

uso e manutenzione



**XRT**

GILERA BVA  
www.gilera-bva.it

Le specifiche tecniche, le informazioni costruttive e le illustrazioni riportate nella presente pubblicazione non sono vincolanti. GILERA si riserva il diritto di apportare modifiche senza impegno di notificazione preventiva.

GILERA BIP  
[www.gilera-bi4.it](http://www.gilera-bi4.it)

---

Divisione Gilera - Assistenza Tecnica  
Via C. Battisti, 68 - 20043 Arcore (Mi)  
Tel. 039/617841 r.a.

4 TEMPI



Lei è entrato in possesso di un prodotto tecnologicamente avanzato, nato nel segno dell'**HI-TECH GILERA**.

Le raccomandiamo, perciò, di leggere attentamente il presente libretto e di seguirne sempre i consigli e le indicazioni con particolare riguardo alla **manutenzione programmata** (per questo, la rimandiamo anche al libretto di garanzia). Sarà così assicurato nel tempo un corretto funzionamento del veicolo che ne manterrà alto il valore commerciale.

Qui illustrate troverà le operazioni di manutenzione più semplici; si rivolga sempre a tecnici specializzati presso i Concessionari **GILERA** per gli interventi di maggior entità. L'uso di **ricambi originali** è garanzia di durata e funzionamento.

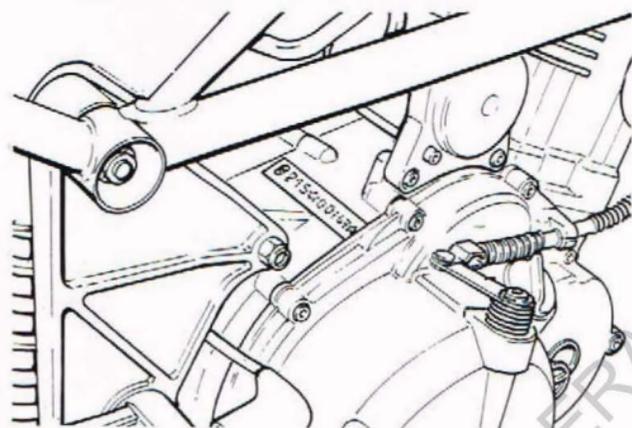
## ATTENZIONE

La Piaggio & C. S.p.A. declina ogni responsabilità per danni a persone o cose insorgenti da uso e da interventi di manutenzione difformi da quanto prescritto nella presente pubblicazione e dall'utilizzo di componenti o parti non originali nonché dall'adozione di accessori non collaudati ed approvati specificamente dalla Divisione Gilera stessa.



	pag.
Identificazione .....	4
Comandi e strumentazione .....	5
Uso .....	11
Manutenzione .....	21
Inconvenienti e rimedi .....	43
Dati tecnici .....	47
Schema elettrico .....	52

# Identificazione



**Fig. 1 - n. di motore**

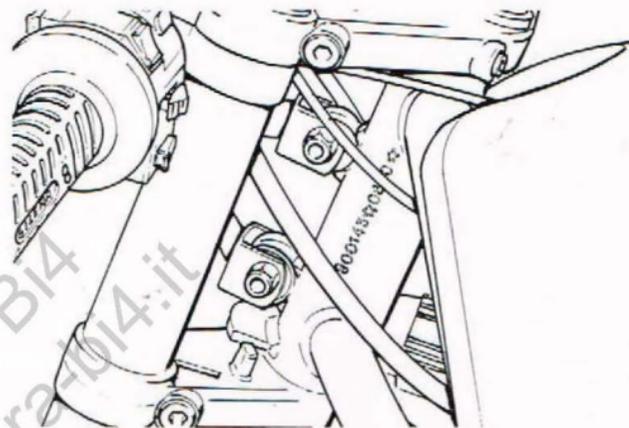
La stampigliatura è effettuata sopra il carter destro.

 **223 \* 001001 \***

 **217 \* 001001 \***

**350**

**600**



**Fig. 2 - n. di telaio**

La stampigliatura è effettuata sul lato sinistro del cannotto sterzo.

 **224 \* 001001 \***

 **218 \* 001001 \***

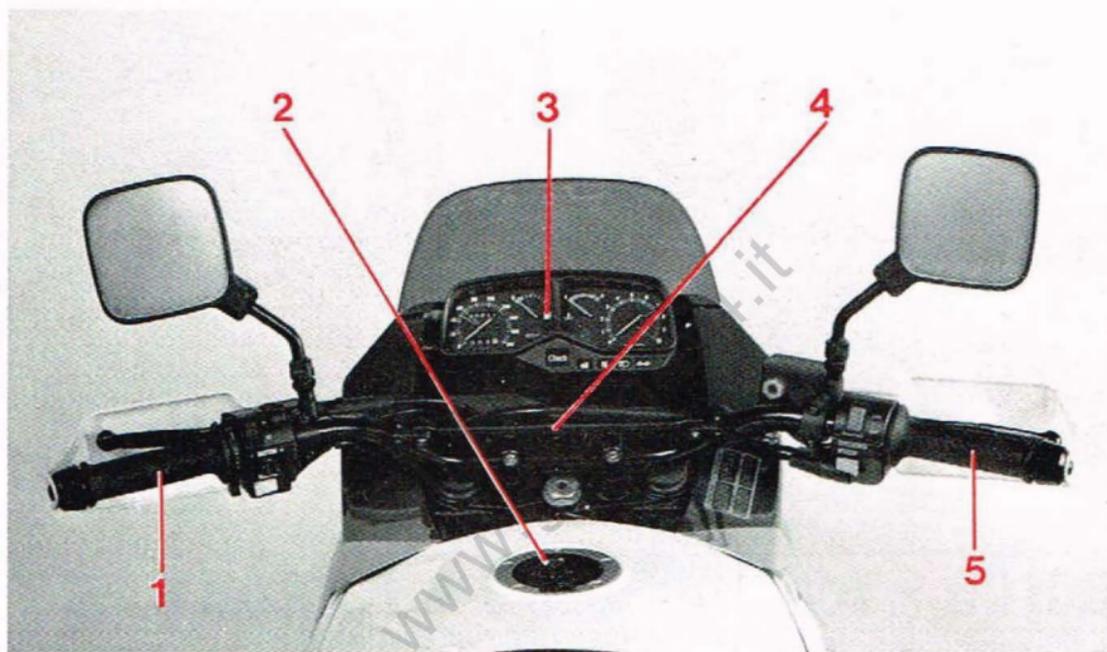
## Attenzione

— Riportare sempre n. di telaio e n. di motore su richiesta di garanzia e ordini ricambi.

— Non contraffare in nessun caso il n. di telaio: esso serve per l'identificazione del motociclo agli effetti di legge ed è riportato sulla carta di circolazione.

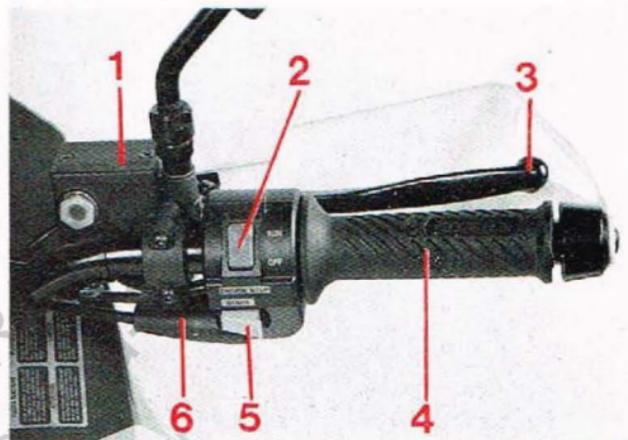
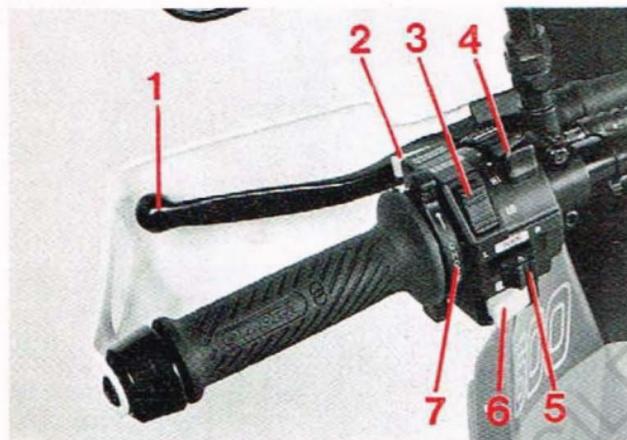


	pag.
<b>Manubrio e cruscotto</b> .....	6
<b>Manopola comandi sinistra</b> .....	7
<b>Manopola comandi destra</b> .....	7
<b>Cruscotto</b> .....	8
<b>Segnalatore acustico cavalletto laterale</b> .....	9
<b>Leva cambio</b> .....	9
<b>Motore lato destro</b> .....	10



**Fig. 3 - Manubrio e cruscotto**

- 1 - Manopola comandi sinistra
- 2 - Tappo serbatoio benzina
- 3 - Cruscotto
- 4 - Chiave quadro/antifurto
- 5 - Manopola comandi destra

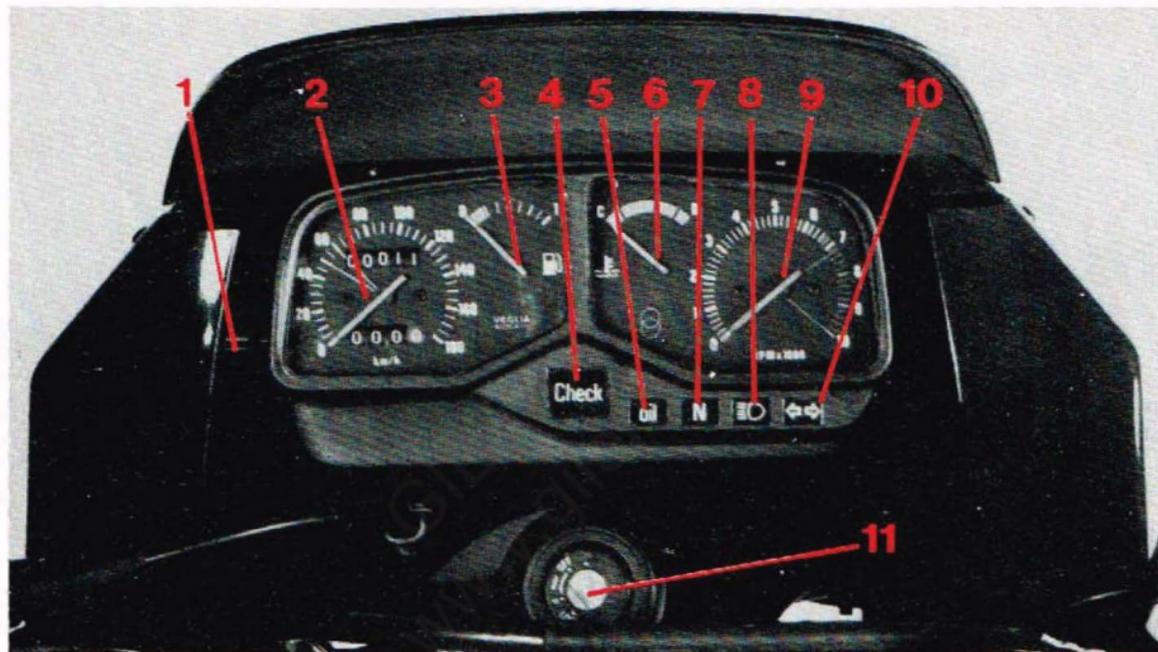


**Fig. 4 - Manopola comandi sinistra**

- 1 - Leva frizione
- 2 - Pulsante lampeggio
- 3 - Commutatore luci
- 4 - Interruttore luci
- 5 - Comando indicatori di direzione
- 6 - Avvisatore acustico
- 7 - Comando starter

**Fig. 5 - Manopola comandi destra**

- 1 - Serbatoio pompa olio freno anteriore
- 2 - Pulsante arresto motore
- 3 - Leva freno anteriore
- 4 - Comando acceleratore
- 5 - Pulsante avviamento motore
- 6 - Registri cavi acceleratore



**Fig. 6 - Cruscotto**

- 1 - Azzeratore contakm parziale
- 2 - Tachimetro-contakm totale e parziale
- 3 - Indicatore livello carburante
- 4 - Spia check
- 5 - Spia pressione olio motore

- 6 - Termometro acqua
- 7 - Spia folle "N"
- 8 - Spia abbaglianti
- 9 - Contagiri
- 10 - Spia lampeggiatori
- 11 - Chiave quadro/antifurto

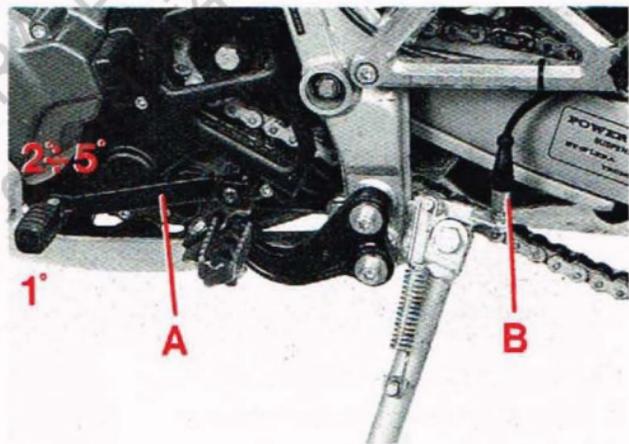
Fig. 7

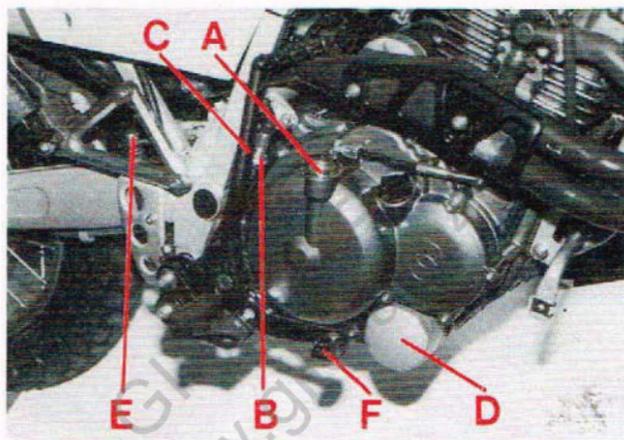
**A) Leva cambio**

È posta sulla parte sinistra del motore. Portando la leva verso il basso, si seleziona la 1<sup>a</sup> marcia; spostandola verso l'alto, si innestano le marce superiori (2<sup>a</sup> ÷ 5<sup>a</sup>). La posizione di folle è situata fra la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> marcia ed è indicata dall'accensione della spia sul cruscotto (7 - Fig. 6).

**B) Segnalatore acustico cavalletto laterale**

Ai fini della sicurezza, è montato un segnalatore acustico che si attiva qualora — a marcia innestata — ci si dimentichi di sollevare il cavalletto laterale.





**Fig. 8**

- A - Leva frizione
- B - Interruttore freno posteriore
- C - Pedale avviamento
- D - Cartuccia filtro olio
- E - Pompa freno posteriore
- F - Leva freno posteriore



	pag.		pag.
<b>Controlli preliminari</b> .....	12	<b>Carico</b> .....	17
<b>Rodaggio</b> .....	13	<b>Portacasco</b> .....	18
<b>Messa in moto</b> .....	14	<b>Accessori</b> .....	18
Chiave accensione e bloccasterzo			
Riserva carburante			
Comando starter			
Avviamento			
<b>In viaggio</b> .....	16		
Partenza			
Strumentazione			
Elettroventole			
Cambio marcia			
Freni			
Arresto del motore			

- Effettuare i controlli preliminari indicati;
- rispettare il Codice della Strada ed adattare la velocità al percorso;
- guidare con entrambe le mani sul manubrio ed i piedi appoggiati sulle apposite pedane. Il passeggero deve reggersi con entrambe le mani al pilota;
- indossare sempre il casco assicurato con il sottogola. Si consigliano, inoltre, guanti, stivali ed abbigliamento protettivo.

### **CONTROLLI PRELIMINARI**

Prima di mettere in servizio il motociclo, accertarsi:

- che nel serbatoio vi sia benzina (se necessario, fare rifornimento);
- che l'olio nel carter sia al giusto livello;
- che il rubinetto del serbatoio carburante sia aperto;
- che il cambio sia in posizione di folle;
- che funzioni correttamente l'impianto frenante.

Verificare:

- livello del liquido della batteria (se necessario, aggiungere acqua distillata);
- tensione e lubrificazione della catena di trasmissione;
- pressione degli pneumatici e stato delle coperture;
- livello del liquido freni nei rispettivi serbatoi.

GILERA BIA  
www.gilera.it



## RODAGGIO

Per ottenere un ottimale assestamento delle parti in movimento e per garantire una successiva lunga durata e le migliori prestazioni, è necessario un uso accorto del motociclo durante le prime migliaia di chilometri.

Il veicolo necessita di un periodo adeguato di rodaggio durante il quale è opportuno:

- all'avviamento, scaldare progressivamente il motore senza portarlo al massimo dei giri (si consiglia di non superare, in marcia, i 3/4 dell'apertura massima del gas), nè sovraccaricarlo;
- su lunghi percorsi, rilasciare di tanto in tanto l'acceleratore anche solo per pochi secondi;
- durante la marcia in salita, non portare a fondo il comando dell'acceleratore: passare piuttosto ad una marcia inferiore;
- sfruttare gradualmente le prestazioni del mezzo ed in particolare del motore. Durante il periodo di rodaggio si consiglia di non superare i seguenti numeri di giri:

- fino a 1000 km : 5000 g/min
- fino a 2000 km : 6000 g/min

- dopo un lungo percorso, non spegnere immediatamente il motore, ma lasciarlo girare al minimo per alcuni secondi;
- controllare che non vi siano perdite di olio, combustibile o liquido di raffreddamento e/o dei freni;
- ricercare immediatamente le cause di ogni rumore anomalo;
- **è indispensabile effettuare tutte le operazioni di controllo e registrazione previste entro i primi 500 ÷ 1000 km** (vedi pagine 22-23). In particolare, entro i primi 500 km, verificare la tensione dei raggi e ripristinare uniformemente il serraggio dei nipples a 0,5 kgm.

**MESSA IN MOTO****Chiave di accensione e bloccasterzo**

Il blocchetto di accensione del motore, che funge anche da bloccasterzo, è posto sopra il manubrio (Fig. 9).

- Per l'avviamento del motore inserire la chiave di accensione e ruotarla sulla posizione "ON";
- per azionare il bloccasterzo premere la chiave verso il basso e ruotarla in senso antiorario sulla posizione "LOCK", ster-

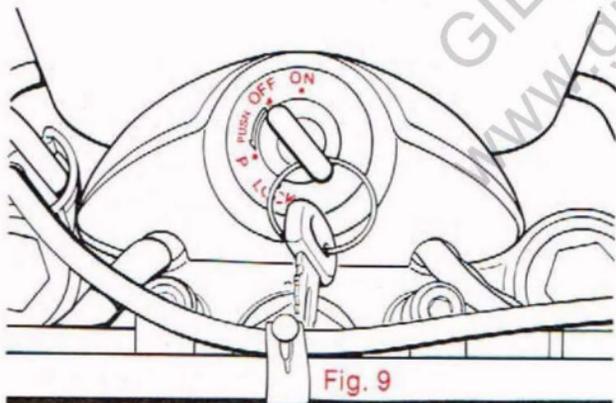


Fig. 9

zando il manubrio indifferentemente a destra o sinistra. Innestato il bloccasterzo, la chiave può essere sfilata.

**Riserva carburante**

- 1 - Quando l'indicatore livello sul cruscotto entra nella zona rossa, nel serbatoio rimangono circa 6,5 l. di carburante;
- 2 - quando il carburante diminuisce sino a circa 2,5 l. (fine zona rossa), posizionare il rubinetto del serbatoio su RES (Fig. 10) per sfruttare la residua quantità di carburante sino al distributore più vicino.

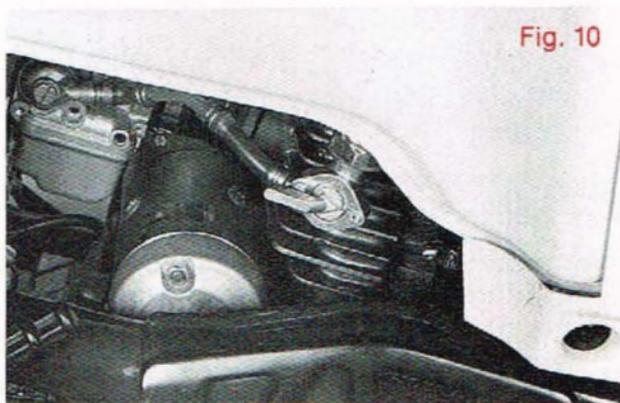


Fig. 10

## Comando starter

Viene azionato dall'apposito comando sul manubrio (Fig. 11):

- 1 - ruotarlo a fondo in avanti per arricchire la miscela e facilitare l'avviamento a freddo;
- 2 - fermarlo, quindi, in posizione intermedia (nel movimento del ritorno si noterà un leggero scatto) sino al raggiungimento della minima temperatura di esercizio;
- 3 - dopo qualche attimo di riscaldamento, riportare il comando in posizione di riposo.

### Attenzione

Non usare lo starter a motore caldo.



Fig. 11

## Avviamento

- Inserire la chiave di accensione e ruotarla sulla posizione "ON", come descritto;
- sul quadro si accendono tutte le spie per verifica del funzionamento delle stesse;
- in assenza di anomalie, trascorsi alcuni secondi, le stesse si devono spegnere; resterà accesa la spia "N", se il cambio è in posizione di folle;
- ruotare il comando gas per circa 1/4 della sua corsa e agire sul pedale di avviamento (nel caso di veicolo con avviamento elettrico, premere il pulsante di avviamento);
- all'innesto della marcia, deve spegnersi anche la spia "N".

### Attenzione

- L'avviamento è possibile anche con marcia innestata; in tal caso, tirare la leva della frizione ed avviare normalmente. **A motore freddo, questa operazione è sconsigliabile per il possibile trascinarsi della frizione.**
- In caso di emergenza, effettuare l'avviamento a spinta: innestata la 2<sup>a</sup> velocità, spingere la motocicletta agendo a fondo sulla leva frizione; raggiunta una velocità sufficiente, far pressione sulla ruota posteriore e rilasciare di colpo la leva frizione. Insistere, se necessario, più volte.



## IN VIAGGIO

### Partenza

Con motore al minimo, tirare la leva della frizione; spingere in basso il pedale comando cambio per passare dalla posizione di folle a quella di prima velocità.

Rilasciare, quindi, gradualmente la leva della frizione, accelerando nel contempo progressivamente.

### Strumentazione

1) Controllare saltuariamente la spia pressione olio sul cruscotto (5 - Fig. 6). Qualora si illuminasse, rivolgersi alla più vicina officina di Assistenza GILERA per ricercarne tempestivamente la causa.

2) Verificare la temperatura del liquido di raffreddamento sul termometro (6 - Fig. 6). Quando l'ago si trova nella zona verde, il motore è sufficientemente caldo. Se si sposta decisamente nella zona rossa, arrestare immediatamente il motore, controllare il livello del liquido e ricercare eventuali perdite dai manicotti.

Rabboccare e verificare che il motore raggiunga la giusta temperatura di esercizio (zona verde).

### Attenzione

- Non ripartire se l'inconveniente permane.
- Non sollecitare mai il motore a bassa temperatura.
- Durante la marcia in colonna l'ago tende a spostarsi verso la zona rossa: ciò non costituisce anomalia.

### Elettroventole

Situate posteriormente ai radiatori, si avviano automaticamente tramite un interruttore termostatico quando la temperatura del liquido refrigerante si avvicina al valore massimo tollerato.

Il flusso dell'aria deve essere rivolto verso la parte posteriore della motocicletta; se si rilevasse il contrario, invertire il collegamento dei fili sui due motorini.



## Cambio marcia

Chiudere il gas, tirare la leva della frizione e portare il pedale del cambio nella posizione di marcia desiderata.

Dovendo ridurre la velocità, non esitare a passare ad una marcia inferiore.

## Freni

Agire gradualmente su entrambi i freni, scaldando contemporaneamente le marce.

## Attenzione

- L'uso di un solo freno riduce l'efficacia frenante totale, facendo diminuire il controllo del mezzo.
- Con fondo stradale umido, fangoso o gelato azionare i freni dolcemente al fine di non provocare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del mezzo.
- Nelle discese lunghe e ripide, sfruttare l'azione frenante del motore senza portarlo fuori giri, scegliendo opportunamente le marce.

- L'impiego continuo dei freni può provocare il surriscaldamento con relativa perdita di efficienza.

## Arresto del motore

Prima di arrestare il motore, portare il cambio in folle; disinserire la chiave di accensione portandola in posizione "OFF" e chiudere il rubinetto della benzina.

L'arresto del motore può essere eseguito in emergenza anche per mezzo della levetta di massa (2 - Fig. 5) posta sul comando destro del manubrio. In tal caso ripetere l'operazione sopra descritta.

## CARICO

Questa motocicletta consente il trasporto di pilota e passeggero per un peso massimo lordo di 180 kg.

**PORTACASCO (Fig. 12)**

Per evitare il furto del casco, è previsto un apposito gancio munito di serratura.

**Attenzione**

Per la vostra sicurezza non viaggiate mai con un casco agganciato lateralmente: durante la marcia potrebbe rivelarsi molto pericoloso.



Fig. 12

**ACCESSORI**

Al momento della pubblicazione del presente libretto di "Uso e manutenzione" non è previsto l'impiego di accessori supplementari, esclusi:

- **portaattrezzi** (Fig. 13), posizionato sotto il fianchetto laterale sinistro, contiene la dotazione attrezzi ed offre spazio per eventuali piccoli oggetti;

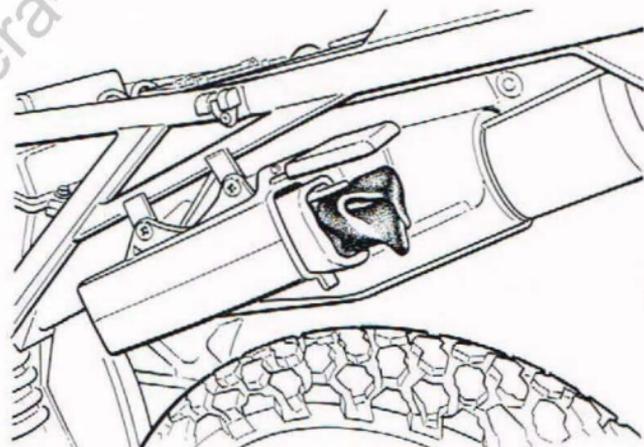


Fig. 13



- **dotazione attrezzi:**
  - chiavi fisse 10/13 - 21/24
  - cacciavite a croce/taglio
  - chiave a tubo per candela
  - chiavi a brugola 4-5-6-8
  - chiave per regolazione ammortizzatore
  - asta per chiave a tubo
- **portapacchi** (Figg. 12-14), previsto per un peso massimo di kg 4;
- **portaoggetti** (Fig. 14), ricavato nel codino.

#### Attenzione

- Non montare accessori che potrebbero sollecitare la struttura del telaio arrecando possibili danni.
- Non montare dispositivi elettrici supplementari che potrebbero superare la capacità dell'impianto e/o danneggiarlo.



Fig. 14



GILERA Bi4  
[www.gilera-bi4.it](http://www.gilera-bi4.it)



	pag.		pag.
<b>Operazioni programmate</b> .....	22	<b>Regolazione comandi</b> .....	34
<b>Circuito di raffreddamento motore</b> .....	23	Acceleratore .....	
<b>Olio cambio</b> .....	26	Frizione .....	
Verifica livello .....		<b>Freno anteriore</b> .....	35
Sostituzione .....		Controllo usura pastiglie .....	
<b>Controllo e regolazione gioco valvole</b> .....	27	<b>Sospensione anteriore</b> .....	36
<b>Tensione cinghia distribuzione</b> .....	28	Controllo .....	
<b>Sistema di decompressione</b> .....	28	Sostituzione olio forcella .....	
<b>Carburatore</b> .....	29	Regolazione frenatura idraulica .....	
Regolazione del minimo .....		<b>Smontaggio ruota anteriore</b> .....	37
<b>Smontaggio e pulizia filtro aria</b> .....	29	<b>Catena di trasmissione</b> .....	38
<b>Manutenzione candela</b> .....	30	Controllo .....	
<b>Batteria</b> .....	31	Registrazione .....	
Manutenzione .....		Lubrificazione .....	
Montaggio .....		<b>Smontaggio ruota posteriore</b> .....	40
<b>Doppio faro</b> .....	32	<b>Freno posteriore</b> .....	40
Sostituzione lampade .....		Controllo usura pastiglie .....	
<b>Interruttori stop</b> .....	32	<b>Sospensione posteriore</b> .....	41
<b>Anticipo</b> .....	33	Controllo .....	
<b>Limitatore di giri</b> .....	33	Manutenzione e regolazione ammortizzatore .....	
<b>Fusibili</b> .....	33	Lubrificazione cinematismo .....	
		<b>Pneumatici</b> .....	42
		<b>Smontaggio e pulizia silenziatore scarico</b> .....	42

# Manutenzione

OPERAZIONI PROGRAMMATE	B.A.G.	4.000	8.000	12.000	16.000	20.000	24.000
Serraggio perni motore	●	●	●	●	●	●	●
Serraggio dadi testa/cilindro	●			●		●	
Controllo gioco valvole	●		●		●		●
Controllo tensione cinghia distribuzione	●	●	●		●	●	
Sostituzione cinghia distribuzione				●			●
Controllo sistema di decompressione	●			●			●
Controllo compressione motore			●		●		●
Registrazione minimo motore	●	●	●	●	●	●	●
Controllo candela e ripristino distanza elettrodi	●	●		●		●	
Sostituzione candela			●		●		●
Sostituzione olio carter	●	●	●	●	●	●	●
Sostituzione cartuccia filtro olio	●		●		●		●
Controllo e pulizia filtro aria		●		●		●	
Sostituzione filtro aria	●		●		●		●
Verifica e rabbocco liquidi (freni, frizione, batteria, radiatore)	●	●	●	●	●	●	●
Verifica parastrappi ruota posteriore		●		●		●	

GILERA BIA  
www.gilera-bia.it



OPERAZIONI PROGRAMMATE	B.A.G.	4.000	8.000	12.000	16.000	20.000	24.000
Controllo e registrazione freni e frizione	●	●	●	●	●	●	●
Controllo e riserraggio fissaggi corona, dischi e pinze freni, perni ruote, pignone catena *	●	●	●	●	●	●	●
Controllo, registrazione e lubrificazione catena * (se necessario, sostituire tutta la trasmissione)	●	●	●	●	●	●	●
Registrazione tensione raggi *	●	●	●	●	●	●	●
Verifica serraggi e lubrificazione articolazione forcellone	●	●	●	●	●	●	●
Controllo gioco e lubrificazione cuscinetti sterzo	●		●		●		●
Controllo carica batteria/efficienza imp. elettrico	●	●	●	●	●	●	●
Controllo pressione pneumatici	●	●	●	●	●	●	●
Sostituzione olio forcella				●			●
Controllo ed eventuale sostituzione pastiglie freni	●	●	●	●	●	●	●

\* Effettuare un controllo ogni 500 km.

B.A.G. = Buono Assistenza Gratuita

Le operazioni indicate e predisposte fino ad una percorrenza di 24.000 km, sono indispensabili per assicurare nel tempo un corretto funzionamento del veicolo. Per chilometraggi superiori, si consiglia di proseguire la manutenzione ad intervalli di 4.000 km, rispettando la frequenza delle operazioni programmate.

La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono, in gran parte, dalla cura posta nella manutenzione.

In ogni caso, prima di procedere ad interventi di manutenzione e registrazione dei vari particolari, è buona norma effettuare un'accurata pulizia generale del motociclo usando un pennello imbevuto di petrolio per le parti meccaniche e lavando con acqua e asciugando con pelle di daino le parti verniciate.

**La garanzia GILERA ha valore a condizione che le operazioni di manutenzione e registrazione vengano effettuate alle scadenze previste. Per gli interventi non indicati in questa pubblicazione rivolgersi alla rete di Vendita e Assistenza GILERA.**

## CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO MOTORE

Il raffreddamento del motore è a liquido, a circolazione forzata con pompa situata sul lato sinistro del cilindro.

Il circuito non richiede particolari attenzioni;

la sua capienza è di 1,30 litri.

Liquido refrigerante raccomandato:  
AGIP PERMANENT FLUID

La temperatura del motore deve essere compresa, nell'uso normale, entro la zona verde del termometro (6 - Fig. 6). Con clima molto freddo, la temperatura potrebbe non raggiungere il valore minimo richiesto: in questo caso eseguire una parzializzazione dei radiatori.



Fig. 15

Ogni 2000 km, a motore freddo, verificare il livello del liquido di raffreddamento attraverso l'apposita feritoia ricavata nella parte anteriore dello spoiler (Fig. 15). Tale livello deve essere compreso fra le tacche di MIN e MAX riportate sulla vaschetta; eventualmente ripristinarlo aggiungendo l'apposito liquido.

Qualora non si raggiungesse la temperatura di funzionamento normale oppure si notasse un eccessivo consumo di liquido, rivolgersi ad un Concessionario GILERA.

Sostituire comunque ogni 2 anni il liquido di refrigerazione eseguendo le seguenti operazioni:

- togliere il tappo sul radiatore destro e le viti di scarico (Fig. 16) poste sul termostato e far defluire completamente il refrigerante;
- a impianto svuotato, richiudere a fondo le viti di scarico;
- riempire il circuito con liquido AGIP PERMANENT FLUID fino a coprire i tubi del radiatore;
- far girare il motore al minimo per eliminare l'aria residua rimasta eventualmente nel circuito;

- ripristinare il livello del liquido, che deve ottenersi con 1,30 litri di refrigerante;
  - serrare con cura il tappo sul radiatore destro. Verificare che non vi siano perdite dovute a sovrabbondanza di liquido, incrinature o crepe dei tubi o dei raccordi.
- I radiatori possono essere puliti usando un getto d'acqua a bassa pressione.

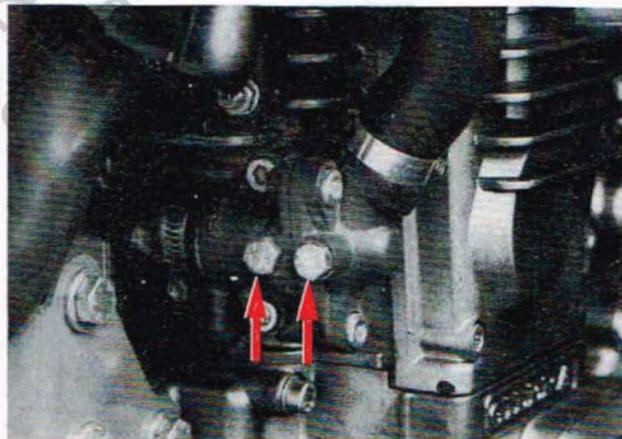


Fig. 16

## OLIO CAMBIO

### Verifica livello

Controllare il livello dell'olio ogni 4000 km. Tenendo il veicolo in posizione verticale, verificare attraverso il vetrino spia (A - Fig. 17) il livello dell'olio che non deve essere inferiore alla tacca di minimo segnata.

Se necessario, rabboccare attraverso il tappo di carico (Fig. 18) con olio nuovo della stessa marca e tipo di quello già presente nel carter. Verificare nuovamente il livello, quindi avvitare a fondo il tappo.

### Sostituzione

Si tratta di un'operazione da effettuarsi preferibilmente a **motore caldo**.

Svitare il tappo di carico (Fig. 18). Tolto lo spoiler, svitare il tappo di scarico posto nella parte inferiore del semicarter sinistro (B - Fig. 17), sfilarlo con attenzione per non rovinarne il filtro a rete, quindi lasciare defluire completamente l'olio.

Pulire il filtro a rete soffiandolo con aria a

bassa pressione, quindi riavvitare il tappo di scarico e rifornire con 2 litri di olio AGIP 15W/40 (oppure SINT 2000) attraverso il tappo di carico (Fig. 18).

Controllare il livello.

### Attenzione

Qualora si sostituisse anche la cartuccia filtro, il livello corretto si raggiunge con 2,2 l. di olio nuovo.

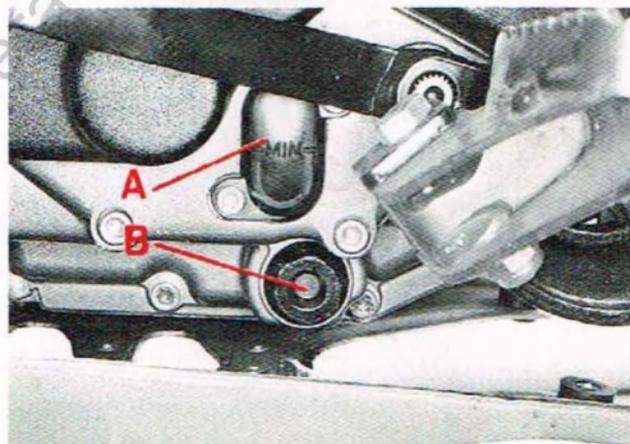


Fig. 17

## CONTROLLO E REGOLAZIONE GIOCO VALVOLE

Per un corretto funzionamento delle valvole di aspirazione e scarico è necessario che tra camme e pattini dei bilancieri vengano mantenuti i seguenti giochi:

- aspirazione 0,05 mm
- scarico 0,10 mm

Tale valore va rilevato a motore freddo mediante uno spessore (Fig. 19), dopo aver posizionato il pistone al punto morto superiore nella fase di compressione (valvole tutte chiuse).

Per accedere a valvole e registri, rimuovere il serbatoio benzina e asportare i due coperchietti avvitati sul sovratesta.

L'operazione va effettuata entro i primi 1000 km di percorrenza e successivamente ripetuta ogni 8000 km.

### Attenzione

Effettuata la regolazione tramite il registro a vite, bloccarne con cura il controdado.

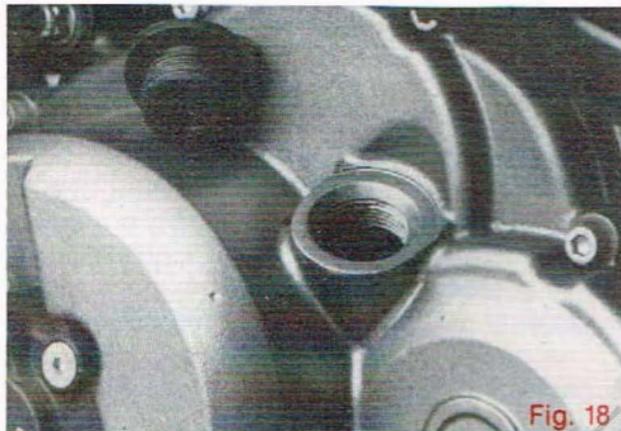


Fig. 18

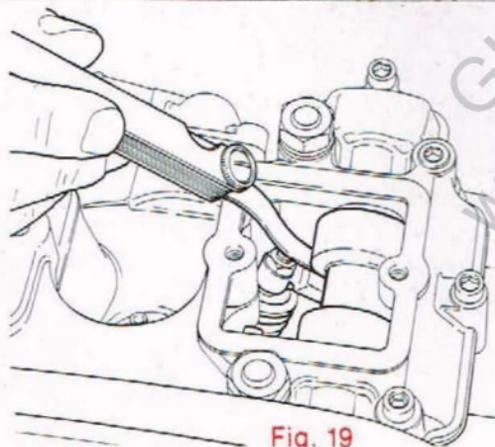


Fig. 19

## TENSIONE CINGHIA DISTRIBUZIONE

Ogni 4000 Km verificare stato e tensione della cinghia a motore freddo. Per effettuare tale operazione, rimuovere il serbatoio benzina e il coperchio posto sul lato sinistro della testa. Allentare il dado E (Fig. 20) del tendicinghia e far ruotare l'albero motore mediante la leva di avviamento fino a portare il pistone al punto morto superiore in fase di compressione (valvole tutte chiuse).

La molla agganciata tra i perni A e D provvederà automaticamente al caricamento della cinghia ripristinandone la giusta tensione. Ribloccare il dado E alla coppia prescritta. Provvedere in ogni caso alla sostituzione della cinghia ogni 12000 km.

### Attenzione

Evitare di ruotare le pulegge della distribuzione agendo sulle rispettive viti di fissaggio e comunque qualsiasi rotazione del motore deve avvenire concordemente al normale senso di moto.

## SISTEMA DI DECOMPRESSIONE

Rimosso il coperchio laterale sinistro della distribuzione, verificare la regolazione della trasmissione di comando del decompressore (Fig. 20). A tal fine:

- la levetta B deve essere in appoggio o staccata al massimo di 1,5 mm dal perno A;
- la guaina C (Fig. 21) non deve avere gioco nel suo alloggiamento. Per la regolazione, agire sul registro F.

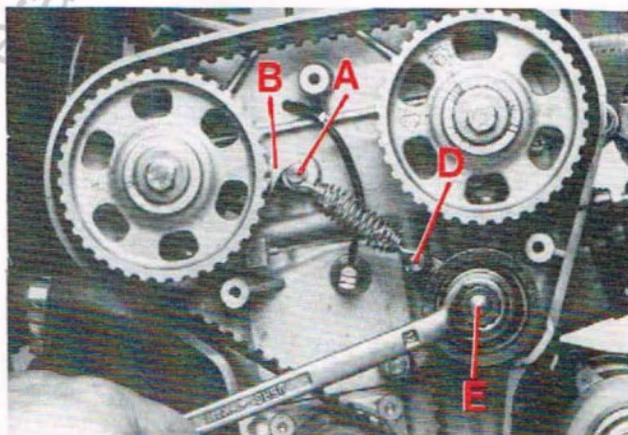


Fig. 20

## CARBURATORE

### Regolazione del minimo

Tale regolazione va effettuata con temperatura a regime agendo sulle viti (A) di posizione valvola e (B) di registro miscela (Fig. 21). È consigliabile che tale operazione, di norma non necessaria, sia eseguita da personale esperto presso un Concessionario GILERA. Minimo consigliato: 1200÷1500 giri/min.

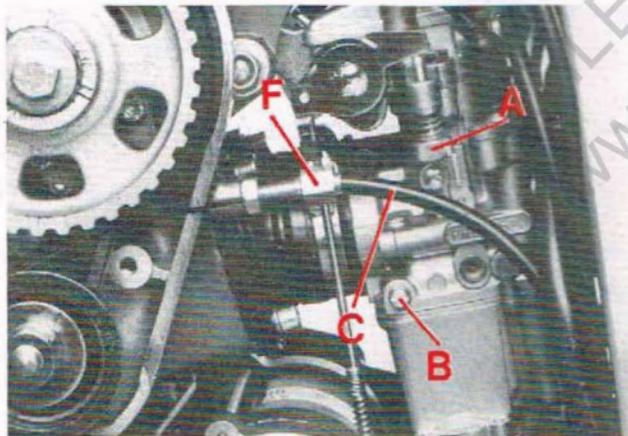


Fig. 21

## SMONTAGGIO E PULIZIA FILTRO ARIA

Controllare stato e condizioni di pulizia del filtro (Fig. 22) ogni 2000 chilometri (più frequentemente se il veicolo viene spesso utilizzato in zone polverose).

- Asportare la sella, dopo averne disimpegnato i ganci sui due lati;
- togliere il coperchio (A) di protezione filtro fissato mediante le 5 viti (B);

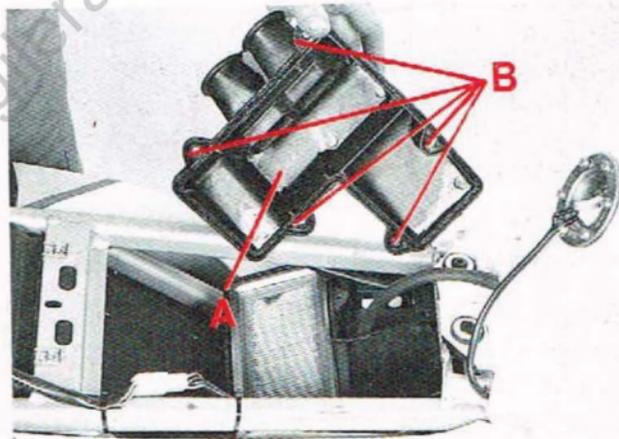
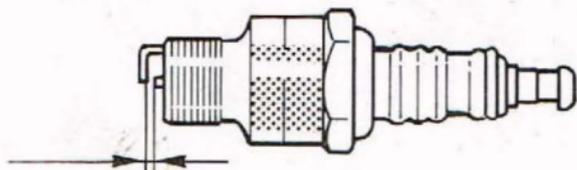


Fig. 22

- estrarre l'elemento filtrante e il sovrastante telaio di fermo;
- soffiare con aria compressa a bassa pressione, onde evitare di romperne le trame;
- rimuovere con un panno lo sporco eventualmente presente all'interno della scatola filtro;
- applicare un sottile strato di grasso sul labbro del filtro che appoggia sulla scatola e rimontare con le operazioni inverse.

## Attenzione

Per la pulizia non utilizzare assolutamente benzina od altri liquidi o solventi a basso punto di infiammabilità, onde evitare pericoli di incendio od esplosioni.



## MANUTENZIONE CANDELA

- Periodicamente (ogni 2000 km max.) smontare la candela con l'apposita chiave, ripulendola da eventuali incrostazioni mediante uno spazzolino in materiale sintetico duro;
- verificare con uno spessimetro la distanza fra gli elettrodi, che deve risultare di 0,5÷0,6 mm; viceversa, ripristinarla;
- non agire sull'elettrodo centrale: si eviteranno possibili danni alla porcellana isolante;
- sostituire comunque la candela ogni 8000 km.

## Attenzione

- L'uso di candele con grado termico errato o con filettatura impropria può causare gravi inconvenienti al motore.
- Candela consigliata: CHAMPION A5YC.

**BATTERIA**

È posta sul lato sinistro della moto (Fig. 23); per accedervi, rimuovere il fianchetto allentandone le viti di fissaggio.

**Montaggio**

- Fissare con cura la batteria nel suo alloggiamento;
- assicurarsi che i morsetti negativo e positivo siano correttamente collegati. Il polo negativo verrà collegato per ultimo;
- assicurarsi che i cavi della batteria non tocchino alcuna parte metallica;
- serrare con cura morsetti e cavi.

**Manutenzione**

- Controllare il livello dell'elettrolita, che deve essere mantenuto fra gli indici MIN-MAX riportati sulla batteria; se necessario, ripristinarlo aggiungendo acqua distillata;
- tenere la parte superiore della batteria sempre pulita e cospargerne i morsetti con vaselina neutra;

- verificare che il tubetto di sfiato sia collegato alla batteria e che non presenti strozzature;
- assicurarsi che i cavi della batteria non tocchino alcuna parte metallica;
- quando la moto non viene utilizzata per lunghi periodi (per es. nei mesi invernali), la batteria deve essere rimossa dal veicolo e posta in un luogo asciutto e temperato. Una volta al mese controllarne il livello di carica, ripristinandolo se necessario.



Fig. 23

YB14L-A2

## Attenzione

- Non scollegare i cavi della batteria con motore acceso. Non avviare il motore con i cavi scollegati.
- La batteria contiene una soluzione altamente corrosiva; evitarne assolutamente il contatto. In caso contrario, sciacquare abbondantemente con acqua e, se necessario, rivolgersi ad un medico.
- I gas della batteria sono potenzialmente esplosivi; negli immediati paraggi evitare fiamme libere e non fumare.

## INTERRUTTORI STOP

L'interruttore anteriore è posto sulla leva destra del manubrio, quello posteriore sul lato destro della moto, sopra la leva del pedale del freno (B - Fig. 8).

La registrazione viene effettuata regolando i due dadi che ne bloccano il corpo sulla piastrina di fissaggio.

## DOPPIO FARO

### Sostituzione lampade (Fig. 24)

- togliere la protezione rigida in plastica posta dietro ai fari (A).
- togliere le due cuffie in gomma (B);
- estrarre il portalampe e sostituire la lampadina avariata.

Verificare sempre, ad operazione conclusa, il corretto orientamento del fascio luminoso. Tale regolazione si ottiene agendo in maniera appropriata sulle viti di fissaggio.

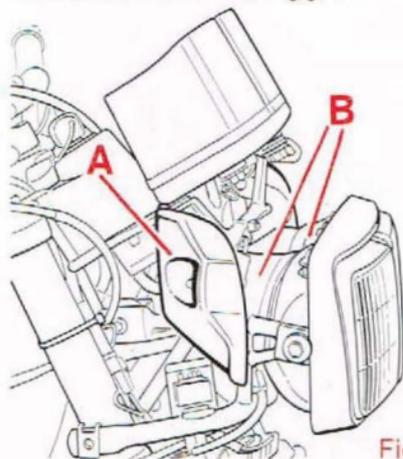


Fig. 24

## ANTICIPO

Il motore è provvisto di un volano elettronico ad anticipo variabile che di norma non richiede regolazioni.

In caso di necessità, rivolgersi ad un Concessionario GILERA.

## Attenzione

Una fasatura scorretta può causare gravi danni al motore.

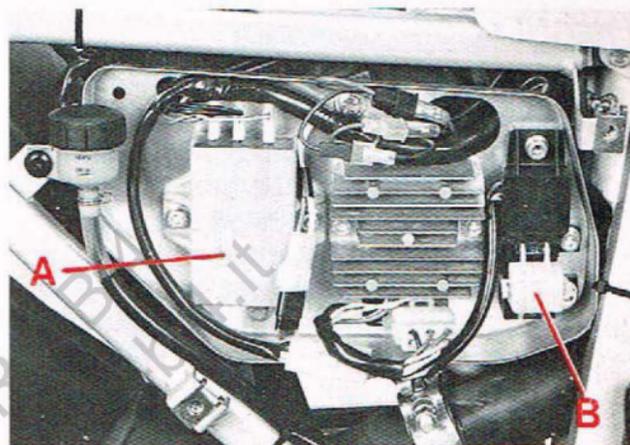


Fig. 25

## LIMITATORE DI GIRI

È un dispositivo che non necessita di particolare attenzione (A - Fig. 25): è sufficiente controllarne periodicamente la pulizia, onde evitare accumulo di fango o morchie sulla sua parte superiore. Evitare, in ogni caso, di ungerne i connettori.

## FUSIBILI

I fusibili a lama da 15 A per la protezione del circuito sono situati sotto il fianchetto destro (B - Fig. 25). Nel portafusibili ne sono inseriti due di riserva.

Se bruciano frequentemente si può pensare ad un sovraccarico o ad un corto circuito in atto. In tale evenienza, rivolgersi ad un Concessionario GILERA.

## REGOLAZIONE COMANDI

### Acceleratore

- Assicurarsi che, sterzando completamente a destra e a sinistra, il comando del gas possa ruotare liberamente;
- controllare la corsa a vuoto della manopola, che deve essere di circa 4 mm (Fig. 26). Se necessario, procedere alla regolazione agendo sul registro indicato in figura;
- a registrazione avvenuta, verificare che il gioco residuo dei due cavi nei registri sia pressoché il medesimo.

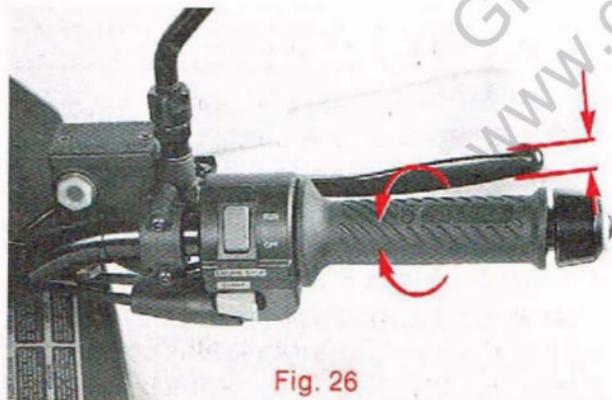


Fig. 26

### Frizione

La leva comando frizione, posta sul manubrio (Fig. 27), deve presentare, alla sua estremità, una corsa a vuoto di circa 10 mm.

Periodicamente, è necessario procedere alla sua regolazione agendo sull'apposito registro a vite.

Nel caso di frizione che "non stacca" o che "punta", può essere necessario procedere ad una regolazione; tale operazione è preferibile che sia eseguita presso un Concessionario GILERA.



Fig. 27



## FRENO ANTERIORE

Il freno anteriore non necessita di registrazioni e la manutenzione va limitata al controllo (ogni 4000 km) del livello del liquido nel serbatoio della pompa (Fig. 26). Qualora si notasse un calo dell'olio, stringere i raccordi e controllare le guarnizioni della pompa.

Assicurarsi che non vi siano perdite nel circuito e controllare che tubi e raccordi non siano piegati o deteriorati.

Se il livello dell'olio risulta inferiore al massimo (MIN), togliere il coperchietto agendo sulle apposite viti e rabboccare usando liquido per freni DOT 4.

Per garantire la sicurezza è bene che **gli interventi sull'impianto frenante siano effettuati presso i Concessionari GILERA.**

### Attenzione

- La regolazione della pompa freno viene eseguita in Azienda; in caso di necessità, rivolgersi all'Organizzazione di Vendita.

- **Non effettuare alcuna variazione alla regolazione**, in quanto potrebbe causare seri inconvenienti all'impianto frenante.
- La regolazione della leva va effettuata lasciando un gioco residuo di circa 4 mm misurato all'estremità della medesima (Fig. 26).
- Maneggiare con cautela il liquido dei freni, in quanto potrebbe danneggiare le superfici ed i materiali di plastica.
- Qualora si notasse presenza di bolle d'aria nel circuito, rivolgersi all'organizzazione di vendita e assistenza GILERA.

### Controllo usura pastiglie

Ogni 4000 km controllare visivamente lo stato delle pastiglie. Se il loro spessore si avvicina al limite massimo di usura (1 mm), è necessario sostituirle.

- Togliere le viti al fermo degli spinotti che vincolano le pastiglie (B - Fig. 29);
- svitare le due viti (B - Fig. 28) che fissano la pinza freno alla forcella, e sfilare i due spinotti (C); le pastiglie cadranno dal basso;

- sostituite le pastiglie, rimontare i due spinotti assicurandosi che si posizionino perfettamente e fissarli con la piastrina;
- montare la pinza freno sulla forcella e fissarla con le due viti, avendo cura di bloccare anche la vite del fermo spinotti.

**Usare solo pastiglie originali GILERA.**

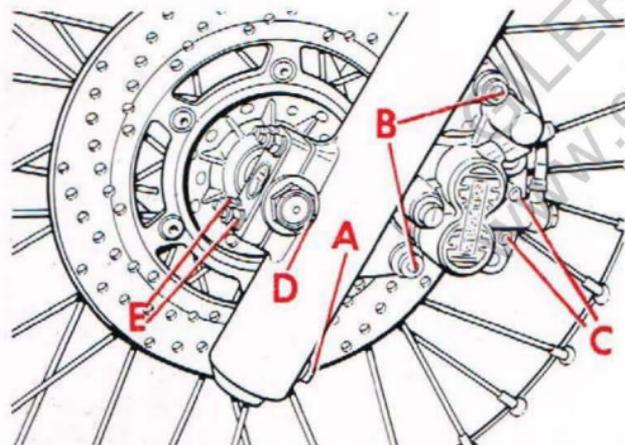


Fig. 28

## SOSPENSIONE ANTERIORE

### Controllo

La forcella telescopica non necessita di particolari attenzioni.

Saltuariamente verificarne l'efficienza bloccando il freno anteriore e muovendola vigorosamente in su e in giù compiendo un movimento di pompaggio. Il funzionamento della sospensione deve risultare dolce e non si devono verificare perdite o trafilamenti di olio. In tale eventualità ricercarne la causa ed eliminarla tempestivamente; ripristinare quindi, la quantità di olio.

Controllare con attenzione che tutti gli organi di unione della sospensione siano saldamente serrati.

### Sostituzione olio forcella

Ogni 12.000 chilometri è necessario sostituire l'olio operando di volta in volta su ciascuno stelo nel seguente modo:

- rimuovere la vite di scarico olio (A - Figg. 28-29) posta all'estremità inferiore e far defluire completamente l'olio comprimendo alcune volte la forcella;
  - rimontare la vite di scarico controllando lo stato della relativa rondella di tenuta;
  - aprire il tappo superiore e riempire con 480 cm<sup>3</sup> di olio lo stelo destro e 520 cm<sup>3</sup> il sinistro; riserrare a fondo.
- Olio raccomandato: AGIP ARNICA 46.

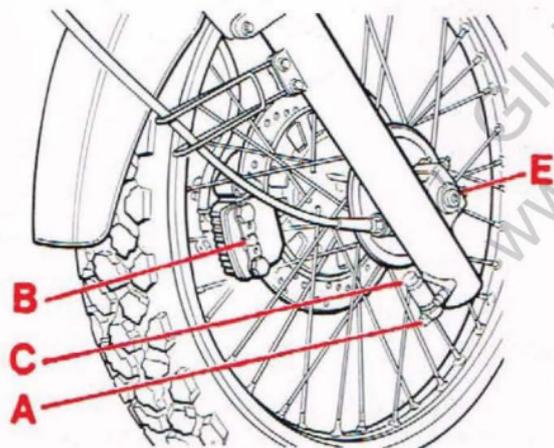


Fig. 29

### Regolazione frenatura idraulica

È possibile effettuare tale operazione agendo sul pomello girevole (C - Fig. 29) posto nella parte inferiore posteriore del fodero destro: variandone la posizione dall'1 al 4, si aumenta lo smorzamento sul ritorno.

### SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

- Staccare la trasmissione del contachilometri;
- allentare il dado del perno ruota (D - Fig. 28);
- svitare le due coppie inferiori di dadi (E - Figg. 28-29) che serrano i cappelli di ancoraggio del perno;
- sfilare il perno utilizzando, se necessario, una mazzuola in cuoio o gomma;
- rimuovere la ruota facendo attenzione al rinvio, al distanziale e alla pinza freno.

Per il rimontaggio, eseguire le medesime operazioni in ordine inverso, curando l'allineamento del disco nella pinza.

## CATENA DI TRASMISSIONE

La durata della catena di trasmissione dipende da lubrificazione e regolazione appropriate. Il trascurare le suddette verifiche può provocare il logoramento ed il danneggiamento di pignone e corona dentata, compromettendo in maniera sensibile le prestazioni della motocicletta.

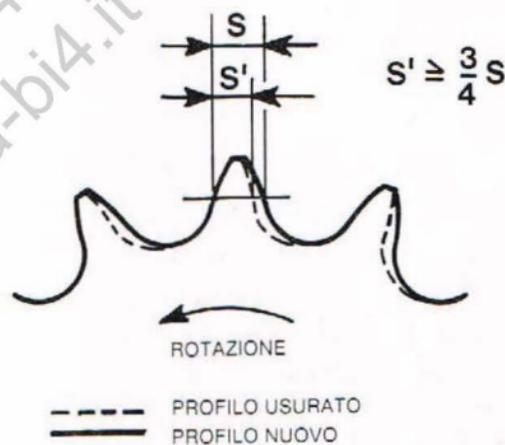
Il controllo va eseguito prima della partenza e la registrazione almeno ogni 2.000 Km.

Se la motocicletta viene sottoposta a sforzo continuo o adoperata in zone polverose, la manutenzione deve avvenire più di frequente.

### Controllo (Fig. 30)

Tale operazione deve essere eseguita con il veicolo scarico, in assetto verticale ed essere ripetuta per diverse posizioni della ruota, onde poter controllare l'assenza di eccentricità eccessive della corona. Il ramo inferiore, spostato verso l'alto a metà distanza pignone-corona, deve dare una freccia totale di  $35 \div 40$  mm.

Se la catena si allenta o si impunta, alcune maglie sono danneggiate o grippate. Verificare spesso lo stato di usura di maglie, rullini e denti corona. Tali componenti vanno sostituiti qualora si rilevino consumi o deformazione eccessivi rispetto ai valori sotto evidenziati:



### Attenzione

**Non montare mai una catena nuova su pignone e corona usurati o viceversa: si avrebbe un rapido logoramento dei componenti nuovi.**



## Registrazione (Figg. 30-31)

- Allentare il dado (C) del perno ruota;
- allentare i dadi (A) e le viti registro (B) alle estremità del forcellone in ugual misura, rispetto alle tacche riportate sul forcellone stesso;
- arretrare il perno ruota, sino ad ottenere la tensione desiderata;
- riserrare alle coppie previste.

## Lubrificazione

- Far scendere la catena dalla corona, appoggiandola sul braccio del forcellone;
- lavarla accuratamente con gasolio, sciacquarla e lasciarla asciugare bene;
- rimontarla, dopo aver pulito pignone e corona e lubrificarla con olio ad elevata viscosità (SAE 80 W90 - ROTRA);
- registrarne la tensione come indicato nel paragrafo precedente.

Se risultasse necessario procedere alla lubrificazione e non si potessero eseguire le operazioni descritte, si può provvisoriamente spruzzare olio in piccole dosi, facendo girare la ruota.

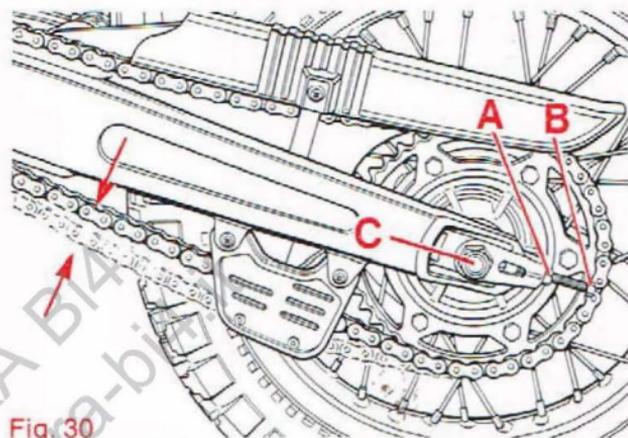


Fig. 30

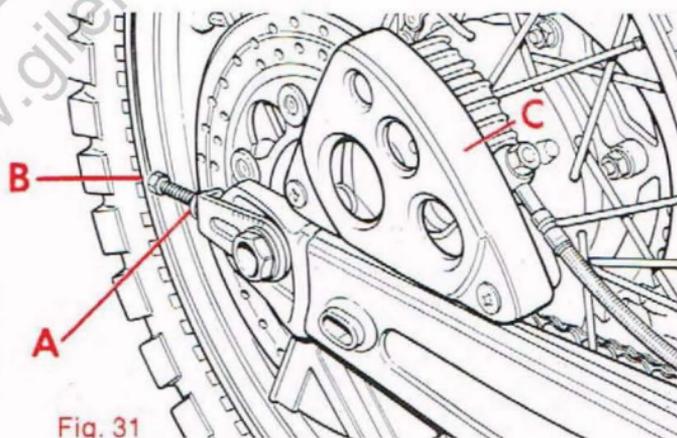


Fig. 31

## SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE (Figg. 30-31)

- Allentare i registri alle estremità del forcello;
- svitare il dado (C) del perno ruota e sfilare lo stesso, utilizzando, se necessario, una mazzuola in cuoio o gomma;
- piegare la ruota anteriormente verso destra per facilitare la rimozione della catena;
- sfilare la ruota, facendo attenzione alla pinza ed al supporto;
- smontare il piatto portacorona ed esaminare i parastrappi; se necessario, sostituirli.

Per il rimontaggio, eseguire le medesime operazioni in ordine inverso, facendo attenzione all'allineamento del disco nella pinza.

## FRENO POSTERIORE

La procedura è simile a quella descritta per il freno anteriore. Il livello dell'olio nel serbatoio della pompa va mantenuto tra le due tacche MIN e MAX (Fig. 32).

### Controllo usura pastiglie

Procedere al controllo dello stato delle pastiglie come descritto per il freno anteriore.

- Togliere la protezione in metallo (C - Fig. 31), far leva con un cacciavite sotto il coperchietto di plastica;
- togliere lo spinotto di ritegno pastiglie, battendo alla sua estremità sul lato opposto della ruota;
- sfilare dall'alto la molletta e le pastiglie;
- sostituire le stesse, rimontare effettuando le operazioni in senso inverso.

Operare con cautela, spingendo all'interno i due pistoncini.

**Usare solo pastiglie originali GILERA.**



Fig. 32

## SOSPENSIONE POSTERIORE

### Controllo

Il gioco del forcellone oscillante può essere controllato spingendo lateralmente la ruota posteriore. Questo procedimento evidenzia il gioco esistente fra boccole e perno del forcellone.

Verificare, inoltre che tutti gli organi di unione della sospensione siano saldamente serrati.

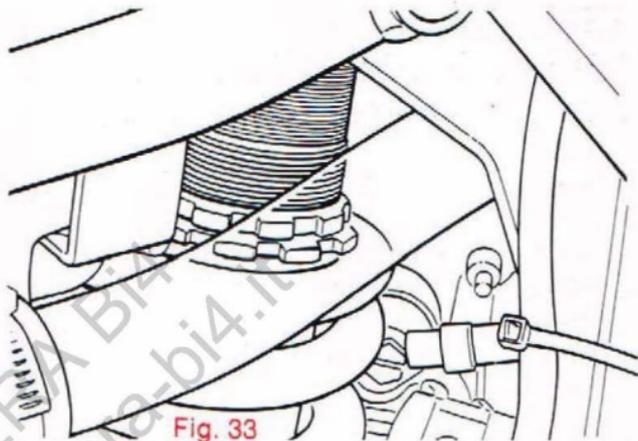


Fig. 33

### Manutenzione e regolazione ammortizzatore

L'ammortizzatore è composto da un unico gruppo oleodinamico che, generalmente, non necessita di manutenzione.

La precarica della molla è regolabile per mezzo delle due ghiera poste nella sua parte superiore (Fig. 33): allentamento e riserraggio vanno eseguiti con l'apposita chiave.

Tale precarica è calcolata al montaggio per un peso di 70 kg.

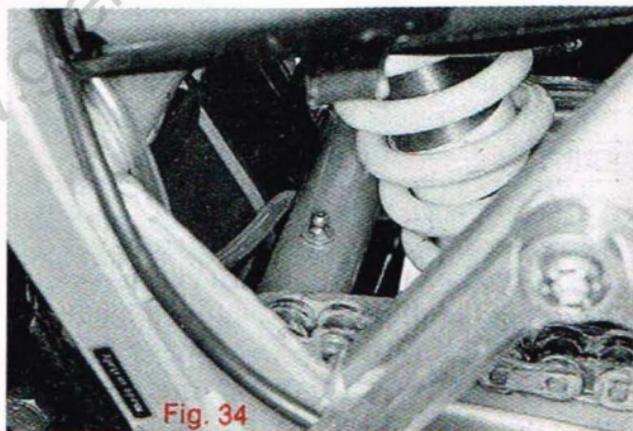


Fig. 34

## Lubrificazione cinematismo

Questa operazione viene eseguita iniettando grasso AGIP GREASE 30 attraverso l'ingrassatore posto sopra il fulcro del forcellone (Fig. 34).

L'intervento di lubrificazione è necessario ogni 4000 km, o a percorrenze inferiori, secondo l'uso del veicolo e le necessità.

## PNEUMATICI

È opportuno controllare periodicamente (prima di ogni viaggio) la pressione degli pneumatici, a garanzia di una maggior durata e di una migliore tenuta di strada. Tale valore deve essere rilevato "a freddo".

Pneumatici usurati possono pregiudicare la stabilità del mezzo; si consiglia di controllarne lo stato, rilevando l'eventuale presenza di crepe o curvature.

Ai fini della sicurezza (vostra e altrui), l'altezza minima dei tasselli nella parte centrale dello pneumatico non deve essere inferiore a 3 mm.

## SMONTAGGIO E PULIZIA SILENZIATORE SCARICO

Svitare le fascette sul manicotto e le viti di fissaggio al telaio (Fig. 35); con leggere oscillazioni lungo l'asse del silenziatore, questo si stacca dalla marmitta. Far fuoriuscire eventuali incrostazioni e rimontare con le operazioni inverse.

### Attenzione

Non manomettere il silenziatore per non pregiudicare il rendimento del motore.



Fig. 35

TIPO PNEUMATICI

→ METZELER

FRONTI

90/90 - 21 MC 54 ~~ENDURO~~ <sup>TOURANCE</sup> SAHARA

FRONT

• GONFIAGGIO A FREDDO

2.1 BAR

Con passeggero gonfiare + 3 BAR PSI

RETRO

130/80 - ~~17TT 65H~~ <sup>TOURANCE</sup> SAHARA

• GONFIAGGIO A FREDDO

2.4 BAR

Qualora il motociclo presentasse irregolarità di funzionamento, è necessario eseguire i seguenti controlli e provvedere come indicato.

Se l'inconveniente dovesse persistere, sarà necessario rivolgersi all'organizzazione di Vendita e Assistenza GILERA che dispone dell'attrezzatura speciale e della competenza indispensabili per l'appropriata esecuzione di qualsiasi riparazione e messa a punto.



**inconveniente**

**rimedio**

## **IL MOTORE NON PARTE**

### **alimentazione, carburazione, accensione:**

— rubinetto carburante chiuso oppure serbatoio vuoto:

— aprire il rubinetto o rifornire il serbatoio;

— getto, corpo carburatore o rubinetto ostruito o sporco:

— smontare e lavare con benzina; asciugare con getto d'aria compressa;

— motore ingolfato:

— chiudere i rubinetti del serbatoio, accelerare al massimo e agire sul pedale (sul pulsante di avviamento, per la versione con avviamento elettrico).

Non avviandosi il motore, procedere alla manovra a spinta o, diversamente, smontata la candela, pulirla o sostituirla. Prima di rimontarla, far girare il motore a vuoto per eliminare l'eccesso di carburante;

— verificare la tenuta dello spillo-valvola del galleggiante;

— filtro aria otturato o sporco:

— pulire il filtro o sostituirlo;

GILERA Bia4  
www.gilera-bia4.it



## inconveniente

## rimedio

— accensione irregolare o insufficiente:

— smontare la candela e, dopo averla collegata all'accensione mediante l'apposito cappuccio **tenendo il capo della stessa a contatto con una parte metallica lontana dal suo alloggiamento nella testa**, verificare che avvenga la scintilla tra gli elettrodi facendo girare a vuoto il motore. In caso negativo, ripetere l'operazione con una candela nuova prima di procedere ad altre verifiche sull'impianto di accensione.

## IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

**affievolimento del rumore allo scarico:**

— eccesso di incrostazioni carboniose sulle luci di scarico del cilindro;  
— silenziatore intasato;

**il motore tende a fermarsi a massima apertura gas:**

— verificare che:

- il getto non sia sporco o ossidato
- la candela non sia sporca o difettosa
- il carburatore sia pulito
- il carburante affluisca regolarmente
- le guarnizioni siano a perfetta tenuta

**perdita di colpi, funzionamento irregolare del motore:**

— pulire o sostituire la candela;  
— verificare le connessioni dei cavi di alimentazione alla centralina;



**inconveniente**

**rimedio**

**scarico motore irregolare, scoppietti in ripresa o in salita:**

— miscela troppo ricca:

— sostituire il getto con uno di misura inferiore;

**consumo elevato:**

— filtro aria otturato o sporco:

— pulire il filtro o sostituirlo;

— comando starter bloccato in posizione di "chiuso" o non completamente aperto:

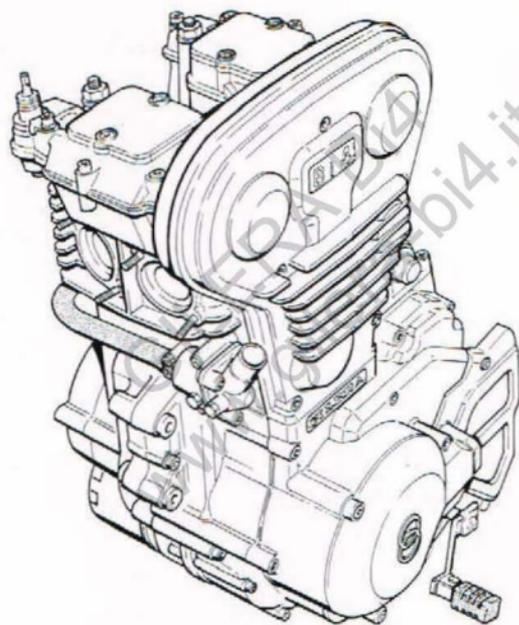
— sbloccare il comando starter sul carburatore e lubrificarlo;

— altre cause (carburazione, scarsa compressione, ecc.):

— rivolgersi alle organizzazioni di Vendita e Assistenza GILERA;

**motore che non prende giri o è irregolare ai bassi regimi; rumorosità motore, cattivo funzionamento frizione, disinnesto spontaneo marce, mancato innesto del gruppo messa in moto, difettoso funzionamento dei comandi o dello sterzo, inefficienza sospensioni, frenatura insufficiente:**

— rivolgersi alle organizzazioni di Vendita e Assistenza GILERA.







## MOTORE

— tipo	monocilindrico, 4 tempi	
	<b>350</b>	<b>600</b>
— alesaggio per corsa	80x69,4	98x74
— cilindrata	348,8	557,9
— rapporto di compressione	9,5:1	9,5:1

## Raffreddamento

— a liquido AGIP PERMANENT FLUID

## Lubrificazione

- a circolazione forzata con pompa ad ingranaggi
- olio per cambio e trasmissione primaria:
  - AGIP SAE 15W/40
  - alternativa: AGIP SINT 2000

## Accensione

- elettronica Nippondenso ad anticipo variabile
  - anticipo fisso 7°
  - anticipo variabile 30° a 4000 g/min
- candela CHAMPION A5YC
- distanza elettrodi 0,6÷0,7 mm

## Alimentazione

— benzina super	N.O. min. = 96	
	<b>350</b>	<b>600</b>
— carburatori dell'Orto	PHBLFS	PHBHQS
— diametro diffusore	25	30
— getto max.	98	108
— getto min.	54	46
— getto avviamento	50	40
— getto pompa	40	35
— spillo	D43/2 <sup>at</sup>	X54/3 <sup>at</sup>
— pulverizzatore	260AE	260DZ
— valvola	60	40
— carburatori dell'Orto	PHBLFD	PHBHQD
— diametro diffusore	25	30
— getto max.	98	108
— getto min.	50	46
— getto avviamento	—	—
— spillo	D43/2 <sup>at</sup>	X54/3 <sup>at</sup>
— pulverizzatore	260AE	262DZ
— valvola	60	50

## Filtro aria

- in carta a secco.

## Frizione

— a dischi multipli in bagno d'olio

## Trasmissione

— primaria a ingranaggi a denti dritti:

- pignone/corona:  $Z = 33/77$
- rapporto trasmissione 2,33

— secondaria a catena:

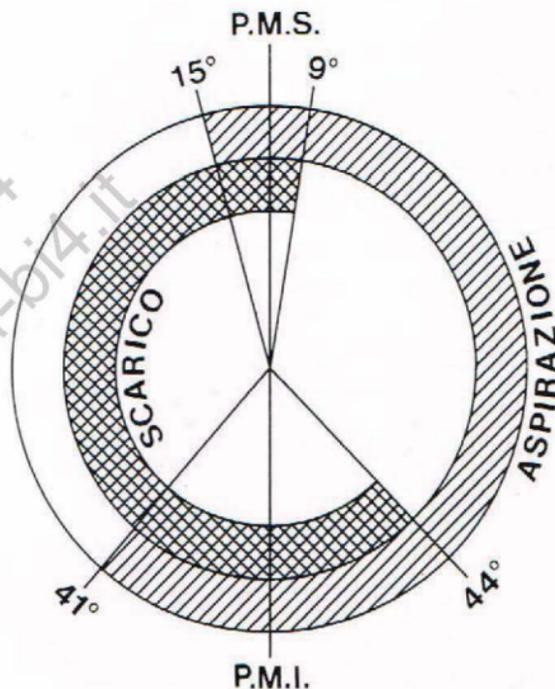
	<b>350</b>	<b>600</b>
• pignone/corona: $Z =$	14/51	14/43
• rapporto trasmissione	3,64	3,07

## Cambio

— A ingranaggi a denti dritti con innesti frontali:

	rapporti cambio	rapporti totali motore/ruota	
		<b>350</b>	<b>600</b>
1 <sup>a</sup> velocità	13/31	20,18	17,01
2 <sup>a</sup> velocità	18/28	13,14	11,08
3 <sup>a</sup> velocità	21/24	5,66	8,15
4 <sup>a</sup> velocità	23/21	7,71	6,50
5 <sup>a</sup> velocità	25/19	6,44	5,43

## DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE



I valori indicati si riferiscono a gioco di controllo tra valvole e bilanciere di 1 mm.



## VEICOLO

### Telaio

- anteriore
  - monotrave a culla aperta in tubi quadri d'acciaio
- posteriore
  - smontabile in tubi quadri d'acciaio

### Sospensione anteriore

- forcella oleodinamica
- Paoli DU con steli
- corsa Ø 41 mm  
250 mm

### Sospensione posteriore

- sistema Power-Drive con monoam-
- mortizzatore centrale Marzocchi
- corsa ruota 220 mm

### Freni

- anteriore a disco rigido
- in acciaio Ø 260 mm
- posteriore a disco flottante
- in ghisa Ø 230 mm

### Ruote

- a raggi con cerchi in lega:
  - anteriore 1,85 x 21"
  - posteriore 3,00 x 17"

### Pneumatici

- dimensioni:
  - anteriore 90/90 x 21" - 54T
  - posteriore 130/80 x 17" - 65T
- pressione (Kg/cm<sup>2</sup>):
 

	anteriore strada/fuoristr.	posteriore strada/fuoristr.
• solo pilota	1,8 / 1,7	2,0 / 1,6
• con passeggero	1,8 / 1,7	2,2 / 1,8

### Dimensioni e pesi

- passo 1480 mm
- lunghezza max. 2240 mm
- larghezza max. 890 mm
- altezza max. 1320 mm
- peso a secco 147 kg
- (senza avv. elettrico)

### CAPACITÀ

- serbatoio carburante 20 l
- (compresa riserva manuale 2,5 l)
- olio cambio 2,2 l
- circuito di raffreddamento 1,3 l



## COMPONENTI

- |  |  |   |
|--|--|---|
| 1 - Gruppo ottico bifaro                     | 18 - Lampada spia pressione olio motore 12V - 2W | 33 - Buzzer per allarme cavalletto laterale           |
| 2 - Lampada biluce 12V - 35/35W              | 19 - Lampada spia lampeggiatori 12V - 2W         | 34 - Chiave d'accensione a 4 posizioni                |
| 3 - Lampada 12V - 3W                         | 20 - Lampada spia abbagliante 12V - 1,2W         | 35 - Elettroventilatore per radiatore                 |
| 4 - Indicatori di direzione                  | 21 - Sensore pressione olio                      | 36 - Interruttore termometrico per elettroventilatore |
| 5 - Lampada 12V - 10W                        | 22 - Sensore posizione neutral                   | 37 - Interruttore stop posteriore                     |
| 6 - Interruttore di sicurezza frizione       | 23 - Massa telaio                                | 38 - Diodo  |
| 7 - Dispositivo comandi sx                   | 24 - Regolatore di tensione                      | 39 - Fusibili 15A                                     |
| 8 - Connettori multivie                      | 25 - Volano elettronico 12V - 180W               | 40 - Batteria 12V                                     |
| 9 - Avvisatore acustico                      | 26 - Centralina elettronica                      | 41 - Teleruttore di avviamento                        |
| 10 - Termometro acqua                        | 27 - Bobina A.T.                                 | 42 - Motorino d'avviamento                            |
| 11 - Lampade 12V - 2W                        | 28 - Candela d'accensione                        | 43 - Interruttore avvisatore acustico cavalletto      |
| 12 - Indicatore livello carburante           | 29 - Limitatore di giri                          | 44 - Dispositivo elettronico posizione cavalletto     |
| 13 - Sensore livello carburante              | 30 - Interruttore stop anteriore                 | 45 - Lampada bulbo biluce 12V - 5/21 W                |
| 14 - Termistore                              | 31 - Intermittenza per lampeggiatori             | 46 - Fanalino posteriore                              |
| 15 - Temporizzatore per check spie cruscotto | 32 - Dispositivo comandi dx                      |   |
| 16 - Lampada spia check 12V - 1,2W           |  |   |
| 17 - Lampada spia neutral 12V - 1,2W         |  |   |

## COLORE DEI CAVI

A Azzurro	BN Bianco/Nero	GN Giallo/Nero	RB Rosso/Blu
Ar Arancio	BR Bianco/Rosso	GR Grigio/Rosso	RG Rosso/Giallo
AN Azzurro/Nero	BV Bianco/Verde	GV Grigio/Verde	RN Rosso/Nero
B Bianco	G Giallo	M Marrone	V Viola
Bl Blu	Gr Grigio	N Nero	Ve Verde
BA Bianco/Azzurro	GA Grigio/Azzurro	R Rosso	VN Verde/Nero
		Rs Rosa	VR Verde/Rosso



Dis. N° 313198 - Proprietà riservata - 88/06/2.500 - ESSETI - Bergamo - Tipolitò SAINI - Triviglio

GILETTI  
www.giletti.it