENTOS

Nafta: capacidad del tanque, 13 litros, aproximadamente. Usar únicamente nafta especial.

Aceite: 2 kg.



DESCRIPCION

MOTOR

Ciclo a 4 tiempos

Número de cilindros 1

Diámetro 65 mm.

Carrera 61 mm.

Cilindrada efectiva 202,4 cc.

Relación de compresión 7

Potencia máxima 14 HP

Régimen de potencia máxima .. 7000 r.p.m.

Régimen de cupla máxima 4000 r.p.m.

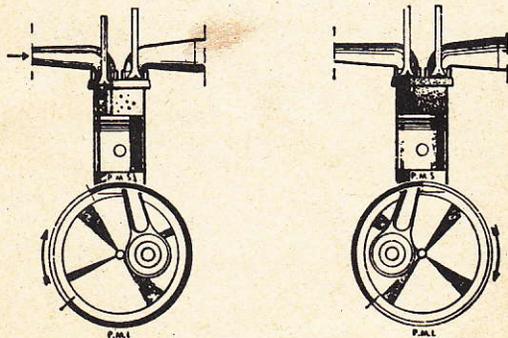
Diámetro útil de las válvulas	} aspiración 24 m.m.
		} escape

Cilindro: de aleación de aluminio con camisa de acero fundido.

Cabeza de cilindro: en aleación de aluminio con los asientos de las válvulas de fundición gris.



DIAGRAMA DE LA DISTRIBUCION



Aspiración
abre 28° antes del
P.M.S. cierra 64°
después del P.M.I.

Compresión
Las válvulas están
cerradas

Figura 5

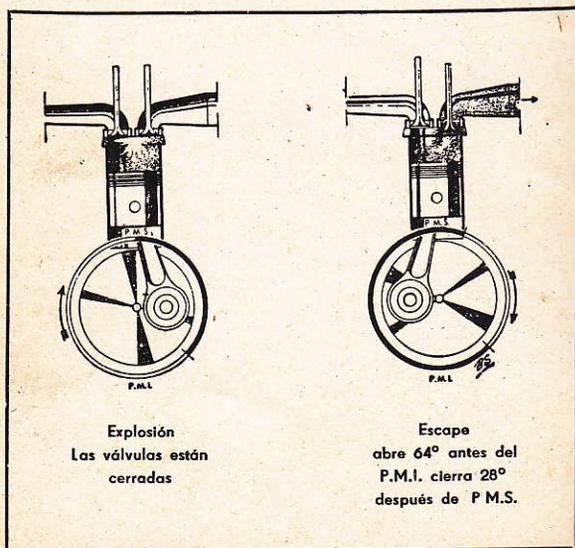


Figura 5

Distribución (ver fig. 5):

Por válvulas en la cabeza, mandadas por varillas y balancines. El árbol de la distribución manda las varillas mediante botadores a platillo.

Aspiración

Inicio: 28° antes del P.M.S.

(punto muerto superior)

Fin: 64° después del P.M.I.

(punto muerto inferior)

Tolerancia + — 4°

Escape

Inicio: 64° antes del P.M.I.

Fin: 28° después del P.M.S.

Tolerancia + — 4°

Los datos arriba mencionados deben controlarse con un juego de 0,1 y 0,15 mm. entre las válvulas y los balancines.

Juego normal entre balancines y válvulas estando el motor frío:

Aspiración: 0,1 mm.

Escape: 0,15 mm.

Alimentación

El carburador es alimentado por gravedad desde el tanque colocado arriba, mediante cañería derivada de dos canillas.

La reserva se tiene manteniendo cerrada una canilla.

Tipo y Regulación del Carburador

Amal R 622/2 con filtro depurador de aire con cartucho intercambiable.

Difusor \varnothing 22 mm.

Gigleur máximo 100.

Gigleur mínimo 45.

Tornillo de aire mínimo, abierto 1 vuelta.

Válvula de gas N° 622 - 060.

Aguja cónica E 16 en la 2ª muesca.

Pulverizador N° 622 - 078.

Tornillo de la mezcla abierto $\frac{3}{4}$ de vuelta.

Encendido por batería con:

ENCENDIDO

- 1 Ruptor a avance automático, sincronizado con el árbol de la distribución. El avance fijo puede ser regulado por medio de dos hendiduras circulares practicadas en la chapa portarruptor, entre las cuales pasan los tornillos de fijación que, una vez aflojados, permiten la rotación del conjunto instalado en la chapa.

Anticipo fijo: $3^{\circ} + 5^{\circ}$.

Anticipo automático: $38^{\circ} + 39^{\circ}$.

Anticipo total: $41^{\circ} + 44^{\circ}$.

- 2 Bobina de encendido colocada en la parte superior trasera del cuadro, por debajo del asiento.
- 3 Condensador fijado con tornillos a la placa ruptor.
- 4 Cambiador de encendido, para la alimentación de la bobina, incorporado al faro. Este dispositivo permite el funcionamiento del motor aun con la batería descargada e inclusive sin ella.

- 5 Bujía Bosch W 260 T2 50, Marelli CW 275 B, Champion N 3 o similares. Diámetro y altura de los filetes de 14x1,25 (rosca larga).

Lubricación (ver fig. 6)

Por circulación forzada al eje motor y balancines con regulador automático, mediante bomba a engranajes y filtro desmontable.

Enfriamiento

Por aire, mediante un adecuado aleteado en el cilindro, en la cabeza, tapa de los balancines y cárter motor.

Transmisión

Primaria: por engranajes de dientes helicoidales; relación de transmisión: 3,047 (64/21).
 Secundaria: por cadena (1/2" x 7,8) con bujes elásticos interpuestos entre el tambor del freno y la maza de la rueda; relación de transmisión: 3,562 (57/16).

Embrague

A discos múltiples.
 Discos conductores, 5 guarnecidos.
 Discos conducidos, 5 de acero.

Cambio de Velocidad

En cascada, cuatro relaciones con engranajes siempre en toma y corredizos, mandados por selector con palanca a pedal.

Relaciones del cambio

1ª velocidad	1.941 (33/17)
2ª velocidad	1.272 (28/22)
3ª velocidad	0,851 (23/27)
4ª velocidad	0,613 (19/31)

Relaciones totales motor-rueda con corona
 $Z = 57$ y piñón $Z = 16$:

1ª velocidad ..	21,066 (3,047 x 1,941 x 3,562)
2ª velocidad ..	13,805 (3,047 x 1,272 x 3,562)
3ª velocidad ..	9,236 (3,047 x 0,851 x 3,562)
4ª velocidad ..	6,653 (3,047 x 0,613 x 3,562)

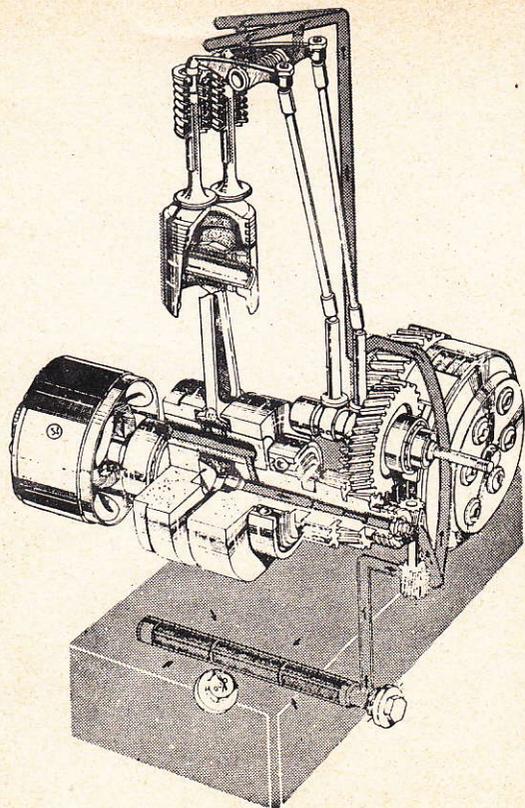


Figura 6

VEHICULO

Cuadro

De caños de acero trefilados en frío, unidos mediante soldadura eléctrica y autógena de acuerdo con las exigencias.

Suspensión delantera

De horquilla telescópica con amortiguador hidráulico incorporado.

Suspensión trasera

Del tipo de horquilla oscilante con resortes helicoidales cilindricos de torsión incorporados con los amortiguadores hidráulicos en estuches telescópicos.

Frenos

Frenos en las dos ruedas del tipo de mordaza de expansión, que actúan sobre el diámetro de

delantera	}	150 mm.
trasera		

Ruedas

Del tipo a rayos tangentes. Llantas de acero 17" x 2 1/2".

Neumáticos

Delantero: 17" x 2,75 R.

Trasero: 17" x 3,00 R.

Presión del inflado:

con conductor y pasajero:

delantero 24 lbs. x pulgada²

trasero 26 lbs. x pulgada²

con conductor sólo:

delantero 22 lbs. x pulgada²

trasero 24 lbs. x pulgada²

INSTALACION ELECTRICA (ver fig. 7)

Está compuesto por los siguientes elementos:

- 1 Dinamo: 45 W - 6 V, rotación derecha, del tipo llamado "volante", estando el ro-

tor montado directamente sobre el eje motor mientras que el estator (o carcaza), centrado por el respectivo alojamiento en el cárter, está fijado con dos prisioneros al mismo. Regulador de voltaje con soporte elástico aplicado en la base respectiva soldada al cuadro entre los montantes delanteros.

2 Batería: capacidad 7 A h - 6 V.

3 Bobina eléctrica: 6 V.

4 Sistema de iluminación: Farol delantero, de 150 mm. de diámetro, con luz de posición incorporada y luces espías presión aceite, carga dinamo y luz encandiladora.

1 lámpara de luz encandiladora no encandiladora 25/25 W - 6 V.

3 lámparas espías 5 W 6 V.

1 lámpara de luz de posición 3 W - 6 V.

1 fusible.

1 llave de contacto para el interruptor del circuito encendido y cambio de luces.

1 cambiador encendido de emergencia.

1 destellador para las luces de giro.

Desviador luz no encandiladora con botón para la bocina, aplicado al manubrio.

Mando luces de giro con botón para luz de guiñada, aplicado al manubrio.

2 farolitos luces de giro con una lampara de 1,5 w - 6 v cada una.

Farolito trasero con vidrio refrangente, completo con dos lámparas: 10 W - 6V para indicación de freno: 5 W - 6 V, para la iluminación de la chapa y luz de posición, y dos de 10 W - 6 V para farolitos traseros luces de giro.

La llave de contacto puede tomar las posiciones siguientes:

Central: circuito abierto.

A la izquierda: luces de posición.

Tres a la derecha:

1º encendido

2º luz de posición

3º luz encandiladora y no encandiladora

NORMAS PARA EL USO

Cerciorarse:

- 1 que en el tanque haya nafta;
- 2 que el aceite esté en el nivel justo, o sea que llegue hasta la boca de llenado;
- 3 que la canilla del tanque esté abierta (posición vertical de la palanquita);
- 4 que el conmutador de emergencia esté orientado hacia la leyenda "batería". En tal posición, si la batería es suficiente después de haber insertado la llave, debe encenderse la luz espía roja de carga de la batería. Dicha luz debe apagarse en cuanto el motor supera el régimen en el cual la dínamo empieza a suministrar corriente;
- 5 que el cambio esté en la posición de punto muerto.

Puesta en marcha

Insertar a fondo la llave y girarla en la posición a la izquierda. Tirar totalmente hacia adelante la manijita del aire sobre el manubrio a la derecha (fig. 8); girar alrededor de 1/8 de

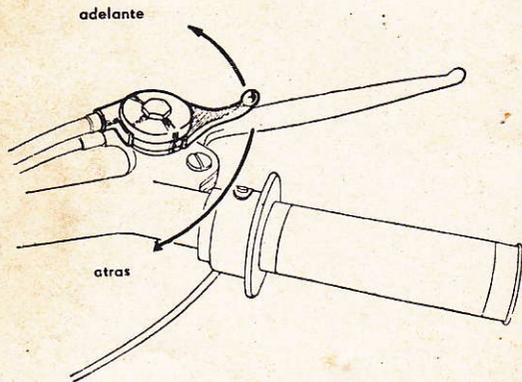


Figura 8

su carrera total el mando del gas, luego oprimir enérgicamente con el pie el pedal de arran-

que. Si el motor no arranca, repetir dicha maniobra haciendo girar más o menos el mando del gas. El arranque se facilita si antes de oprimir el pedal el motor está en compresión. Si el motor no arranca, repetir dicha maniobra después de haber actuado sobre el botón del carburador. Evitar acelerar en seguida el motor, especialmente si está frío, a fin de dar tiempo al aceite para entrar en circulación por completo.

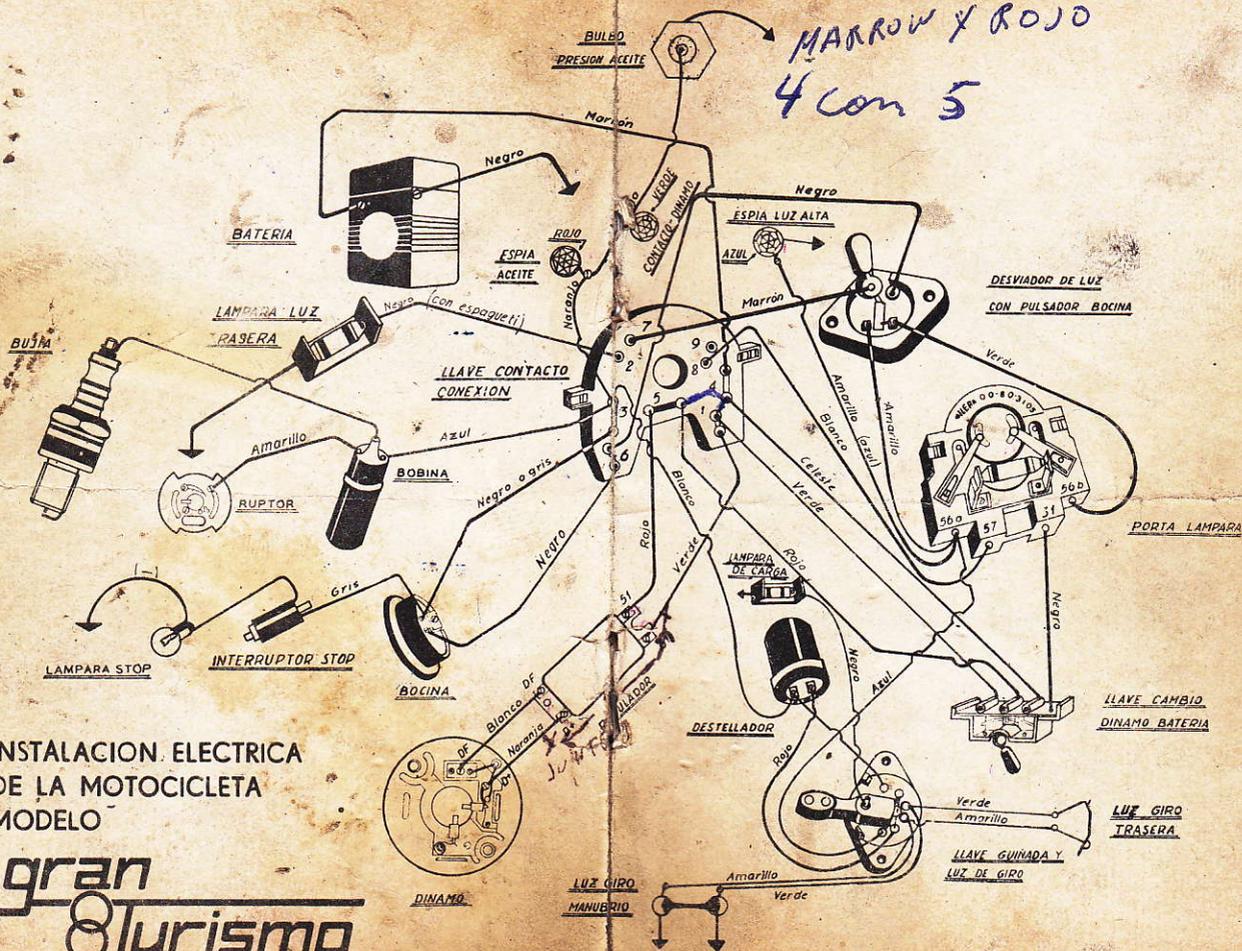
Arranque y marcha

Una vez puesto en marcha el motor como se ha descrito y empujado atrás la manijita del aire, se hace arrancar la motocicleta del siguiente modo:

Tirar a fondo la palanca de embrague, oprimir con la punta del pie hacia arriba la palanca de cambios a fin de pasar de la posición de punto muerto (0) a la primera velocidad (ver fig. 10), luego aflojar gradualmente la palanca de embrague acelerando progresivamente al mismo tiempo el motor.

INSTALACION ELECTRICA
DE LA MOTOCICLETA
MODELO

gran Turismo



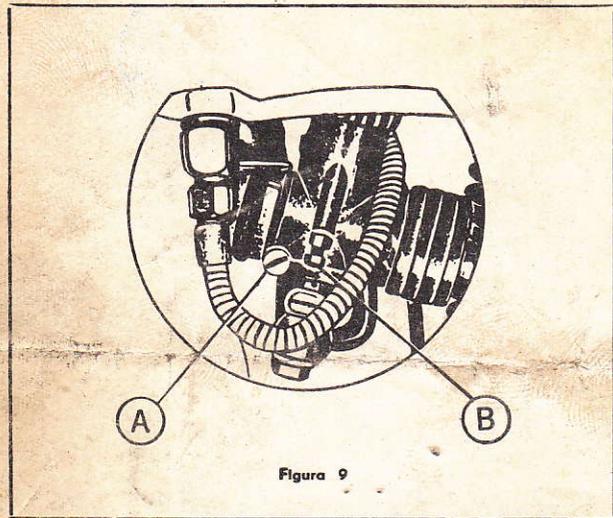


Figura 9

Cuando la máquina haya alcanzado la velocidad de unos 26 km/h, cerrar rápidamente el gas, tirar en seguida la palanca del embrague, insertar la 2ª velocidad empujando hacia abajo la palanca de cambios, luego aflojar la palanca del embrague, acelerando al mismo tiempo

el motor. Alcanzada la velocidad de 40 km/h y sucesivamente la de 55 km/h insertar respectivamente la 3ª y 4ª velocidad, repitiendo las maniobras descritas para la inserción de la 2ª velocidad.

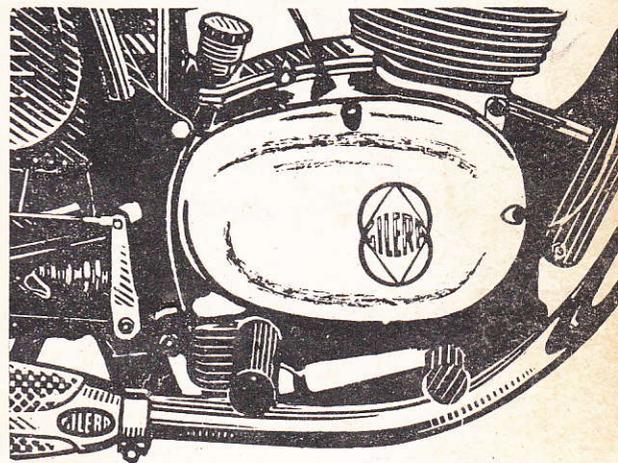


Figura 10

Para pasar de una velocidad superior a una inferior se procede como sigue:

NORMAS PARA MANTENIMIENTO

Cerrar el gas, tirar la palanca del embrague, acelerar rápidamente por un instante brevísimo el motor de modo de permitir la sincronización de los engranajes a insertar, accionar con el pie la palanca de cambio, luego aflojar la palanca del embrague y acelerar como ya se ha descripto.

Advertencia importante

Cuando la máquina es nueva, a fin de permitir un ajuste gradual de la misma, se recomienda efectuar un período de ablande como se indica a continuación:

Para los primeros 100 km. no superar las siguientes velocidades:

en 1ª velocidad	25 km/h
en 2ª velocidad	38 km/h
en 3ª velocidad	55 km/h
en 4ª velocidad	70 km/h

De los 1000 a los 3000 km. aumentar gradualmente los límites arriba indicados hasta alcanzar (fin de ablande) las siguientes velocidades:

en 1ª velocidad	30 km/h
en 2ª velocidad	45 km/h
en 3ª velocidad	70 km/h
en 4ª velocidad	85 km/h

Luego proceder a quitar el limitador del carburador.

La perfecta eficiencia y la duración del vehículo, dependen esencialmente del cuidado puesto en el mantenimiento, sin olvidar además que éste puede poner en evidencia imprevistamente irregularidades eventuales que podrían llegar a consecuencias desagradables.

Antes de proceder a la verificación de las varias partes, es necesario efectuar una buena limpieza del vehículo a fin de quitar barro, polvo y grasitud.

A tal fin utilizar kerosene y un pincel y secar bien con trapos limpios. Para las partes pintadas usar agua y secar con gamuza.

VERIFICACIONES

Motor

1. Verificar el nivel de aceite en el cárter.

Debe resultar a la altura de la parte fileteada de la boca de llenado.

Si se trata de un vehículo nuevo, el aceite debe ser reemplazado después de los primeros 500 kilómetros. Esta operación debe efectuarse como sigue: sacar el tapón con el filtro a fin de descargar completamente el aceite, luego reponer filtro con tapón e introducir medio litro de aceite fresco, poner en marcha el motor dejándolo girar al régimen mínimo por unos cinco minutos, luego descargar nuevamente el aceite, que habrá así limpiado todo posible residuo de ablande.

Cambio de aceite a los 500 km. en adelante cada 1500 km.

Introducir el aceite fresco hasta el llenado completo. En adelante el cambio del aceite deberá efectuarse cada 1500 km. Se aconseja el uso del aceite CASTROL "GP" (SAE 50) para la estación estival y CASTROL "XXL" (SAE 40) para la invernal.

2. Ajuste de cabeza de cilindro

Esta tarea se efectúa en motor frío después de haber sacado la tapa balancines fijada con tres tornillos, el ajuste debe hacerse con llave

tipo dinamométrica con una tensión de 5 a 5,5 kgrm. para las 4 tuercas y de 4 a 4,5 para los 2 tornillos Allen.

Verificar circulación de aceite

Una vez realizada la tarea anterior se saca la bujía y accionando la palanca de puesta en marcha en repetidas ocasiones el aceite debe fluir por el prisionero horadado, de no ser así se debe proceder a la revisión de los conductos de aceite y bomba.

Registrar luz de válvulas

Actuando con llave de 10 mm. la tuerca de ajuste y atornillando y destornillando el tornillo de ajuste, hasta obtener el juego prescrito de 0,1 mm. para la válvula de aspiración y 0,15 mm. para la válvula de escape, controlado con espesímetro, luego de bloquear la contra-tuerca teniendo firme el tornillo de ajuste. La operación ha de hacerse con el motor frío.

3. Regulación del carburador

Cerciorarse que la válvula del gas corra libremente, sin juego excesivo en su asiento. Limpiar con chorro de aire los agujeros, Gigleur y porta-gigleurs a fin de quitar las impurezas eventuales.

El carburador está regulado por la fábrica para el mejor rendimiento, pero causas fortuitas pueden alterar dicha regulación, por lo tanto procédase a restablecerlo como sigue:

Regulación del mínimo

Se efectúa con el motor caliente, actuando sobre los tornillos B y A (ver figura 9) que regulan respectivamente la posición de la válvula y el paso de aire del mínimo, hasta encontrar la combinación de mezcla justa, de manera de obtener el número deseado. A este punto, al abrir lentamente el mando del gas, el motor no debe fallar ni apagarse. En caso contrario, apretar ligeramente el tornillo del aire del mínimo, hasta hacer desaparecer dicho punto débil. En general el tornillo del aire

del mínimo, ha de abrirse de una vuelta y media con relación al cierre completo.

Regulación del máximo y del paso

Si los gigleurs, válvulas, aguja cónica, son del calibre prescripto y no presentan desgaste sensible, la regulación debería resultar normal; en caso contrario, y eso como consecuencia especialmente de variaciones en la densidad de la nafta o bien de saltos sensibles de la temperatura ambiente, se hace necesario cambiar de gigleur del máximo o la posición de la aguja cónica. Se recuerda por eso que al aumentar la densidad de la nafta o disminuir la temperatura ambiente, es necesario enriquecer la mezcla desplazando la aguja cónica hacia arriba, o aumentando el número del gigleur y viceversa, si la densidad de la nafta disminuye y la temperatura ambiente aumenta.

4. Ajustar el embrague (ver fig. 12)

Actuar con el tensor del cable A. En caso de que el mismo se hallare al final de la carrera,

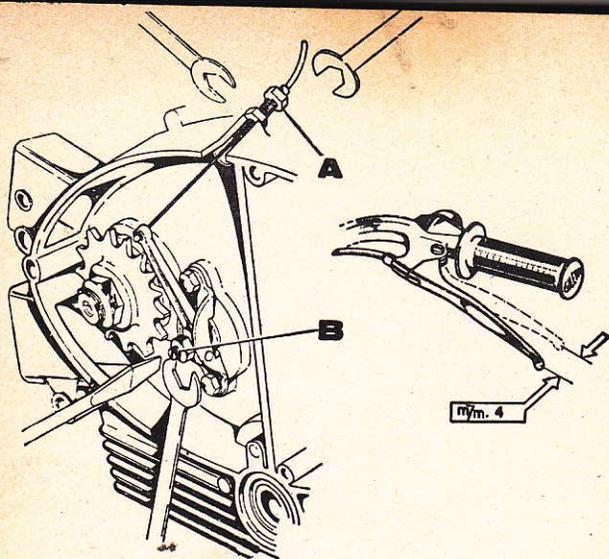


Figura 12

reatornillarlo; luego actuar con el tornillo B regulando después con el tensor del cable A la carrera en vacío de 4 mm. en la extremidad de la palanca en el manubrio.

5. Ajustar el ruptor (ver fig. 13)

Verificar el estado de los contactos; si están sucios, limpiarlos con un trapo embebido en nafta y secar bien; si las superficies planas de dichos contactos presentaren asperezas, eliminarlas con una lima adecuada, luego limpiar-

las bien. Si el fieltro de lubricación de la leva se presenta seco, humedecerlo con no más de dos gotas de aceite mineral fluido. El conjunto del anticipo automático, después de lavado con nafta y secado con chorro de aire comprimido, ha de lubricarse con unas gotas de aceite fluido en los pernos de las masas, en la horquilla de la leva y en el perno de guía de la leva. Los contactos se regulan actuando con un destornillador en el hueco C, aflojando previamente el tornillo A, de modo que su abertura sea de $0,35 + 0,40$ mm.

6. Puesta a punto del encendido

- 1 Poner en P.M.S. al final de la carrera de compresión, en esta posición marcar sobre el rotor de dínamo y sobre el porta escobillas una línea de referencia. (De fábrica sale con dicha referencia que es válida siempre y cuando no se haya desmontado el rotor del dínamo).
- 2 Se utiliza para esta tarea una lamparita de 6 V con dos morcetes, uno se conecta al contacto móvil del ruptor y el otro a masa.
- 3 Se monta el disco graduado con su respectivo índice al volante derecho, llevar el pistón a P.M.S. en fase de compresión, girar el disco en el sentido de las agujas del reloj 11 grados que en la práctica es equivalente a una delga del rotor de la dínamo con referencia a la marca antes citada.

- 4 Aflojar los tornillos B (Fig. 13) y correr la placa hasta conseguir el punto exacto en el cual la lamparita se enciende (es decir posición justa de apertura de platinos).

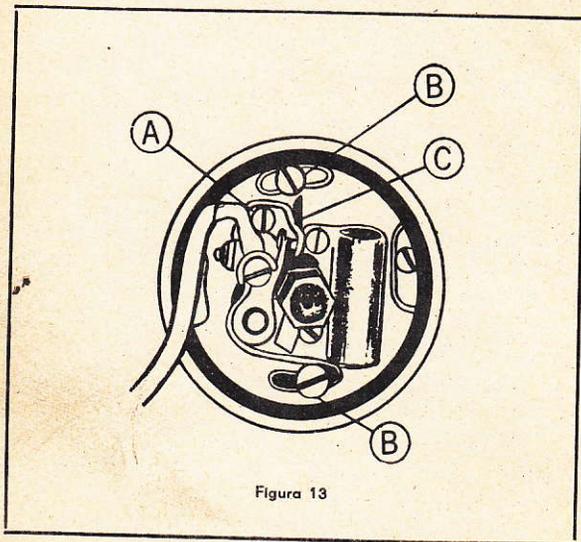


Figura 13

7. Verificar la bujía

Sacarla con la llave respectiva. Si estuviere sucia limpiarla con un cepillo metálico. La distancia entre electrodos debe ser de $0,5 \pm 0,7$ mm. Al reponer la bujía en la cabeza, tener

cuidado de embocarla con la inclinación debida y atornillarla a mano, si es posible hasta el fondo, antes de apretarla con

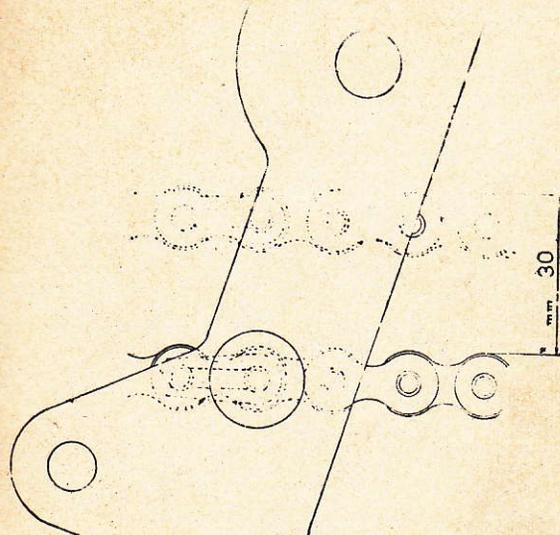


Figura 14

8. Cierre bulonería

Verificar si las tuercas de los prisioneros de fijación del motor como también los tornillos de las varias tapas y del cárter están cerrados a fondo, en caso contrario proceder a su cierre.

VEHICULO

1. Cadena

El ajuste de la cadena se efectúa actuando uniformemente sobre los tensores correspondientes, previo aflojamiento de las tuercas de fijación del cubrecadena a la horquilla. La tensión justa de la cadena se controla con la máquina puesta sobre caballete, midiendo el desplazamiento a lo largo del borde de la palanca posterior del sostén del motor, que resulta levantando a lo largo de dicho borde la parte inferior de la cadena. Dicho desplazamiento debe ser de 30 mm. (ver figura 14).

Para el mantenimiento de la cadena

Es una buena norma cuando la cadena se presenta muy sucia por impregnado de tierra, barro o arena, es proceder a su limpieza de la siguiente manera:

Desmontar la misma y lavarla con kerosene, secarla perfectamente (es recomendable aire a presión), sumergirla en un baño de aceite caliente SAE 50 a una temperatura de 50 a 60 grados durante 30 minutos, de esta forma se consigue que el lubricante penetre entre los

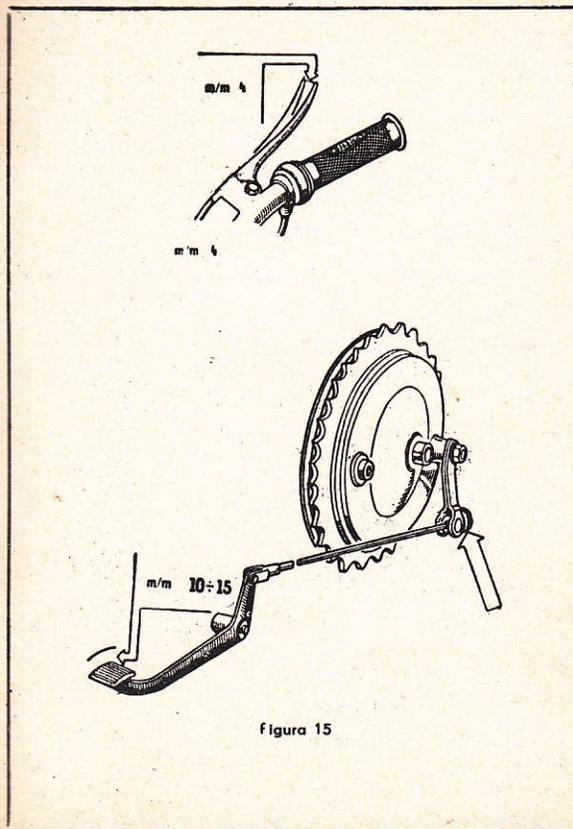


figura 15

rulos y pernos, luego se deja escurrir el excedente de aceite y se monta nuevamente siguiendo las indicaciones de registro detalladas en el párrafo anterior.

2. Frenos

La regulación del mando del freno delantero se efectúa actuando sobre el botón estriado atornillado en la varilla de mando, situada en el tambor del freno. Es necesario dejar 4 mm. de juego en la extremidad de la palanca de mando en el manubrio.

El freno posterior se ajusta actuando sobre el botón estriado atornillado sobre la varilla de mano. Ajustar hasta dejar un juego vacío en la extremidad del pedal de 10-15 mm. (Ver figura 15).

3. Rueda delantera

El desarmado se efectúa de la manera siguiente:

- 1) Desmontar el cable mando freno.
- 2) Sacar la tuerca del perno de la rueda.
- 3) Aflojar el buloncito de cierre en el brazo izquierdo de la horquilla.
- 4) Sacar el perno de la rueda por el lado izquierdo, golpeando sobre la cabeza fileteada de la extremidad derecha del perno mismo.
- 5) Extraer la rueda hacia abajo.

Para el montaje, introducida la rueda provista del distanciador lateral y enchufado el porta-

zapata en el alojamiento relativo en el brazo izquierdo de la horquilla, introducir el perno de la rueda por el lado izquierdo, fijándolo al brazo derecho, mediante la tuerca sacada de antemano. Afirmar luego el perno al brazo izquierdo, mediante el buloncito correspondiente de la extremidad en forma de mordaza.

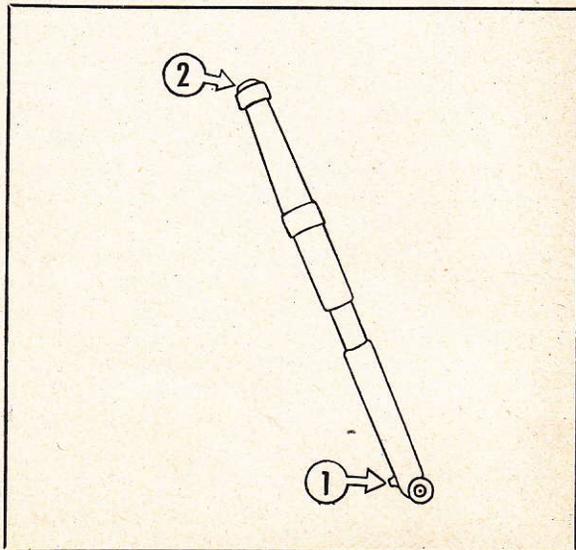
4. Suspensión delantera (ver fig. 16)

La horquilla telescópica no necesita mantenimiento especial. El contenido de aceite es de 170 cc. por cada brazo de la horquilla. La verificación del aceite, que es del tipo CASTROLITE de CASTROL, debe efectuarse prudencialmente cada 3000 km. Cuando después de tal recorrido, el aceite se presentare todavía en óptimas condiciones es suficiente agregarle la cantidad que fuera necesaria para mantener la cantidad arriba indicada.

La verificación del nivel y estado del aceite se hace cada 3000 km. como lo indica la guía de mantenimiento y se cambia cada 9000 km. El vaciado del aceite se hace sacando el tapón inferior (1) inclinado, ubicado cerca del perno de la rueda. El relleno se efectúa por el tapón superior (2) situado sobre el soporte de manubrio, para esta tarea se debe mandar la suspensión a fondo de manera que no quede aire depositado dentro de los tubos al introducir el aceite.

5. Suspensión trasera

No se requiere ninguna manutención, salvo una lubricación a largos intervalos al perno de oscilación de la horquilla. En caso que los amortiguadores hidráulicos incorporados con la suspensión, resultaren ineficientes, es aconsejable remitirlos a algún Agente Autorizado.



INSTALACION ELECTRICA

1. Dínamo

La manutención de la dínamo debe limitarse a una verificación periódica de las escobillas y del colector.

Cerciorarse que las escobillas corran libremente en sus guías y que no estén excesivamente gastadas; en caso contrario hay que proceder a su sustitución.

Sacar el depósito de aceite y polvo de carbón con nafta, luego secar bien.

Limpiar el colector con un trapo humedecido en nafta, con el motor parado a fin de evitar peligro de incendio con las chispas de las escobillas; si presentara rayaduras ligeras, poner en movimiento el motor y pasar ligeramente papel de lija fina (nunca papel esmeril); si a pesar de esto, no se eliminaran las rayaduras, habrá que desarmar el rotor (inducido) y repasar el colector con el torno. Al sustituir las escobillas, colocar las originales suministradas por la casa constructora de la instalación. No mojar jamás con nafta el bobinado del inducido y del campo inductor para no deteriorarlos de modo irreparable.

2. Regulador ninguna atención

3. Batería

Es el elemento de la instalación eléctrica que requiere la vigilancia más asidua y diligente.

Primera carga:

- 1) Llenado con ácido sulfúrico para acumuladores densidad 1280 mínimo, 1300 máximo.
- 2) Dejarla reposar durante 6 horas para su impregnación antes de cargarla.
- 3) Transcurridas las 6 horas de impregnación restablecer el nivel electrolítico luego someterla a carga lenta a un régimen no mayor de 2 amper/hora durante 50 horas.
- 4) Finalizado el período de la primera carga es aconsejable descargar el acumulador y volverlo a cargar nuevamente antes de entrar en servicio.

Cerciorarse con frecuencia que el nivel del líquido recubra enteramente las placas, en caso contrario proveer a su reposición añadiendo agua destilada (excluyendo del modo más absoluto el agua natural, aunque fuese agua po-

table) y controlar al mismo tiempo la densidad del líquido (será conveniente dirigirse para esta operación a una persona competente y equipada). En caso de que se mantenga la máquina inactiva por un cierto período de tiempo (un mes o más) es necesario recargar periódicamente la batería. En el curso de tres meses la batería se descarga automática y completamente.

Al colocar la batería en la motocicleta, tener cuidado de no invertir las conexiones, teniendo siempre presente que el cable de masa ha de colocarse en el borne negativo, en tanto que el otro cable, marcado en azul, ha de conectarse al borne marcado con el + (más).



INCONVENIENTES Y SOLUCIONES RELATIVAS

Las causas más probables del mal funcionamiento del motor pueden dividirse en tres grupos:

Inconvenientes derivados de mala carburación:

- a) Explosiones repetidas especialmente en alta velocidad y a plena carga.

El inconveniente puede deberse a los conductos y gicleurs del carburador obstruidos, o bien a la presencia de agua en la nafta. En el primer caso desmontar los gicleurs del carburador y limpiarlos soplándolos dentro; en el segundo, cambiar completamente el contenido de nafta en el tanque.

- b) Falta de regularidad en las explosiones y calentamiento anormal del motor.

El inconveniente puede originarse en la mezcla aire-nafta demasiado rica o demasiado pobre. En tal caso pruébese, con un destornillador, de apretar el tornillo A (ver figura 9). Si las explosiones aumentan quiere decir que la mezcla es rica; procédase entonces a desplazar hacia abajo la aguja cónica o a disminuir el gicleur del máximo. Si al contrario, las explosiones disminuyen, es señal de que la mezcla es pobre y entonces debe procederse a desplazar la aguja cónica hacia arriba o aumentar el gicleur del máximo.

Inconvenientes derivados de encendido irregular:

- a) Encendido demasiado anticipado (golpeteo metálico debido a sollicitaciones irregulares sobre el pistón) o demasiado retardado (calentamiento anormal del motor, estallidos en el escape).

Aflojar los tornillos B del ruptor (ver fig. 13) y girar el ruptor mismo en el sentido de las agujas del reloj para retardar o en sentido contrario para anticipar.

- b) Autoencendido debido a excesivo calentamiento o a incrustaciones de carbón en la cabeza del pistón o en la cámara de explosión (el motor pistonea). Desmontar y proceder a la limpieza de las partes.
- c) Pérdida de explosiones como consecuencia de falta de chispa. Desmontar en tal caso la bujía, limpiarla y controlar la distancia entre los electrodos ($0,5 + 0,7$ mm). Si el fenómeno no depende de la bujía, averiguar si su cable no presenta roturas, luego pasar a la verificación de los contactos del ruptor, como ya se ha descrito.

3. Inconvenientes provocados por el deficiente funcionamiento de la máquina

- a) El motor no desarrolla la potencia normal. Puede ser causado por compresión insuficiente

(juego excesivo entre pistón y cilindro a consecuencia de fuerte desgaste, cierre insuficiente de las válvulas debido a desgaste de los asientos, válvulas punteadas por falta del juego prescrito entre balancines y varillas).

- b) Golpeteo excesivo en la cabeza del motor y ruido metálico. Pueden ser causados: el primero por el juego excesivo entre la varilla balancín y válvula, o por resortes rotos o flojos; el segundo por lubricación deficiente en los balancines y las válvulas, causada por obstrucción en los conductos del aceite, por mal funcionamiento de la bomba de aceite. Para dichos inconvenientes será oportuno dirigirse a los Distribuidores o Agentes Autorizados.



GARANTIA

(de las Condiciones Generales de Venta)

Los vehículos GILERA adquiridos en la organización de ventas de GILERA ARGENTINA S.A.C. e I. están garantizados por un período de seis meses o 4.500 km., lo que primero suceda, desde la fecha de la adquisición. La garantía se extiende a los defectos de montaje y material. Las piezas reconocidas defectuosas serán cambiadas gratuitamente. Los vehículos o las partes de ellos a examinar deberán remitirse libres de todo gasto a la fábrica.

La expedición al cliente se hará con flete a pagar en destino. Los gastos de mano de obra, nafta y aceite están, en todos los casos, a cargo del adquirente.

Están excluidos de la garantía: las gomas, las cadenas, los cojinetes, el carburador, la instalación de encendido e iluminación, y en general

todas las piezas no fabricadas por GILERA ARGENTINA S.A.C. e I.

La garantía pierde su valor: cuando el vehículo haya sido arreglado o modificado por terceros no pertenecientes a la Organización Oficial GILERA; cuando se coloquen piezas de repuestos no originales; cuando las máquinas estén destinadas a alquiler, carreras, o en cualquier modo usadas en condiciones de sobrecarga; cuando no se sigan las normas de mantenimiento, incluidas en ellas el uso de aceite del tipo y graduación prescriptos.



RESPONSABILIDAD

(de las Condiciones Generales de Venta)

GILERA ARGENTINA S.A.C. e I. no responde de los daños y perjuicios que pudieran sufrir personas y/o cosas en dependencia del uso de sus productos, aunque los daños fuesen provocados por defectos de construcción de los materiales provistos.



Cuide este Manual de Instrucciones y consérvolo en buen estado. Le será muy útil para el trato diario de su Gilera Gran Turismo.