

I manuali di officina sono stati realizzati da Moto Guzzi spa e gestioni precedenti, gli stessi NON sono coperti da copyright.

Alcune persone dopo aver comodamente scaricato dal nostro sito internet i manuali li rivendevano a caro prezzo ad acquirenti ignari del fatto che tale documentazione tecnica, è consultabile e scaricabile all'indirizzo internet

<http://www.officina.moto-guzzi.it>

GRATUITAMENTE

A tutela dei consumatori

L'associazione culturale Moto-Guzzi.it ritiene utile avvisare che:

*"Questo materiale è messo a disposizione di tutti **GRATUITAMENTE** sul sito www.moto-guzzi.it non è pertanto utilizzabile a scopi commerciali. Segnalateci eventuali abusi all'indirizzo e-mail: info@motoguzzi.it*

e a salvaguardia del lavoro di compiuto dal curatore della sezione tecnica e delle spese di hosting sostenute dalla Associazione culturale Moto-Guzzi.it il proprio logo.

700
750 SPECIAL

**ISTRUZIONI
PER LE RIPARAZIONI**



MOTO GUZZI

ERRATA CORRIGE SULLE «ISTRUZIONI PER LE RIPARAZIONI V7 - 700 cc. E V750 SPECIAL

Pag. 34

Capitolo «DIAMETRO PERNO DI BANCO LATO VOLANO»: diametro originale mm 53,970 ÷ 53,951.

Pag. 79

Capitolo «BRACCI DI FORZA»: accoppiamento di montaggio tra boccola inferiore e bracci: giuoco mm 0,044 ed una interferenza di mm 0,02.

Capitolo «BOCCOLA INFERIORE PER BRACCI DI FORZA»: Ø esterno mm 39,900 ÷ 39,925.

Capitolo «GAMBALI PER FORCELLA»: Ø interno gambali mm 40,010 ÷ 40,050

Giuoco di montaggio tra gambali e boccola inferiore: mm 0,085 ÷ 0,150.

INDICE DEGLI ARGOMENTI

CARATTERISTICHE GENERALI	pag. 5	Bilancieri	pag. 41
ATTREZZATURA PER LA REVISIONE	13	Regolazione giuoco bilancieri-valvole	41
DESCRIZIONE DEL MOTORE	14	Messa in fase della distribuzione	41
DISTACCO DEL GRUPPO - MOTORE-CAMBIO - DAL TELAIO	15	RIASSUNTO DATI INTERESSANTI GLI ORGANI DELLA DISTRIBUZIONE	44-45
REVISIONE DEL MOTORE	16	LUBRIFICAZIONE DEL MOTORE	46
Smontaggio del motore	16	Descrizione	46
COPERCHI TESTE - TESTE - VALVOLE - GUIDE VALVOLE	20	Pompa olio di mandata	46
Smontaggio	20	Verifiche e controlli	47
Smontaggio delle molle e delle valvole	20	Filtro olio	47
Verifica e revisione delle teste	20	Tubazioni olio	48
Verifica e revisione delle guide valvole	20	Valvolina regolazione pressione olio	48
DATI DI ACCOPPIAMENTO VALVOLE E GUIDE VALVOLE	21	Sfiatatoio olio	48
Verifica e revisione sedi valvole sulle teste	21	Candellina spia	49
Verifica delle valvole	21	MONTAGGIO DEL MOTORE	50
Ispezione delle molle per valvole	22	ALIMENTAZIONE DEL MOTORE	52
Controllo apertura valvole aspirazione e scarico	24	Serbatoio carburante	52
Montaggio testa sul cilindro	24	Filtro aria sui carburatori	52
CILINDRI - PISTONI - FASCE ELASTICHE DI TENUTA E RASCHIAOLIO	25	Carburatore V 7 700 cc tipo SSI	53
Controllo usura cilindri	25	Regolazione normale dei carburatori	53
Selezione Ø cilindro	25	Regolazione del minimo	54
Pistoni	26	Regolazione del massimo e del passaggio	54
Selezione Ø pistone	27	Smontaggio del carburatore	55
Fasce elastiche di tenuta e raschiaolio	27	Carburatore V 7 - 700 cc e V 7 - 750 cc tipo VHB 29	55
Giuochi di montaggio rilevati tra altezza delle fasce elastiche di tenuta e raschiaolio e delle cave sul pistone	27	Manutenzione del carburatore	58
Giuochi di montaggio tra le estremità delle fasce elastiche di tenuta e raschiaolio	27	PROVA AL FRENO DEL MOTORE	59
Montaggio spinotti sui pistoni	27	FRIZIONE	60
Selezione del cilindro	28	Distacco della frizione	60
Selezione del pistone	28	Controllo molle frizione	60
BIELLE - ALBERO MOTORE - CUSCINETTO DI BANCO LATO VOLANO - CUSCINETTO DI BANCO LATO DISTRIBUZIONE	29	Controllo disco spingimolle	61
Bielle	29	Controllo dischi condotti	61
Spessori dei cuscinetti di biella	29	Controllo disco intermedio	61
Diametro del perno di biella	29	Controllo corona dentata per l'avviamento	61
Boccola dell'occhio di biella	30	Montaggio della frizione	61
Controllo peso per l'equilibramento del motore	30	Comando frizione	61
Controllo parallelismo degli assi	30	Controllo trasmissione comando frizione	61
Montaggio delle bielle sull'albero motore	31	Controllo leva comando frizione sulla scatola cambio	61
Albero motore	31	Corpo esterno	61
Flangia lato volano completa di cuscinetto di banco	34	Cuscinetto reggispinta	61
Diametro perno di banco lato volano	34	Corpo interno	61
Diametro perno di banco lato distribuzione	34	Asta spingipiattello	61
Diametro interno cuscinetto di banco lato volano	34	Scodellino sull'asta spingipiattello	62
Diametro interno cuscinetto di banco lato distribuzione	34	Anello di tenuta sul corpo esterno	62
Corteco per flangia lato volano	35	Registrazione della frizione	62
Flangia lato distribuzione completa di cuscinetto di banco	35	CAMBIO DI VELOCITA'	83
Coperchio basamento lato distribuzione	35	Descrizione del cambio	63
Anello di tenuta sul coperchio lato distribuzione	35	Comando cambio	63
Basamento motore	35	Smontaggio del cambio	63
Verifica e revisione del basamento	36	Scatola cambio	66
Controllo usura sedi punterie	36	Coperchio scatola cambio	66
RIASSUNTO DATI INTERESSANTI GLI ORGANI DEL MANOVELLISMO	37-38	Controllo e revisione dei vari particolari del gruppo cambio	67
DATI DELLA DISTRIBUZIONE	39	Scatola e coperchio del cambio	67
Albero della distribuzione	39	Anelli di tenuta	67
Diametro dei supporti dell'albero della distribuzione e relative sedi sul basamento	39	Cuscinetti a sfera e a rullini	67
Controlli	40	Albero primario	67
Punterie	40	Albero secondario	67
Dati di accoppiamento delle punterie con sedi sul basamento	40	Giuochi di montaggio tra boccole, ingranaggi e albero secondario	67
Dati di accoppiamenti dei bilancieri con i perni Aste	41	Ingranaggi sull'albero secondario	67
	41	Giuochi di montaggio tra boccole e ingranaggi sull'albero secondario	67
		Manicotti innesto marce	67
		Albero frizione	67
		Anello tenuta interno frizione sull'albero	68
		Corpo interno	68
		Semisettore bloccaggio piattello parastrappi	68
		Piattello parastrappi	68
		Molla parastrappi	68
		Manicotto ad innesti	68
		Ingranaggio rinvio	68
		Tamburo scanalato con preselettore	68
		Albero con settore comando preselettore	68
		Molla per albero con settore comando preselettore	68

Leva per albero con settore comando presellettore	pag. 68	Registrazione del freno anteriore	pag. 87
Forcelle e aste di sostegno e scorrimento	» 68	Registrazione del freno posteriore	» 87
Montaggio del gruppo cambio	» 68	MONTAGGIO DELLE RUOTE	» 88
Registrazione settore comando cambio	» 70	Montaggio mozzo ruota anteriore	» 88
TRASMISSIONE POSTERIORE	» 71	Montaggio ruota anteriore sulla forcella	» 88
Descrizione	» 71	Montaggio mozzo ruota posteriore	» 88
Smontaggio trasmissione posteriore	» 71	Montaggio ruota posteriore sul forcellone oscillante e sulla scatola trasmissione	» 88
Controllo e revisione del gruppo trasmissione-scatoletta trasmissione posteriore	» 72	Regolazione giuoco assiale cuscinetti a rulli conici sui mozzi ruote	» 89
Flangia per scatola trasmissione posteriore	» 72	CUSCINETTI A SFERE E A RULLI	» 89
Spessori di regolazione	» 72	TELAIO	» 90
Perno forato con dentatura interna di unione con la ruota posteriore	» 72	Controllo e revisione telaio	» 90
Coppia conica	» 72	Parafango e cassette porta utensili	» 90
Anello di tenuta gabbia	» 72	Molle cavalletto e braccio laterale	» 90
Distanziale per perno ruota posteriore	» 72	Paraurti	» 90
Custodia cuscinetti	» 73	Pedale comando freno post, perno e tirante	» 90
Distanziatore tra i cuscinetti	» 73	Pedali appoggiatesta anteriori e per secondo passeggero	» 90
Rosette di regolazione	» 73	Montaggio	» 90
Spessori per coppia conica	» 73	IMPIANTO ELETTRICO - BATTERIA	» 91
Rosetta di sicurezza	» 73	Caratteristiche	» 91
Ghiera di bloccaggio pignone coppia conica	» 73	Verifiche e manutenzioni	» 91
Anelli elastici di tenuta	» 73	Pulizia	» 91
Manicotto per albero trasmissione e pignone coppia conica	» 73	Controllo e ingrassatura del capicorda	» 91
Albero di trasmissione	» 73	Livello dell'elettrolito	» 91
Doppio giunto cardanico	» 73	Verifica stato di carica	» 91
Fascette tenuta soffietto	» 73	Istruzioni consigliate per messa in servizio delle batterie fornite allo stato di « cariche secche »	» 92
Soffietto protezione giunto cardanico	» 73	Batteria « Varta »	» 92
Cuscinetto a sfere e a rullini	» 73	Istruzioni consigliate per la manuten. delle batterie fornite allo stato di « cariche secche »	» 92
Montaggio del gruppo trasmissione posteriore	» 73	Cariche successive	» 93
Montaggio scatola trasmissione completa sul braccio destro del forcellone oscillante	» 74	Difetti batteria	» 94
Verifica del contatto delle dentature del pignone e corona per coppia conica e registrazione della coppia conica stessa	» 75	DINAMO	» 96
SOSPENSIONI POSTERIORI	» 77	Descrizione	» 96
Smontaggio dal veicolo	» 77	Funzionamento	» 96
Controllo e revisione	» 77	Gruppo di regolazione	» 96
Boccole elastiche	» 77	Dati di collaudo	» 99
SOSPENSIONE ANTERIORE E STERZO	» 78	Registrazione cinghia dinamo	» 100
Smontaggio	» 78	Difetti dinamo	» 101
Revisione della forcella telescopica e sterzo	» 79	MOTORINO AVVIAMENTO	» 105
Bracci di forza	» 79	Descrizione	» 105
Boccola superiore per bracci di forza	» 79	Funzionamento	» 106
Boccola inferiore per bracci di forza	» 79	Dati di collaudo	» 108
Gambali per forcella	» 79	Difetti motorino avviamento	» 109
Molle per forcella	» 80	IMPIANTO ACCENSIONE	» 111
Astucci per molle	» 80	Generalità	» 111
Anelli guida tappi	» 80	Bobina d'accensione	» 111
Gommino per tappi superiori	» 80	Distributore d'accensione	» 111
Cuscinetti a rulli conici per sterzo	» 80	Dispositivo anticipo automatico	» 112
Ghiera bloccaggio sterzo	» 80	Ruttore	» 112
Cannotto per base sterzo	» 80	Condensatore	» 112
Rimontaggio della forcella e dello sterzo sulla pipa del telaio	» 80	Calotta e distributore rotante	» 113
SMONTAGGIO FORCELLONE OSCILLANTE	» 82	Candele	» 113
Revisione del forcellone oscillante	» 82	Messa in fase dell'accensione	» 114
Dadi e controdadi	» 82	Controllo anticipo accensione a mezzo «Stroboscopio»	» 115
Perni per supporto	» 82	Difetti d'accensione	» 116
Anelli di tenuta	» 82	IMPIANTO ACUSTICO	» 119
Cuscinetti a rulli conici e a sfere	» 83	Avvisatore acustico	» 119
Rimontaggio del forcellone oscillante	» 83	Caratteristiche	» 119
RUOTE E FRENI	» 84	Istruzioni per la revisione e riparazione dell'avvisatore acustico	» 119
Smontaggio ruota anteriore	» 84	Sirena	» 120
Smontaggio ruota posteriore	» 84	Caratteristiche	» 120
Controllo e revisione delle ruote e freni	» 86	IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE - APPARECCHI DI CONTROLLO - COMANDI IMPIANTO	» 121
Cerchi	» 86	Faro anteriore	» 121
Raggi	» 86	Quadro di controllo	» 121
Suole per ceppi	» 86	Commutatore per l'inserimento degli utilizzatori con comando a chiave	» 122
Molle per ceppi freno anteriore e posteriore	» 86	Interruttore per illuminazione e pulsante per avvisatore acustico	» 122
Camma	» 86	Pulsante avviamento	» 122
Perno per ceppi	» 86	Fanalino targa e stop	» 123
Tamburi per ceppi	» 86	Valvole di protez. impianto elettrico (fusibili)	» 123
Corpo mozzo ruota posteriore	» 86	COMANDI SUL MOTOCICLO	» 123
Anelli di tenuta sui mozzi	» 86	TABELLA RIASSUNTIVA DELLA MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE	» 124
Bussole per cuscinetti sui mozzi	» 86	IMPIANTI ELETTRICI	» 125
Cuscinetti a rulli conici	» 86		
Rosette di regolazione	» 87		
Leve sui dischi porta ceppi	» 87		
Trasmissione comando freno anteriore	» 87		

CARATTERISTICHE GENERALI

V 7 - 700 cc

MOTORE

Ciclo	: a quattro tempi
Numero cilindri	: 2
Disposizione cilindri	: a «V» di 90°
Alesaggio	: mm 80
Corsa	: mm 70
Cilindrata totale	: cmc 703,717
Rapporto di compressione	: 9
Regime di potenza massima	: giri al 1' 6300
Potenza al regime di potenza massima	: CV 50 SAE
Basamento	: in lega leggera
Cilindri	: in lega leggera e cromati
Teste dei cilindri	: in lega leggera, emisferiche, con sedi valvole riportate in ghisa speciale
Albero motore	: in acciaio
Cuscinetti di banco	: in lega di alluminio e stagno forzati in due appositi supporti
Bielle	: in acciaio con cuscinetti a guscio sottile e lega di alluminio e stagno
Stantuffi	: in lega di alluminio.

Distribuzione

A valvole in testa comandate dall'albero della distribuzione, mediante punterie, aste e bilancieri. L'albero della distribuzione posto nel basamento motore, è comandato dall'albero motore mediante coppia d'ingranaggi.

Aspirazione:

- inizio: prima del P.M.S. 24°;
- fine: dopo il P.M.I. 58°.

Scarico:

- inizio: prima del P.M.I. 58°;
- fine: dopo il P.M.S. 22°.

Gioco fra valvole e bilancieri per controllo messa in fase: mm 0,5.

Gioco di funzionamento fra valvole e bilancieri a motore freddo:

- aspirazione mm 0,15
- scarico mm 0,25

Alimentazione

I carburatori sono alimentati (per gravità) dal serbatoio; tipo e regolazione dei carburatori:

CARBURATORI DELL'ORTO «VHB 29 CD» (destro) «VHB 29 CS» (sinistro)

Dati di regolazione

Diffusore	: Ø mm 29
Valvola gas	: 80
Polverizzatore	: 265
Getto massimo	: 120
Getto minimo	: 55
Spillo conico	: M 14 II° tacca
Galleggiante	: gr 14

Vite di regolazione minimo aperta da 1 giro a 1 giro e 1/2.

CARBURATORI DELL'ORTO «VHB 29 CD» (destro) «VHB 29 CS» (sinistro)

Dati di regolazione

Diffusore	: Ø mm 29
Valvola gas	: 60
Polverizzatore	: 265
Getto massimo	: 135
Getto minimo	: 45
Polverizzatore starter	: 80
Spillo conico «SV5»	: II° tacca

Vite di regolazione minimo benzina:

apertura 1 giro e 1/2 + 2 per carburatore sinistro; di 2 giri a 2 giri e 1/2 per il carburatore destro.

N.B. - Per la numerazione delle tacche la partenza s'intende dall'alto dello spillo.

Presca d'aria

Munita di filtro a secco.

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi. La pompa è comandata dall'albero motore mediante coppia d'ingranaggi.

Filtro olio: nel basamento motore.

Pressione normale di lubrificazione: 2,5 ÷ 3 Kg/cm² (regolata da apposita valvola).

Trasmettitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione.

Raffreddamento

Ad aria. Teste e cilindri sono muniti di apposite alette di raffreddamento.

Accensione

A batteria con distributore ad anticipo automatico a masse centrifughe.

Anticipo iniziale: 10°

Anticipo automatico: 20°

Anticipo totale (iniziale + automatico): 38°

Distanza fra i contatti del rottore:

— mm 0,42 ÷ 0,48.

Candele di accensione (Ø 14 p.i. 25):

— grado termico 225 della scala Bosch-Marelli o equivalenti distanza fra gli elettrodi delle candele mm 0,6. Bobina d'accensione.

Avviamento

Elettrico mediante motorino munito di innesto a comando elettromagnetico.

Corona dentata fissata al volano motore.

Scarico

N. 2 tubi e silenziatori collegati.

TRASMISSIONI

Frizione

Tipo a secco a due dischi condotti. È posta sul volano motore. Comando mediante leva sul manubrio (lato sinistro).

Cambio

A quattro velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato.

Il cambio è contenuto in apposita scatola fissata al basamento motore. Il comando è a pedale con doppia leva sul lato destro del motore.

Rapporto motore - cambio 1 : 1,375 (16-22)

Rapporti degli ingranaggi del cambio:

In prima marcia 1 : 2,230 (13-29)

In seconda marcia 1 : 1,333 (18-24)

In terza marcia 1 : 0,954 (22-21)

In quarta marcia 1 : 0,750 (24-18)

Trasmissione secondaria

Ad albero a doppio giunto cardanico omocinetico.

Rapporto coppia conica albero secondario - ruota: 4,625 (8-37).

Rapporto totale trasmissione:

In prima marcia 1 : 14,180

In seconda marcia 1 : 8,473

In terza marcia 1 : 6,063

In quarta marcia 1 : 4,768

Telaio
 A doppia culla con struttura tubolare.

Sospensioni

Anteriore, a forcella telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati; posteriore, a forcellone oscillante con molle a spirale regolabili concentriche agli ammortizzatori idraulici.

Ruote

Anteriore e posteriore a raggi con cerchi 18 x 3.

Pneumatici

Anteriore e posteriore 4.00 x 18 scolpiti (alta velocità)

Pressione pneumatici:

pneumatico anteriore:
 — con il solo pilota } kg/cm² 1,5
 — con il pilota e passeggero }

pneumatico posteriore:

— con il solo pilota } kg/cm² 1,8
 — con il pilota e passeggero } kg/cm² 2

N.B. - I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cm² ai valori indicati.

Freni

Tipo ad espansione.

Sulla ruota anteriore, a ceppi auto avvolgenti, comandato a mano con leva posta sulla parte destra del manubrio. Sulla ruota posteriore, comandato a pedale con leva posta alla sinistra del motomezzo.

Ingombri e pesi

Passo m 1,445
 Lunghezza massima m 2,230
 Larghezza massima m 0,795
 Altezza massima (a vuoto) m 1,050
 Altezza minima da terra m 0,150
 Peso del motomezzo in assetto di marcia (rifornito di olio e benzina): Kg 243 circa.

Prestazioni

Velocità e pendenze massime superabili nelle singole marce del cambio e con il solo pilota a bordo:

MARCE DEL CAMBIO	VELOCITÀ Km/h	PENDENZE MASSIME SUPERABILI
1° marcia	Km/h 66 circa	60%
2° marcia	Km/h 96 circa	34%
3° marcia	Km/h 120 circa	23%
4° marcia	Km/h 170 circa	14%

Consumo carb. (sec. norme CUNA) l 6,5 per 100 Km

Rifornimenti

PARTI DA RIFORNIRE	QUANTITÀ LITRI	RIFORNIMENTO
Serbatoio carbur.	20	Benzina (98/100 NO-Research Method-)
Riserva	4	
Coppa motore	3,5	Olio: «SHELL Super 100 Multigrade»
Scatola cambio	0,750	Olio «SHELL Spirax HD 90»
Scat. trasmiss. posteriore (lubrificaz. coppia conica)	0,300	Olio «SHELL Spirax HD 90»
Ammortizzatori forcella telescopica (per braccio)	0,160	Olio «SHELL Tellus 33»

VARIANTI ALLE CARATTERISTICHE TECNICHE V 7 - 700 cc

PER VERSIONE «CARABINIERI E POLIZIA STRADALE»

Ingombri e pesi

Lunghezza massima con borse laterali m 2,300
 Larghezza massima con parabrezza m 0,890
 Altezza massima con parabrezza (a vuoto) m 1,470
 Peso del motomezzo con parabrezza e borse laterali, rifornito di olio e benzina Kg 266 circa

Prestazioni

Velocità e pendenze massime superabili nelle singole marce del cambio, con il solo pilota e veicolo completo di parabrezza e borse laterali:

MARCE DEL CAMBIO	VELOCITÀ Km/h	PENDENZE MASSIME SUPERABILI
1° marcia	53,04	60%
2° marcia	88,73	34%
3° marcia	124	23%
4° marcia	157 circa	14%

Velocità massima Km/h 165 circa

Impianto acustico

N. 2 sirene (Ercole Marelli SPU 120 - 12V) con megafono.
 N. 1 pulsante comando sirena.

SOLO PER VERSIONE «CORAZZIERI»

Impianto illuminazione

N. 2 fari fendinebbia (CEV 10017Ø110) posti ai lati del faro principale.
 N. 1 interruttore per fari fendinebbia (Bosch SM/TZ1/5).

Impianto acustico

N. 1 sirena (Ercole Marelli SPU 120 - 12V) senza megafono.
 N. 1 pulsante comando sirena.

CARATTERISTICHE GENERALI

V 7 - 750 cc

MOTORE

Ciclo	: a quattro tempi
Numero cilindri	: 2
Disposizione cilindri	: a «V» di 90°
Alesaggio	: mm 83
Corsa	: mm 70
Cilindrata totale	: cmc 757,486
Rapporto di compressione	: 9
Regime di potenza massima	: giri al 1' 6500
Potenza al regime di potenza massima	: CV 60 SAE
Basamento	: in lega leggera
Cilindri	: in lega leggera e cromati
Teste dei cilindri	: in lega leggera, emisferiche, con sedi valvole riportate in ghisa speciale
Albero motore	: in acciaio
Cuscinetti di banco	: in lega di alluminio e stagno forzati in due appositi supporti
Bielle	: in acciaio con cuscinetti a guscio sottile e lega di alluminio e stagno
Stantuffi	: in lega di alluminio.

Distribuzione

A valvole in testa comandate dall'albero della distribuzione, mediante punteria, aste e bilancieri. L'albero della distribuzione posto nel basamento motore, è comandato dall'albero motore mediante coppia d'ingranaggi.

Aspirazione:

- inizio: prima dei P.M.S. 24°;
- fine: dopo il P.M.I. 58°.

Scarico:

- inizio: prima del P.M.I. 58°;
- fine: dopo il P.M.S. 22°.

Gioco fra valvole e bilancieri per controllo messa in fase: mm 0,5.

Gioco di funzionamento fra valvole e bilancieri a motore freddo:

- aspirazione mm 0,15
- scarico mm 0,25

Alimentazione

I carburatori sono alimentati (per gravità) dal serbatoio; tipo e regolazione dei carburatori:

N. 2, Dell'Orto tipo «VHB 29 CD» (destra) «VHB 29 CS» (sinistra).

Dati di regolazione

Diffusore	: Ø mm 29
Valvola gas	: 60
Polverizzatore	: 265
Getto massimo	: 145
Getto minimo	: 45
Polverizzatore starter	: 80
Spillo conico «SV5»	: II' tacca

Vite regolazione minimo benzina: apertura 1 giro e 1/2 + 2 per il carburatore sinistro; di 2 giri a 2 giri e 1/2 per il carburatore destro.

N.B. - Per la numerazione delle tacche la partenza s'intende dall'alto dello spillo.

Presenza d'aria

Munita di filtro a secco.

Lubrificazione

Sistema a pressione con pompa ad ingranaggi. La pompa è comandata dall'albero motore mediante coppia d'ingranaggi. Filtro olio: nel basamento motore. Pressione normale di lubrificazione: 3,8 + 4,2 Kg/cm² (regolata da apposita valvola). Trasmettitore elettrico per segnalazione in sufficiente pressione.

Raffreddamento

Ad aria. Teste e cilindri sono muniti di apposite alette di raffreddamento.

Accensione

A batteria con distributore ad anticipo automatico a masse centrifughe.
 Anticipo iniziale: 10°
 Anticipo automatico: 28°
 Anticipo totale (iniziale + automatico): 38°
 Distanza fra i contatti del rottore:
 — mm 0,42 ÷ 0,48.
 Candele di accensione (Ø 14 x 1,25 radice lunga):
 — grado termico 225 della scala Bosch-Marelli o equivalenti; distanza fra gli elettrodi delle candele mm 0,6.
 Bobina d'accensione.

Avviamento

Elettrico mediante motorino munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore. Comando: a pulsante posto sul lato destro del manubrio.

Scarico

N. 2 tubi e silenziatori collegati.

TRASMISSIONI

Frizione

Tipo a secco a due dischi condotti. È posta sul volano motore. Comando mediante leva sul manubrio (lato sinistro).

Cambio

A quattro velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato. Il cambio è contenuto in apposita scatola fissata al basamento motore. Il comando è a pedale con doppia leva sul lato destro del motomezzo.

Rapporto motore - cambio 1 : 1,375 (16-22)

Rapporti degli ingranaggi del cambio:

In prima marcia	1 : 2,230 (13-29)
In seconda marcia	1 : 1,333 (18-24)
In terza marcia	1 : 0,954 (22-21)
In quarta marcia	1 : 0,750 (24-18)

Trasmissione secondaria

Ad albero a doppio giunto cardanico omocinetico. Rapporto coppia conica albero secondario - ruota: 4,375 (8-35).

Rapporto totale di trasmissione:

In prima marcia	1 : 13,413
In seconda marcia	1 : 8,015
In terza marcia	1 : 5,735
In quarta marcia	1 : 4,510

A doppia culfa con struttura tubolare.

Sospensioni

Anteriore, a forcella telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati; posteriore, a forcellone oscillante con molle a spirale regolabili concentriche agli ammortizzatori idraulici.

Ruote

Anteriore e posteriore a raggi con cerchi 18 x 3.

Pneumatici

Anteriore e posteriore 4.00 x 18 scolpiti (alta velocità).

Pressione pneumatici:

pneumatico anteriore:

— con il solo pilota / kg/cm^q 1,5
 — con il pilota e passeggero \ kg/cm^q 1,5

pneumatico posteriore:

— con il solo pilota kg/cm^q 2
 — con pilota e passeggero kg/cm^q 1,8

N.B. - I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cm^q ai valori indicati.

Circonferenza di rotolamento: m 1,990.

Freni

Tipo ad espansione: Ø mm 220 - larghezza mm 40.

Sulla ruota anteriore, a ceppi auto avvolgenti, comandato a mano con leva posta sulla parte destra del manubrio. Sulla ruota posteriore, comandato a pedale con leva posta alla sinistra del motomezzo.

Ingombri e pesi

Passo	m	1,470
Lunghezza massima	m	2,245
Larghezza massima	m	0,830
Altezza massima (a vuoto)	m	1,070
Altezza minima da terra	m	0,150
Peso del motomezzo (a vuoto)	kg	228

Prestazioni

Velocità e pendenze massime superabili nelle singole marce del cambio e con il solo pilota a bordo:

MARCE DEL CAMBIO	VELOCITA' Km/h	PENDENZE MASSIME SUPERABILI	
		Pendenza	Km/h
1' marcia	Km/h 62,000	90° _n	47
2' marcia	Km/h 104,250	40° _n	80
3' marcia	Km/h 145,550	20° _n	110
4' marcia	Km/h 185,276	8° _n	140

Consumo carb. (sec. norme CUNA) l 6,5 per 100 Km

Rifornimenti

PARTI DA RIFORNIRE	QUANTITA' LITRI	RIFORNIMENTO
Serbatoio carbur.	22,5	Benzina (98 NO-«Research Method»)
Riserva	4	
Coppa motore	3,5	Olio: «SHELL Super 100 Multigrade»
Scatola cambio	0,750	Olio «SHELL Spirax HD 90»
Scat. transmiss. posteriore (lubrificaz. coppia conica)	0,300	Olio «SHELL Spirax HD 90»
Ammortizzatori forcella telescopica (per braccio)	0,160	Olio «SHELL Tellus 33»

Pag. :
 Capit
 Pag. :
 Capit
 Capit
 Capit
 Giuoc

DATI DI IDENTIFICAZIONE

(vedere fig. 1)

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio (e sul basamento motore). Questo numero è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del veicolo stesso.

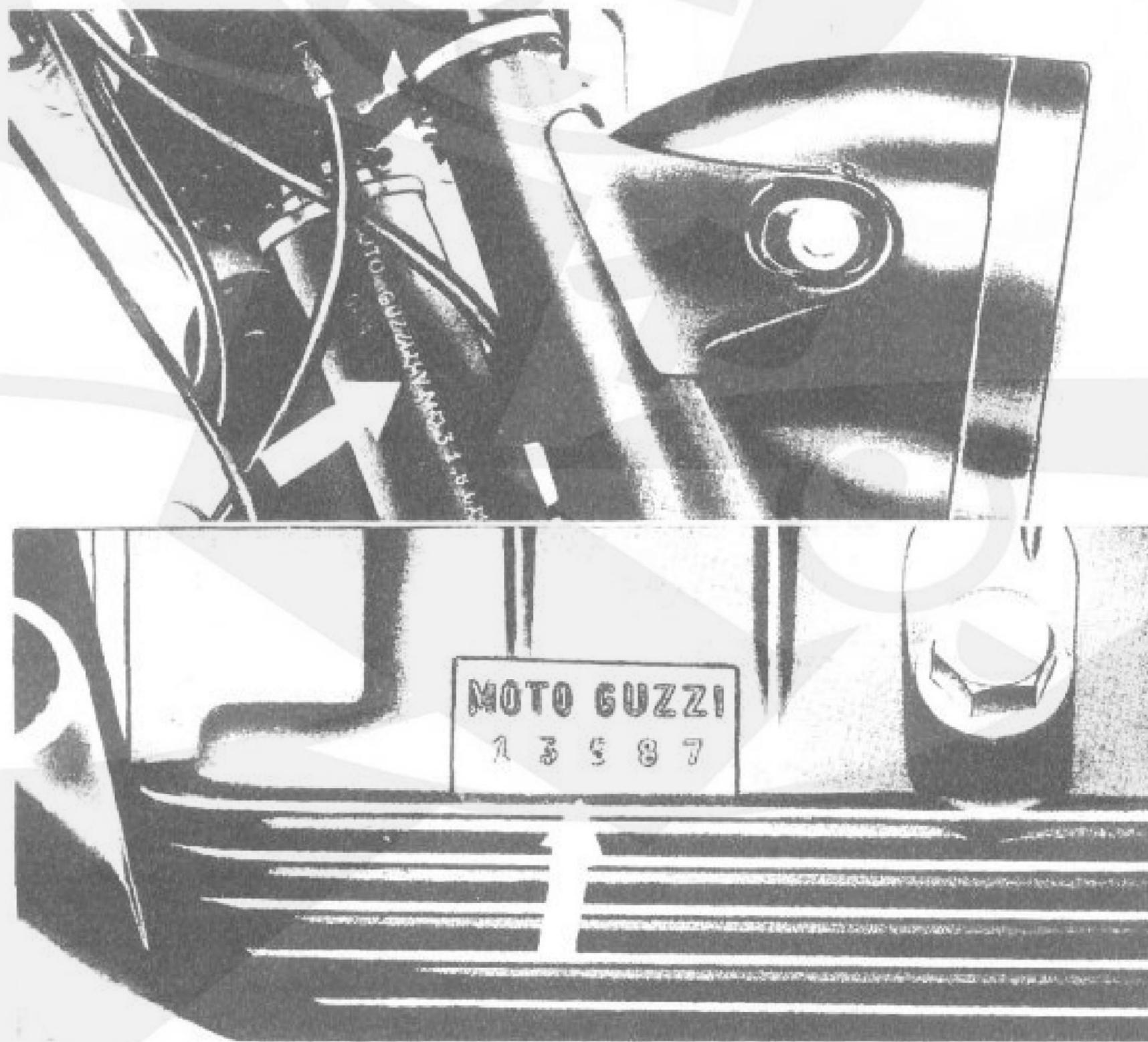


Fig. 1

Pag. 1

Capit

Pag. 7

Capit
mm 0

Capit

Capit

Giuc

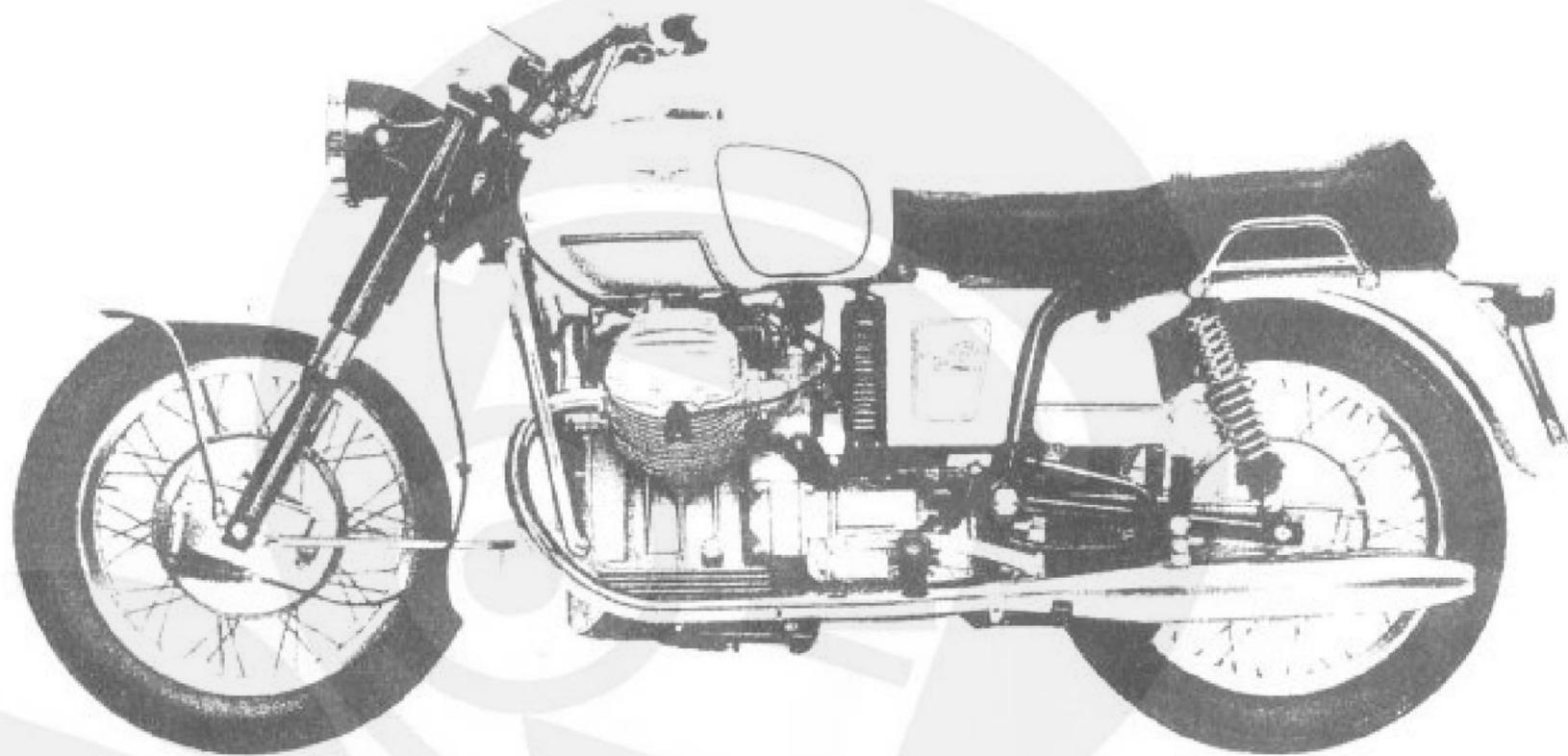


Fig. 2 - Motociclo V 7 - 700 cc

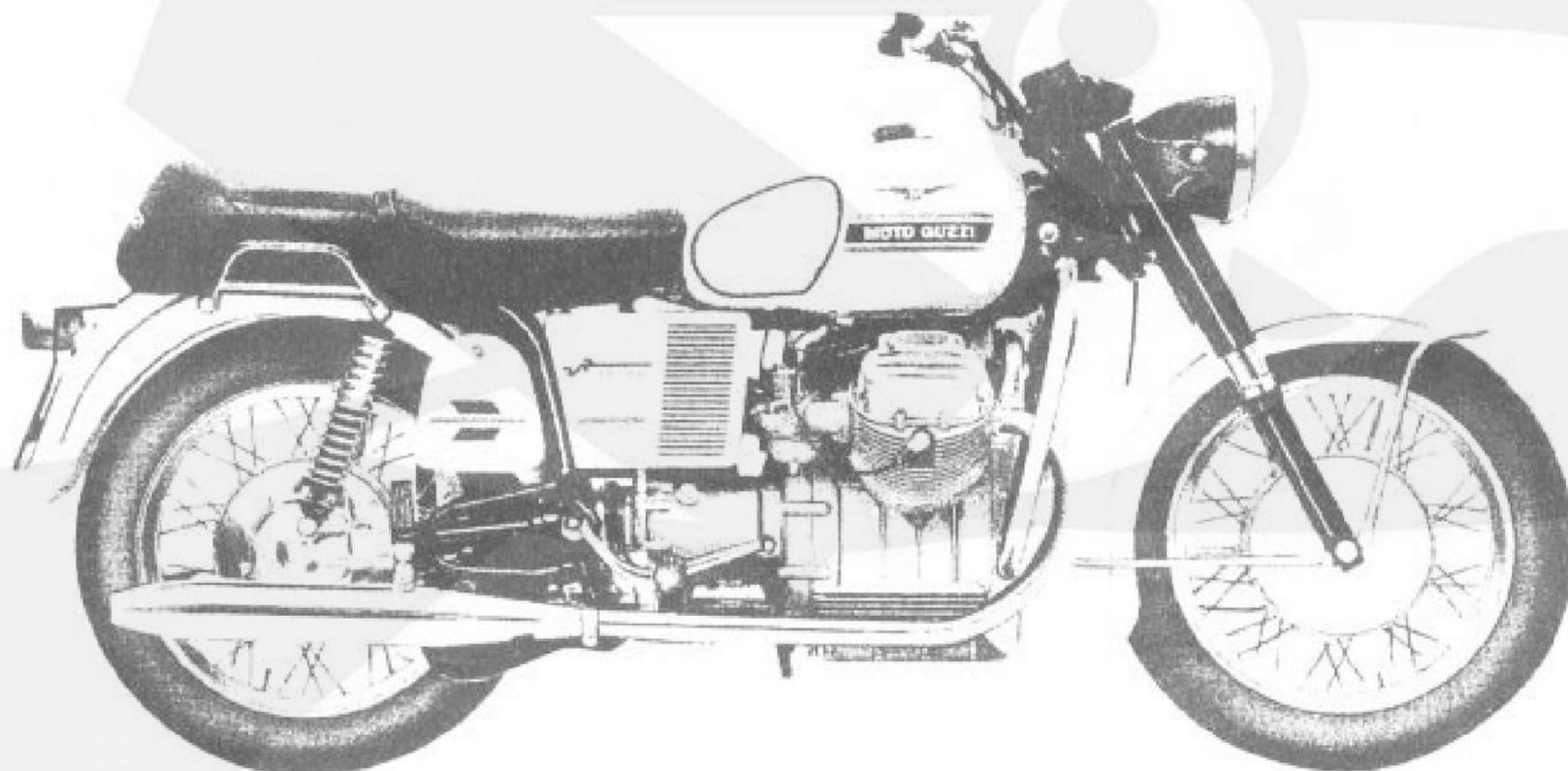


Fig. 3 - Motociclo V 7 - 750 cc

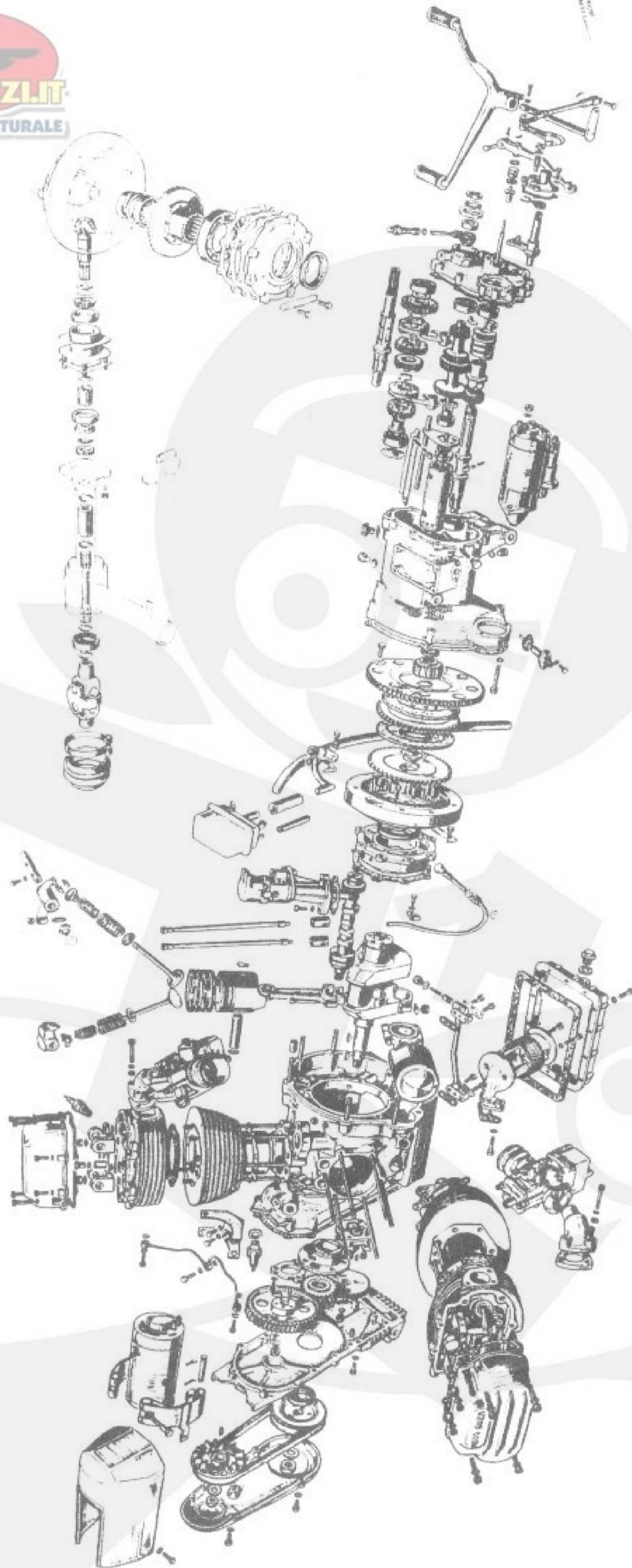


Fig. 4 - Gruppo motore - Frizione - Cambio - Trasmissione posteriore

DOTAZIONE NORMALE

(vedere fig. 5)

N FIGURA	N D ORDINAZIONE	DENOMINAZIONE
10	55901900	Chiave a tubo da mm 19/21/22
11	12901000	Chiave aperta da mm 17/19
12	10900600	Chiave aperta da mm 13/14
13	12900800	Chiave aperta da mm 10/11
14	12900300	Chiave aperta da mm 7/8
15	55900400	Chiave aperta per punterie
16	55902400	Chiave per brugola esagonale 5
17	25905500	Pinza
18	55905000	Cacciavite (e spina per chiavi a tubo)
19	12901101	Chiave ad occhio da mm 22/27
20	12909090	Spessimetro mm 0,05 ÷ 0,50
21	09905100	Cacciavite tipo elettricisti
22	12912700	Chiave regolazione molleggi posteriori
23	12914500	Borsa porta utensili
24		Libretto istruzioni

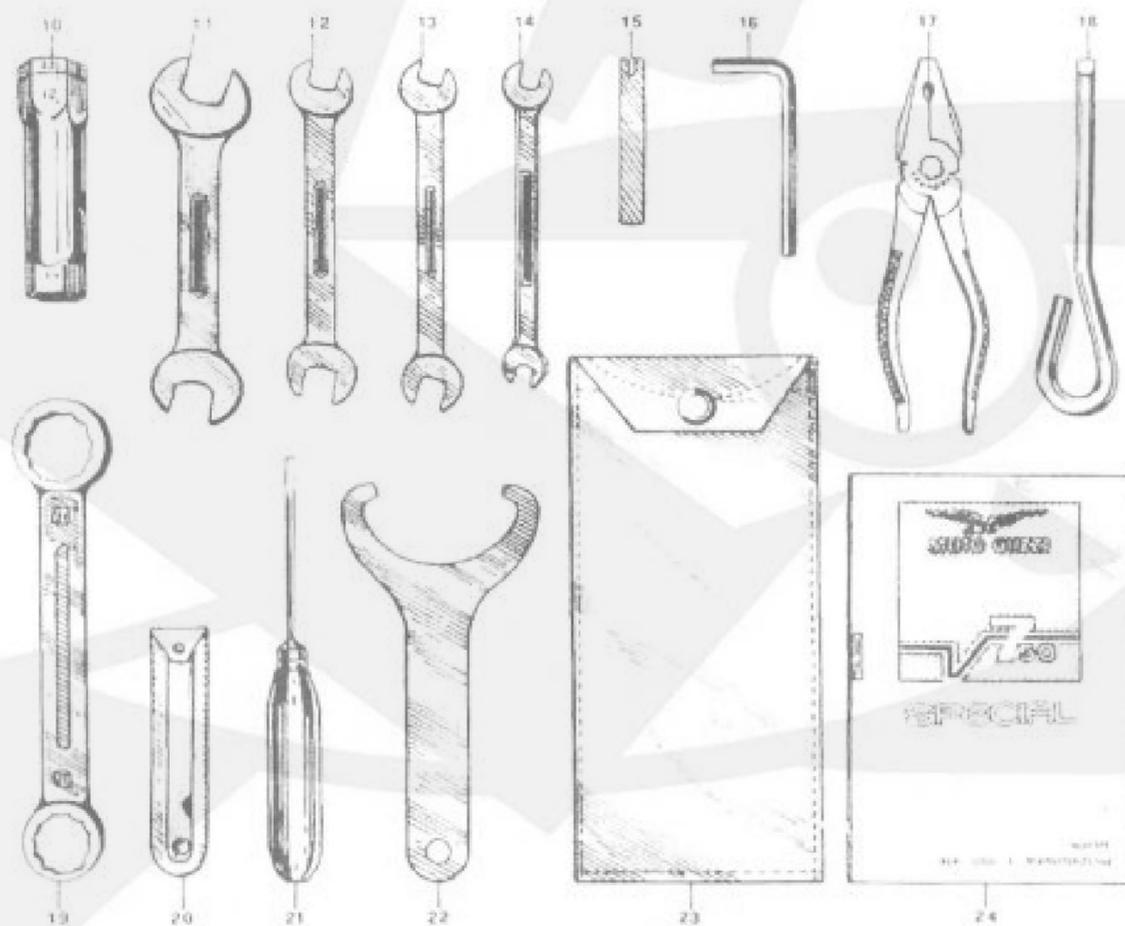


Fig. 5

ATTREZZATURA SPECIFICA PER SMONTAGGIO, CONTROLLO E RIMONTAGGIO

(vedere fig. 5/1)

N. FIGURA	N. D'ORDINAZIONE	DENOMINAZIONE
1	12904700	Estrattore per anelli cuscinetti conici del forcellone
2	12906900	Estrattore per anello cuscinetto a rulli della scatola trasmissione
3	60910500	Estrattore del coperchio testa dello sterzo
4	12909500	Attrezzo per montare i bracci di forza della forcella anteriore
5	12905400	Chiave a tacche per smontaggio ghiera dell'albero secondario
6	12912700	Chiave per ghiera molleggio posteriore
7	10907200	Attrezzo per smontaggio e montaggio valvole
8	12913700	Estrattore del cusc. a sfere dell'albero second. sulla scatola cambio
9	12913100	Estrattore per cusc. a rulli per albero primario sulla scatola cambio
10	12907000	Estrattore per cuscinetti albero primario e albero frizione sul coperchio scatola cambio
11	12912600	Chiave speciale per ghiera del braccio sulla forcella anteriore
12	12912000	Attrezzo per montare flangia e imbocco corteco sull'albero motore lato volano
13	12903000	Chiave speciale per regolazione cuscinetti conici sul forcellone
14	12910700	Boccola per mont. il corteco sull'albero prim. nella scatola cambio
15	32906302	Estrattore dell'ingranaggio pompa olio
16	12911801	Attrezzo per bloccare il volano e gruppo frizione durante il mont.
17	26907800	Estrattore dello spinotto pistone
18	12907100	Attrezzo per bloccare albero secondario e pignone conico della corona sulla scatola trasmissione durante lo smontaggio e il mont.
19	12913600	Attrezzo per smont. la flangia compl. di cusc. di banco lato volano
20	12912900	Chiave speciale per controllo segni riferimento ingranaggi distrib.
21	12906500	Attrezzo per smontaggio e montaggio frizione
22	12908300	Attrezzo per montare il coperchio distribuzione e imbocco corteco sull'albero motore lato distribuzione
23	12905900	Attrezzo per smontaggio albero frizione
24	12905300	Attrezzo per bloccare l'albero motore per smontaggio dado tenuta pignone motore
25	12913800	Attrezzo per riportare i segni di rifer. sull'ingranaggio distribuzione

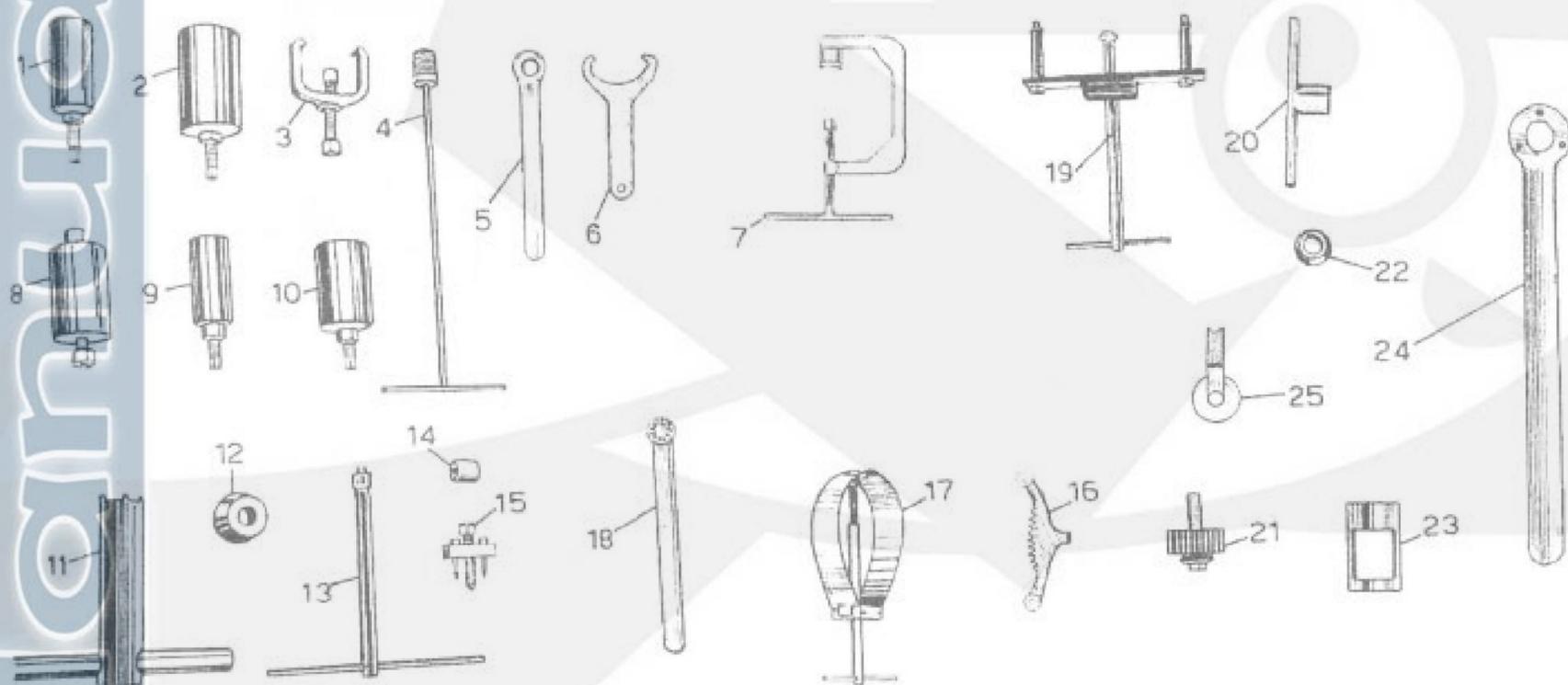


Fig. 5/1

DESCRIZIONE DEL MOTORE

(vedere fig. 6 - 7 - 7/1)

Il motore per motociclo « V7 » è a due cilindri disposti a « V » e a 90° tra loro.

I cilindri sono in lega leggera con cromatura a spessore, con alettature per il raffreddamento. Alla base, i cilindri sono alloggiati nelle apposite sedi ricavate nel basamento.

Detto basamento è in lega d'alluminio, su di esso sono montati sei prigionieri (quattro lunghi e due corti) sui quali vengono infilati i cilindri e le teste.

Le teste sono in lega d'alluminio e hanno le sedi per valvole riportate in ghisa speciale.

I coperchi sono in lega d'alluminio.

L'albero motore è in acciaio, ed è montato su due supporti di banco con cuscinetti anulari.

Le bielle sono in acciaio, con cuscinetti a guscio sottile e boccole in bronzo per i perni dei pistoni.

I pistoni sono in lega d'alluminio e sono muniti di quattro anelli elastici: tre posti superiormente al perno (due di tenuta e un raschiaolio) uno inferiormente (raschiaolio).

La distribuzione è a valvole in testa, comandate a mezzo albero camme, punterie, aste e bilancieri.

L'albero camme prende il moto dall'albero motore tramite ingranaggio.

L'alimentazione ai carburatori avviene a caduta. La lubrificazione è a pressione con serbatoio dell'olio nella coppa motore. Essa avviene tramite pompa ad ingranaggi cilindrici per la man-

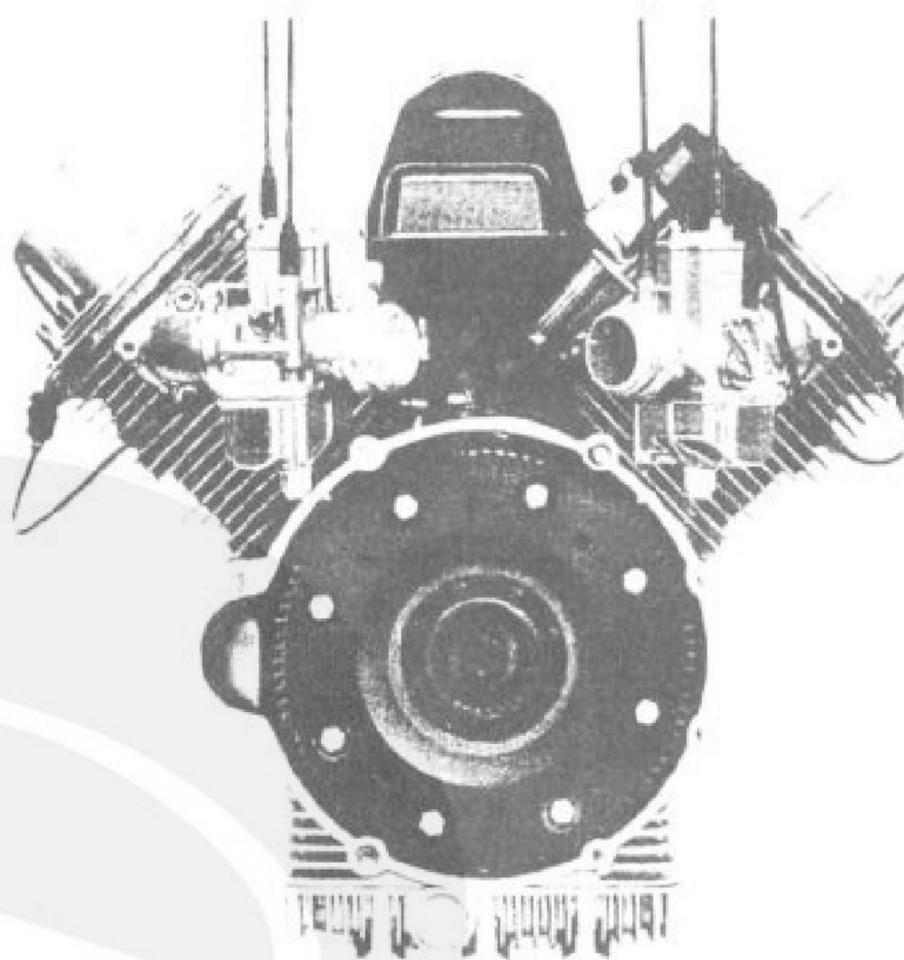


Fig. 7 - Motore lato frizione

data; il ricupero è a caduta. L'olio per la lubrificazione viene depurato da un filtro a retina, pressione viene regolata da una apposita valvola posta sul circuito dell'olio. Lo sfiato avviene attraverso una tubazione che porta i vapori olio alla scatola dello sfiatatoio, da qui dopo condensazione, l'olio ritorna alla coppa e pressione scaricata all'esterno tramite apposito tubo in gomma.

Il raffreddamento è a aria libera, testa e cilindri sono muniti di alettatura.

L'accensione è a batteria, bobina e distributore. Il distributore è azionato dall'albero camme mediante ingranaggio ricavato sull'albero stesso. L'avviamento del motore avviene tramite motorino elettrico con comando elettromagnetico.

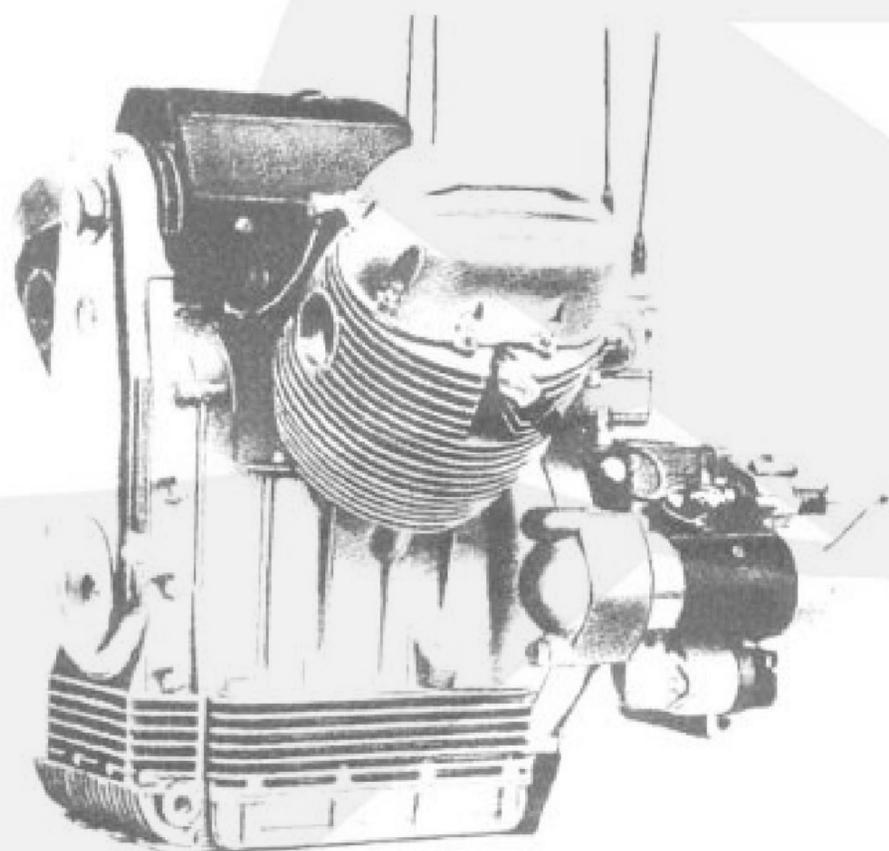


Fig. 6 - Motore completo di cambio lato sinistro

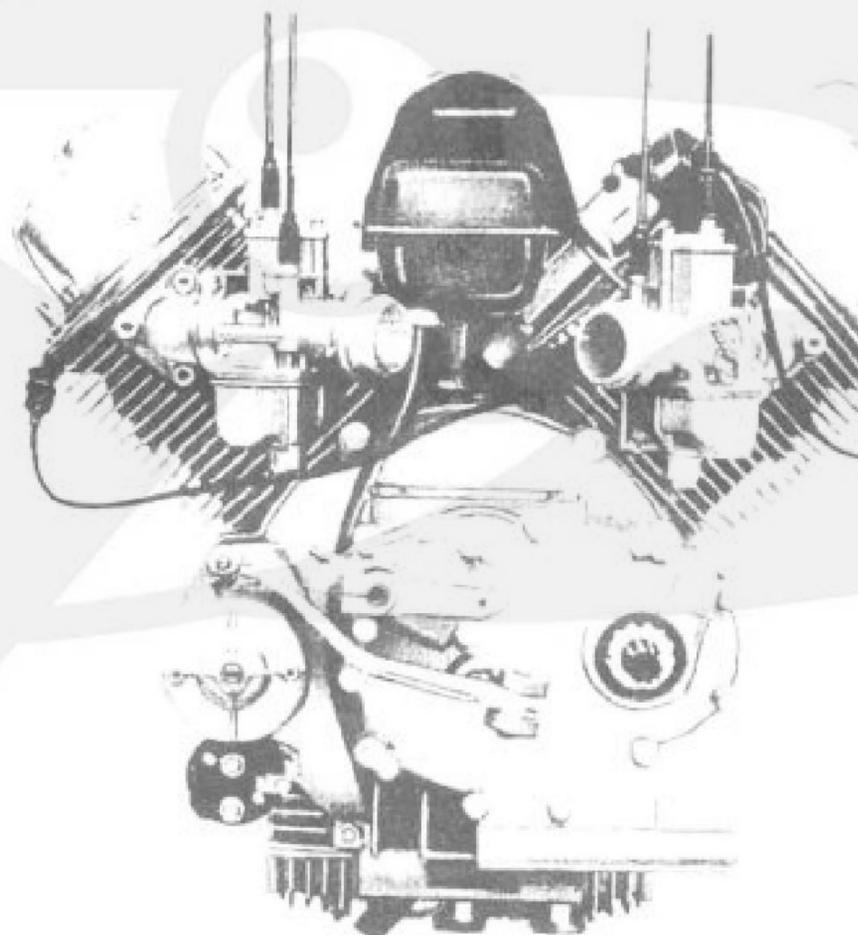


Fig. 7/1 - Motore completo di cambio lato cambio

DISTACCO DEL GRUPPO « MOTORE-CAMBIO » DAL TELAIO

(vedere fig. 8)

Per staccare il gruppo motore-cambio dal veicolo operare come segue:

Preparare:

- i copribatteria e staccare i cavi dalla batteria;
- la trasmissione comando contachilometri dal rinvio sulla scatola cambio;
- la sella, il serbatoio benzina e la batteria, dopo aver levato il telaio di tenuta;
- il doppio rinvio per trasmissione gas e aria, senza però staccare le trasmissioni;
- il porta batteria, la trasmissione comando frizione dalla leva sulla scatola cambio i cavi elettrici comando motorino avviamento ed il cavo fissato al corpo porta contatto folle;
- la bobina, dopo aver staccato i cavi elettrici, la calotta del distributore, dopo aver staccato i cavi delle candele e la spazzola rotante del distributore;

- i coperchi copri dinamo, il coperchio copri cinghia dinamo e sfilare la dinamo;
- i tubi di scarico, la fascetta posteriore tenuta soffiutto di protezione del doppio giunto;
- appoggiare il motore sopra un sostegno e, dopo aver svitato i dadi sfilare i perni che fissano il gruppo motore-cambio al telaio; spostare in avanti (verso la ruota anteriore) il suddetto gruppo, inclinandolo e sfilandolo sulla parte destra del veicolo come è dimostrato in fig. 8.

N.B. - Per questa operazione consigliamo l'impiego di **due** meccanici.

Levato il gruppo motore-cambio dal veicolo lavarlo con benzina e getto di aria compressa e successivamente staccare il gruppo motore dal gruppo cambio.



Fig. 8

REVISIONE DEL MOTORE

SMONTAGGIO DEL MOTORE

Per lo smontaggio operare come segue:

levare:

- l'olio del motore svitando il tappo scarico (B di fig. 9) dal basamento;
- le candele;
- il distributore d'accensione completo di supporto dopo aver levato i bulloni che lo fissano al basamento e la guarnizione;
- la fascetta tenuta dinamo dopo aver levato le copigile e sfilato le spine;
- il supporto dinamo dopo aver svitato i bulloni che lo fissano al basamento;
- il gruppo frizione svitando i bulloni che fissano la corona per l'avviamento con chiave ad occhio e attrezzo n. 12911801 (16 di fig. 10) tenendo presente che svitando detti bulloni, occorrerà seguire un ordine incrociato. Tolto la corona sfilare il disco per frizione esterno, il disco intermedio, il disco per frizione interno, il piattello spingidischi, lo scodellino sul piattello e le molle;

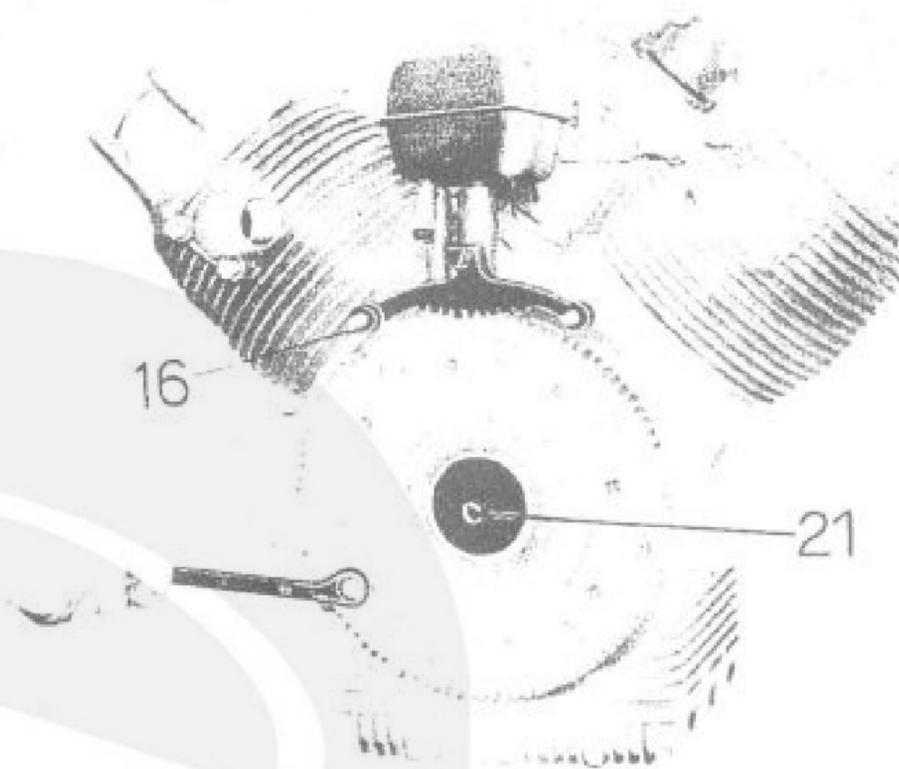


Fig. 10



Fig. 11

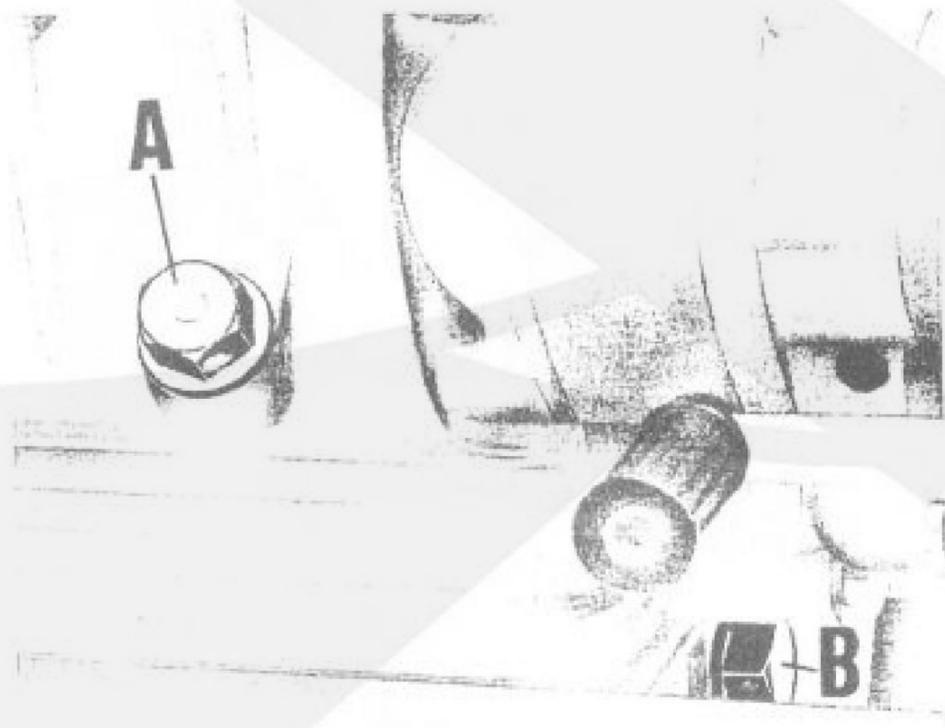


Fig. 9

- la puleggia comando dinamo dopo aver svitato il dado sull'albero motore a mezzo chiave ad occhio e attrezzo n. 12911801;
- il coperchio distribuzione dopo aver svitato i bulloni che lo fissano al basamento. Dal coperchio distribuzione l'anello di tenuta;
- l'ingranaggio distribuzione a mezzo attrezzo n. 12911801 (16 di fig. 11) e chiave ad occhio, levare il dado che lo fissa all'albero camme;

— l'ingranaggio pompa olio a mezzo attrezzo n. 12911801 (16 di fig. 12) e estrattore per ingranaggio pompa olio n. 32906302 (15 di fig. 13)

Manuali d'officina

- il pignone motore;
- il volano motore, dopo aver spianato le orecchie delle piastrine di sicurezza e avvitando i bulloni che lo fissano all'albero motore a mezzo attrezzo n. 12911801 (16 di fig. 13) e chiave a tubo;
- la tubazione lubrificazione teste;
- i bulloni fissaggio coperchi teste e levare i coperchi e le relative guarnizioni;
- i bulloni fissaggio perni bilancieri con rosette dentellate;
- i perni bilancieri, i bilancieri, le molle e le rosette per bilancieri (vedere fig. 14). Dai bilancieri le viti di registro dopo aver allentato i dadi;
- le astine comando bilancieri;

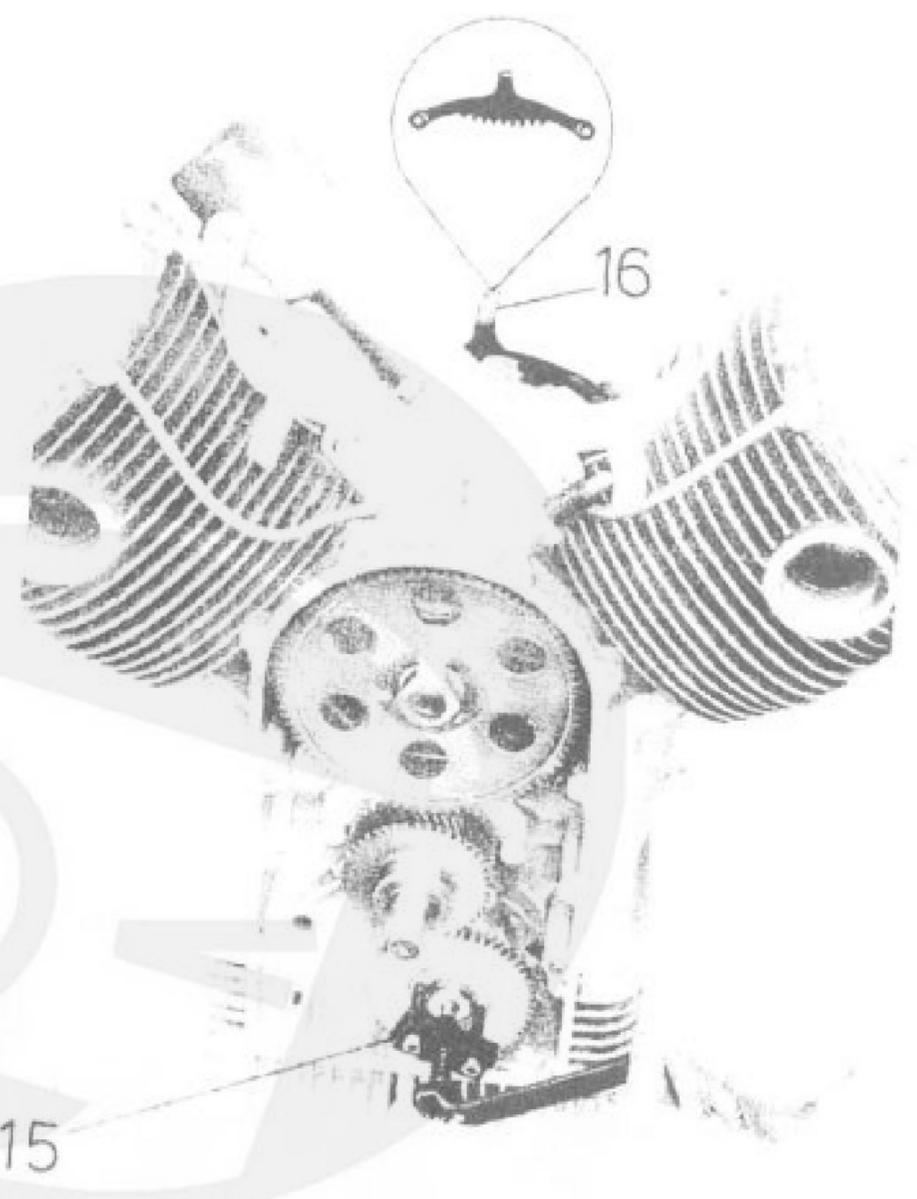


Fig. 12

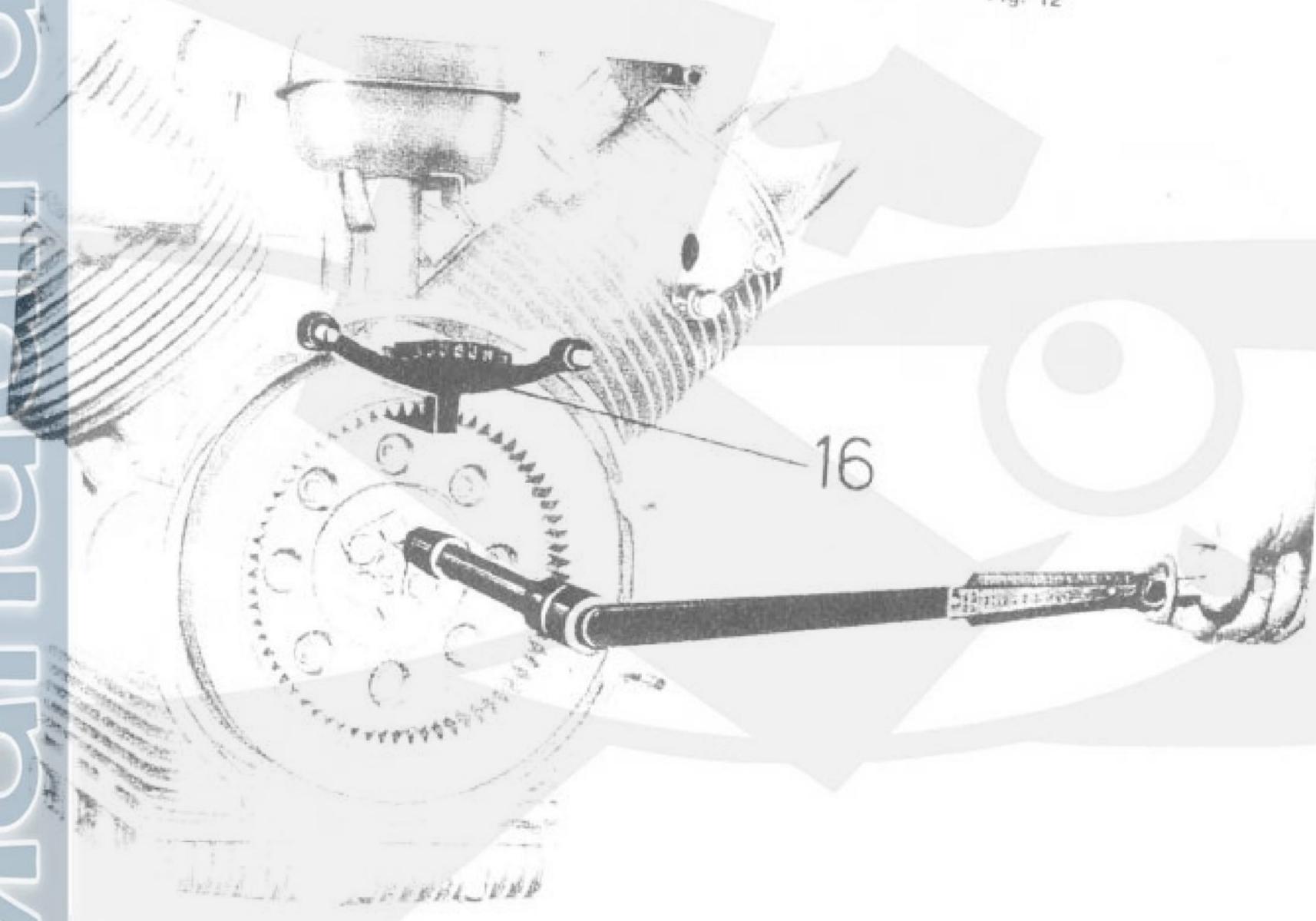


Fig. 13

— i supporti bilancieri dopo aver svitato i quattro dadi e le due colonnette (ogni testa) che fissano la testa ed il cilindro al basamento;

- le teste complete di valvole e le guarnizioni. Dalle teste a mezzo attrezzo n. 10907200 (7 di fig. 15) i semiconi, i piattelli superiori, le molle ed i piattelli inferiori indi sfilare dall'interno le valvole;
- i cilindri con le rispettive guarnizioni;
- le punterie dalle sedi sul basamento;
- lo spinotto pistone a mezzo estrattore numero 26907800 (vedere 17 di fig. 16) dopo aver tolto le mollette di tenuta;
- il pistone e dal pistone le fasce elastiche;

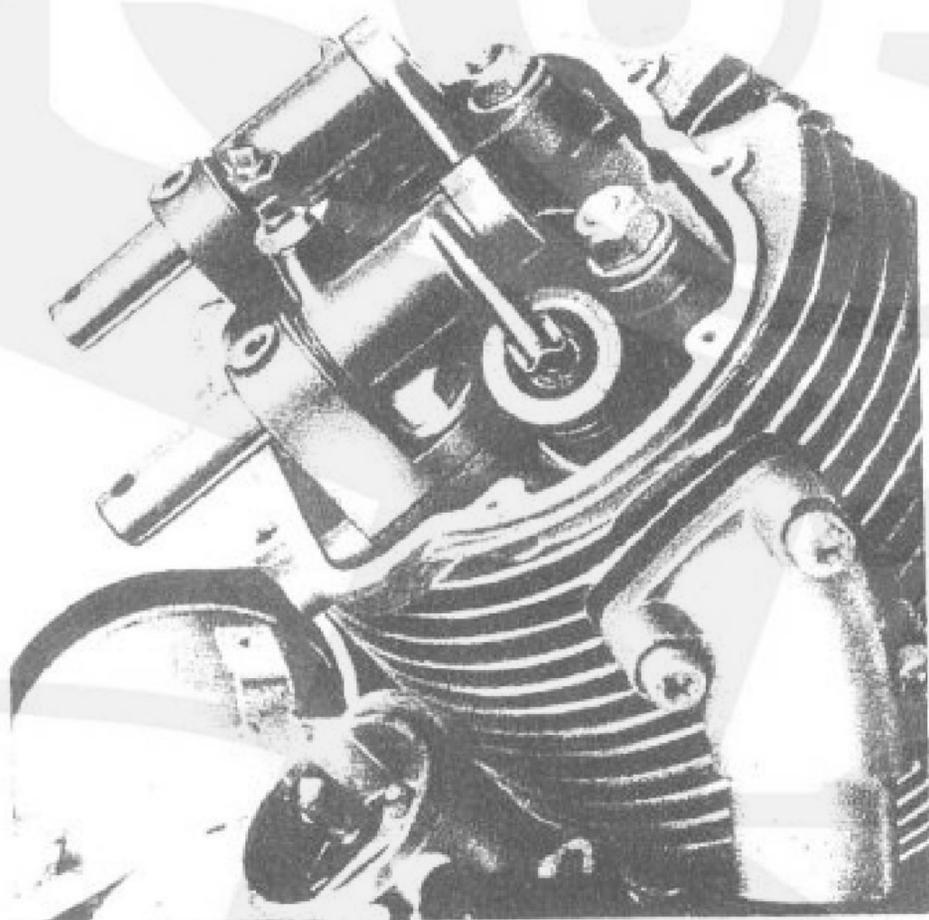


Fig. 14

- la coppa olio dopo aver svitato i bulloni che la fissano al basamento con la relativa guarnizione;
- la tubazione (A) di fig. 17 dopo aver spianato le orecchie delle piastrine di sicurezza e svitato i bulloni con le relative guarnizioni. Dalle tubazioni la valvolina (C) di fig. 17 per controllo pressione olio composta da: pistone, molla, fondello guarnizione e tappo;
- il filtro completo con relativa guarnizione (B di fig. 17). Il filtro è composto da: n. 2 bulloni, piattello, reticella per filtro e corpo filtro;



Fig. 15

- la pompa olio dopo aver svitato le viti che fissano al basamento. Sulla pompa la chavella, l'ingranaggio condotto e l'albero di comando pompa;

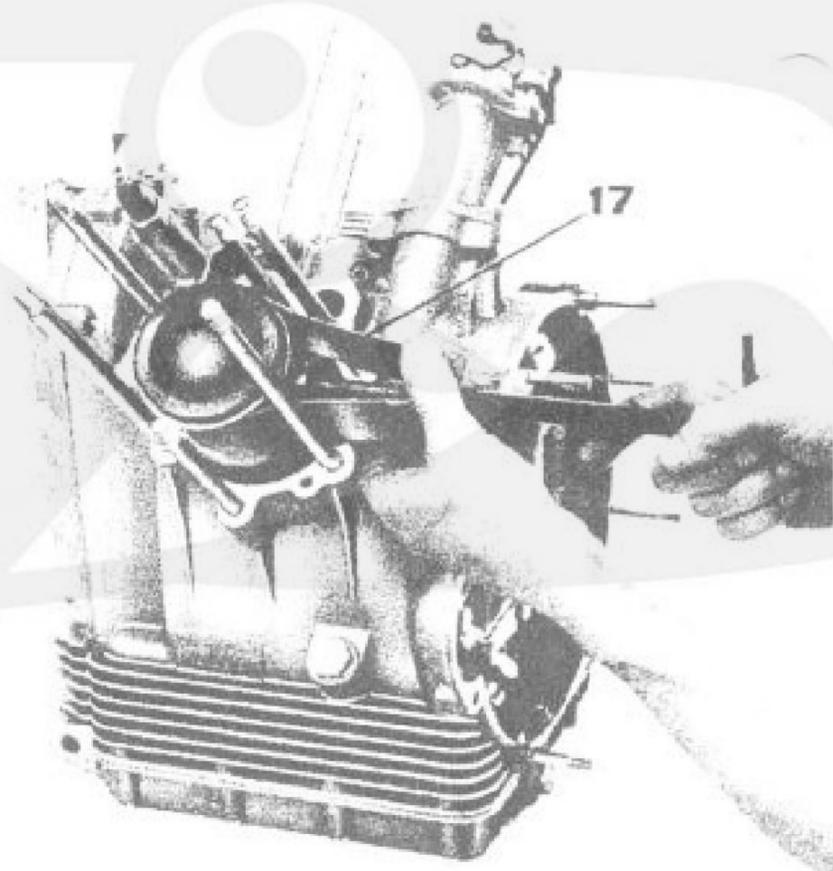


Fig. 16

- cappelletti biella, dopo aver spianato le orecchie delle piastrine di sicurezza e svitato i dadi sui bulloni, indi sfilare le bielle dalla parte superiore del basamento, dalle bielle i semicuscinetti;
- l'albero della distribuzione dopo aver svitato i bulloni che fissano la flangia di tenuta al basamento;
- la flangia completa di cuscinetto di banco lato distribuzione dopo aver spianato le orecchie dei settori di sicurezza e svitato i bulloni che fissano la flangia al basamento;
- la flangia completa di cuscinetto di banco lato volano dopo aver spianato le orecchie delle piastrine di sicurezza e svitato i bulloni che la fissano al basamento, indi a mezzo apposito attrezzo n. 12913600 (19 di fig. 18) sfilare la flangia completa di cuscinetto dal basamento;
- l'albero motore;
- il trasmettitore segnalazione pressione olio;
- il tappo chiusura foro immissione olio nel basamento (A di fig. 9).

Dopo le suddette operazioni il basamento rimane completamente smontato salvo i prigionieri.
N.B. - Durante lo smontaggio si raccomanda vivamente di tenere separati i due gruppi cilindro, biella, pistone.

Per smontare il coperchio distribuzione senza togliere il motore dal telaio occorre operare come segue:

- dopo aver levato il coperchio copricinghia dinamo e la cinghia, svitare i tre bulloncini che bloccano il gruppo puleggia, sfilare la flangia esterna della suddetta puleggia e gli spessori;
- montare sul mozzo della puleggia a mezzo i tre bulloncini che bloccavano il gruppo puleggia l'attrezzo n. 12905300 (24 di fig. 19) e tenendo fermo l'albero motore tramite il suddetto attrezzo, con chiave ad occhio svitare il dado di fissaggio pignone motore;
- svitare quindi i tre bulloncini e levare l'attrezzo, il corpo interno puleggia ed il mozzo puleggia;
- svitare le viti che fissano il coperchio distribuzione al basamento.

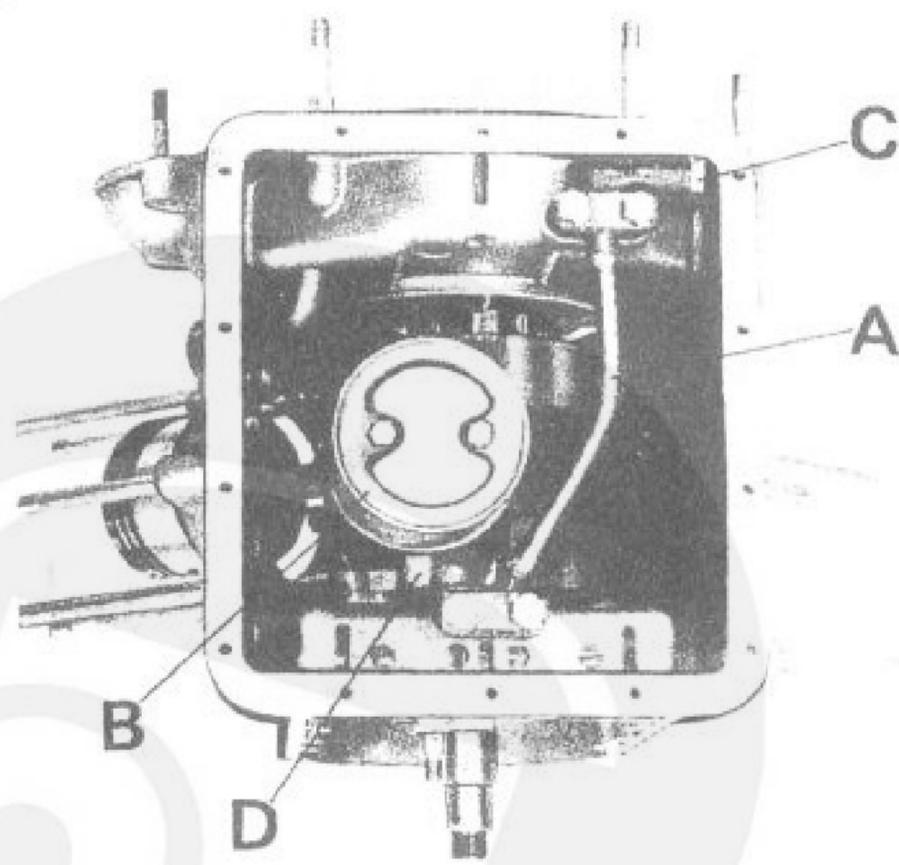


Fig. 17

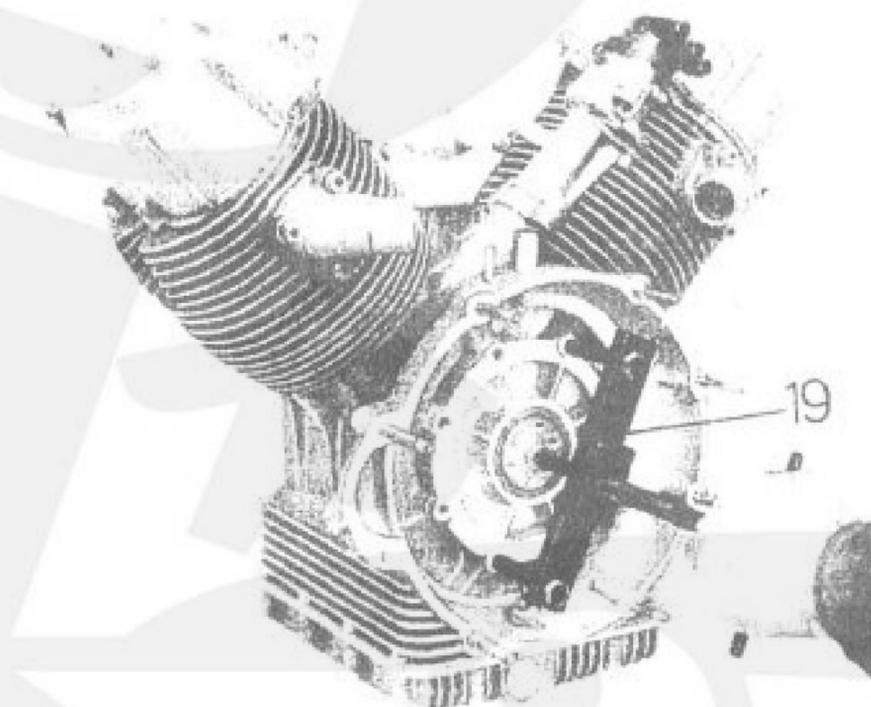


Fig. 18

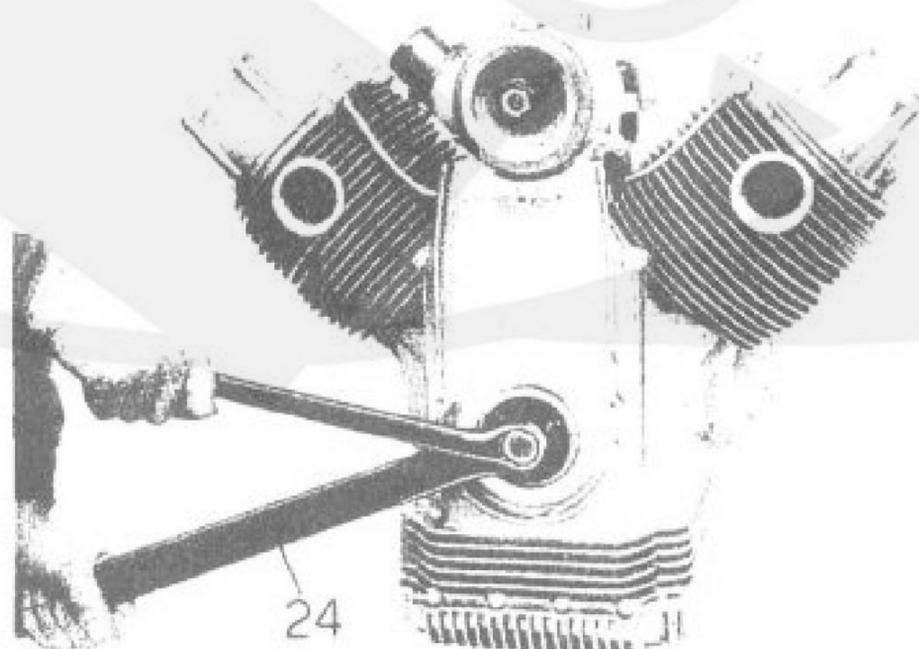


Fig. 19

COPERCHI TESTE - TESTE - VALVOLE - GUIDE VALVOLE

Le teste sono in lega d'alluminio alettate per aumentare la superficie di raffreddamento. Prigionieri, dadi e colonnette assicurano il fissaggio delle teste e dei cilindri al basamento.

SMONTAGGIO

Lo stacco e lo smontaggio delle teste si rendono necessari qualora si siano riscontrate perdite di compressione, imputabili ad una insufficiente tenuta delle valvole e dopo un certo periodo di funzionamento, allo scopo di eliminare i depositi carboniosi nelle camere di combustione. Per lo smontaggio delle teste, quando il motore è sul veicolo si deve procedere nel seguente modo. Staccare:

- i cavi candele;
- le pipe con carburatori;
- i tubi di scarico con silenziatori;
- la calotta del distributore;
- i coperchi teste;
- i bilancieri ed il supporto bilancieri;
- sfilare quindi la testa.

Lo smontaggio delle teste, nei suoi componenti non presentano difficoltà.

Comunque nei paragrafi seguenti, sono indicate le operazioni di smontaggio, revisione e montaggio con le relative attrezzature necessarie.

SMONTAGGIO DELLE MOLLE E DELLE VALVOLE

Con apposito attrezzo n. 10907200 (7 di fig. 15) applicato sul fungo di una valvola e sul piattello superiore, avvitare la vite dell'attrezzo di quel tanto da comprimere le molle (quando l'attrezzo è in tiro sarà bene dare in testa a tale attrezzo un colpo di mazzuola, questo serve a scollare il piattello dai semiconi) e poter levare i due semiconi. Levati i semiconi svitare l'attrezzo e sfilare:

- il piattello superiore;
- la molla esterna } V7-750 - La molla (V7-700);
- la molla interna }
- il piattello inferiore appoggio molle;
- l'anello appoggio molla esterna (solo per V7-750);
- l'anello a molla tenuta guida valvola, la valvola sfilandola dall'interno della testa.

VERIFICA E REVISIONE DELLE TESTE

A mezzo raschietto smussato e spazzola metallica eliminare i depositi carboniosi e verificare le sedi valvole.

VERIFICA E REVISIONE DELLE GUIDE VALVOLE

Le guide valvole sono piantate nelle loro sedi sulle teste. Lo smontaggio ed il montaggio si esegue usando un punzone (vedere fig. 20 e 21).



Fig. 20

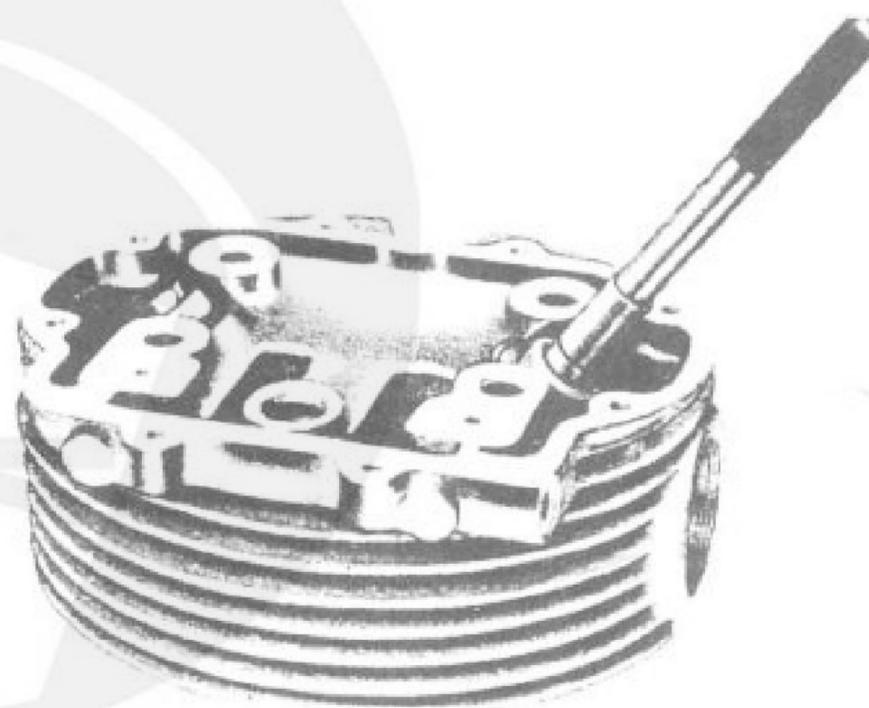


Fig. 21

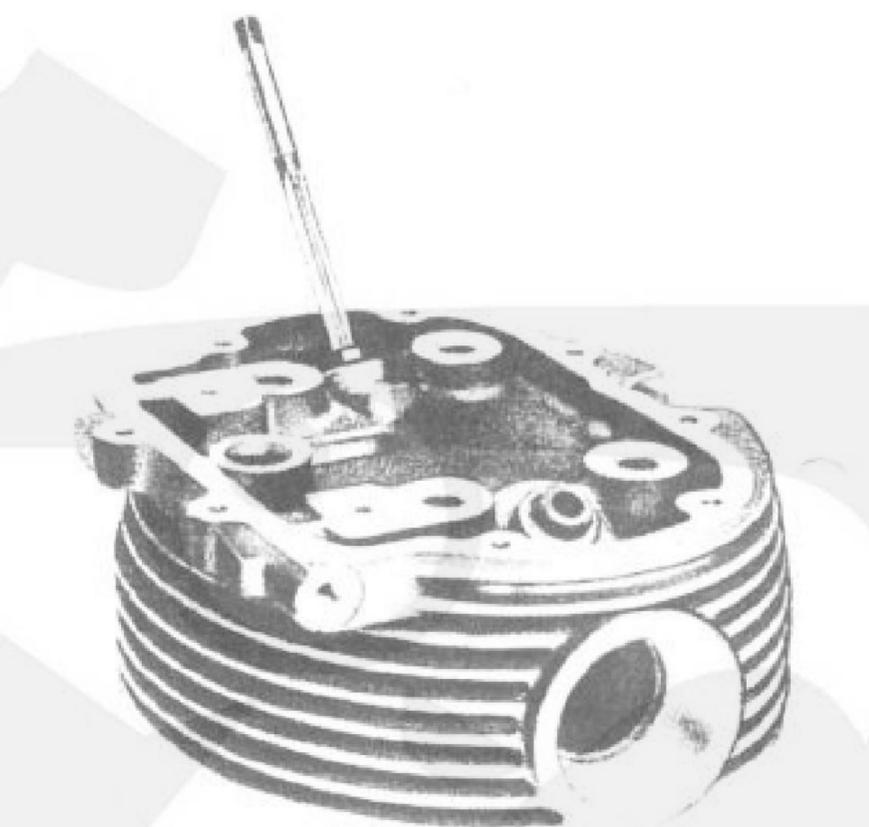


Fig. 22

La guida valvola deve essere sostituita qualora si riscontrasse un giuoco eccessivo tra il foro e lo stelo della valvola, giuoco non eliminabile con la semplice sostituzione della valvola stessa. Dopo la pressatura bisogna ripassare il foro con alesatore quel tanto da portare il diametro al metro alla misura come da tabella (vedi fig. 22). L'interferenza nella pressatura di guide per valvole aspirazione e scarico sulla testa deve essere compresa tra $mm\ 0,046 \pm 0,001$.

DATI DI ACCOPPIAMENTO VALVOLE E GUIDE VALVOLE

	INTERNO GUIDA VALVOLE mm	STELO VALVOLE mm	GIUOCO DI MONTAGGIO mm
Aspirazione	8 ± 8,022	7,972 ± 7,987	0,013 ± 0,050
Scarico		7,965 ± 7,980	0,020 ± 0,057

VERIFICA E REVISIONE SEDI VALVOLE SULLE TESTE

Le sedi valvole devono essere ripassate per assicurare un buon accoppiamento con le valvole. L'angolo di inclinazione delle sedi è:

V7 - 700 cc

Per la valvola di aspirazione 60°25'
Per la valvola di scarico 45°25'

V7 - 750 cc

Per la valvola di aspirazione 45°30' ± 5'
Per la valvola di scarico 45°30' ± 5'

La ripassatura si esegue con una fresa guidata da uno stelo, che s'infila nella guida valvola. Per ottenere un buon accoppiamento dopo la fresatura, occorre smerigliare la valvola stessa nella sua sede con dello spuntiglio finissimo. Se le sedi valvole fossero deteriorate in modo tale che la semplice ripassatura non fosse sufficiente occorre sostituire le ghiera.

VERIFICA DELLE VALVOLE

Controllare l'integrità delle valvole e quindi il giuoco esistente fra lo stelo e la guida valvola (per i giuochi necessari vedere tabella precedente e figg. 23 - 24).

Per ripassare le valvole, introdurre lo stelo della valvola del mandrino dell'auto centrante della rettificazione universale (vedere fig. 25), disporre il supporto in modo che la valvola assuma un'inclinazione tale alla mola della rettificazione, da consentire la ripassatura delle sedi al giusto angolo prestabilito che è:

V7 - 700 cc

Per la valvola di aspirazione 60°25' + 15'
Per la valvola di scarico 45°25' + 15'

V7 - 750 cc

Per la valvola di aspirazione 45°25' ± 5'
Per la valvola di scarico 45°25' ± 5'

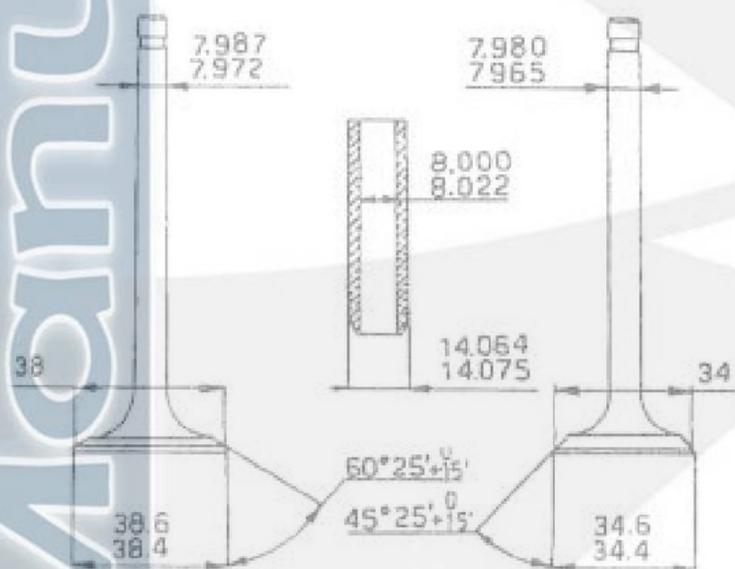


Fig. 23 - V7 - 700 cc

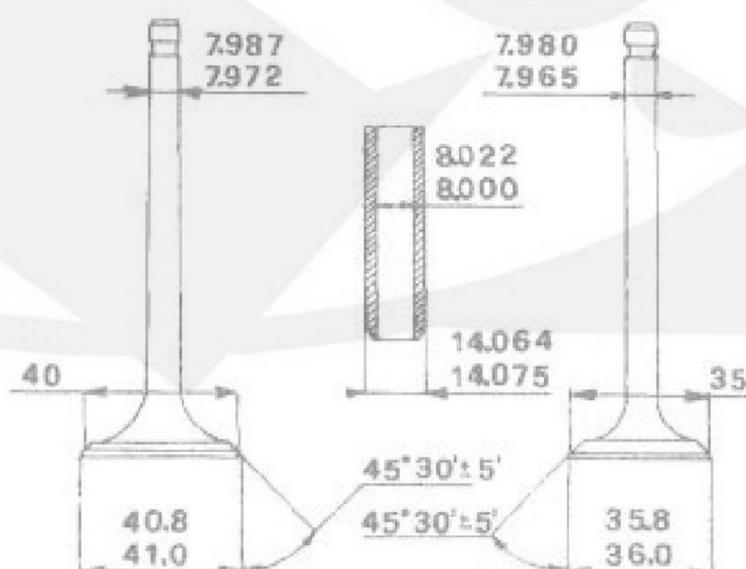


Fig. 24 - V7 - 750 cc

Controllare a rettifica avvenuta che lo spessore della valvola in corrispondenza del diametro massimo del fungo non sia inferiore a mm. 0,8. Se il piano dello stelo mostra qualche deformazione, ripassare il medesimo sulla rettifica (vedere fig. 26).

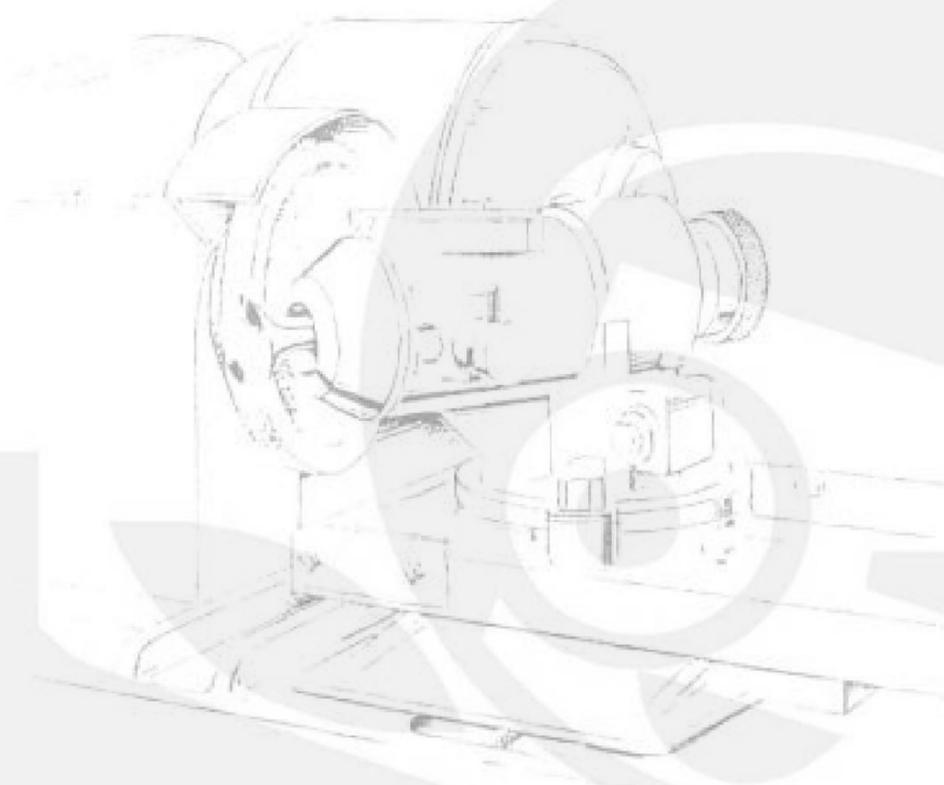


Fig. 25

Ogni qualvolta si procede al ripasso di sedi valvole sarà bene controllare che le molle di richiamo delle valvole stesse risultino compresse:

per tipo V 7 - 700 cc tra i mm 37 ÷ 38;

per tipo V 7 - 750 cc tra i mm 36 ÷ 37.

Per raggiungere tali risultati, spessorare convenientemente agendo sulla rosetta inferiore tra molla e testa.

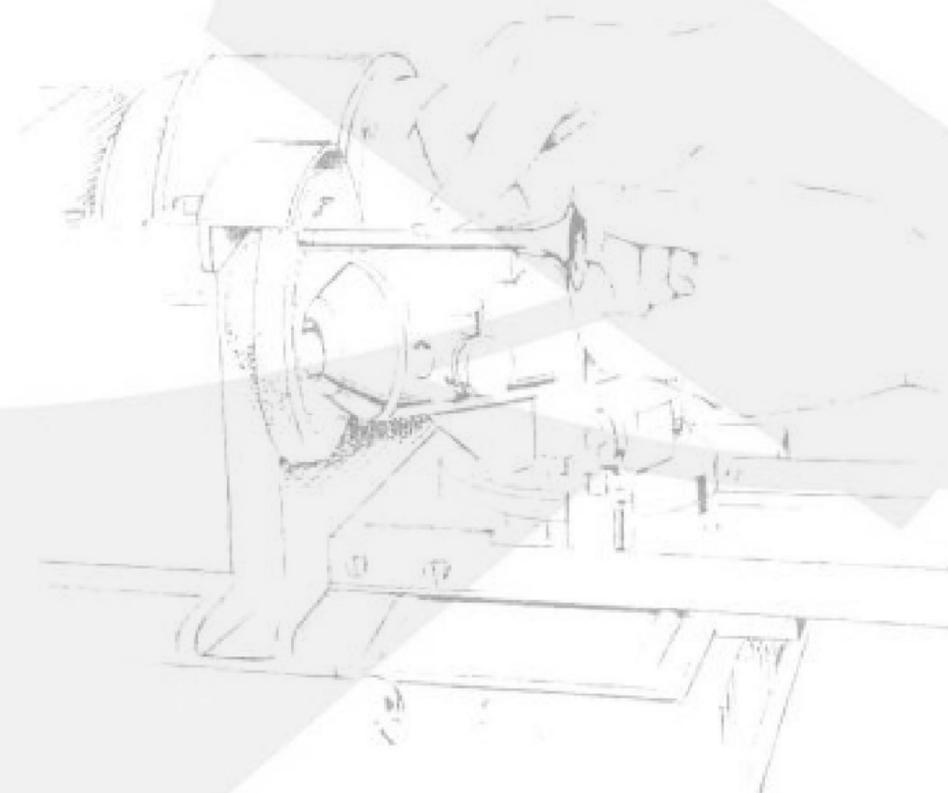


Fig. 26

ISPEZIONE DELLE MOLLE PER VALVOLE

Esaminare che le molle delle valvole non siano incrinare e non abbiano perso le loro caratteristiche di elasticità.

V 7 - 700 cc

Molla per valvole (vedere fig. 26/1)

Libera, la molla ha una lunghezza di mm 48,000 ÷ 48,010.

A valvola chiusa, la molla deve avere una lunghezza di mm 37 e deve dare un carico di $0 \div 33 \pm 2$ kg.

A valvola aperta, la molla deve avere una lunghezza di mm 28 e deve dare un carico di $0 \div 60 \pm 2$ kg.

A pacco, la molla deve avere una lunghezza di mm 24 ÷ 0,5.

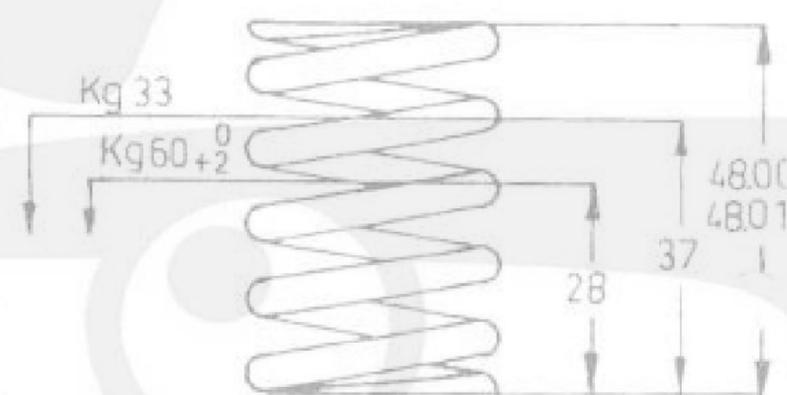


Fig. 26/1 - V 7 - 700 cc

V 7 - 750 cc

Molla esterna per valvola aspirazione e scie (vedere fig. 27).

Libera, la molla deve avere una lunghezza di mm 52,5 ÷ 52,6.

A valvola chiusa, la molla deve avere una lunghezza di mm 36 e deve dare un carico di $29,5 \pm 3\%$ kg.

A **valvola aperta**, la molla deve avere una lunghezza di mm 27 e deve dare un carico di kg $45,5 \pm 3,5\%$.

A **pacco**, la molla deve avere una lunghezza di mm $22,75 \pm 23,25$.

Molla interna per valvola aspirazione e scarico (vedere fig. 27).

Libera, la molla, deve avere una lunghezza non inferiore di mm $44,7 \pm 45,3$.

A **valvola chiusa**, la molla deve avere una lunghezza di mm 31 e deve dare un carico di kg $16,7 \pm 3\%$.

A **valvola aperta**, la molla deve avere una lunghezza di mm 22 e deve dare un carico di kg $27,4 \pm 4\%$.

A **pacco**, la molla deve avere una lunghezza di mm $19,75 \pm 20,25$.

La flessibilità delle molle si può controllare con apposito apparecchio (vedere fig. 27/1).

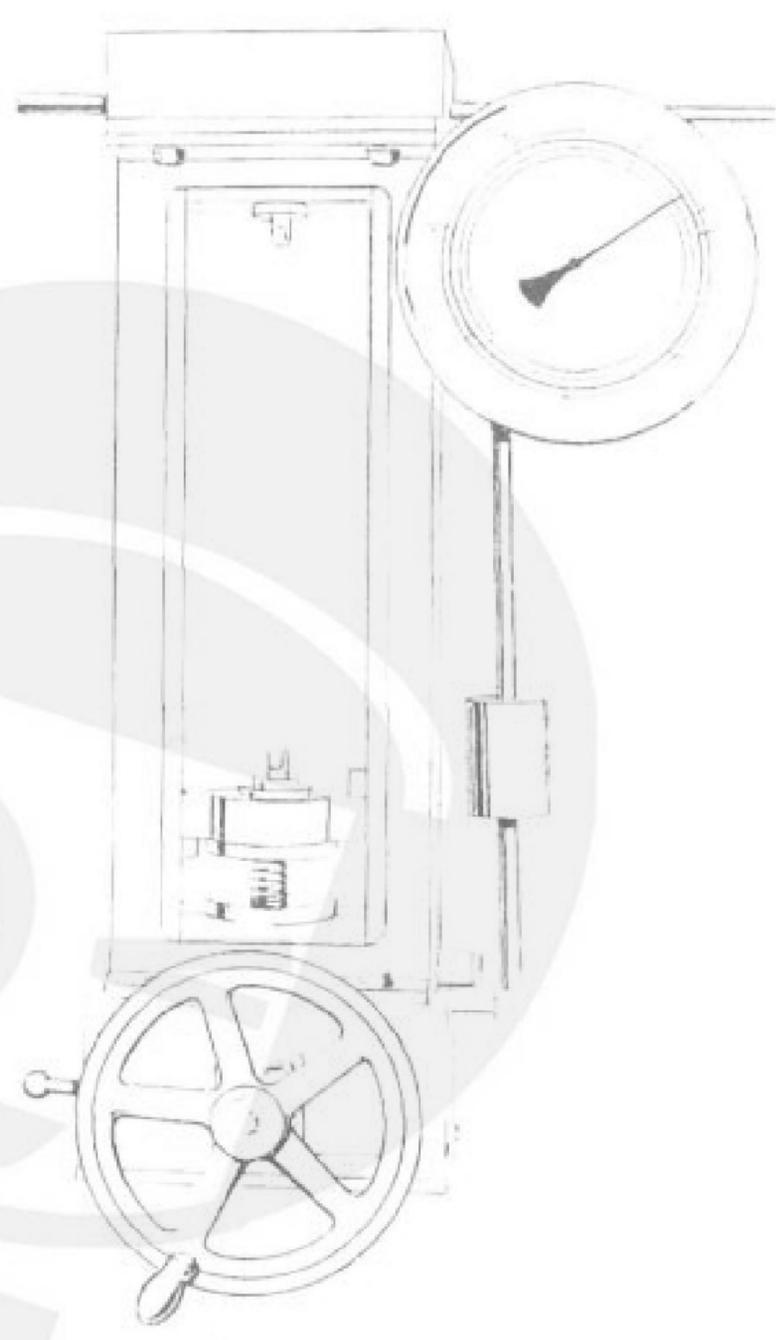


Fig. 27/1

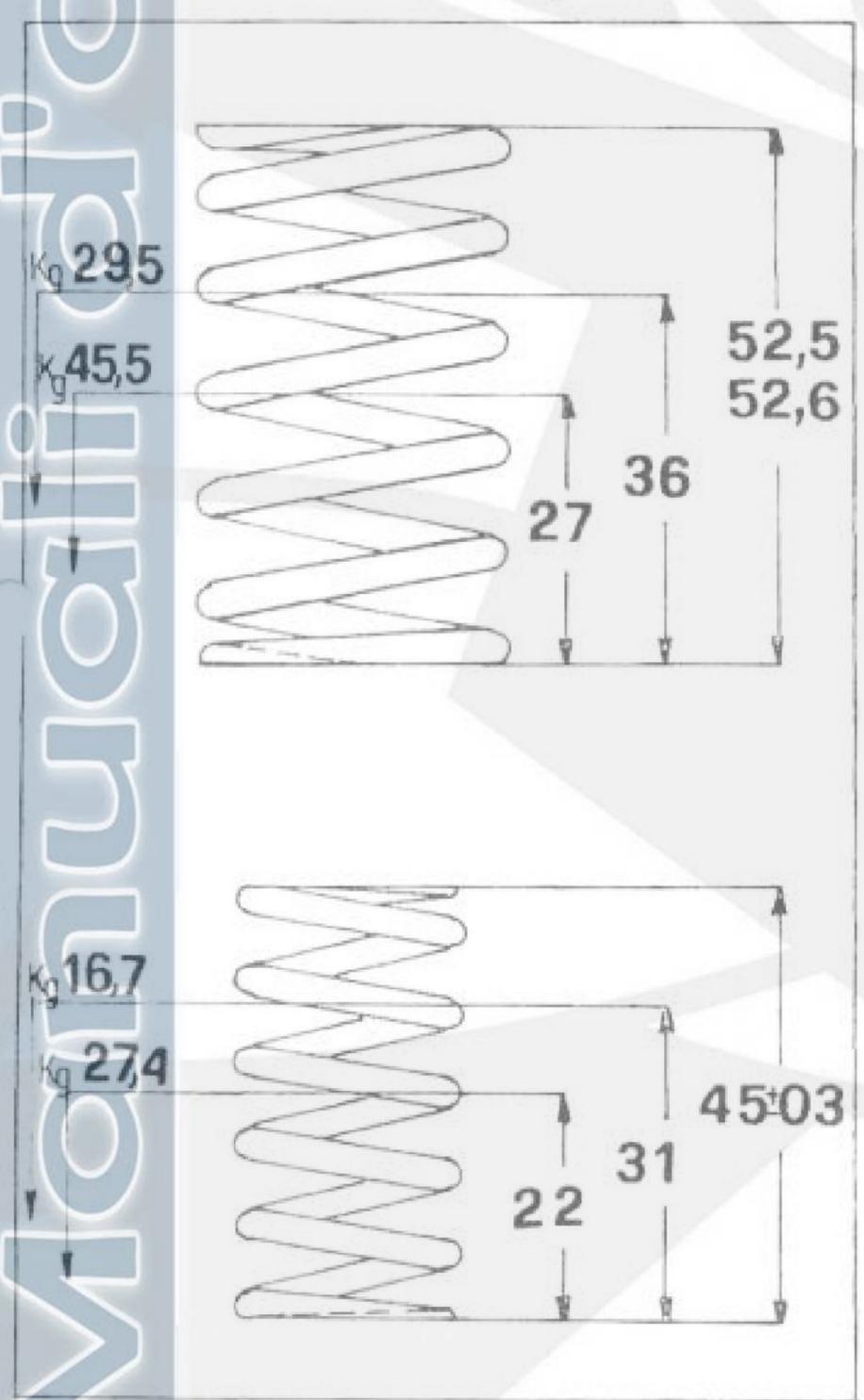


Fig. 27 - V 7 - 750 cc

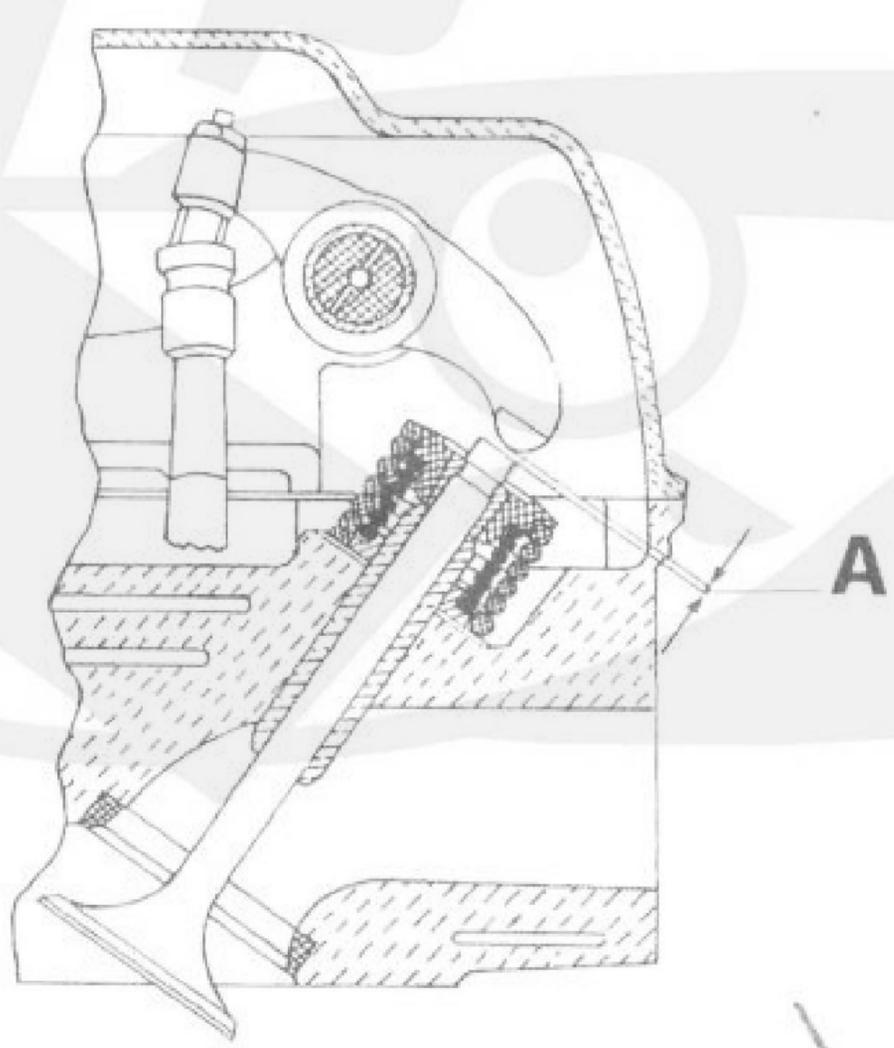


Fig. 28

CONTROLLO APERTURA VALVOLE ASPIRAZIONE E SCARICO

Per questa operazione controllare che:

- i giochi di funzionamento tra bilancieri e valvole siano quelli prescritti: aspirazione mm 0,15; scarico mm 0,25;
- le valvole, dopo raggiunto la massima apertura, devono avere ancora una escursione di mm $1 \div 1,75$ (vedere A di fig. 28); prima che la molla (per il tipo V7 - 700 cc) e la molla interna (per il tipo V7 - 750 cc) vada a pacco.

MONTAGGIO TESTA SUL CILINDRO

Il montaggio della testa sul cilindro si esegue nel seguente modo:

- la guarnizione nuova tra cilindro e testa, assicurandosi che il foro di lubrificazione sia in corrispondenza ai fori di lubrificazione sulla testa e sul cilindro;
- la testa completa nei sei prigionieri fissati al basamento;
- il supporto bilancieri;
- le rosette sui tiranti fissaggio teste cilindri;
- i dadi e le colonnette avvitandole a fondo con ordine incrociato senza bloccarli. Con chiave dinamometrica con coppia di serraggio di kg/m 3,800 bloccare gradualmente i dadi e quindi le colonnette osservando l'ordine di bloccaggio di fig. 29 (1-2-3-4-5-6).

N.B. - Per non deformare le teste dei cilindri durante il montaggio occorre seguire le operazioni sopra descritte:

- dopo essersi assicurati che le astine siano nei loro alloggiamenti infilare i bilancieri

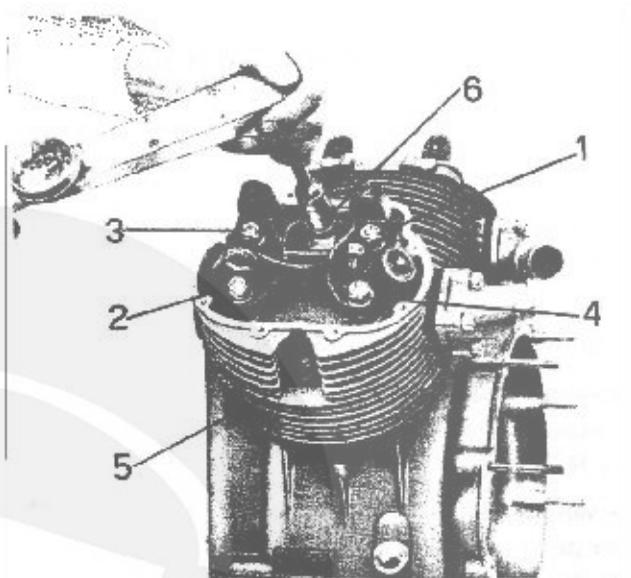


Fig. 29

- completi di vite di registro sul supporto, le molle, e le rosette quindi dopo aver allineato il tutto con un punzone infilare il perno e fissarlo al supporto a mezzo bullone e rosette dentellate;
- la guarnizione nuova tra testa e coperchio;
- il coperchio e fissarlo alla testa a mezzo bulloni con rosette osservando un ordine incrociato;
- la tubazione lubrificazione olio sulle teste;
- la riduzione nel condotto di aspirazione delle teste;
- la guarnizione per condotti e pipe;
- la pipa d'aspirazione completa di carburatore;
- la calotta del distributore d'accensione;
- i cavi sulle candele.

N.B. - Il montaggio dell'altra testa è identico