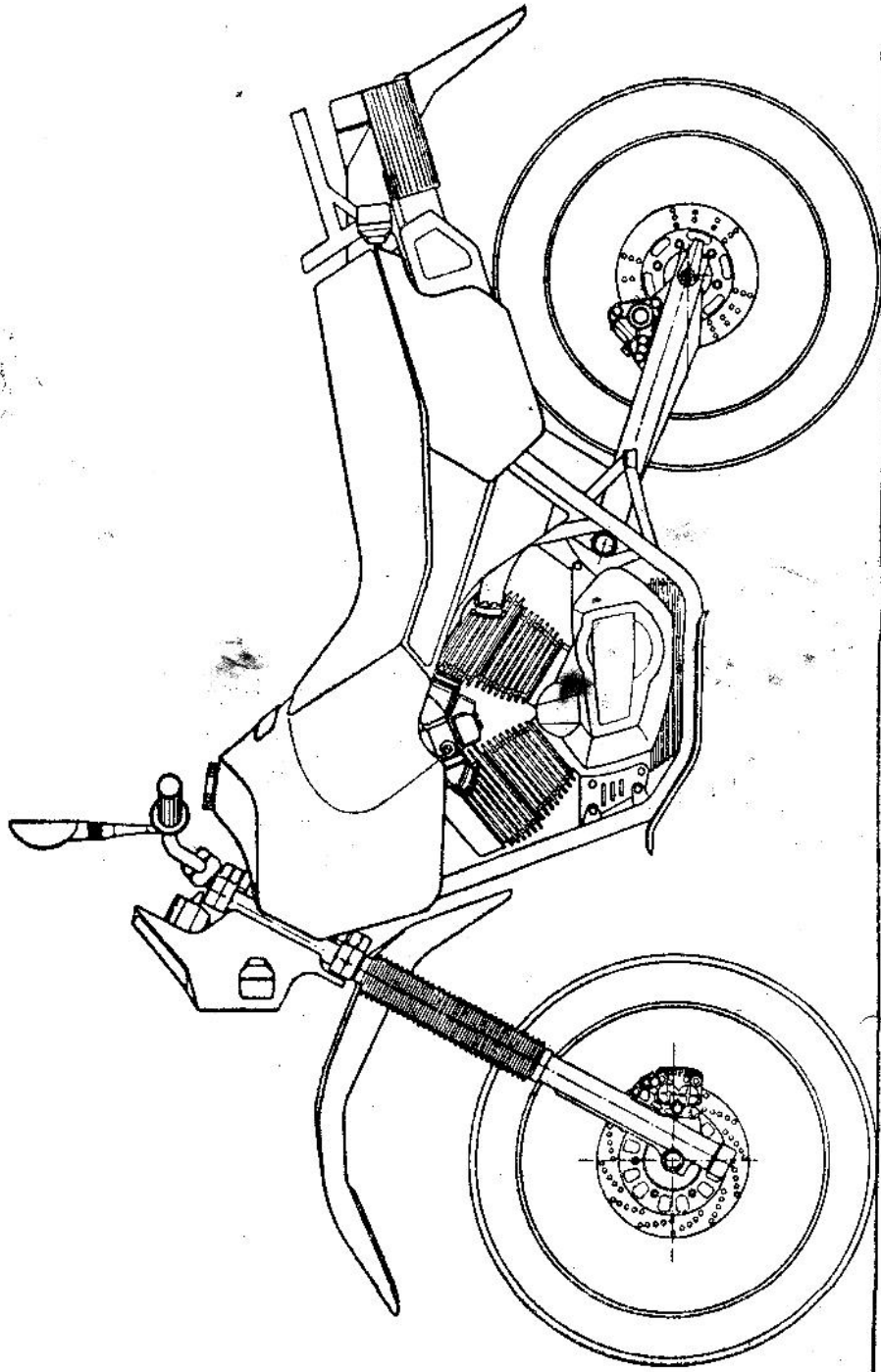


350 KANGURO
501 GAMEL



ELECTRIC START

MOD 501 LEVA STARTER

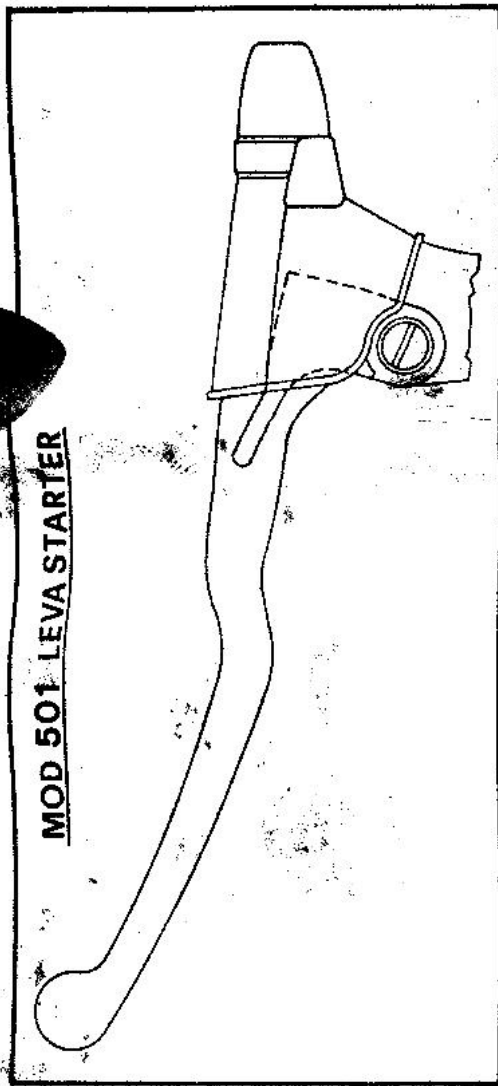
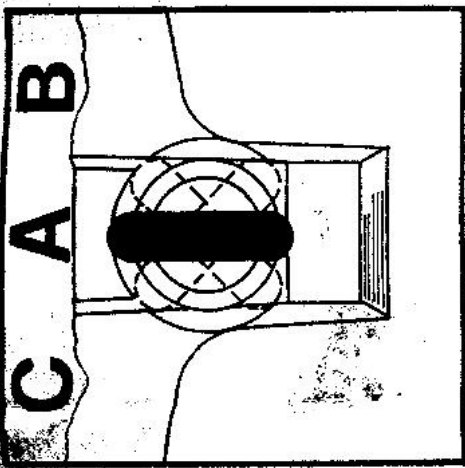
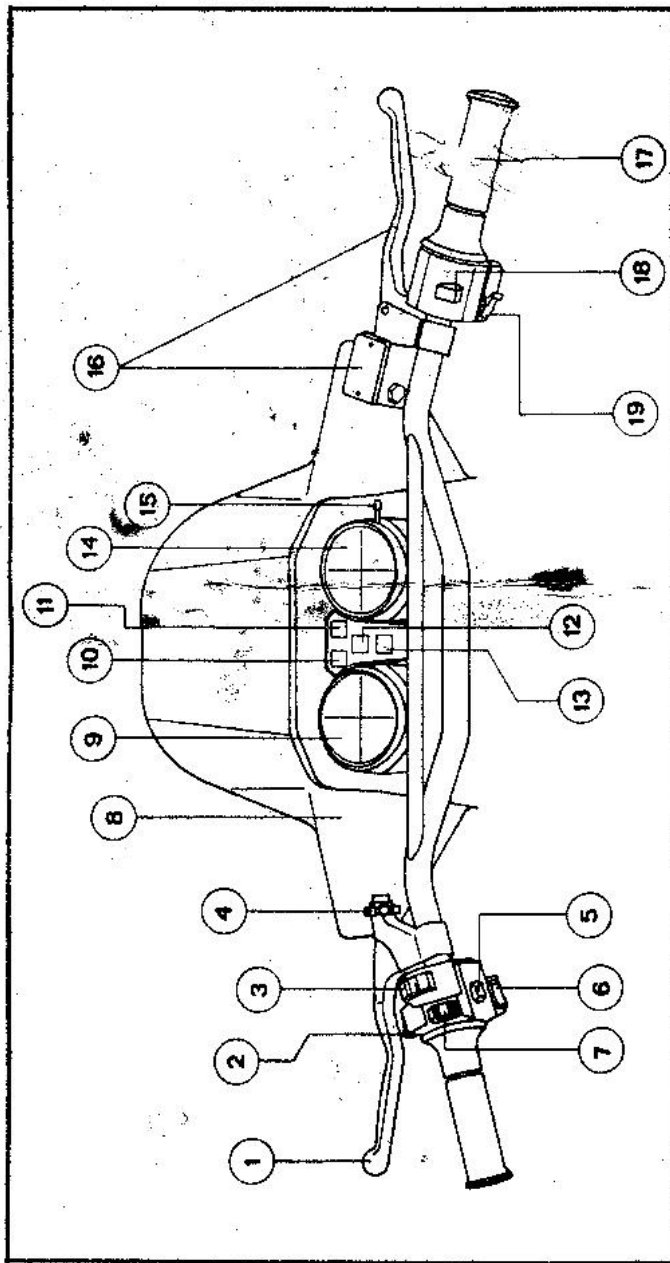


Fig. 1



A off
B on
C park

Fig. 3



- 1 COMANDO FRIZIONE
- 2 LAMPEGGIO DIURNO
- 3 INTERRUTTORE GENERALE LUCI
- 4 REGISTRO FRIZIONE
- 5 COMANDO FRECCIE
- 6 COMANDO TROMBA
- 7 COMMUTATORE LUCI
- 8 PROTEZIONE AERODINAMICA
- 9 CONTAGIRI
- 10 SPIA VERDE FOLLE
- 11 SPIA BLU ABBAGLIANTE
- 12 SPIA GIALLA FRECCIA
- 13 SPIA ROSSA RISERVA
- 14 TACHIMETRO CONTA KM.
- 15 AZZERATORE CONTA KM. PARZIALE
- 16 POMPA E LEVA FRENO ANTERIORE
- 17 COMANDO GAS
- 18 ARRESTO MOTORE
- 19 AVVIAMENTO MOTORE

Fig. 2

DATI TECNICI 350 KANGURO

MOTORE

Bicilindrico a 4 tempi
V di 72° longitudinale con cilindri sfalsati di mm. 50 fronte marcia.
Alesaggio e corsa mm. 62 x 57 x 2.
Rapporto di compressione 11,0:1
Cilindrata unitaria 172,08 c.c.
Cilindrata totale 344,16 c.c.
HP 32,5 a 8500 giri/1'.
Regime limite di sfarfallamento max 9000 giri/1'.
Potenza fiscale Cvf 6.
Coppia max 3,5 Kgm. a 5000 giri/1'.
Anticipo di accensione da dopo 10° il PMS a 34° prima del PMS, a regolazione elettronica.
Due carburatori Dellorto VHBZ 25 BS con filtro aria in comune.
Filtro olio a rete nella coppa motore
Olio raccomandato Castrol GTX2 ogni 4000 Km (litri 2,5) o Castrol RS ogni 8000 Km (litri 2,5).
Per uso invernale utilizzare olio di gradazione 10W40 Castrolite o GTZ.
Trasmissione primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 1 : 2,275.
Trasmissione secondaria a catena 5/8 x 3/8 pignone Z = 14.
Corona Z = 47 con parastrappi in gomma sul mozzo.
Candela CHAMPION N7Y.
Per uso sportivo o lunghi tratti autostradali si consiglia una candela CAMPION N6Y.

CAMBIO

In blocco a 6 velocità ad innesti rapidi.
Rapporti del cambio:
1 Vel. 1 : 3,2 - 2 Vel. 1 : 2,0 - 3 Vel. 1 : 1,47
4 Vel. 1 : 1,21 - 5 Vel. 1 : 1,05 - 6 Vel. 1 : 0,95.

RUOTE

A raggi con cerchio in lega leggera.
Anteriore WM 2/1,6 x 21", con pneum. 3,00 - 21 S.
Posteriore: WM 3/2,15 x 18" con pneum. 4,00 - 18 S.
Pressione di gonfiaggio:
Anteriore atm. 1,6 con una persona e 1,8 atm. con 2 persone.
Posteriore atm. 1,8 con una persona e 2,00 atm. con 2 persone.

FRENI

Anteriore a disco Ø 240 mm. con comando idraulico e pinza flottante a doppio pistoncino.
Posteriore a disco Ø 230 mm. con comando idraulico e perno sfilabile per il rapido smontaggio della ruota.

IMPIANTO ELETTRICO

Generatore di corrente a volano magnete alternatore 12 V - 140 W a ricarica totale.
Batteria 12 V 18 A/h.

TELAIO

A doppia culla chiusa in tubi di acciaio a sezione rettangolare.
Passo 1485 mm. lunghezza massima 2270 mm.
Peso a secco 160 Kg.
Serbatoio carburante capacità 22 litri.

FASI DISTRIBUZIONE

Con gioco valvole registrate a mm. 1 (motore freddo) cilindro anteriore e posteriore:
apertura aspirazione 24° prima del PMS
chiusura aspirazione 49° dopo il PMI
apertura scarico 55° prima del PMI
chiusura scarico 23° dopo il PMS

PRESTAZIONI

Velocità max in posizione raccolta 145 Km/h.
Cons. normalizzato 25 Km./litro.

MOTORE

Bicilindrico a 4 tempi
V di 72° longitudinale con cilindri sfalsati di 50 mm.
fronte marcia

Alesaggio e corsa mm. 71 x 64 x 2

Rapporto di compressione 11.5 : 1

Cilindrata unitaria 253,38 c.c.

Cilindrata totale 506,77 c.c.

HP 43 a 8500 giri/1'

Regime limite di sfarfallamento max 9000 giri/1'

Potenza fiscale CVf 8

Coppia max 4,4 Kgm a 6000 giri/1'

Anticipo di accensione da dopo 10° il PMS a 30° prima del PMS, a regolazione elettronica.

Due carburatori Dellorto PHBH 28 BS con filtro aria in comune.

Filtro olio a rete nella coppa motore

Olio raccomandato Castrol GTX2 ogni 4000 Km. (litri 2,5) o Castrol RS ogni 8000 Km. (litri 2,5).

Per uso invernale utilizzare olio di gradazione 10W40 Castrolite o GTZ.

Trasmissione primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 1 : 2,032

Trasmissione secondaria a catena 5/8 x 3/8 pignone Z = 14.

Corona Z = 46 con parastroppi in gomma sul mozzo.

Candela CHAMPION N7Y.

Per uso sportivo o lunghi tratti autostradali si consiglia una candela CHAMPION N6Y.

CAMBIO

In blocco a 6 velocità a denti diritti ed innesti frontali.

Rapporti:

1 Vel. 1 : 3,10 - 2 Vel. 1 : 1,92 - 3 Vel. 1 : 1,47

4 Vel. 1 : 1,21 - 5 Vel. 1 : 1,05 - 6 Vel. 1 : 0,95

RUOTE

A raggi con cerchio in lega leggera:

Anteriore WM 2/1,85 x 21" con pneumatico 3,00 - 21 R.

Posteriore WM 3/2,50 x 18" con pneumatico 4,00 - 18 R.

Pressione gonfiaggio:

Ant. 1 p. 1,3 atm. 2 p. 1,5 atm.

Post. 1 p. 1,5 atm. 2 p. 1,75 atm.

FRENI

Anteriore a disco Ø 260 con comando idraulico e pinza flottante a doppio pistoncino.

Posteriore a disco Ø 230 con comando idraulico e perno sfilabile per il rapido smontaggio della ruota.

IMPIANTO ELETTRICO

Generatore di corrente a volano magnete alternatore 12 V - 140 W a ricarica totale.

Batteria 12 V - 18 A/h.

TELAIO

A doppia culla chiusa in tubi di acciaio a sezione rettangolare. Passo 1485 mm. lunghezza massima 2270 mm.

Peso a secco 165 Kg.

Serbatoio carburante 22 litri.

FASI DISTRIBUZIONE

Con gioco valvole registrate a 1 mm. (motore freddo) cilindro anteriore e posteriore.

Cons. normalizzato 20 Km./lit.

Apertura aspirazione 33° prima del PMS

chiusura aspirazione 58° dopo il PMI

apertura scarico 58° prima del PMI

chiusura scarico 32° dopo il PMS

PRESTAZIONI

Velocità max in posizione abbassato 160 Km/h. Cons. normalizzato 20 Km./litro.

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

Il primo periodo di funzionamento è determinante per il futuro rendimento e durata del motore, quindi si raccomanda di rispettare scrupolosamente le seguenti istruzioni.

AVVIAMENTO

- 1 - Inserire la chiavetta nell'interruttore di accensione e ruotarla sulla posizione « ON » (fig. 3).
 - 2 - Controllare che la posizione dell'interruttore arresto motore sia su « RUN ».
 - 3 - A motore freddo azionare la levetta dello starter (alzare la levetta dello starter di un solo carburatore), agire sul pulsante di avviamento. **N.B.:** Per facilitare l'avviamento è necessario aprire pochissimo l'acceleratore.
 - 4 - Dopo che il motore è avviato lasciarlo ruotare per un poco di tempo a regime moderato in modo che l'olio entri in circolazione.
 - 5 - Partire a velocità moderata con lo starter inserito, disinserirlo dopo 1 o 2 Km. (dopo l'avviamento disinserire lo starter).
 - 6 - Durante i primi 1500 Km. non superare il regime di 6000 giri.
- Dai 1500 Km. ai 3000 Km. non superare il regime di 6800 giri. Oltre i 3000 Km. aumentare progressivamente con piccole puntate. (Per la manutenzione del mezzo durante il periodo del rodaggio vedere la tabella riassuntiva a pag. 13).
- N.B.:** Fra parentesi i dati relativi al 350 KANGURO.

OPERAZIONI DA ESEGUIRE PER LA MANUTENZIONE ORDINARIA

CAMBIO OLIO

Questa operazione va eseguita sempre a motore CALDO.

- 1 - Togliere il tappo sotto il motore (fig. 4) e curare che venga scaricata la maggiore quantità d'olio possibile.
 - 2 - Chiudere accuratamente il tappo, togliere l'asta di livello olio (fig. 4) e versare litri 2,5 di olio Castrol GTX2 o Castrol RS (vedi pag. 1).
- E' buona norma controllare periodicamente, ogni mille chilometri, il livello olio, curando che questi non scenda sotto il valore « MIN ».

PULIZIA FILTRO OLIO

- 1 - Togliere il coperchietto laterale (fig. 4).
- 2 - Estrarre il filtro e pulirlo accuratamente utilizzando l'aria compressa.
- 3 - E' buona norma eseguire la pulizia del filtro ad ogni cambio olio.

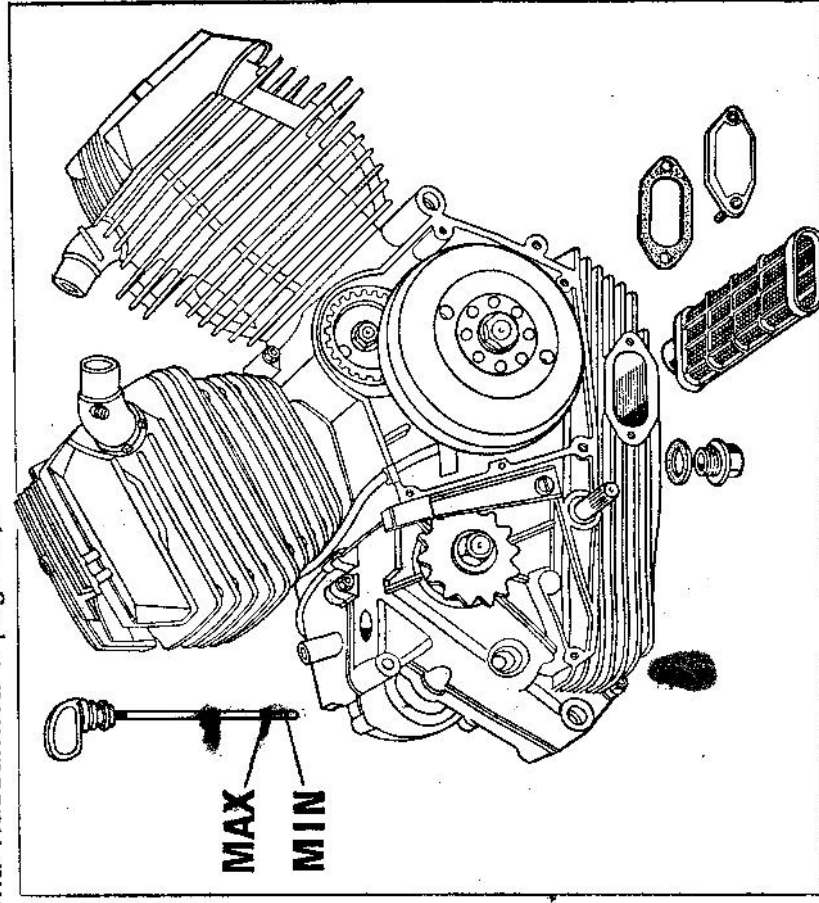


Fig. 4

LUBRIFICAZIONE CATENA

Lubrificare periodicamente (1000 km.) la catena con olio motore di qualsiasi tipo (non lubrificare con prodotti spray di nessun tipo). La catena è del tipo a lubrificazione sigillata da anelli OR in gomma, quindi evitare assolutamente l'uso di solventi (benzina; trielina; ecc.). La lubrificazione serve unicamente per mantenere scorrevole la catena.

REGISTRAZIONE CATENA

- 1 - Verificare la quota riportata in fig. n. 5 ogni 1000 km.
- 2 - Nel caso che detta quota sia maggiore è necessario ripristinare la tensione della catena procedendo nel seguente modo:
 - a) allentare il perno della ruota posteriore;
 - b) allentare i controdadi delle viti registro tendicatena;
 - c) avvitarle le viti di registro agendo simmetricamente, per piccole rotazioni, su entrambi i registri, fino a ripristinare la quota indicata nella figura di cui sopra;
 - d) restringere il perno della ruota e i controdadi delle viti di registro.

N.B.: E' assolutamente necessario provvedere alla registrazione di cui sopra, curando che la quota in fig. 5 non ecceda quella indicata, poiché quando la sospensione è in condizioni di lavoro, moto appoggiata sulle ruote, per la particolare geometria della stessa, la catena tende ad allentarsi.

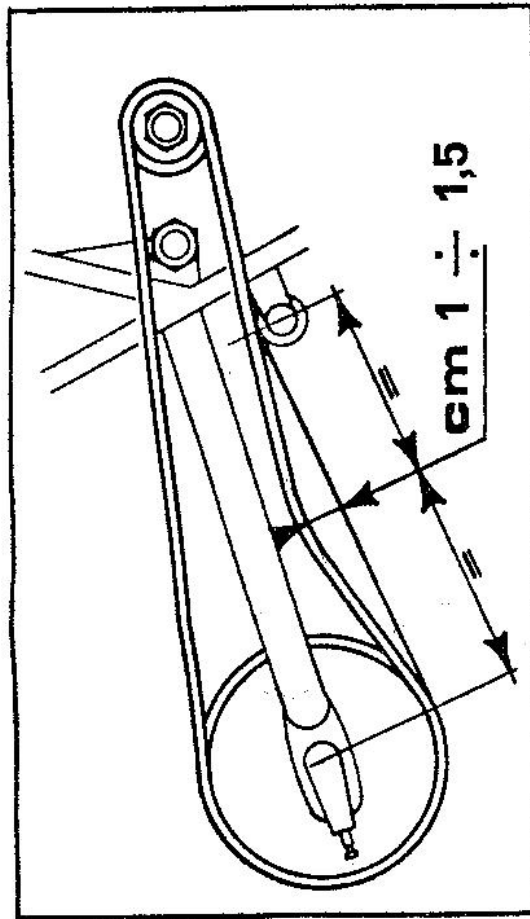


Fig. 5

REGISTRAZIONE FRIZIONE

1 - Agire sul registro posto sulla leva comando frizione sul manubrio: quando ciò non dovesse essere sufficiente agire sul perno della leva carter motore.

Detta registrazione si esegue agendo sull'apposito registro (fig. 6) si raccomanda di rispettare la distanza fra la leva e il piano del carter che deve essere di mm. 15.

REGISTRAZIONE FRENI

La registrazione dei freni si rende necessaria quando la corsa a vuoto sulle leve comando freni diventa eccessiva.

Agire sui registri posti sulle leve (manubrio e pedale) quando ciò non fosse ancora sufficiente, per il freno posteriore agire sui registri posti sul mozzo. Per il freno anteriore ripristinare il livello olio nella vaschetta.

VERIFICA DELLO STATO DI USURA DELLE PASTIGLIE - Per verificare che le pastiglie siano efficienti occorre smontarne almeno UNA liberandola dal perno che la trattiene, e controllare che lo spessore totale, compresa la piastra metallica, non sia inferiore a 5 mm. (anteriori e posteriori).

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

- 1 - Svitare i tappi (superiore e inferiore).
- 2 - Premere a fondo alcune volte affinché si svuotino completamente gli steli.
- 3 - Chiudere il tappo inferiore e riempire ogni stelo con 480 gr. (340 gr.) CASTROL TOF o equivalente.

N.B.: Fra parentesi i dati del 350 KANGURO.

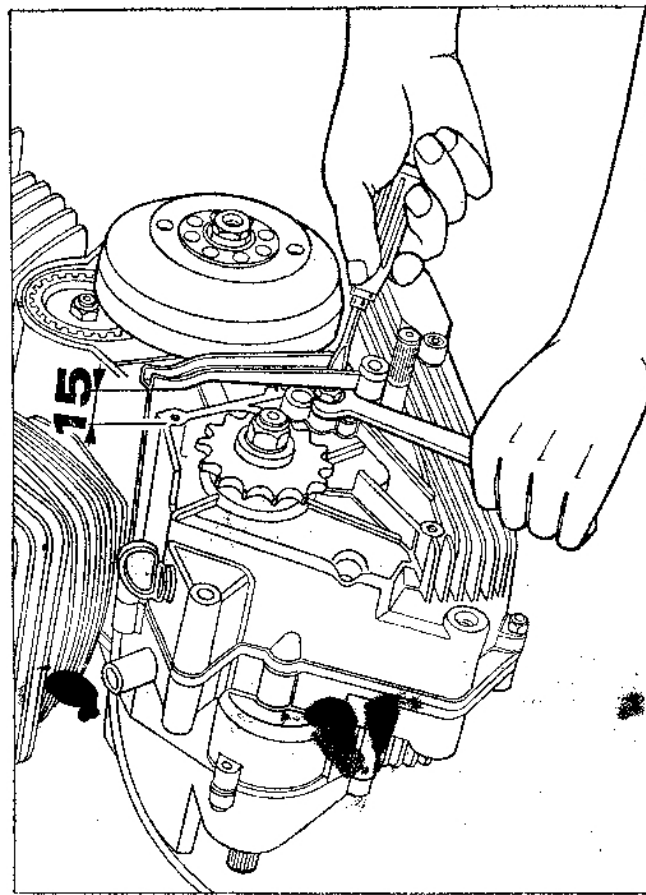


Fig. 6

ALLARME STAMPELLA LATERALE

Onde evitare la partenza con la stampella laterale aperta, questo motociclo è stato equipaggiato con un dispositivo di allarme collegato con la stampella stessa.

Detto allarme entra in funzione, azionando un apposito dispositivo acustico, quando si inserisce la 1^a marcia. Richiudendo la stampella il suono cesserà.

N.B.:

Perché il dispositivo di allarme sia sempre efficiente occorre che:

- 1 - L'intermittenza degli indicatori di direzione funzioni regolarmente. Per verificarlo è sufficiente controllare gli indicatori stessi.
- 2 - Il dispositivo acustico sia funzionante. Per verificarlo ruotare la chiave in posizione ON con la 1^a marcia innestata.
- 3 - Il micro interruttore azionato dalla stampella sia efficiente.

REGISTRAZIONE PUNTERIE (operazione da eseguire a motore freddo)

Gioco di funzionamento aspirazione e scarico mm. 0,10

1 - Togliere il coperchio protezione volano magnete.

Registrazione cilindro anteriore (n. 1) (fig. 7).

1 - Azzerare la freccia sul volano marcata PMS1 con riferimento il punto segnato sul semicaratter (fig. 8).

2 - Procedere alla registrazione delle punterie del cilindro anteriore (n. 1).

Registrazione cilindro posteriore (n. 2) (fig. 9).

1 - Azzerare la freccia marcata PMS2 ruotando il volano con riferimento il punto segnato sul semicaratter (fig. 10).

2 - Procedere alla registrazione delle punterie del cilindro posteriore (n. 2).

N.B.: Per un eventuale smontaggio delle aste punterie fare attenzione alla lunghezza, essendo le aste anteriori più corte di circa mm. 2 rispetto a quelle posteriori.

CILINDRO ANTERIORE (N. 1)

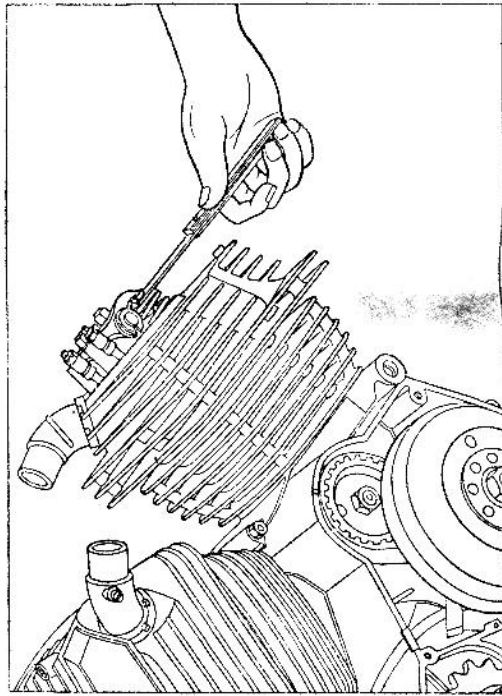


Fig. 7

CILINDRO POSTERIORE (N. 2)

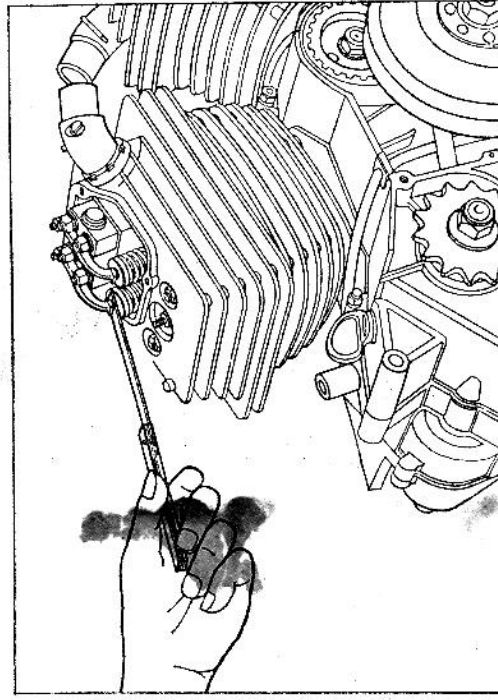


Fig. 9

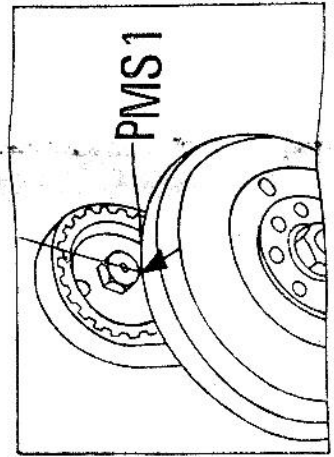


Fig. 8

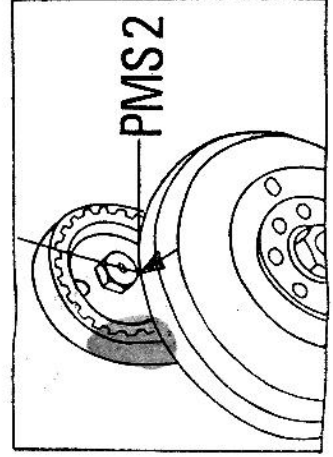
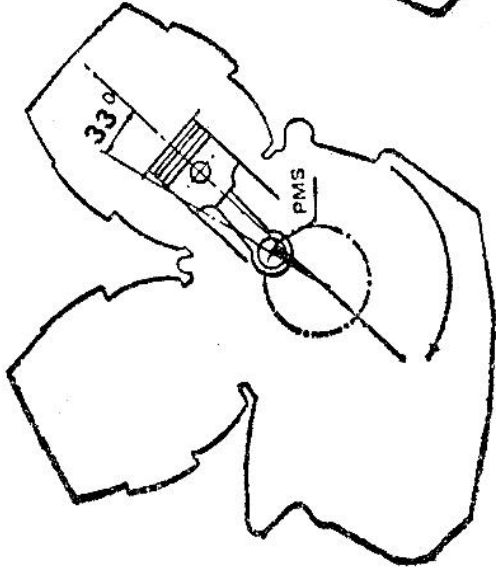


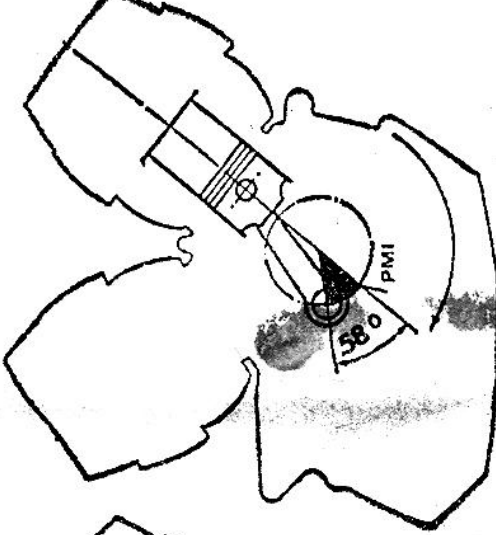
Fig. 10

FASI DISTRIBUZIONE CON GIOCO VALVOLE REGISTRATE A mm 1 (MOTORE FREDDO) 501 CAMEL

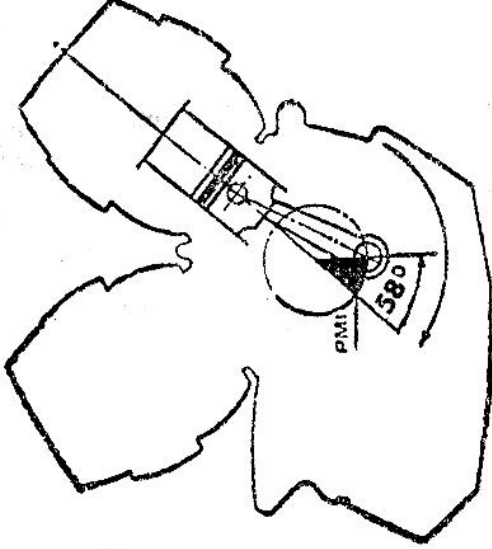
CILINDRO ANTERIORE N. 1



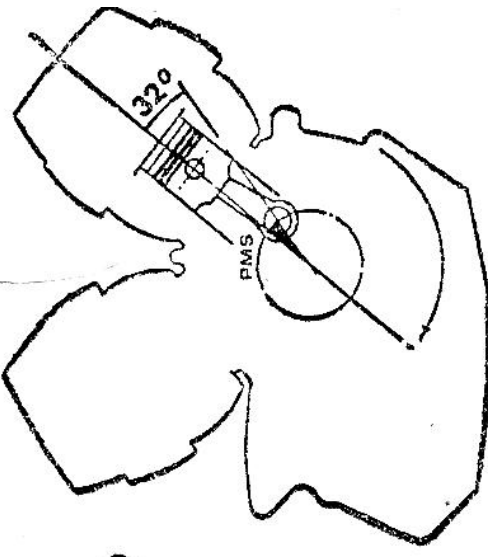
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione

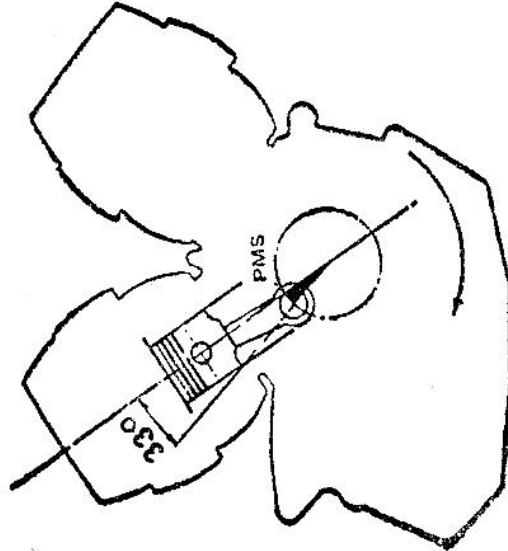


Apertura scarico

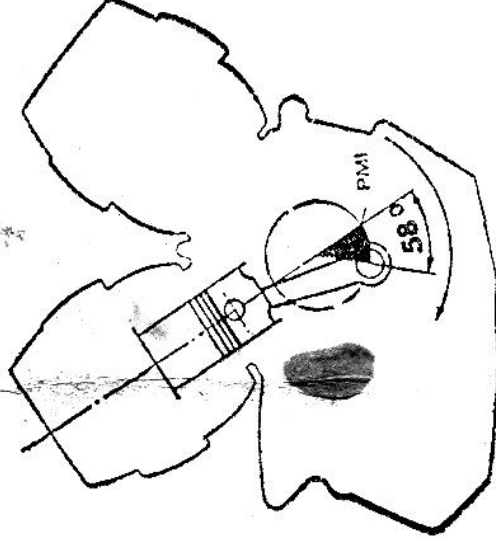


Chiusura scarico

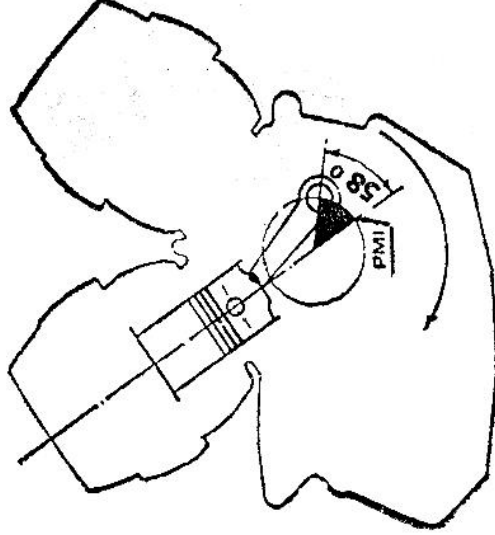
CILINDRO POSTERIORE N. 2



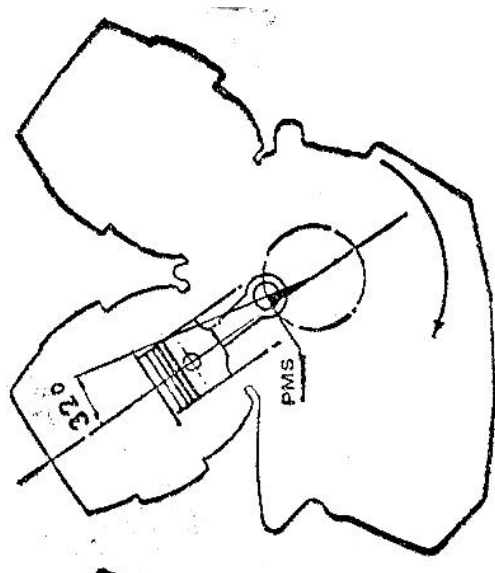
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione



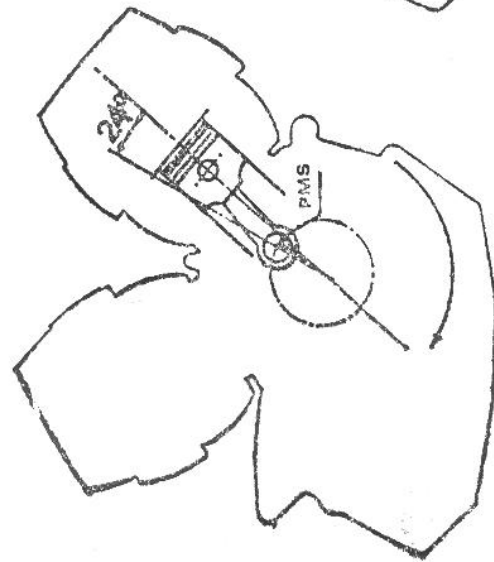
Apertura scarico



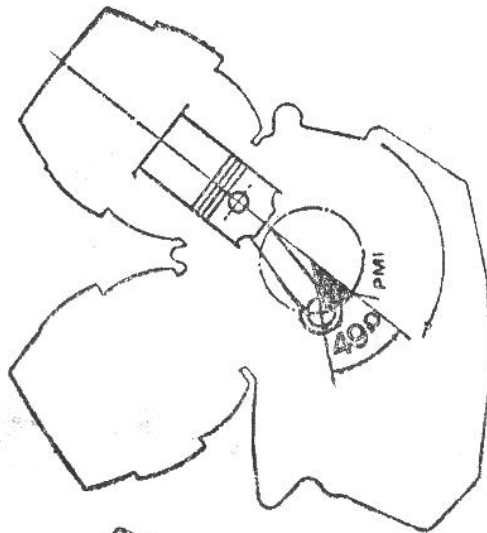
Chiusura scarico

FASI DISTRIBUZIONE CON GIOCO VALVOLE REGISTRATE A mm 1 (MOTORE FREDDO) 350 KANGURO

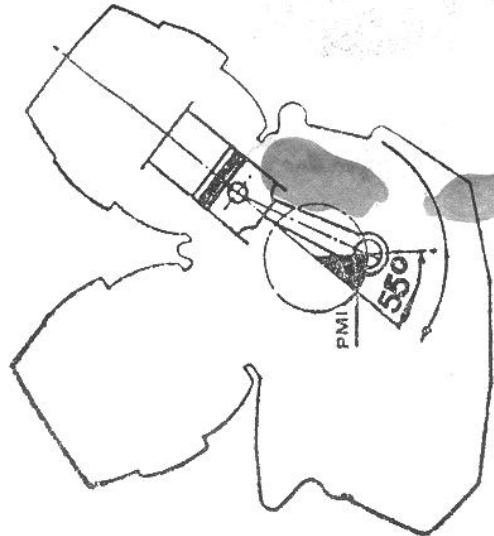
CILINDRO ANTERIORE N. 1



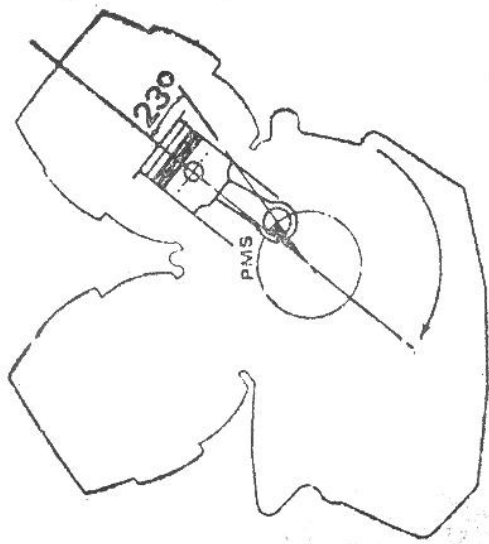
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione

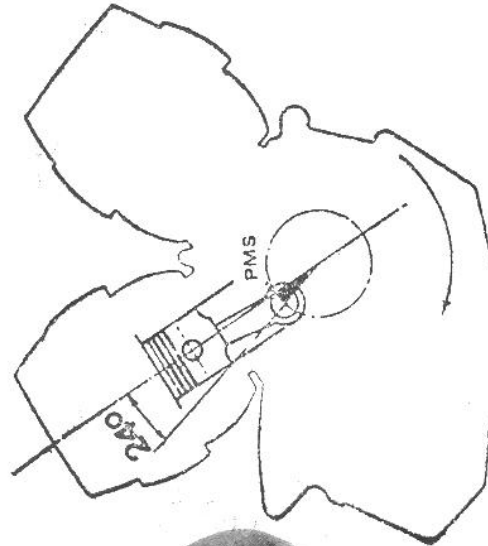


Apertura scarico

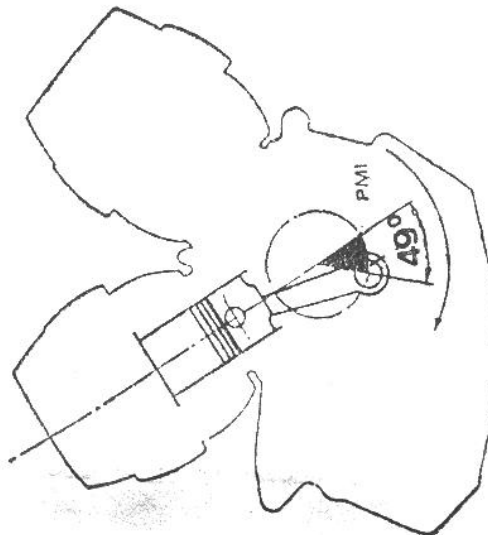


Chiusura scarico

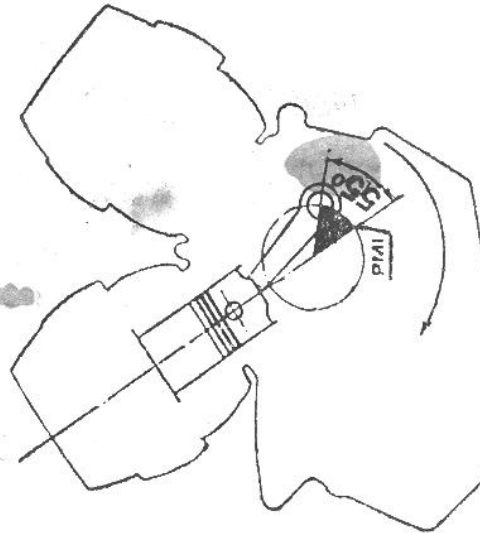
CILINDRO POSTERIORE N. 2



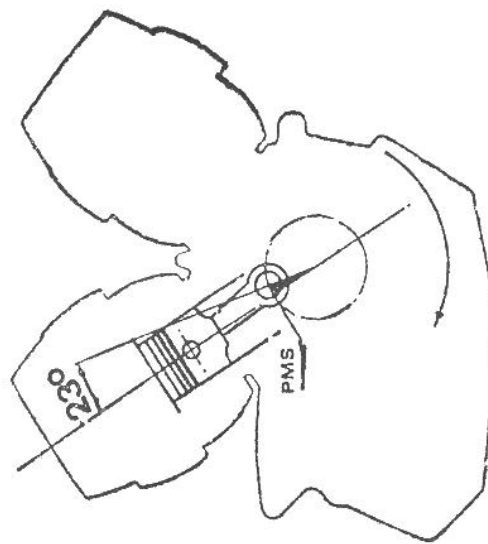
Apertura aspirazione



Chiusura aspirazione



Apertura scarico



Chiusura scarico

IMPORTANTE

COPPIE DI SERRAGGIO (con chiave dinamometrica).

VITE o DADO	TARATURA Kgm
DADI SERRAGGIO BIELLE	3,50 ÷ 3,70 (3,00)
DADI SERRAGGIO TESTE	2,1 (2,3)
DADO SERRAGGIO VOLANO	6,5
DADI CASTELLETTI BILANCIERI	1,2 ÷ 1,3
DADO BLOCCAGGIO VITE SENZA FINE POMPA OLIO	13 (11)

N.B. - Il giusto serraggio dei dadi citati in tabella è fondamentale per il corretto montaggio e per il buon funzionamento del motore. Si raccomanda quindi di attenersi scrupolosamente ai valori indicati e di controllare frequentemente la taratura della chiave dinamometrica. I suddetti dati sono validi, con filettatura, umida di olio. Per controllare il corretto serraggio dei dadi, E' **INDISPENSABILE** allentarli e riserrarli al carico prescritto. **N.B.:** Fra parentesi i dati del **350 KAN-GURO**.

CONTROLLO FASE MOTORE

Il controllo fase motore si esegue soltanto se si sostituiscono i seguenti pezzi:

Albero motore, rocchetti distribuzione, asse a camme. Il controllo si esegue utilizzando un **gioco punterie di mm. 1.**

- 1 - Registrare le valvole procedendo come indicato a pag. 10.
- 2 - Portare il cilindro n. 1 (anteriore) in posizione di incrocio valvole (PMS 1).
- 3 - Montare ed azzerare un goniometro (al PMS 1).
- 4 - Ruotare in senso orario fino al raggiungimento dell'inizio apertura aspirazione.
- 5 - Controllare che l'angolo risultante sul goniometro sia $\pm 3^\circ$ da quello stabilito (pag. 10).
- 6 - Quando detto angolo è fuori tolleranza è necessario agire sul rocchetto piccolo comando distribuzione, ruotandolo in modo da trovare la tacca in fase che permetta l'introduzione del rocchetto stesso e stampigliare i nuovi riferimenti come Fig. 11.

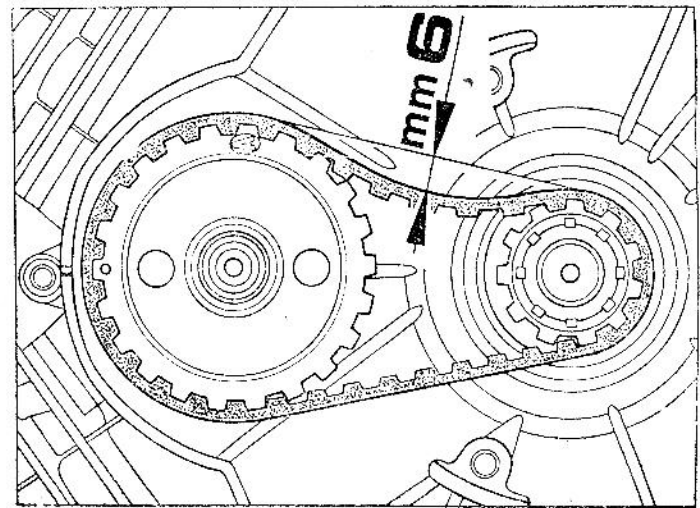


Fig. 12

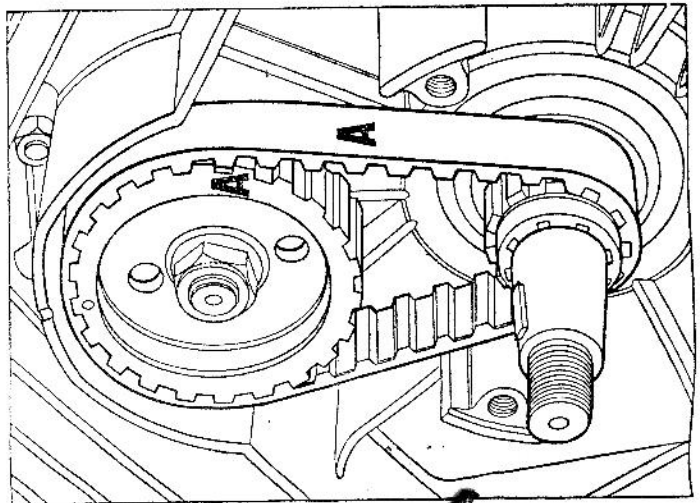


Fig. 13

CONTROLLO CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE

E' buona norma controllare periodicamente circa ogni 8000 Km la tensione della cinghietta, e al raggiungimento dei 15.000 Km procedere alla sostituzione.

Controllo tensione cinghia dentata (fig. 12):

- 1 - Smontare il gruppo volano magnete.
- 2 - Appoggiare un righetto sulle 2 puleggie e controllare con uno spessore la quota di tangenza, qualora questa fosse superiore a mm. 6 procedere alla sostituzione della cinghia.

SOSTITUZIONE CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE

- 1 - Orientare i 2 riferimenti sui rocchetti come (fig. 11); procedere all'estrazione del rocchetto utilizzando l'anello seeger come agancio; sostituire la cinghia controllando che la lettera stampigliata sul rocchetto grande corrisponda a quella scritta sulla cinghia vedi (fig. 13); introdurre unitamente cinghia e rocchetti infilando il rocchetto piccolo con la tacca in fase alla chiave (fig. 11).
- 2 - Controllare a montaggio ultimato i riferimenti della fase distribuzione (punti 1 e 2 - fig. 11).

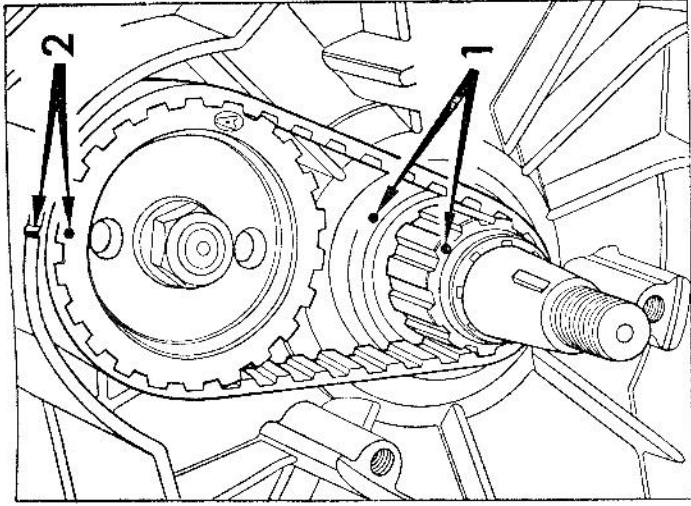


Fig. 11

Zahnradman 124 • L075 E8 (3)

CONTROLLO STATICO FASE ANTICIPO ACCENSIONE ELETTRONICA

Questo controllo si esegue soltanto durante il montaggio totale o parziale del motore.

- 1 - Ruotare l'albero motore fino che la tacca sul volano indicata con ANT. 1 sia in corrispondenza con il punto segnato sul semicaratter (fig. 15).
- 2 - Agire sulla piastra porta captatori ruotandola fino a porre la tacca sulla piastra (punto 1) in corrispondenza di quella sul rotorino (punto 2) (fig. 14) poi fissare la piastra.

Terminata la fase statica è indispensabile eseguire il controllo con pistola stroboscopica.

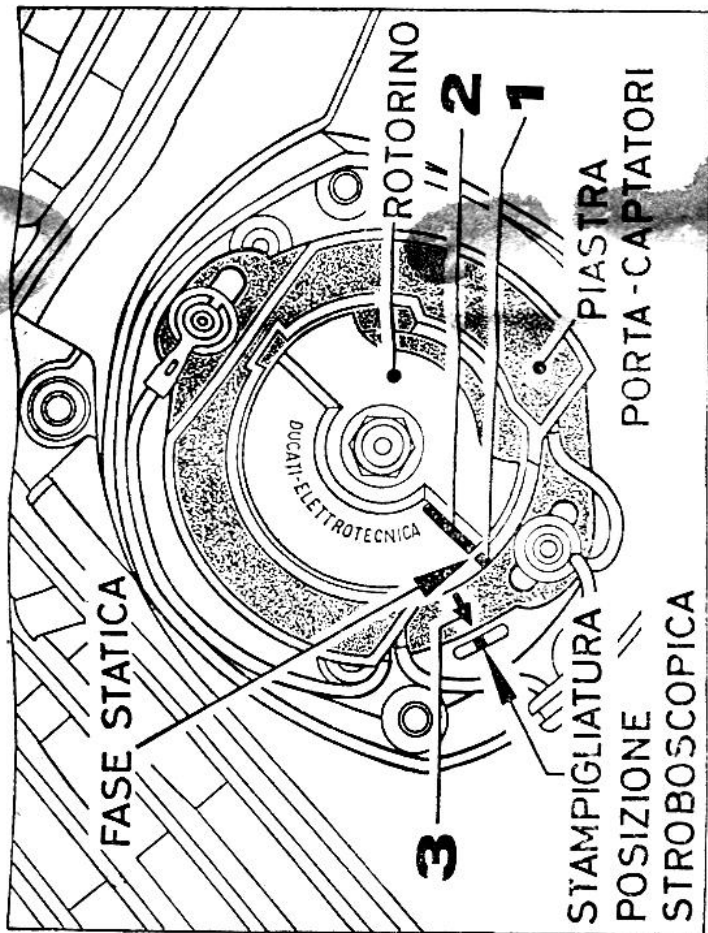


Fig. 14

CONTROLLO DINAMICO ANTICIPO ACCENSIONE ELETTRONICA

- 1 - Collegare la presa d'impulso della pistola stroboscopica al cavo candela del cilindro anteriore (n. 1).
- 2 - Avviare il motore portandolo ad un regime di 6000 giri.
- 3 - Controllare con la luce della pistola stroboscopica la fase dei riferimenti sul volano (fig. 15). Qualora la freccia sul volano non corrisponda alla tacca sul carter agire sulla piastrina porta captatori con piccoli spostamenti (fig. 14).
- 4 - Ad azzeramento avvenuto, stampigliare sulla tacca del coperchio in direzione della freccia (punto 3) posta sulla piastrina captatori, il nuovo riferimento (fig. 14).

MOLTO IMPORTANTE: Collegare il captatore nero unicamente con i traluttatori di colore grigio e viceversa. In caso contrario si danneggerebbe gravemente l'impianto di accensione.

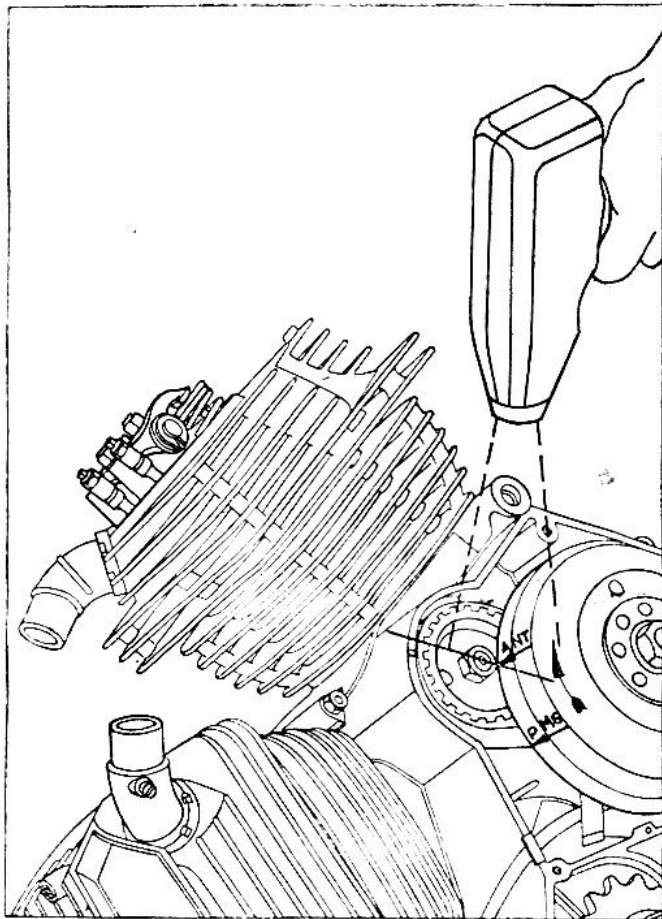


Fig. 15

REVISIONE MOTORE

ALBERO MOTORE

CONTROLLO GIOCO PERNO BIELLA

Qualora il perno fosse usurato, o il gioco tra A e B (fig. 16) superasse mm. 0,080 procedere alla rettifica del perno.

Minorazioni consentite mm. 0,2 e 0,4. E' opportuno dopo rettifica togliere le bave e gli spigoli vivi sui fori olio.

MONTAGGIO BIELLA

1 - Controllare che la maggiorazione incisa sul retro della bronzina corrisponda alla minorazione eseguita sull'albero, il gioco di montaggio tra A e B deve essere compreso tra mm. 0,025 e mm. 0,060. Per eseguire questo controllo è necessario bloccare biella e cappello con chiave dinamometrica tarata a Kgm. 3,5 (3,00) e controllare che la differenza tra A e B rispetti la tolleranza. 2 - Montare le bielle sull'albero motore rispettando la posizione indicata a fig. 16. 3 - Controllare che il raggio sullo spallamento del perno biella non tocchi contro lo spigolo della bronzina (questa prova si esegue bloccando la biella e appoggiandola contro lo spallamento).

Qualora ciò si verificasse è necessario raschiare lo spigolo della bronzina. 4 - Controllare che il gioco laterale totale tra gli spallamenti C e D sia compreso tra mm. 0,3 e mm. 0,4 (se il gioco fosse inferiore ritoccare con un lapidello i piani delle bronzine).

CONTROLLO GIOCO BOCCOLA DI BANCO

Qualora il perno di banco fosse usurato o il gioco tra G e L superasse mm. 0,080 procedere alla rettifica del perno. Minorazioni consentite 0,2 e 0,4 mm. Controllare che la maggiorazione incisa sull'anello corrisponda alla minorazione eseguita sul perno di banco. E' opportuno dopo rettifica togliere le bave e gli spigoli vivi sui fori olio.

SOSTITUZIONE BOCCOLA SPINOTTO

1 - Togliere la boccia usurata e introdurre quella nuova perpendicolarmente al piano biella (per fare ciò occorre una piccola pressa).

2 - Procedere all'alesatura curando scrupolosamente la perpendicolarità e la quadratura del foro F.

3 - Gioco tra foro F e spinotto E mm. 0,02 - 0,035 (fig. 16) (lo spinotto lubrificato deve cadere lentamente).

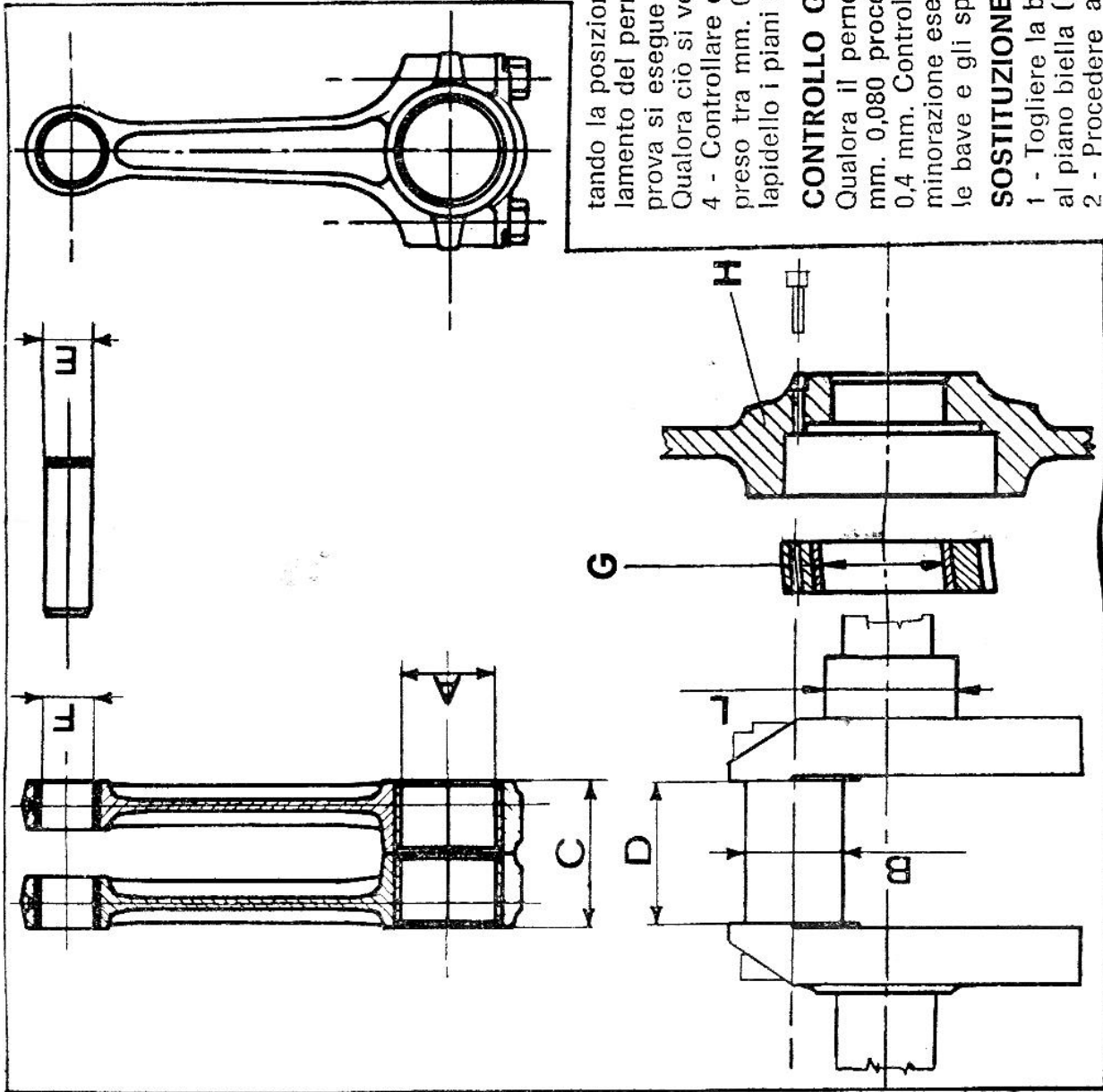
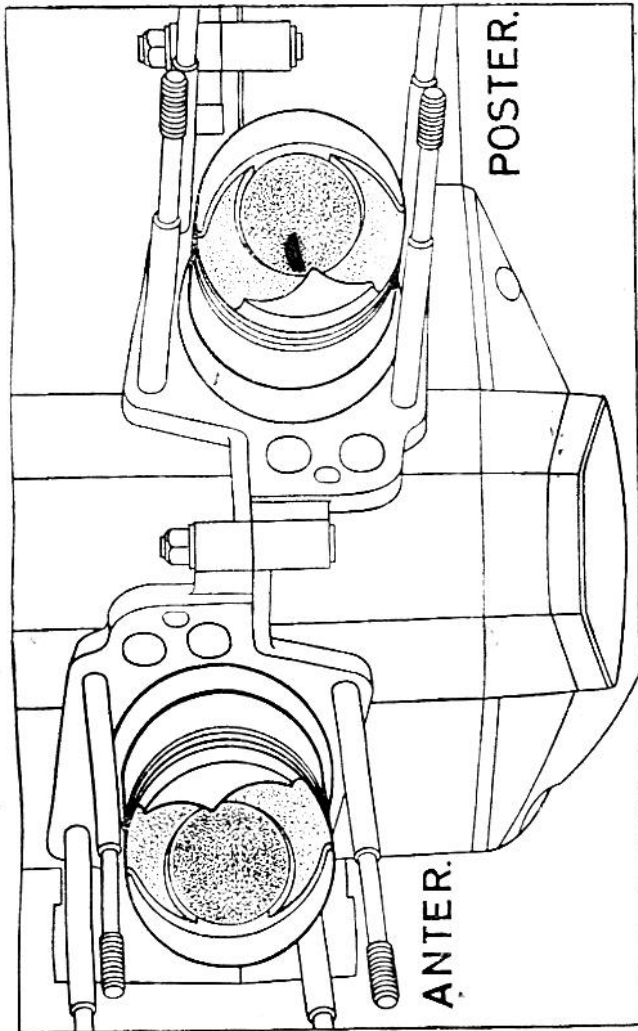


Fig. 16

NORME COMUNI DI MONTAGGIO CANNE PISTONI SEGMENTI

Evitare durante il montaggio di invertire la posizione originale e l'orientamento dei pistoni; il montaggio si esegue come (fig. 19).

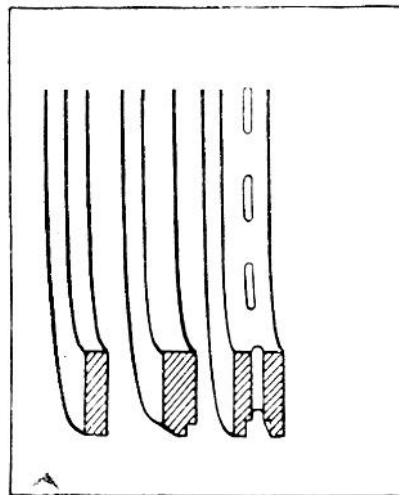
350



MONTAGGIO SEGMENTI PISTONE ANTERIORE E POSTERIORE

- 1 - Segmento superiore ACK \varnothing 71 x 1,5 x 3 (62 x 1,5 x 2,8)
- 2 - Segmento medio ROS Bisellato \varnothing 71 x 2 x 3 (62 x 2 x 2,8)
- 3 - Segmento lubrificatore ROF \varnothing 71 x 3,5 x 3 (62 x 3 x 2,8). Fig. 19

N.B. - Fra parentesi i dati del 350 KANGURO



501

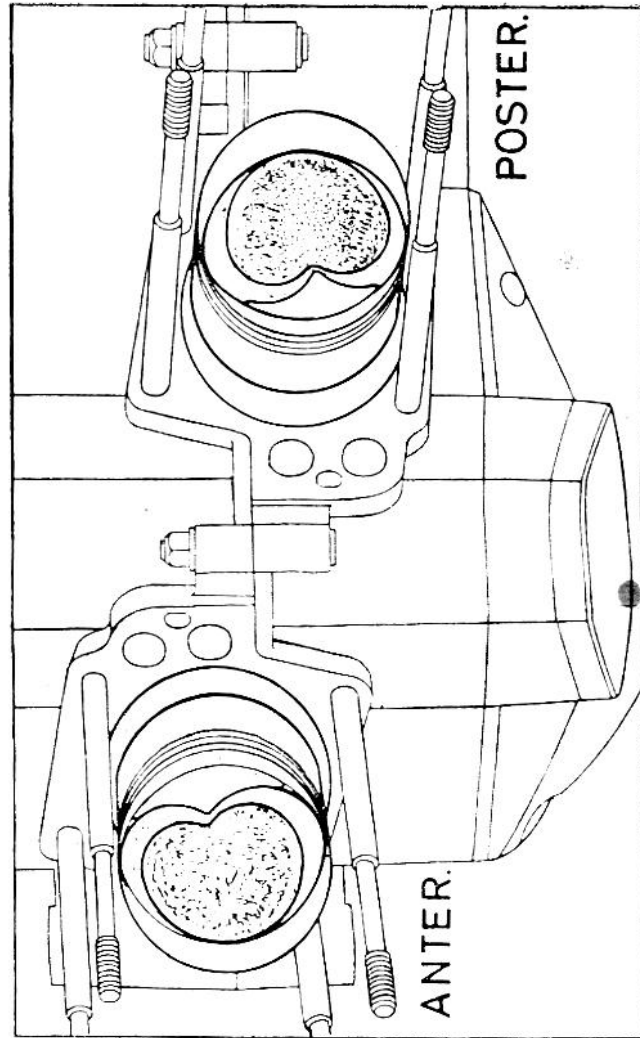


Fig. 18

AVVIAMENTO ELETTRICO

AVVERTENZE E MANUTENZIONE

1) **Controllo livello olio** (ogni 4000 Km).

Per controllare il livello dell'olio occorre smontare il motorino elettrico, porlo su un piano, svitare la vite di chiusura del foro ed accertarsi che il lubrificante sfiori il suddetto foro (vedi fig. 20); in caso contrario rabboccare fino a provocare la fuoriuscita dell'olio.

N.B.: Usare olio ad alta viscosità S.A.E. 90.

2) **Controllo usura spazzole**

Controllare che la distanza fra le spazzole e il borbore superiore del portaspazzole non superi quella indicata in fig. 20 di mm $2,5 \div 3$ in caso contrario provvedere alla sostituzione delle spazzole.

3) **Controllo massette**

Nella eventualità che si avvertisse il motorino girare a vuoto occorre controllare che la superficie delle massette non sia sporca d'olio nel caso lo fosse sgrassare con trielina le superfici di attrito delle massette. Ove ciò non bastasse ripristinare la superficie con una leggera passata di tela smeriglio.

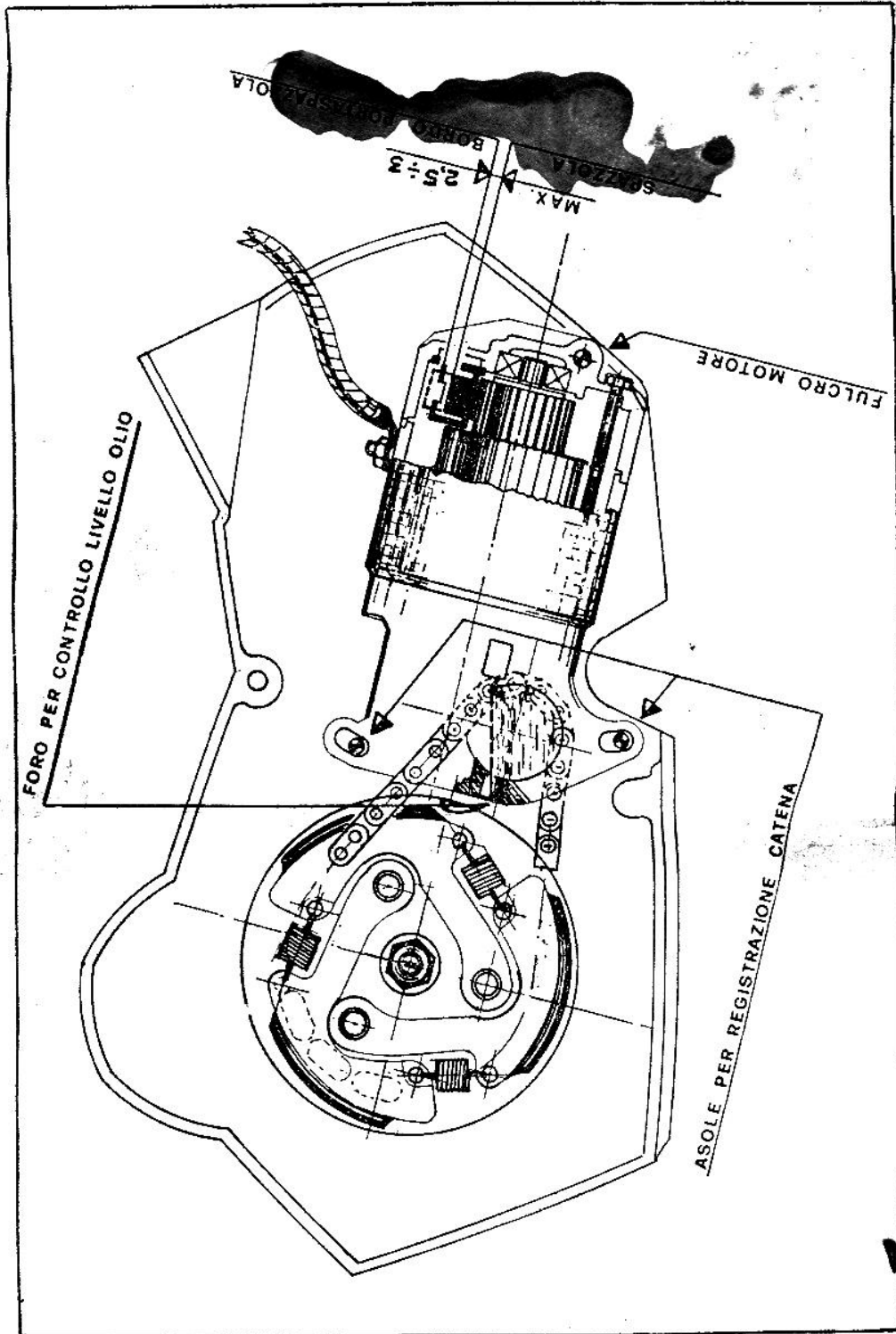


Fig. 20

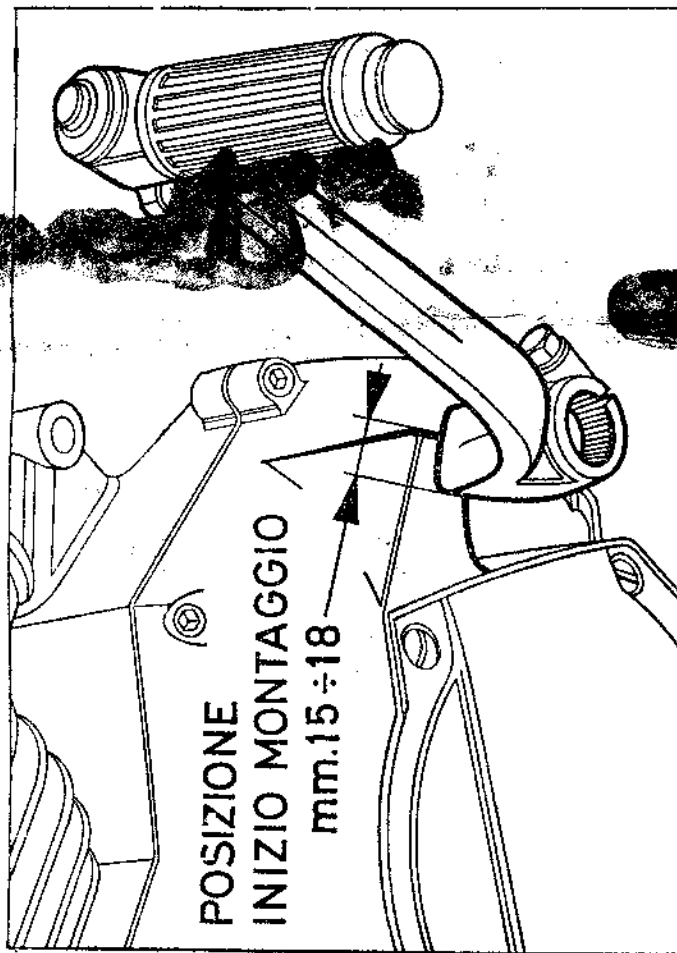
4) **Registrazione tensione catena**

Infilare la vite fucro motore, allentare le viti delle asole di registrazione (vedi fig. 20) e registrare fino a ristabilire una tensione adeguata.

MONTAGGIO AVVIAMENTO A PEDALE

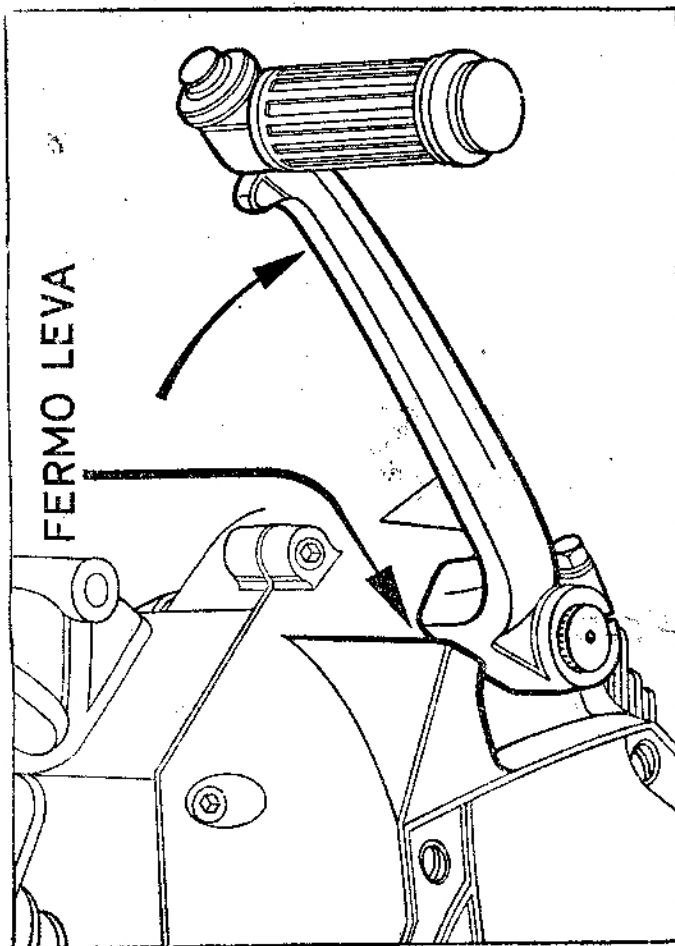
- 1 - Appoggiare il rocchetto comando ingranaggio contro il piattello e ruotare in senso antiorario fino a quando il rocchetto si arresti con il fermo della camma contro il piattello.
- 2 - Collegare la molla al perno piattello ruotandola in senso antiorario.
- 3 - Dopo la chiusura del coperchio montare la leva dell'avviamento in modo che il fermo corsa di ritorno sia fatto dalla leva contro il coperchio carter e non dal dentino sulla camma del rocchetto.

Fig. 21



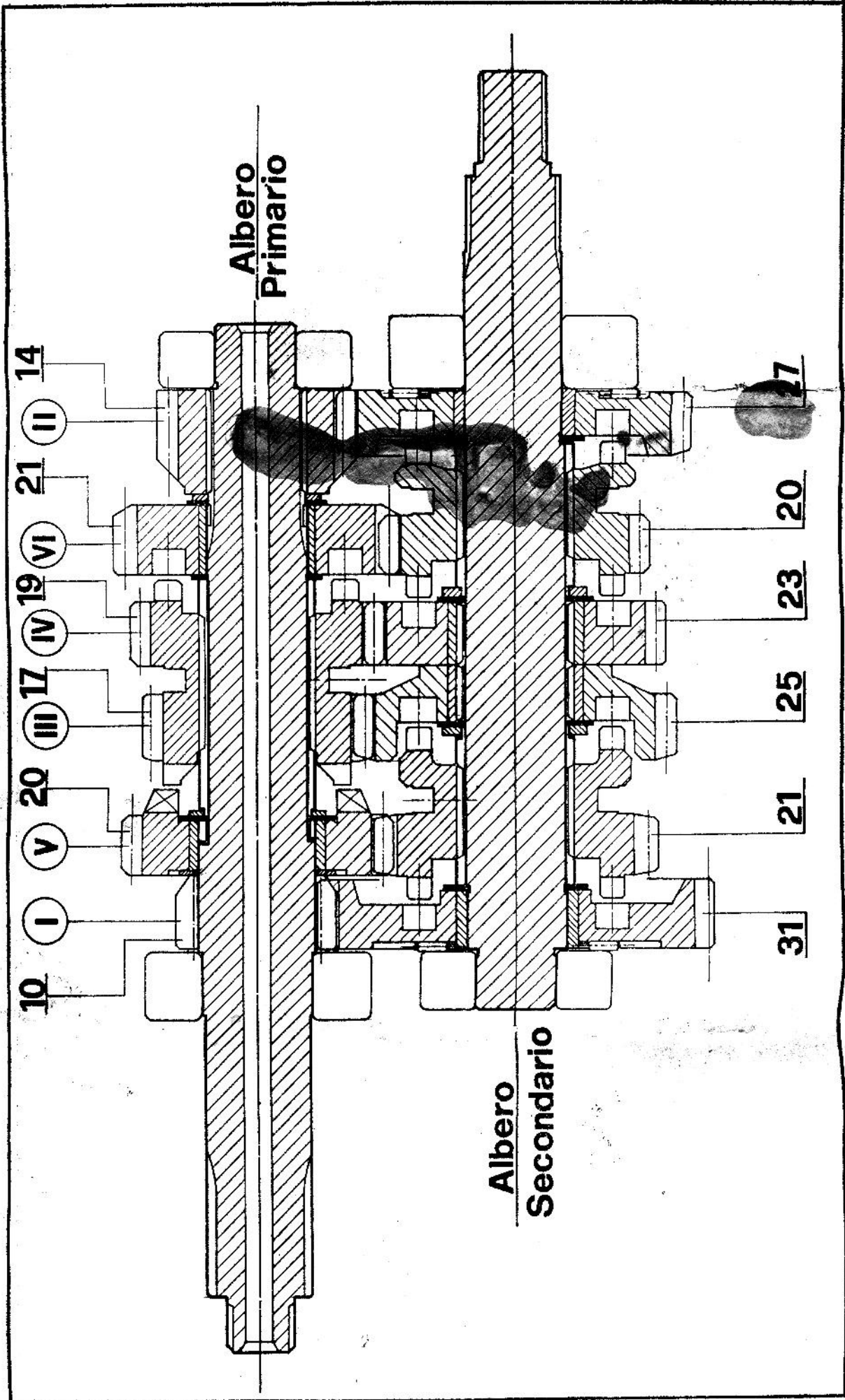
- 1 - Montare la leva rispettando la quota mm 15 ÷ 18 come in figura.

Fig. 22

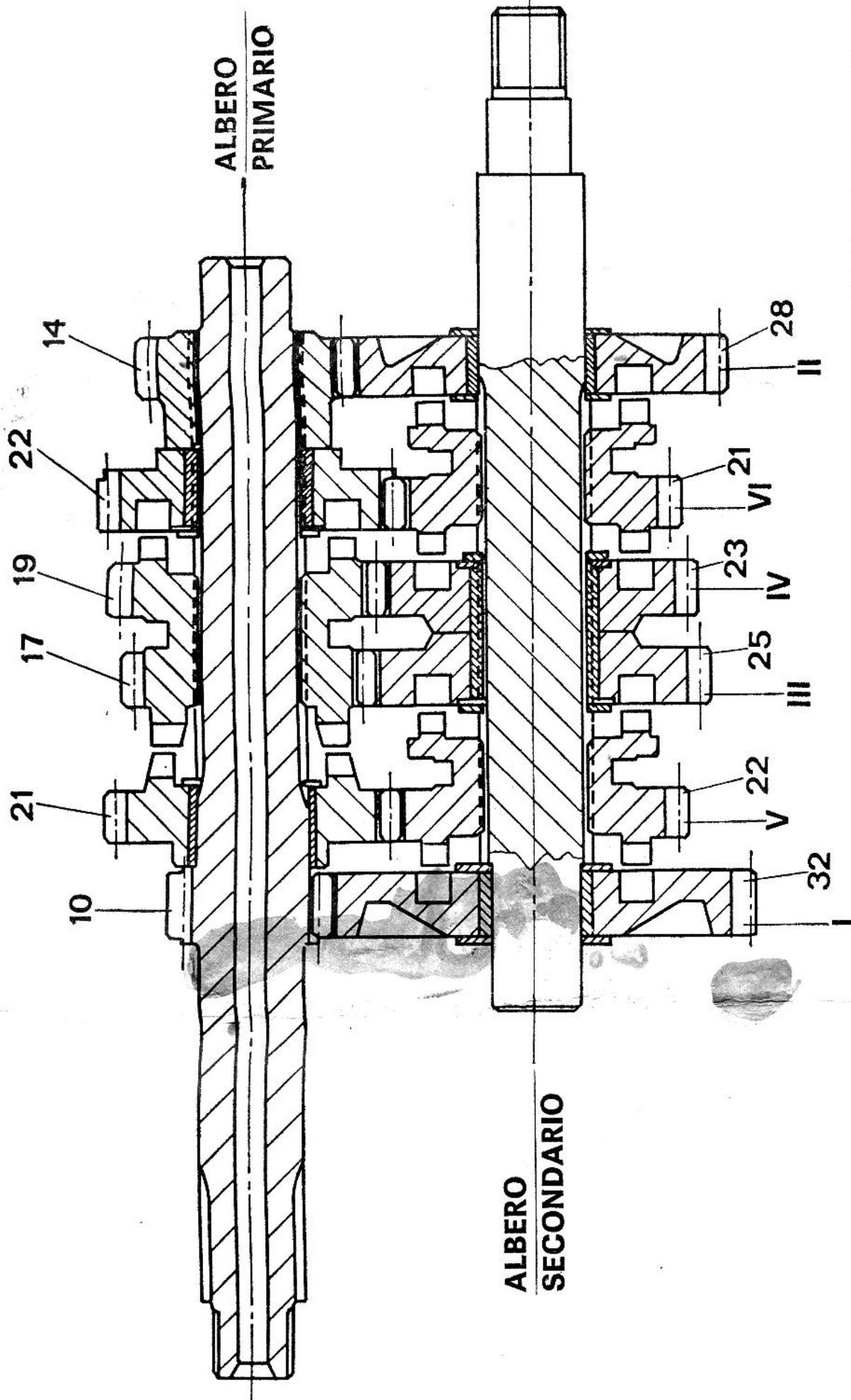


- 2 - Ruotare la leva poi introdurla a fondo.

SCHEMA MONTAGGIO CAMBIO 501 CAMEL



SCHEMA MONTAGGIO CAMBIO 350 KANGURO



OPERAZIONI DA ESEGUIRE DURANTE IL PERIODO DI RODAGGIO

SOSTITUZIONE OLIO E PULIZIA FILTRO CONTROLLO DADI FISSAGGIO TESTA (taratura chiave Kgm 2,1) (350 Kgm 2,3) REGISTRAZIONE PUNTERIE VALVOLE (gioco aspirazione e scarico mm. 0,1) CONTROLLO SERRAGGIO VITI MOTORE E GHIERA TUBO SCARICO	500 Km.	Pagine 5; 9; 12;
	2000 Km.	Pagine 3; 9; 12; 13; 14

OPERAZIONI PERIODICHE DI MANUTENZIONE ORDINARIA

CONTROLLO LIVELLO OLIO CONTROLLO E LUBRIFICAZIONE CATENA CONTROLLO PRESSIONE PNEUMATICI CAMBIO OLIO (con olio Castrol GTX2 vedi pag. 3 e 4) CONTROLLO GIOCO PUNTERIE (ogni 3.000 Km) PULIZIA FILTRO OLIO E SOSTITUZIONE FILTRO ARIA REGISTRAZIONE E LUBRIFICAZIONE CAVI FRIZIONE TACHIMETRO E CONTAGIRI REGISTRAZIONE LIVELLO CARBURATORI (ogni 2000 Km nella stagione fredda) CONTROLLO PASTIGLIE FRENO ANTERIORE E POSTERIORE	1000 Km.	Pagine 5; 6; 7; 3; 4
	4000 Km.	Pagine 5; 9; 7
LAVAGGIO CARBURATORI CAMBIO OLIO CASTROL RS (vedi pag. 1) CONTROLLO GIOCO CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE SOSTITUZIONE CANDELE SOSTITUZIONE CINGHIA DENTATA (ogni 15.000 Km. o dopo 2 anni) INGRASSAGGIO E CONTROLLO CUSCINETTI MOZZI RUOTE.	8000 Km.	Pagine 3; 4; 13; 7
	15.000	13

RIFORNIMENTI litri 22 BENZINA 94/96 N.O.; litri 2,5 Olio Castrol GTX oppure Castrol RS (vedi pag. 1). Si raccomanda di non percorrere discese con motore spento e cambio in folle poiché non funzionando la pompa - olio mancherebbe la lubrificazione agli organi di trasmissione.

Batterie

YB 18L-A

CORRISPONDENZA COLORI CONNETTORI

Wolfe und Kette, mal gewechselt 21.07.51 19800 km

Hilfsleiter

DISPOSITIVO COMANDO LUCI E TROMBA

(Connettore a 9 vie). LATO SINISTRO

- GRIGIO
- VERDE NERO
- ROSSO
- BIANCO
- VERDE
- BLU NERO
- NERO
- GIALLO
- AZZURRO
- AZZURRO*
- VIOLA
- BIANCO NERO
- NERO
- GIALLO
- ARANCIO*
- VERDE-NERO
- MARRONE
- BIANCO

DISPOSITIVO AVVIAMENTO E ARRESTO MOTORE.

(Connettore a 4 vie). LATO DESTRO

- VERDE NERO
- GIALLO ROSSO
- BLU
- BIANCO ROSSO
- MARRONE
- GIALLO NERO
- BLU
- VERDE

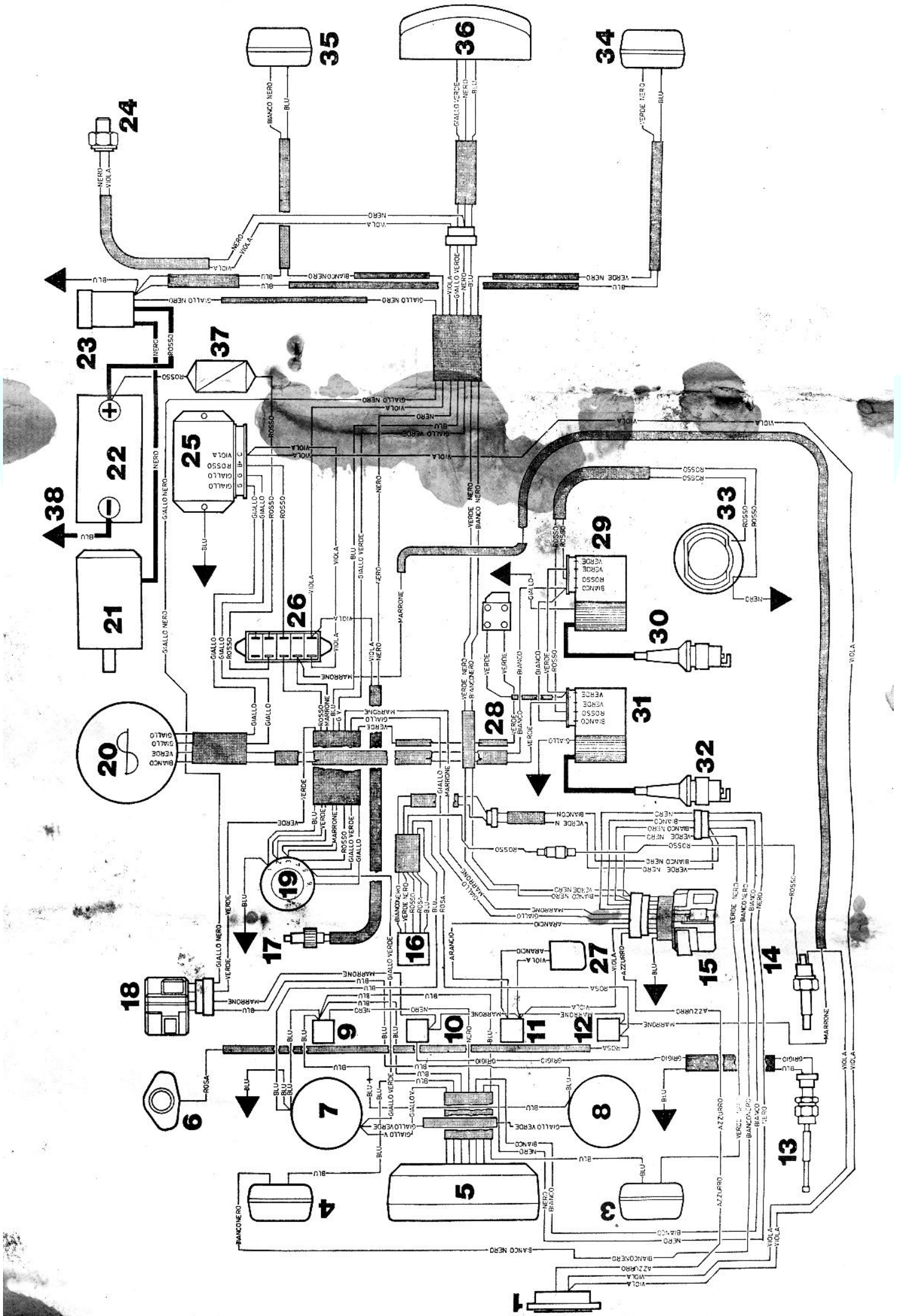
elwechsel

19600 km

Chh... ..

17.07.51

25000 km



LEGENDA

- 1 Avvisatore acustico
- 3 Indicatore di direzione ant DX
- 4 Indicatore di direzione ant SX
- 5 Faro Anteriore
- 6 Interruttore spia folle
- 7 Tachimetro conta KM
- 8 Contagiri
- 9 Spia blu abbaglianti
- 10 Spia rossa riserva carburante
- 11 Spia gialla frecce
- 12 Spia verde folle
- 13 Sonda riserva carburante
- 14 Interruttore allarme cavalletto laterale
- 15 Dispositivo al manubrio lato SX
- 16 Dispositivo allarme cavalletto laterale
- 17 Interruttore stop anteriore
- 18 Dispositivo avviamento e arresto motor
- 19 Commutatore a chiave
- 20 Volano magnete alternatore
- 21 Motorini d'avviamento
- 22 Batteria
- 23 Relay d'avviamento
- 24 Interruttore stop posteriore
- 25 Regolatore
- 26 Morsettiera
- 27 Intermittenza
- 28 Diodo protezione trasduttori
- 29 Trasduttore cilindro anteriore
- 30 Candela cilindro anteriore
- 31 Trasduttore cilindro posteriore
- 32 Candela cilindro posteriore
- 33 Captatore
- 34 Indicatore di direzione posteriore SX
- 35 Indicatore di direzione posteriore DX
- 36 Fanale posteriore
- 37 Fusibile generale
- 38 Massa motore