



MOTO GUZZI

12/70

850-T3

850-T3

CALIFORNIA

**FAHRERHANDBUCH MIT
BEDIENUNGSANLEITUNG**

Die Abbildungen und Beschreibungen dieses Büchleins sollen als praktische Hinweise dienen. Das Werk SEIMM MOTO GUZZI behält sich aber das Recht vor, zu jedem Zeitpunkt und ohne Voranzeige, jede Änderungen am Fahrzeug, die zu einer konstruktiven und kommerzielle Verbesserung dienen, vornehmen zu könne.

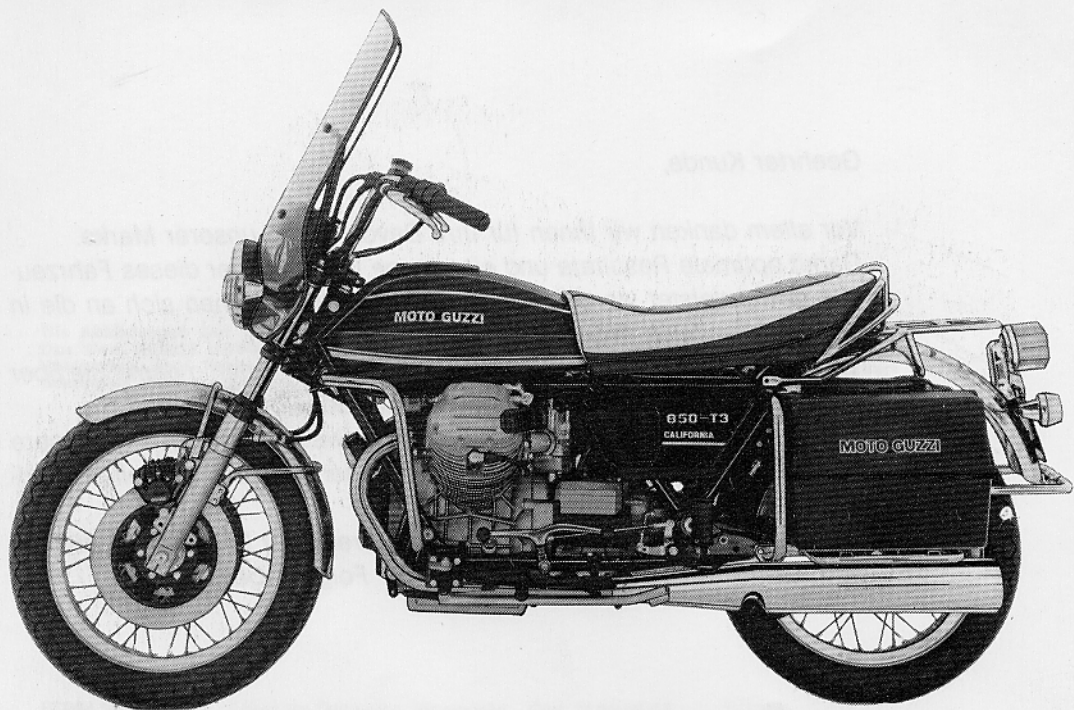
Geehrter Kunde,

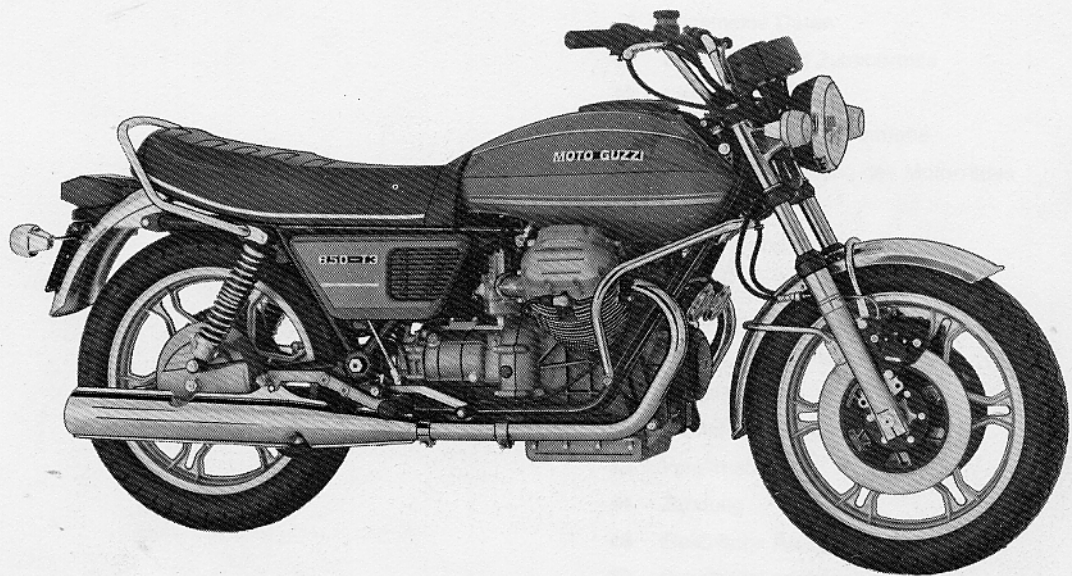
Vor allem danken wir Ihnen für Ihre Bevorzugung unserer Marke. Damit optimale Resultate und eine lange Lebensdauer dieses Fahrzeuges gewährleistet werden können, empfehlen wir Ihnen sich an die in diesem Handbuch gegebenen Richtlinien zu halten.

Vor dem Fahren, lesen Sie bitte diese Ausgabe sorgfältig damit Sie über die technischen Eigenschaften des Motorrades bewusst sind.

Für Kontrolle- und Überholarbeiten ist es zweckmässig sich an unsere geschulten Vertreter zu wenden, die einen genauen und schnellen Service gewährleisten können.

Nichtsachgemässe Instandhaltungen während der Garantiezeit können den Verlust des Garantieanspruches zur Folge haben.





INDICE

- 4** Allgemeine Daten
- 10** Betätigung und Zubehörteile
- 12** Kennzeichnung
- 13** Kontrollgeräte und Antriebe
- 20** Gebrauchsanleitung des Motorrades
- 22** Einfahren
- 23** Wartung und Einstellung
- 30** Ausbau der Räder vom Fahrzeug
- 33** Zusammenfassende Tabelle
über Wartung und Schmierung
- 35** Schmierungen
- 39** Kraftstoffversorgung
- 43** Ventiltrieb
- 44** Zündung
- 48** Elektrische Anlage
- 52** Schaltplanbezeichnung
- 53** Veränderung für die Modelle Polizei
- 55** Schaltplanbezeichnung für Modell Polizei

ALLGEMEINE DATEN

Motor

2 Zylinder, 4 takt	
Zylinderanordnung	V 90°
Bohrung	83 mm
Hub	78 mm
Ges. Hubraum	844 ccm
Verdichtung	9,5
Höchster Drehmoment	68,5 PS bei 7000 U/min.

Ventiltrieb

Obenliegenden Ventile mit Stossstangen und Kipphebeln.

Kraftstoffversorgung

2 Vergaser «Dell'Orto» Typ VHB 30 CD (rechts) VHB 30 CS (links).

Schmierung

Druckschmierung durch Zahnradpumpe.
Netz- und Patronenfilter in Ölwanne am Motorgehäuse.
Normaler Schmierungsdruck $3,8 \div 4,2 \text{ kg/cm}^2$ (durch ein in der Ölwanne am Motorgehäuse montiertes Ventil reguliert).
Elektrischer Öldruckgeber, Anzeiger für ungenügenden Druck auf Kurbelgehäuse.

Generator/Alternator

Vorne, auf der Kurbelwelle montiert (14 V - 20 A).

5

Zündung

Durch Zündverteiler über Doppelunterbrecher und automatisch verstellbare Frühzündung durch Fliehkraft.

Zündungsdaten:

- Anfangs-Frühzündung (statisch) 2°
- Automatische Frühzündung 31°
- Gesamt-Frühzündung (statisch + autom.) 33°

Abstand zwischen den Unterbrecherkontakten:
0,37 + 0,43 mm

Zündkerzen:

- AC 44 XL
- Bosch W 225 T 2
- Champion N 9 Y
- Lodge H L N Y
- Marelli CW 7 LP

Elektrodenabstand der Kerzen 0,6 mm.

Zündspulen: 2 Stck. am Rahmen über der Motorgruppe montiert.

Anlassart

Elektrischer Anlasser (12 V - 0,7 KW) über Schaltrelais. Zahnkranz am Schwungrad befestigt.

Anlasserknopf (START) auf der rechten Seite des Lenkers.

6 Kraftübertragung

Kupplung

Zweischeiben Trockenkupplung. Auf dem Schwungrad. Betätigung durch Handhebel am linken Lenkerende.

Primärtrieb

Durch Zahnräder, Verhältnis $1 : 1,235$ ($Z = 17/21$).

Getriebe

5-Gang, Zahnräder in ständigem Eingriff. Eingebaute elastische Kupplung. Schaltpedal an linker Fahrzeugseite.

Getriebeverhältnisse:

1. Gang = $1 : 2$ ($Z = 14/28$)

2. Gang = $1 : 1,388$ ($Z = 18/25$)

3. Gang = $1 : 1,047$ ($Z = 21/22$)

4. Gang = $1 : 0,869$ ($Z = 23/20$)

5. Gang = $1 : 0,750$ ($Z = 28/21$)

Sekundärtrieb

Kardanwelle mit Kardangelenken und Zahnräder.

Verhältnis: $1 : 4,714$ ($Z = 7/33$)

Gesamt - Verhältnis (Motor-Rad):

1. Gang = $1 : 11,643$

2. Gang = $1 : 8,080$

3. Gang = $1 : 6,095$

4. Gang = $1 : 5,059$

5. Gang = $1 : 4,366$

Fahrgestell

Doppelschleifen Rohrrahmen.

Aufhängung

Vorne: Teleskopgabel mit eingebauten Stossdämpfern «Patent Moto Guzzi».

Hinten: Schwingarm mit regulierbaren Federbeinen.

Räder

850-T3

Vorne und hinten, Leichtmetall-Gussräder mit Felgen WM 3/2, 15x18" CP2.

850-T3 CALIFORNIA

Vorne und hinten, Speichen mit Felgen 3/2, 15x18".

Bereifung

850-T3

Vorne:

— Pirelli 100/90 H 18" (MT 18)

— Metzeler 3,50 H 18" R.

Hinten:

— Metzeler { 4,10 V 18" (Block C 7)
4,10 H 18" (Block C66)

— Pirelli 110/90 H 18" (MT 18)

850-T3 CALIFORNIA

Vorne und hinten:

— Pirelli 110/90 H 18" (MT 18)

— Metzeler { 4,10 V 18" (Block C 7)
4,10 H 18" (Block C66)

Bremsen

Vorne: Scheibenbremse; feste Bremseinheit mit Doppelbremszylinder, Handbetätigung durch Hebel an rechter Lenkerseite.

Hydraulische Bremskraftübertragung unabhängig von der Hinterbremse.

Ø der Scheibe	300 mm
Ø des Scheibe	38 mm
Ø des HBZs	12,7 mm

Hinten: Scheibenbremse; feste Bremseinheit mit Doppelbremszylinder, Betätigung durch Fusspedal an rechter Fahrzeugseite.

Ø der Scheibe	242 mm
Ø des Bremszylinders	38 mm
Ø des HBZs	15,875 mm

Die Hinterbremse ist durch gemeinsame Hydraulikleitung mit einer zweiten Vorderbremse verbunden, die dieselben Masse hat wie die Vorderbremse mit Handbetätigung.

Masse und Gewichte

Achsabstand (belastetes Fahrzeug)	1,470 m
Max. Länge	2,200 m
Bodenfreiheit	0,175 m
850-T3	
Max. Breite	0,780 m
Max. Höhe	1,060 m
Leergewicht	211 kg

850-T3 CALIFORNIA

Max. Breite 0,850 m

Max. Höhe mit Windschutzscheibe 1,450 m

Leergewicht 225 kg

Leistungen

Kraftstoffverbrauch x 100 km 6 Liter.

Max. Geschwindigkeit:

— 850-T3 ca. 195 km/h

— 850-T3 California ca. 190 km/h

Rifornimenti

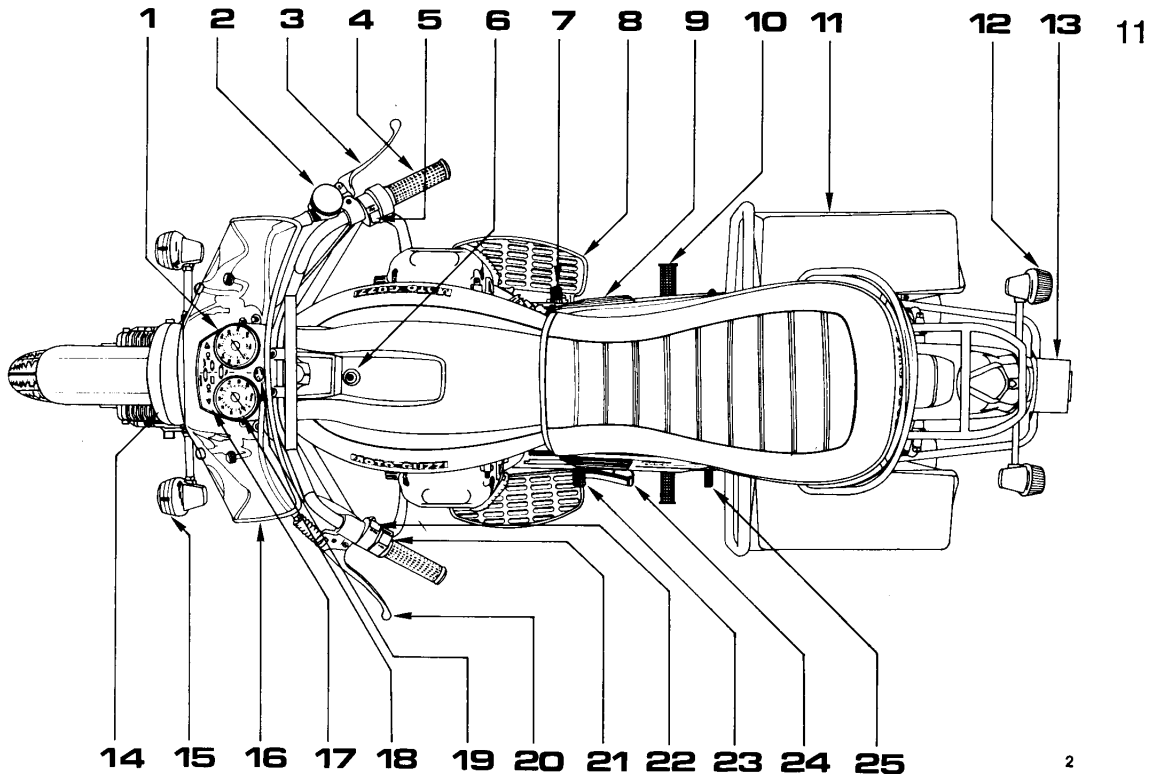
Versorgungstelle	Liter	Benzin und Öl-Typen
Kraftstoffbehälter (Reserve ca. 3 l.)	24	Benzin Super (98/100 NO-RM)
Ölwanne	3	Öl «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50»
Getriebegehäuse	0,750	Öl «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Hinterradantriebsgehäuse	0,250	
	von dem	
	0,230	Öl «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	Öl «Agip Rocol ASO/R»
Teleskopgabel (je Holm)	0,070	Öl «Agip F.1 ATF Dexron»
Bremsanlagen, vorne und hinten		Öl «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703 B»

10 BETÄTIGUNG UND ZUBEHÖRTEILE

(Abb. 2)

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--------------------------|
| 1 | Tachometer Km-Zähler | 22 | Lichtschalter |
| 2 | HBZ rechte Vorderbremse | 23 | Getriebebeschaltpedal |
| 3 | Vorderradbremshel | 24 | Seitenständer |
| 4 | Gasdrehgriff | 25 | Hebel für zentralständer |
| 5 | Schalter zum Anlassen und Abschalten des Motors | | |
| 6 | Deckelschloss für Benzinbehälterverschluss | | |
| 7 | Bremspedal für linke Vorderrad- und Hinterradbremse | | |
| 8 | Fussrasten, vorne | | |
| 9 | HBZ für linke Vorder- und Hinterradbremse | | |
| 10 | Fussrasten, hinten | | |
| 11 | Seitenkasten | | |
| 12 | Blinker, hinten | | |
| 13 | Rücklicht | | |
| 14 | Scheinwerfer | | |
| 15 | Blinker, vorne | | |
| 16 | Windschutzscheibe | | |
| 17 | Warnlichthalterung | | |
| 18 | Drehzahlmesser | | |
| 19 | Zündschalter | | |
| 20 | Kupplungshebel | | |
| 21 | Schalter für Hupe, Lichthupe (flash) und Blinker | | |

In der Beschreibung erwähntes Links und Rechts bedeuten immer in Fahrtrichtung gesehen.



12 KENNZEICHNUNG

(Abb. 3)

Jedes Fahrzeug ist mit einer Identifizierungsnummer auf dem Fahrgestell und auf der Motorlagerung versehen.

Diese Nummer ist im Fahrzeugbrief eingetragen und dient gemäss Gesetz zur Identifizierung des Fahrzeuges.



Ersatzteile

Im Falle eines Austausches von Ersatzteilen verlangen und versichern Sie sich, dass nur «Original Moto Guzzi Ersatzteile» verwendet werden, andernfalls wird keine Garantie gewährleistet.

Garantie

Die Garantie ist vom Tage der Lieferung an 6 Monate lang gültig, mit Beschränkung einer Strecke von 10.000 km und erlischt wenn irgendwelche Veränderungen oder Wettbewerbe vorgenommen, sowie nicht Originalteile, oder Originalteile aber nicht wie von SEIMM - Moto Guzzi vorgeschrieben verwendet werden.

Die Garantie ist ungültig für Reifen und andere Zusatzteile, welche nicht im Werk SEIMM - Moto Guzzi hergestellt sind. Jedes Fahrzeug ist auch mit Garantie-Büchlein und Kundendienstkarten versehen, die sorgfältig mit den anderen Verkehrspapieren aufbewahrt werden müssen.

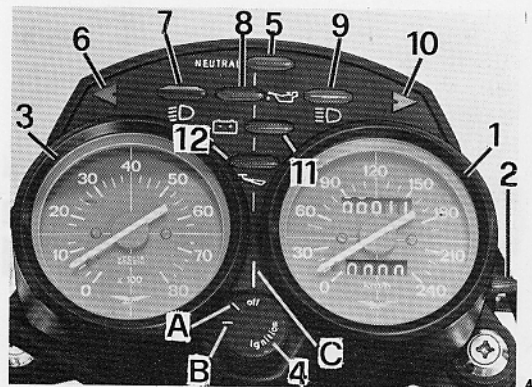
Dies ist das einzige gültige Dokument um die Garantieleistung bei SEIMM - Moto Guzzi Vertretern beanspruchen zu können.

Instrumentenbrett (Abb. 4)

- 1 Tachometer Km-Zähler
- 2 Nullsteller für Km-Zähler
- 3 Drehzahlmesser
- 4 Zündschalter:

«OFF» In Linie mit der Markierung «C» auf dem Schaltbrett: Motor abgestellt, Schlüssel abziehbar (kein Kontakt).

«A» In Linie mit der Markierung «C» auf dem Schaltbrett (Uhrzeigersinn drehen): das Fahrzeug ist start-



bereit. Alle Verbraucher eingeschaltet. Schlüssel nicht abziehbar.

«B» In Linie mit der Markierung «C» auf dem Schaltbrett (Uhrzeigersinn drehen): Motor abgestellt. Mit Schalter «A» in Abb. 5 in Stellung «F» ist Parklicht eingeschaltet. Schlüssel abziehbar.

5 Kontrolleuchte (grünes Licht «Neutral») Leerlaufanzeiger. Sie leuchtet bei Leerlauf auf.

6 Kontrolleuchte (grünes Licht) für linke Blinker.

7 Standlichtanzeiger (grünes Licht).

8 Öldruckanzeiger (rotes Licht). Die Kontrolleuchte erlischt, wenn genügend Druck vorhanden ist um die Motorschmierung zu sichern. Wenn die Leuchte nicht abschaltet, entspricht der Druck dem vorgeschriebenen Wert nicht; in diesem Fall muss der Motor sofort abgestellt und die erforderliche Überprüfung durchgeführt werden.

9 Fernlichtanzeiger (blaues Licht).

10 Kontrolleuchte (grünes Licht) für rechte Blinker.

11 Kontrolleuchte (rotes Licht), sie muss abschalten sobald der Motor eine bestimmte Drehzahl erreicht hat.

12 Wenn die Kontrolleuchte (rotes Licht) nicht erlischt, ist der Flüssigkeitsstand im Bremspumpenbehälter, der linken Vorder- und Hinterbremse nicht genügend. Gleichzeitig auch den hydraulischen Kreislauf auf Verluste prüfen.

14 Schalter für Beleuchtung (Abb. 5)

Sie sind auf der linken Seite des Lenkers montiert.

Schalter «A»

- Stellung «F» Parklicht
- Stellung «1» 2-Lichtlampeneinschaltung
- Stellung «2» Licht aus.

Schalter «B»

Mit Schalter «A» in Stellung «1»:

- Stellung «3» Abblendlicht
- Stellung «4» Fernlicht.

Druckschalter für Hupe, Lichthupe und Blinkerschalter (Abb. 5)

Sie befinden sich auf der linken Lenkerseite.

Druckschalter «C»

- «5» (Horn) Hupendruckschalter.
- «6» (Flash) Lichthupendruckschalter.

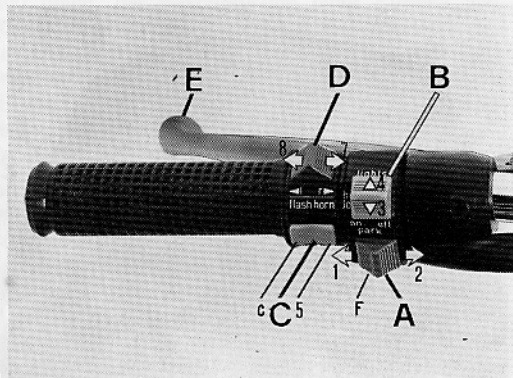
Schalter «D»

- Stellung «7» rechte Blinker.
- Stellung «8» linke Blinker.

Druckschalter zum Anlassen und Schalter zum Abstellen des Motors (Abb. 6)

Sie sind auf der rechten Seite des Lenkers montiert. Mit dem Zeichen «A» auf dem Schlüssel in Linie mit dem Zeichen «C» auf dem Schaltbrett (siehe Abb. 4) das Fahrzeug ist zum Starten bereit. Zum Anlassen des Motors geht man wie folgt vor:

- Prüfen, ob der Schalter «B» in Stellung «1» ist;
- den Kupplungshebel ganz durchziehen;

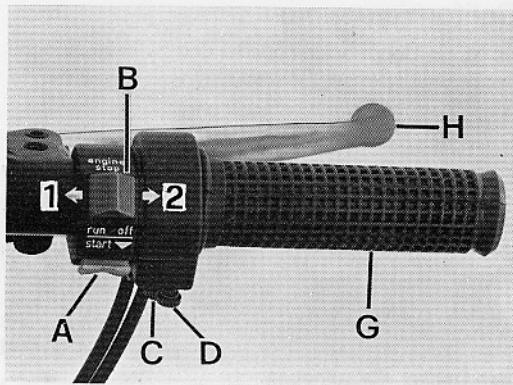


- bei kaltem Motor den Starthilfshebel in Anlaßstellung «A» (siehe Abb. 9) bringen;
- den Anlaßdruckknopf «A» drücken.

Um den Motor im Notfall abzustellen muß man:

- den Schalter «B» auf Stellung «2» verschieben.

Nach Anhalten des Motors, den Zündschlüssel in Abb. 4 im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis die Markierung «OFF» mit der Markierung «C» am Instrumentenbrett übereinstimmt und den Schlüssel abziehen.



Starthilfshebel (Abb. 9)

15

Der Hebel zum Starten bei kaltem Motor (Starter) befindet sich auf der linken Seite des Fahrzeuges.

- «A» Anlaßstellung.
- «B» Fahrstellung.

Gasdrehgriff («G» in Abb. 6)

Der Gasdrehgriff befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers; durch drehen gegen den Fahrer öffnet sich der Gasschieber; in entgegengesetzter Richtung schließt er sich.

Um den Gasdrehgriff einzustellen wird die Schraube «D» auf oder zugeschraubt.

Um den Rücklauf des Griffes zu verhärten, betätigt man die Schraube «C».

Kupplungshebel («E» in Abb. 5)

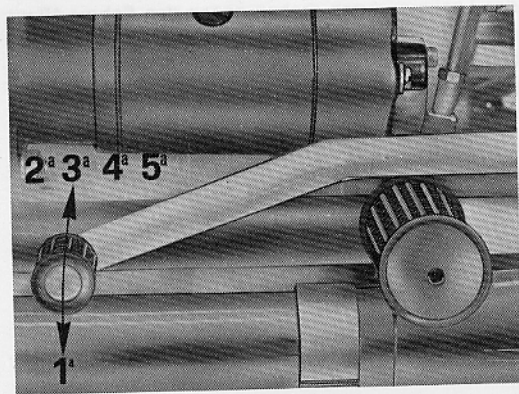
Er befindet sich linksseitig des Lenkers und wird nur bei Anfahrt und während des Gangschaltens gebraucht.

16 Vorderradbremsehebel, rechts («H» in Abb. 6)

Er befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und betätigt den HBZ für die rechte Vorderradbremse.

Bremspedal für linke Vorder- und Hinterbremse («B» in Abb. 17)

Es befindet sich rechtsseitig des Fahrzeuges und ist durch Zugstange mit dem Hauptbremszylinder verbunden, es betätigt gleichzeitig die linke Vorder- und Hinterbremse.



Gang-schaltpedal «Typ 850-T3» (Abb. 7)

Es befindet sich auf der linken Seite des Motorrads.
Gang-Stellung:

- 1. Gang, Hebel nach unten;
- 2. - 3. - 4. - 5. Gang, Hebel nach oben;
- Leerlauf, zwischen den 1. und 2. Gang.

Vor Betätigung des Gangwahlhebels, den Kupplungshebel ganz ziehen.

Gang-Schaltpedal «Typ 850-T3 California» (Abb. 7/1)

Es ist ein Doppelschwingpedal und befindet sich auf der linken Seite des Fahrzeuges:

- 1. Gang, Vorderpedal nach unten;
- 2. - 3. - 4. - 5. Gang, Hinterpedal nach unten;
- Leerlauf, zwischen den 1. und 2. Gang.

Vor Betätigung des Gangwahlhebels, den Kupplungshebel ganz ziehen.

Kraftstoffbehälterverschluss (Abb. 8)

Um an den Kraftstoffbehälter «B» zu kommen, muß man den Schlüssel «A» im Uhrzeigersinn drehen und den Deckel «C» aufheben.

Kraftstoffhähne (Abb. 9)

Sie sind unter dem Kraftstoffbehälter auf der Hinterseite montiert.

Die Hebel der Hähne (FUEL) haben 3 Stellungen:

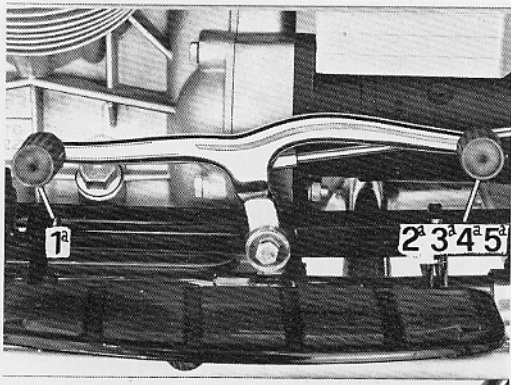
«ON» Geöffnet; Pfeil des Hebels nach oben.

«RES» Reserve; Pfeil des Hebels nach unten.

«OFF» Geschlossen; Pfeil des Hebels ist waagrecht.

Sicherungsleiste (Abb. 10)

Die Sicherungsleiste ist auf der rechten Seite des



7/1

Fahrzeuges montiert.

Um an ihn zu kommen, muß man den Seitendeckel rechts abnehmen, nachdem der Sitz aufgehoben wurde und jetzt von der Sicherungsleiste den Deckel abnehmen.

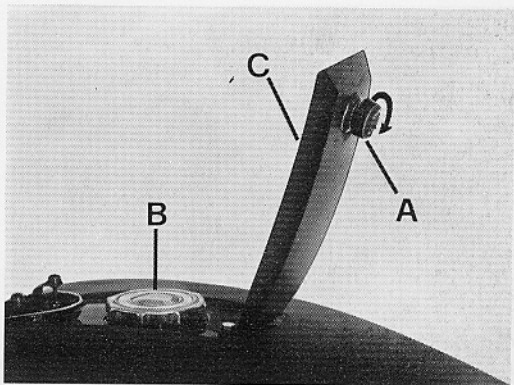
Auf der Leiste sind 6 Sicherungen von «16 A» montiert.

Sicherung «1»

Bremslicht hinten, Hupen und Lichthupe.

Sicherung «2»

Anlaßrelais, Blinker.



8

18

Sicherung «3»

Warnleuchten, Ablend- und Fernlicht mit Anzeiger.

Sicherung «4»

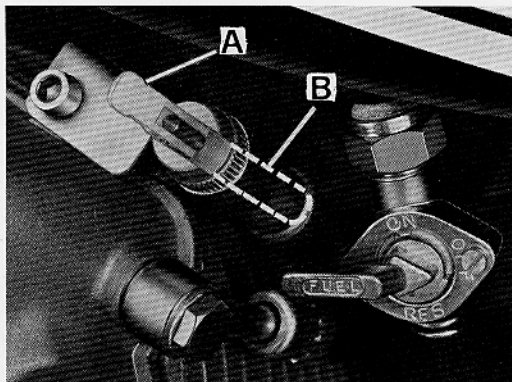
Standlicht vorne und hinten, Instrumentenbeleuchtung, Kontrollleuchten (Standlicht).

Sicherung «5» und «6»

Verfügbar.

Sicherungseinrichtung zur Blockierung der Lenkung («A» in Abb. 11)

Um die Lenkung zu blockieren oder zu lösen, geht



man folgendermaßen vor:

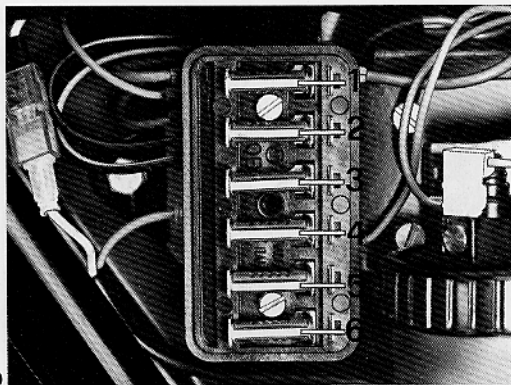
Blockierung:

- den Lenker ganz nach rechts einschlagen;
- den Schlüssel ins Schloß stecken und im Gegenurzeigersinn drehen und voll durchdrücken, dann loslassen und aus dem Schloß herausziehen.

Auslösung:

- den Schlüssel ins Schloß stecken und im Gegenurzeigersinn drehen, dann loslassen und aus dem Schloß herausziehen.

9



10

Seitenständer (Abb. 12)

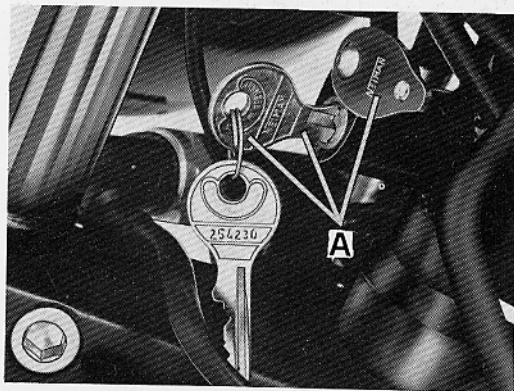
Der Seitenständer «A» dient nur für kurzes Parken. Es ist ratsam, um dem Fahrzeug für längeren Aufenthalt bessere Stabilität zu bieten, es immer auf dem Zentralständer aufzubocken.

Für den Typ «850 T3»

Dieser Seitenständer «A» hat automatische Rückziehung.

Für den Typ «850 T3 California»

Zum Unterschied des Seitenständers «A» des «850 T3», die Rückziehung ist nicht automatisch, deshalb



11

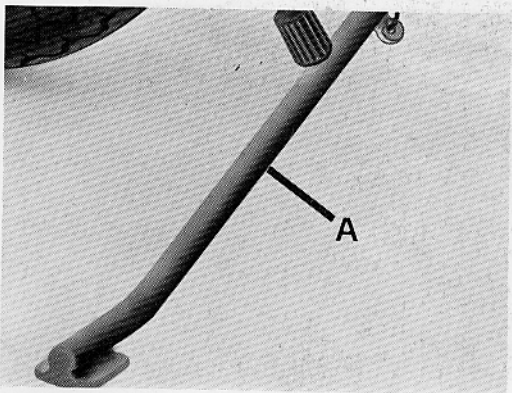
um nicht ernstlichen Unannehmlichkeiten entgegen zu gehen, ist es angebracht, vor der Abfahrt sich zu versichern, daß der Seitenständer gut zurückgezogen ist.

19

Seitentaschen

«Typ 850-T3 California» (Abb. 13)

Um die Taschen zu öffnen, muß man den Schlüssel «A» im Uhrzeigersinn drehen.

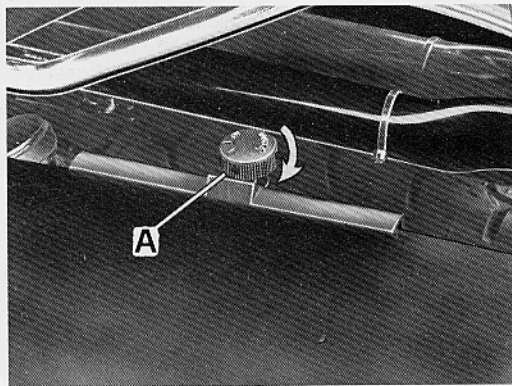


12

20 Regel für die Reinigung er Windschutzscheibe Typ 850-T3 California

Die Windschutzscheibe kann mit den meisten Reinigungsmitteln (Seife, Waschpulver und Polishes) wie man sie auch für Plastik und Glas verwendet, gereinigt werden. Es muß allerdings beachtet werden:

- Die Windschutzscheibe darf nie, bei starker Hitze oder wenn sie dem heißen Sonnenstrahlen ausge-



setzt ist, gewaschen oder geputzt werden.

- Auf keinen Fall darf man Lösemittel, Lauge oder dergleichen verwenden.
- Es dürfen keine Scheuermittel, Bimsstein oder Sandpapier verwendet werden.
- Es kann Polish verwendet, nachdem der Staub oder Schmutz durch Waschen entfernt wurde. Leichte Kratzer können durch weichen Polish behoben werden.
- Frische Farbe und Klebstoff können leicht, bevor sie aber fest angetrocknet sind, durch Naphtalösung oder Isoprophilalkohol (nie aber Methylalkohol) entfernt werden.
- Es müssen weiche Lappen, Schwämme, Damleder und Watte gebraucht werden, nie aber Papiertücher oder Kunststofflappen, die Kratzer verursachen.

Tiefe Kratzer können nicht durch energisches Reiben oder durch Gebrauch von Lösungsmitteln behoben werden.

Kontrolle vor dem Motoranlassen

Prüfen ob:

- der Zündschlüssel in Stellung zum Anlassen ist (das Zeichen auf dem Schlüssel «A» muß mit der Markierung «C» auf dem Instrumentenbrett übereinstimmen, siehe Abb. 4);
- genug Kraftstoff im Tank vorhanden ist;
- die Kontrolleuchte (Ölstand des Bremspumpenbehälters der linken Vorder- und Hinterbremse) nicht beleuchtet ist;
- das Öl der Ölwanne im Motorgehäuse auf richtigem Stand ist;
- die folgenden Kontrolleuchten aufscheinen: rot für ungenügenden Öldruck, ungenügende Stromverteilung der Lichtmaschine; grün «neutral» für Leerlaufanzeiger; Positionslicht für Nachtfahrt;
- der Betätigungshebel «Starter» bei kaltem Motor in Anlaßstellung ist («A» in Abb. 9).

Anlassen bei kaltem Motor

Nach den oben angeführten Kontrollen, den Gasdrehgriff um 1/4 der Öffnung gegen den Fahrer drehen,

den Kupplungshebel gang ziehen und den Druckschalter «START» («A» in Abb. 6) drücken.

Läuft der Motor, bevor man den Betätigungshebel «starter» in Gangstellung «B» in Abb. 9 **bringt, den Motor für einige Zeit je nach den Temperaturverhältnissen leerlaufen lassen.**

Sollte während der Fahrt, der Betätigungshebel «Starter» in Anlaßstellung («A» in Abb. 9) bleiben, würde man Vergaserfehler und eine beträchtliche Erhöhung des Kraftstoffverbrauches, im schlimmsten Fall kann sich ein Festfressen wegen Zylinderwaschung durch Kraftstoffüberfluß ergeben.

Achtung: Wenn der Zündschlüssel mit Zeichen «A» mit dem Zeichen «C» (siehe Abb. 4) übereinstimmt und die Kontrolleuchte «grün NEUTRAL» am Instrumentenbrett nicht anleuchtet, zeigt sie einen noch eingeschalteten Gang an; in solcher Lage kann das Motoranlassen gefährlich sein. Es ist daher immer gut vor dem Anlaß sich vergewissern, daß Leerlauf vorliegt.

Anlassen bei warmem Motor

Wie bei kaltem Motor, nur braucht man nicht den Betätigungshebel «Starter» in Stellung «A» (siehe Abb. 9) zu bringen, sonst würde eine Überfettung eintreten.

22 Während der Fahrt

Um den Gang zu wechseln, Gas schließen, den Kupplungshebel ganz durchziehen und den folgenden Gang einschalten; langsam den Kupplungshebel lassen und gleichzeitig Gas geben. Das Gangschaltpedal wird mit dem Fuß bedient und begleitet.

Wenn man auf kleinere Gänge übergeht, die Bremse und die Schließung des Gasdrehgriffes allmählich benutzen, um den Motor während des Nachlassens des Kupplungshebels nicht auf Überdrehzahl zu bringen.

Anhalten

Gas schließen, Bremshebel betätigen und wenn man fast steht den Kupplungshebel ganz ziehen. Dies wird mit guter Anordnung ausgeführt, um die Kontrolle über das Fahrzeug nicht zu verlieren.

Um eine Verminderung der Geschwindigkeit bei Gebrauch des Getriebes zu gewähren, benutzt man am besten den Motor zur Bremsung. Wobei darauf zu achten ist, daß der Motor nicht auf Überdrehzahl gebracht wird.

Auf nassen und schlüpfrigen Strassen vorsichtig die Bremsen und besonders die rechte Vorderbremse betätigen.

Um den Motor anzuhalten, muss man das Zeichen «OFF» auf dem Zündschlüssel mit dem Zeichen «C» (siehe Abb. 4) übereinbringen.

Nicht vergessen: bei stehendem Motor die Kraftstoffhähne immer schließen.

Parken

Bei Aufenthalt in nicht gut beleuchteten Straßen ist es nötig, die Parklichter eingeschaltet zu lassen.

Dazu dreht man den Zündschlüssel bis das Zeichen «B» (auf dem Schlüssel) mit dem Zeichen «C» auf dem Instrumentenbrett (siehe Abb. 4) übereinstimmt und der Lichtschalter (siehe Abb. 5) in Stellung «E» ist, dann den Schlüssel abziehen und die Lenkung blockieren.

EINFAHREN

Während der Einfahrzeit beachten sie folgende Normen:

- 1 Vor der Abfahrt den Motor einige Zeit, je nach der Jahrestemperatur, leerlaufen lassen, um ihn gut anzuwärmen.
- 2 Während der Einfahrzeit darf die Geschwindigkeit wie in der Tafel vorgeschrieben, nicht überschritten werden. Dabei ist aber das Verhältnis zwischen Geschwindigkeitsbegrenzung und gefahrenen Kilometern zu beachten. Eine gute Regel ist, nicht immer die gleiche Geschwindigkeit zu fahren, sondern öfters die Geschwindigkeit zu wechseln.

3 Vor dem Anhalten allmählich verlangsamen, um die Elemente an zu schnellen Temperaturunterschied nicht auszusetzen.

4 Bei Terminfälligkeit alle vorgeschriebenen Arbeiten, wie in den Kundendienstkarten vorgesehen, ausführen.

5 Anmerkung: Eine perfekte Leistung der einzelnen Organe, die erlaubt das Motorrad voll auszunützen, hat man erst nach einigen Tausend Kilometern.

Nach den ersten 500 + 1000 Km

- Das Motoröl wechseln.

Sollte der Ölstand auf dem min. Stand schon vor

TABELLE DER EINFAHRGESCHWINDIGKEIT

Km Strecke	Erlaubte max. Geschwindigkeit Km/h				
	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang	5. Gang
Da 0 bis 1000	45	65	85	100	115
Von 1000 bis 2000	55	80	105	120	140
Von 2000 bis 40000	Die Geschwindigkeit allmählich erhöhen, wie oben angegeben, bis die max. erlaubte Geschwindigkeit erreicht ist.				

24 **den ersten 500 ÷ 1000 km sein, ist das Motoröl gleich zu wechseln und nicht nur nachzufüllen.**

Vorgeschriebenes Öl: «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50»

- Sämtliche Schrauben und Muttern des Fahrzeuges auf festen Sitz prüfen.
- Kontrolle und wenn nötig Einstellung des Ventilspiels.
- Kontrolle der Kontaktöffnung des Doppelunterbrechers.
- Für Typ «850-T3 California», sind die Speichen auf Spannung und die Räder auf Zentrierung zu prüfen.

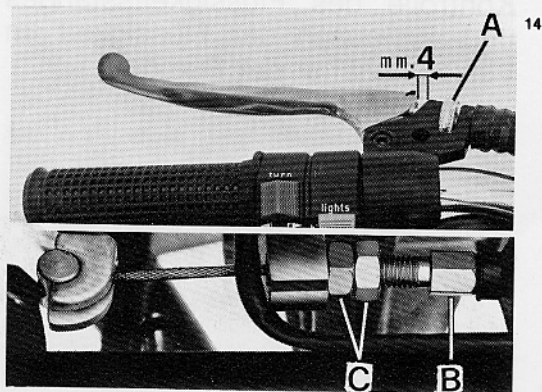
WARTUNG UND EINSTELLUNG

Einstellung des Kupplungshebels

(Abb. 14)

Wenn das Spiel zwischen Hebel und Anschlag höher oder niedriger als 4 mm ist, dreht man den Ring «A» bis das Spiel das richtige Maß hat.

Die Einstellung kann auch am Federspanner «B» durchgeführt werden, nachdem die Kontermutter «C», die sich an der rechten Seite des Getriebegehäuses befindet, ausgeschraubt wurde.



15

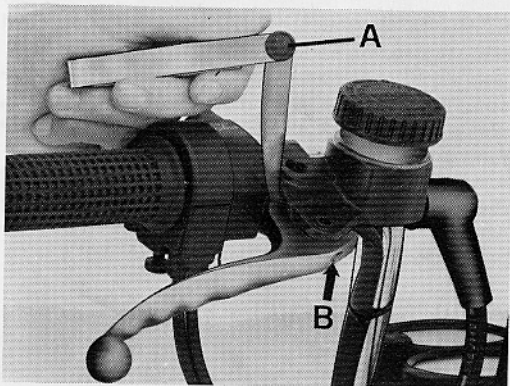
Einstellung des Hebels der rechten Vorderbremse

(Abb. 15)

Zur obigen Einstellung geht man vor wie folgt:

- Zwischen den Bremskolben und dem Endstück des Antriebshebels ein Fühllehre «A» legen, dann auf die Schraube «B» einstellen.

Vorgesehenes Spiel $0,05 \pm 0,15$ mm.



Kontrolle auf Verschleiß der Bremsbeläge

Alle 5000 km die Stärke der Beläge prüfen, die wie folgt sein soll:

- bei neuem Belag 9 mm
- bei Verschleißgrenze des Belages ca. 6 mm.

Wenn die Stärke der Beläge unter dieser Grenze liegt, ist es erforderlich, sie auszutauschen. Nach durchgeführtem Austausch, ist es nicht nötig die Entlüftung der Bremsanlage durchzuführen, es reicht den Hebel «B» in Abb. 16 mehrmals zu betätigen, bis die Kolben der Bremszangen in normaler Stellung sind.

Beim Austausch der Beläge muß der Zustand der Schläuche überprüft werden. Wenn sie beschädigt sind, muß man sie sofort auswechseln.

Sehr wichtig: Für ca. Hundert Kilometer, ist es ratsam, die neuen Beläge mit Vorsicht zu behandeln, dies erlaubt eine korrekte und vollständige Lagerung des Reibungsmaterials.

Anmerkung: Es ist angebracht, bei Ersetzung der Bremsbeläge ein wenig Bremsflüssigkeit aus dem Behälter zu entnehmen, die bei Zurückziehung der Kolben in die Zylinder sonst überfließen könnte.

Kontrolle der Bremsscheiben

(«I» in Abb. 16 und 17)

Die Bremsscheiben müssen vollkommen sauber sein,

ohne Öl, Fett oder anderen Schmutz und dürfen keine tiefen Riefen aufweisen.

Im Falle eines Austausches oder Überholung der Scheiben muß das «Flattern» der Scheibe geprüft werden; die Kontrolle wird mittels Meßuhr ausgeführt, der max. Wert darf die 0,2 mm nicht überschreiten.

Wenn das «Flattern» größer als der angegebene Wert ist, müssen der Zusammenbau der Scheiben auf den Naben und das Spiel der Lager auf den genannten Naben kontrolliert werden.

Der Anzugsmoment der Befestigungsschrauben der Scheiben auf den Naben beträgt 2,2 + 2,4 Kgm.

Kontrolle des Flüssigkeitsstandes und austausch der Flüssigkeit im Vorratsbehälter der Pumpe

(Abb. 16 und 17)

Für eine gute Leistungsfähigkeit der Bremsen, muß man folgende Regeln beachten:

1 Den Flüssigkeitsstand öfters prüfen. Die Flüssigkeit muß sich auf der durchsichtigen Seite «C» des Bremspumpenbehälters «A» befinden. Dieser Stand darf nie unter die durchsichtige Seite sinken.

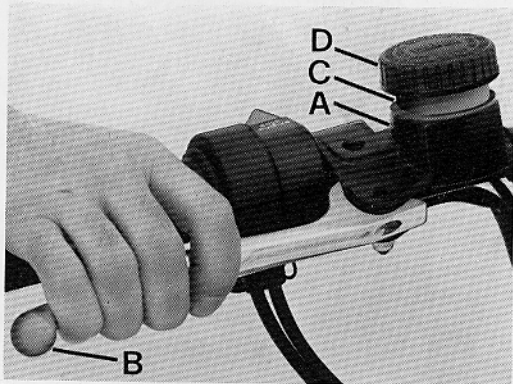
2 Den Behälter «A» von Zeit zu Zeit oder wenn erforderlich mit Flüssigkeit nachfüllen, nachdem man den Verschluß «D» ausgeschraubt und die Membrane entfernt hat (siehe Abb. 16).

Für den Vorratsbehälter der vorderen linken hinteren Bremsbetätigung, wird der minimale Stand durch eine entsprechende Kontrollleuchte «12» in Abb. 4 auf dem Instrumentenbrett durch Anzeiger «C» (siehe Abb. 17) angezeigt.

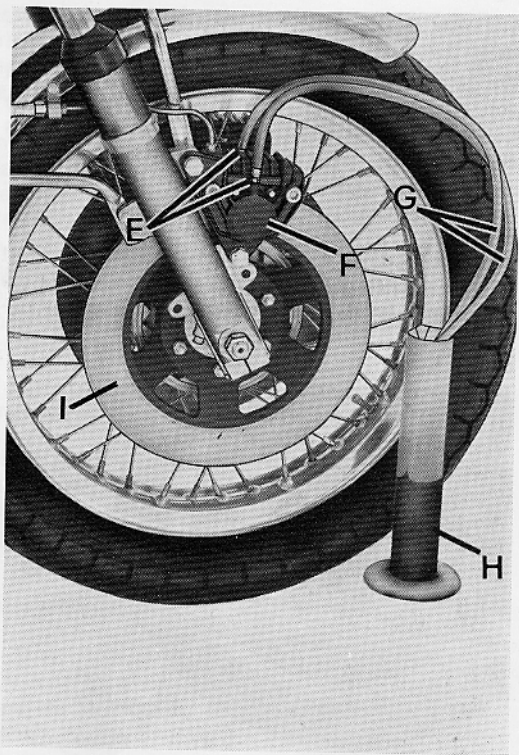
Um den Behälter vollzufüllen, muß man den Verschlub «D» der Pumpe «A» in Abb. 17 abnehmen, nachdem man die elektrischen Verbindungen getrennt hat.

Flüssigkeit unbedingt aus einer Originaldose verwenden, die nur im Moment der Verwendung aufgemacht wird.

3 Alle 15.000 Km ca. oder einmal jährlich den voll-



16



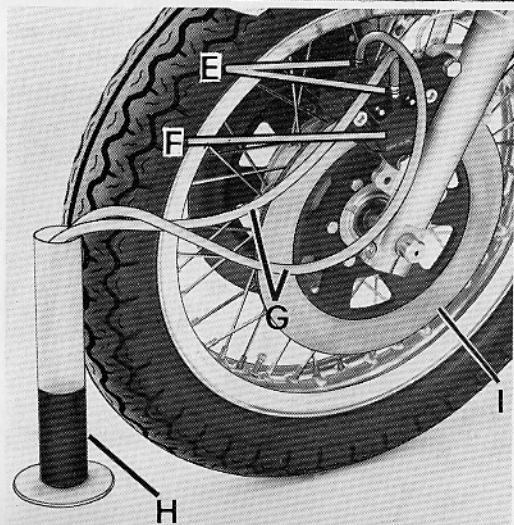
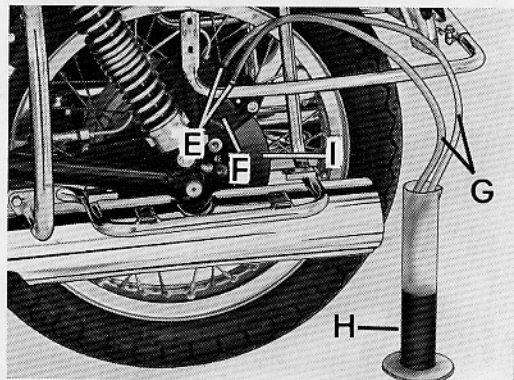
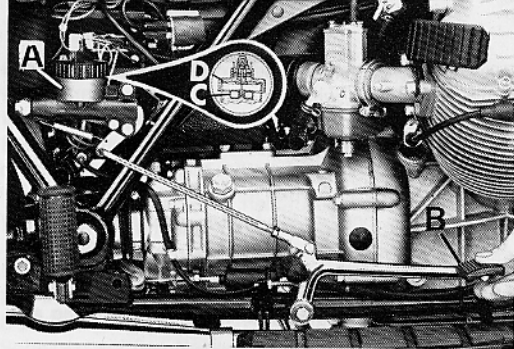
27

28 ständigen Austausch der Flüssigkeit in den Bremsanlagen durchführen.

Zur guten Funktion der Bremsanlagen ist es erforderlich, daß die Leitungen immer voll Flüssigkeit ohne Luftbläschen sind: ein langer und elastischer Hub des Antriebshebels «B» zeigt Luft in den Leitungen an.

Im Falle einer Reinigung der Bremsleitungen ist frische Flüssigkeit ausschließlich zu verwenden.

Es ist unbedingt verboten Alkohol oder Druckluft für das nachträgliche Trocknen verwenden, für die Metallteile ist die Verwendung von «Trielina» ratsam.



Flüssigkeit zu verwenden: «Agip F.1 Brake Fluid - SAE J 1703 B».

Entlüftung der Bremsanlagen

(Abb. 16 und 17)

Die Entlüftung der Bremsanlagen wird erforderlich, wenn der Hub am Hebel zu lang und federnd ist. Die Entlüftung führt man folgendermaßen durch:

Rechte vordere Bremsanlage (Abb. 16)

- Den Lenker so drehen, daß der Vorratsbehälter «A», welcher mit der Bremspumpe eine Einheit bildet, in waagerechter Stellung steht.
 - Den Behälter «A» sofern erforderlich mit Bremsflüssigkeit nachfüllen (bitte beachten, daß während des Entlüftens die Flüssigkeit nicht unter die durchsichtige Seite sinkt).
 - die Entlüftung der Bremseinheit «F» vornehmen.
- 1 Auf die Entlüftungsschrauben «E» einen durchsichtigen Schlauch «G» stecken, nachdem man die Staubkappen entfernt hat, dessen Ende in einem durchsichtigen Behälter «H», der teilweise bereits mit Flüssigkeit gleichen Typs angefüllt worden ist, eingetaucht ist.
 - 2 Den Entlüftungsstopfen «E» lösen.
 - 3 Den Handbremshebel «B» ganz ziehen, dann los-

lassen und einige Sekunden warten, bevor man diese Arbeit wiederholen kann. Diesen Vorgang solange wiederholen bis aus dem Schlauch «G» Flüssigkeit ohne Luftblasen ausfließt.

4 Den Bremshebel «B» gezogen behalten und die Entlüftungsschraube «E» festziehen. Danach den Plastikschauch «G» entfernen und die Staubkappe auf die Entlüftungsschraube setzen.

Wenn die Entlüftung richtig durchgeführt worden ist, muß man sofort nach dem ersten Leerhub des Bremshebels «B» einen festen Widerstand beim Betätigen spüren.

Sollte dieses nicht vorkommen, muß man die oben beschriebene Arbeit wiederholen.

Linke vordere und hintere Bremsanlage (Abb. 17)

Wie in «Kontrolle des Flüssigkeitsstandes und Austausch der Flüssigkeit in dem Vorratsbehälter der Pumpe» außer Punkt 1 und «Rechte vordere Bremsanlage» außer den Punkten 3 und 4.

Flüssigkeitsstand

- 1 Er wird durch den dafür vorgesehenen Anzeiger «12» in Abb. 4 auf dem Instrumentenbrett angezeigt. Wenn der Anzeiger aufleuchtet, muß man Flüssigkeit nachfüllen.

Entlüftung

- 3 Das Betätigungspedal «B» voll betätigen usw...
- 4 Das Bremspedal «B» ganz angezogen halten usw...

Einstellung des Fußbremspedals der linken Vorder- und Hinterbremse (Abb. 18)

Das Spiel zwischen Bremskolben im Bremszylinder und Antriebshebel «B» wie folgt prüfen:

- Zwischen Bremskolben im Bremszylinder und Hebelstück «G» eine Fühllehre geben, dann die Exzenter-Schraube «A» betätigen. Vorgesehenes Spiel $0,05 \pm 0,15$ mm.
- Den Splint entfernen, den Haltebolzen «I» herausziehen, sodann die Zugstange «H» vom Betätigungspedal «F» abnehmen, die Kontermutter «B» lösen, danach die Gabel «C» aus- oder zuschrauben bis die ideale Lage des Bremspedals «F» erreicht ist; den Bolzen zur Befestigung der Zugstange und Splint wieder montieren.

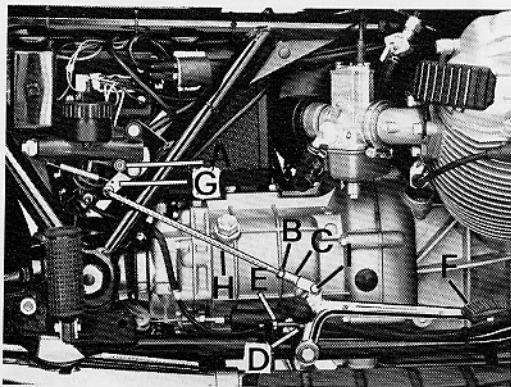
Nach durchgeführter Arbeit die Kontermutter «E» lösen und die Halteschraube für die Begrenzung des Hebels «D» einstellen.

Einstellung der hinteren Federung mit Hydraulikstoßdämpfern (Abb. 19)

Die Federn der hinteren Stoßdämpfer können in 3 verschiedenen Stellungen durch geeigneten Schlüssel «A» eingestellt werden.

Sollte eine Unregelmäßigkeit in der Bremsfunktion der Hydraulikstoßdämpfer auftreten, muß man sie unbedingt durch unsere Händler prüfen lassen.

Nicht vergessen, daß für eine gute Stabilität des Fahrzeuges, beide Federungen in die selbe Position eingestellt sein müssen.

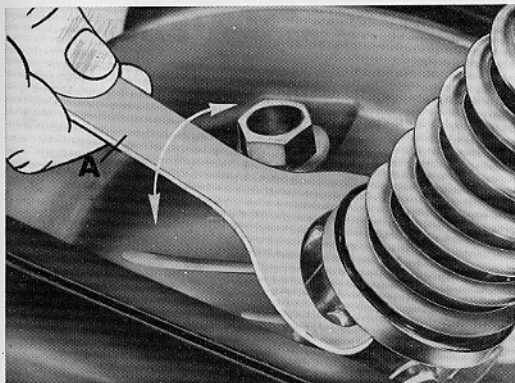


Einstellung der Lenkung (Abb. 20)

Für eine gute Fahrsicherheit muß die Lenkung so eingestellt sein, um den Lenker ohne Spiel Bewegungsfreiheit zu bieten.

- Die Befestigungsschraube des Lenkerkopfes «A» lösen.
- Die Befestigungsmutter des Lenkerkopfes «B» ausschrauben.
- Die Einstellmutter «C» auf- oder zuschrauben bis das Spiel richtig ist.

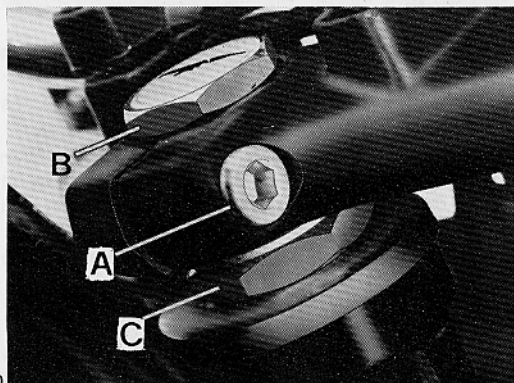
Nach erfolgter Einstellung, die Mutter «B» und die Befestigungsschraube «A» des Lenkerkopfes festziehen.



19

Die oben angeführte Arbeit wird am besten von einem unserer Händler ausgeführt.

31



20

32 AUSBAU DER RÄDER VOM FAHRZEUG

Vorderrad (Abb. 21)

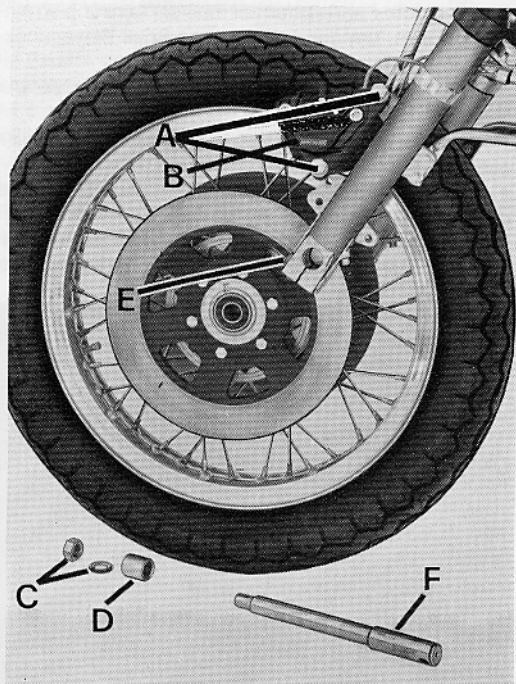
Um das Vorderrad aus dem Fahrzeug ausbauen zu können, geht man folgendermaßen vor:

- das Fahrzeug auf dem Zentralständer aufbocken, eine Stütze unter das Motorgehäuse geben, um das Rad vom Boden zu heben;
- die Schrauben «A», die die Bremszange an die rechte Gabelhülse befestigen, lösen, von der Gabelhülse selbst die Bremszange «B» mit der montierten Leitung abnehmen;
- die Mutter «C» zur Befestigung der Achse auf der linken Seite ausschrauben;
- die Schrauben «E» zur Gabelhülsenbefestigung an die Radachse lösen;
- die Achse «F» herausziehen und die Montage des Abstandstückes «D» beachten;
- die Bremsscheibe (auf der rechten Seite des Rades) von der, auf der rechten Gabelhülse montierten Bremszange ausziehen und dann das Rad aus den Gabelholmen herausziehen.

Bei der Wiedermontage in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.

Hinterrad (Abb. 22)

Um das Rad aus der Schwinge und dem Hinterachs-



antriebsgehäuse ausbauen zu können, geht man wie folgt vor:

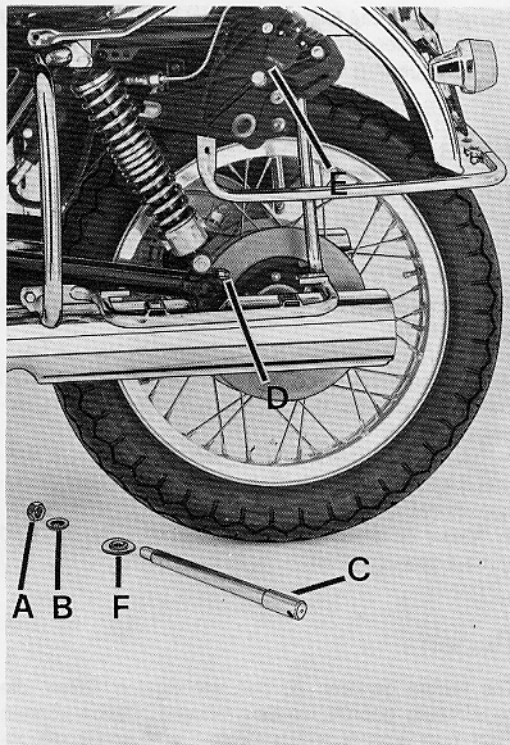
- das Fahrzeug auf dem Mittelständer aufbocken;
- die Mutter «A» mit Beilagsscheibe «B» von der Achse an der Gehäusesseite losschrauben;
- die Schraube zur Befestigung der Achse «D» am Schwingarm ausschrauben;
- die Achse «C» aus dem Gehäuse, von der Nabe und dem Schwingarm herausziehen zu beachten ist, wie das Abstandstück «F» montiert ist;
- die Bremsscheibe aus der Bremszange «E» herausziehen;
- die Ankerplatte mit der montierten Brems Einheit vom Widerlager abnehmen und diese am Fahrgestell befestigen;
- das Fahrzeug soviel auf die rechte Seite schräg kippen, daß man das Rad vom Schwingarm und dem Antriebsgehäuse herausziehen kann.

Einstellung der Radspeichen Typ «850-T3 California»

Prüfen, daß sämtliche Speichen Spannung haben und daß das Rad nicht außermittig zentriert ist.

Die obige Kontrolle führt man folgendermaßen durch:

- das Rad drehen und prüfen, ob es schlägt; wenn erforderlich die rechten oder linken Speichen nach-



spannen, bis das Rad einwandfrei läuft. Die Kontrolle muß nach den ersten 500 km und danach alle 1.500 km durchgeführt werden.

Radauswuchten

Um die Stabilität des Fahrzeuges zu verbessern und Schwingungen bei hohen Geschwindigkeiten zu vermeiden, müssen beide Räder gut ausgewuchtet sein. Das Auswuchten nimmt man folgendermaßen vor:

- das Rad vom Fahrzeug ausbauen und es auf eine Gabel stellen;
- das Rad mehrmals und langsam drehen und prüfen, ob es immer in verschiedenen Stellungen zum Stillstand kommt, dies weist auf ein richtiges Auswuchten hin;
- wenn das Rad immer an einem Punkt zum Stillstand kommt, ist so ein Gegengewicht gegenüber diesem Punkt anzubringen;
- diese Behandlung ist zu wiederholen, bis das Rad gut ausgewuchtet ist.

Reifen

Die Reifen gehören zu den wichtigsten Teilen, die regelmäßig geprüft werden müssen. Davon können Fahrzeugstabilität, Reisekomfort und sogar die Si-

cherheit des Fahrers abhängen.

Daher ist es nicht empfehlenswert, Reifen mit einer Profiltiefe niedriger als 2 mm zu benutzen, d.h. es ist untersagt.

Auch ein falscher Reifendruck kann Stabilitätsfehler und größeren Reifenverschleiß verursachen.

Der vorgeschriebene Reifendruck ist:

Vorderrad

Mit oder ohne Beifahrer: 2,1 kg/qcm.

Hinterrad:

Ohne Beifahrer: 2,4 kg/qcm

Mit Beifahrer: 2,6 kg/qcm.

Die angegebenen Werte sind nur für normales Fahren (Touring) zu verstehen; bei hoher Geschwindigkeit (Autobahnfahren) ist der Reifendruck um 0,2 kg/qcm zu erhöhen.

Auf- und Abbau von Reifen auf Räder

Das Fahrzeug ist mit Rädern in Leichtgußlegierung ausgerüstet, die eine hohe mechanische Stabilität bieten, aber durch Benutzung von Werkzeugen bei Auf- und Abbauarbeiten beschädigt werden können.

Daher empfehlen wir die Benutzung von Werkzeugen, die keine Rippen oder Kanten auf der der Felge zugekehrten Seite aufweisen.

Die Berührungsoberfläche muß breit, glatt und mit verrundeten Kanten versehen sein. Die Benutzung eines entsprechenden Handelsschmiermittels erleichtert das Gleiten und das Einsetzen des Reifens auf die Felge und vermeidet somit hohe Hebelbelastung der Werkzeuge. Es ist auch wichtig, daß die Reifenwülste in den mittleren Kanal der Felge eingesetzt werden, um beim Montieren der Reifen keine Verspannung der Felge herbeizuführen.

Während der Montage der Bereifung ist folgendes zu beachten.

Sollten die Reifen eine Pfeilmarkierung seitlich aufweisen, so sind sie wie folgt zu montieren:

- mit dem Pfeil in Fahrtrichtung gekehrt für das Hinterrad;
- mit dem Pfeil in entgegengesetzter Fahrtrichtung für das Vorderrad.

36 ZUSAMMENFASSUNG DER WARTUNG UND SCHMIERUNG

Monatlich (oder alle 3000 km)

- Elektrolytstand der Batterie prüfen (siehe Elektrische Anlage «Batterie»).

Periodisch

- Den Reifendruck prüfen (siehe Ausbau der Räder «Bereifung»).

Alle 500 km

- Den Ölstand im Motorgehäuse prüfen (siehe Schmierung «Motor-Schmierung»).

Nach den ersten 500 ÷ 1000 Km

- Das Motoröl wechseln (siehe Schmierung «Motor-schmierung»).
- Die Filterpatrone austauschen (siehe Schmierung «Austausch der Filterpatrone»).
- Sämtliche Verschraubungen des Motorrades auf festem Sitz prüfen.
- Ventilspiel prüfen (siehe Ventiltrieb «Ventilspiel»).

Für Typ «850-T3 California»

Die Speichen auf Spannung prüfen, und daß das Rad

zentriert ist (siehe Ausbau der Räder vom Fahrzeug «Einstellung der Radspeichen»).

Alle 1500 Km für Typ «850-T3 California»

Die Radspeichen auf Spannung prüfen, und daß das Rad gut zentriert ist (siehe Ausbau der Räder vom Fahrzeug «Einstellung der Radspeichen»).

Alle 3000 Km

- Das Motoröl wechseln (siehe Schmierung «Motor-schmierung»).
- Ventilspiel prüfen (siehe Ventiltrieb «Ventilspiel»).
- Den Ölstand im Antriebsgehäuse prüfen (siehe Schmierung «Schmierung des Getriebes»).
- Den Ölstand im Hinterachs-antriebsgehäuse prüfen (siehe Schmierung «Schmierung des Hinterachs-antriebsgehäuses»).

Alle 5000 ÷ 6000 Km

Den Flüssigkeitsstand im Pumpenvorratsbehälter für rechte vordere Hydraulik-Bremse kontrollieren. Den ungenügenden Flüssigkeitsstand für linke Vorder- und Hinterbremse wird durch dafür vorgesehene Kontrollleuchte (rot) «12» am Instrumentenbrett angezeigt.

Alle 10.000 Km

- Den Kraftstoffbehälter, die Filter und die Leitungen reinigen (siehe Kraftstoffversorgung «Reinigung des Kraftstoffbehälters, der Hähe, der Filter und Leitungen»).
- Das Öl im Getriebegehäuse erneuern (siehe Schmierung «Schmierung des Getriebes»).
- Das Öl im Hinterachsantriebsgehäuse austauschen (siehe Schmierung «Schmierung des Hinterachsantriebsgehäuse»).
- Die Anschlüsse und die Klemmen der Batterie reinigen und schmieren (siehe Elektrische Ausrüstung «Batterie»).
- Den Luftfilter erneuern (siehe Kraftstoffversorgung «Luftfilter»).

Alle 15.000 Km

- Die Bremsflüssigkeit in den Bremsanlagen erneuern (siehe Wartung und Einstellung «Kontrolle des Flüssigkeitsstandes und Austausch der Flüssigkeit in den Vorratsbehältern»).
- Filterpatrone erneuern (siehe Schmierung «Austausch der Filterpatrone und Reinigung des Netzfilters»).

Alle 20.000 Km

Die unten angeführten Arbeiten müssen alle durch unsere Händler durchgeführt werden.

- Die Lager der Laufräder prüfen.
- Prüfen, daß in den Lagern der Lenkung kein Fett fehlt «Agip F.1 Grease 30».
- Die Flüssigkeit zur Schmierung der Gabelholme austauschen (siehe Schmierung «Schmierung der Vorderradgabel»).
- Den Kollektor der Lichtmaschine und Anlaßmotor mit einem Benzin angefeuchteten Lappen sorgfältig reinigen.

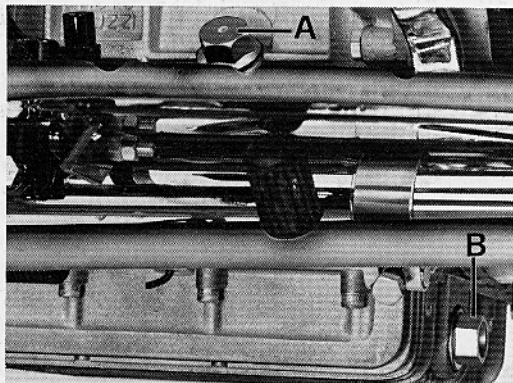
38 SCHMIERUNGEN

Motorschmierung (Abb. 23)

Ölstandkontrolle

Alle 500 Km den Ölstand im Motorgehäuse überprüfen (das Öl soll den Einschnitt für das Maximum auf der Stange streifen, welche an den Stopfen «A» gelötet ist).

Wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand steht, ist Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachzufüllen.



Die Kontrolle muß ausgeführt werden, nachdem der Motor einige Minuten gelaufen ist; der Stopfen «A» mit Stange für die Ölstandkontrolle muß danach wieder gut angeschraubt werden.

Ölwechsel

Nach den ersten 500 + 1000 Km und alle folgenden 3000 Km ca. wird das Öl gewechselt. Der Ölwechsel muß bei warmem Motor durchgeführt werden. Zu beachten, daß die Ölwanne gut ausgelaufen ist, bevor man frisches Öl nachfüllt.

«A» Einfüllstopfen

«B» Ablassstopfen.

Erforderliche Menge: 3 Liter Öl «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50».

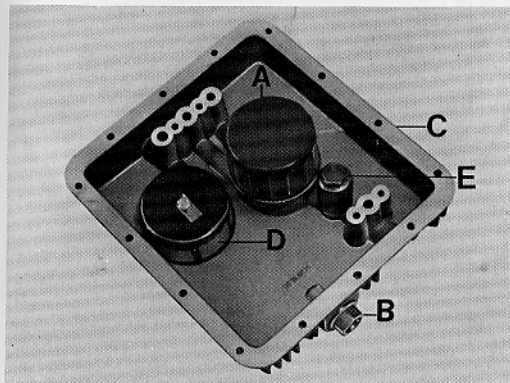
Austausch der Filterpatrone und Reinigung des Netzfilters (Abb. 24)

Alle 15.000 Km (5 Ölwechsel) die Filterpatrone «A» erneuern, dazu geht man folgendermaßen vor:

- den Ablassstopfen «B» ausschrauben und das Öl gut aus der Wanne ausfließen lassen;

- die Schrauben lösen und die Ölwanne «C» vom Motorgehäuse komplett mit Filterpatrone «A», Netzfilter «D» und Öldruckschalter «E» abnehmen;
- die Filterpatrone «A» ausschrauben und mit einer Originalen ersetzen.

Es ist empfehlenswert, wenn man die Filterpatrone «A» austauscht, auch den Netzfilter «D» in einem Benzinbad zu waschen und mit Druckluft auszublasen. Bevor man ihn wieder in die Ölwanne einbaut, sind die Kanäle dieser mit Druckluft auszublasen. Bei der Wiedermontage ist nicht zu vergessen, die Dichtung zwischen der Ölwanne und dem Motorgehäuse immer zu wechseln.



24

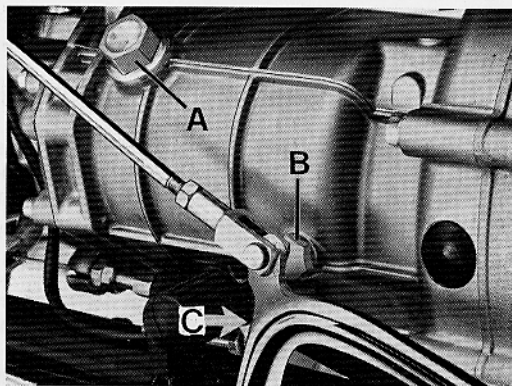
Diese Arbeiten läßt man am besten durch unsere Händler ausführen.

39

Schmierung des Getriebes (Abb. 25)

Den Ölstand kontrollieren

Alle 3000 Km prüfen, daß das Öl die Bohrung für den Ölstandstopfen «B» streift. Wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand sinkt, muß Öl der gleichen Qualität nachgefüllt werden.



25

Ölwechsel

Alle 10.000 Km ca. das Öl im Getriebegehäuse wechseln.

Der Ölwechsel muß bei warmem Getriebe erfolgen, weil das Öl in diesem Fall flüssig und daher einfach abzulassen ist.

Darauf achten, daß das Öl aus dem Getriebegehäuse gut abgelassen ist, bevor frisches Öl nachgefüllt wird.

- «A» Einfüllstopfen
- «B» Ölstandstopfen
- «C» Ablaßstopfen

Erforderliche Menge; 0,750 Liter Öl Liter Öl «Agip F.1 Rotra MP SAE 90».

Schmierung des Hinterachsantriebsgehäuses (Abb. 26)

Alle 3000 Km ist zu prüfen, ob das Öl die Bohrung des Stopfens «A» streift; wenn das Öl unter dem vorgeschriebenen Stand liegt, muß Öl der gleichen Qualität und Viskosität nachgefüllt werden.

Ölwechsel

Alle 10.000 km ca. soll der Ölwechsel bei warmem Hinterachsantrieb durchgeführt werden, weil das Öl in diesem Fall flüssig und einfach abzulassen ist. Nicht vergessen, daß, bevor frisches Öl nachgefüllt

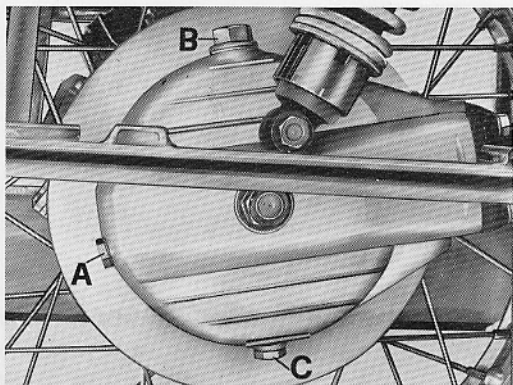
wird, das Antriebsgehäuse gut ausgelaufen sein muß.

- «A» Ölstandstopfen
- «B» Einlaßstopfen
- «C» Ablaßstopfen

Erforderliche Menge: 0,250 Liter, davon 0,230 Liter Öl «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»; und 0,020 Liter Öl «Agip Rocol ASO/R».

Schmierung der Vorderradgabel (Abb. 27)

Zum Ölwechsel der Gabelholme, geht man wie folgt vor:



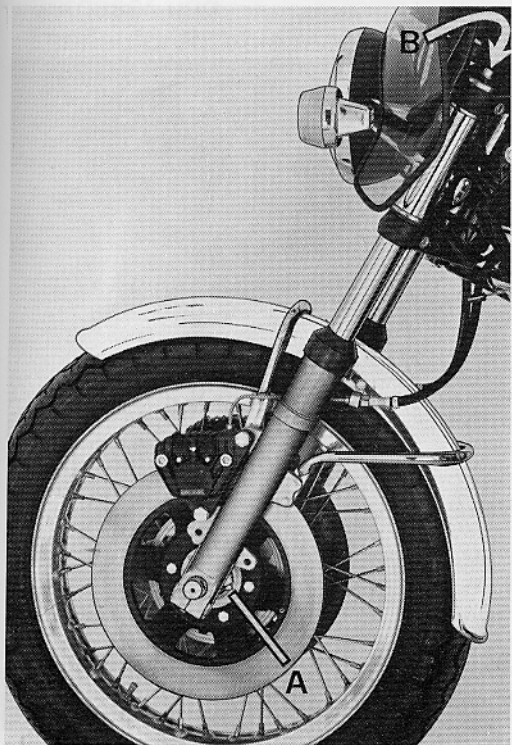
- den Ablaufstopfen mit Dichtung «A» lösen;
- die Schraube «B» ausschrauben.

Bevor neue Flüssigkeit eingefüllt wird, die Gabelhülsen gut auslaufen lassen.

«A» Ablaufschraube der Flüssigkeit

«B» Nachfüllschraube der Flüssigkeit

Erforderliche Ölmenge: 0,070 Liter für jede Gabelhülse
«Agip F. 1 ATF Dexron».



Schmierung der Lenkungslager und der Schwinggabel

Für diese Arbeit, raten wir Ihnen, sich an einem unserer Händler zu wenden.

42 KRAFTSTOFFVERSORGUNG

Vergaser (Abb. 28)

2 Vergaser Dell'Orto «VHB 30 CD» (rechts) «VHB 30 CS» (links).

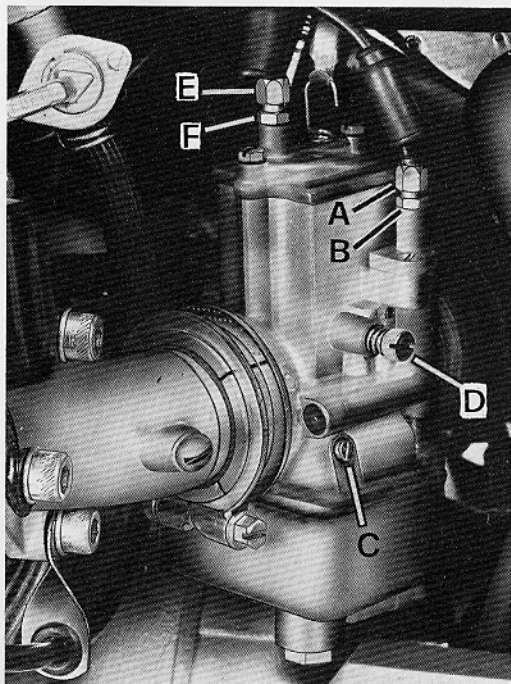
Vergaserantriebe:

- Gasdrehgriff auf der rechten Seite des Lenkers;
- Hebel zur Betätigung der Anlaßvorrichtung bei **kaltem Motor** «Starter» ist auf dem Zylinderkopfdeckel des linken Zylinders montiert (Abb. 9).
«A» Anlaßstellung bei **kaltem Motor**.
«B» Fahrtstellung.

Einstelldaten:

Diffusor	Ø 30 mm
Gasschieber	40
Zerstäuber	265
Hauptdüse	120
Leerlaufdüse	50
Starterdüse	80
Nadel	V 9 (2. Einschnitt)
Schwimmer	10 gr.

Einstellschraube des Minimalgemisches: Öffnung 1 1/2 U.



Vergaser und Leerlaufdrehzahleinstellung (Abb. 28)

(Falls man über keinen «Vakuumpeter» verfügt)

Um diese Einstellung auszuführen, geht man vor wie folgt:

- 1** Prüfen, daß, mit Hebel in Fahrstellung «B» siehe Abb. 9, zwischen den Seilzughüllen der «Starter» Betätigung und den Einstellschrauben «A» auf beiden Vergasern, ein Spiel von 3 mm ca. vorhanden ist. Ansonsten die Muttern «B» lockern und die Schrauben «A» aus- oder einschrauben siehe Abb. 9, bis das vorgeschriebene Maß erreicht wird.
- 2** Mit geschlossenem Gasdrehgriff prüfen, ob ein Spiel von 1 ÷ 1,5 mm zwischen den Seilzughüllen und den Einstellschrauben «E» beider Vergaser vorhanden ist. Das richtige Spiel wird durch Lösen der Muttern «F» und durch ein- oder ausschrauben der Einstellschrauben «E» eingestellt. Anschließend die Muttern «F» wieder festziehen.
- 3** Den Motor warmlaufen lassen. Die Einstellschrauben «C» völlig einschrauben, anschließend um 1 1/2 wieder ausschrauben.
- 4** Mit beiden Händen gleichzeitig prüfen, ob der Auspuffdruck gleichmäßig ist. Falls ein Druckunterschied festgestellt wird, die Schraube «D» eines Vergasers betätigen, bis die Auspuffdrücke gleichmäßig

erfolgen. Da die Leerlaufdrehzahl bei 1000 ÷ 1100 U/min. gehalten werden muß, wird es nötig sein, die Schraube des Vergasers mit niedrigerem Druck zuzuschrauben oder die Schraube des Vergasers mit höherer Druck auszuschrauben.

5 Durch die Schraube «C» die beste Gemischaufbereitung feststellen (d.h. wenn die Drehzahl höher wird), dann die Leerlaufdrehzahl wieder nachregeln, wie dies im Punkt 4 vorgeschrieben wird.

6 Je eine Kerzenleitung entfernen und prüfen, ob der Motor in beiden Fällen nach derselben Hubanzahl ausgeht. Anderenfalls entweder die Schraube «D» des Vergasers entsprechend dem Zylinder mit höherer Hubanzahl ausschrauben, oder die Schraube «D» des Vergasers entsprechend dem Zylinder mit weniger Hub einschrauben.

7 Die Leerlaufdrehzahl mit 1000 ÷ 1100 U/min. einstellen. Dazu müssen beide Schrauben «D» gleichmäßig ein- oder ausgeschraubt werden.

8 Die Synchronstellung der Gasschieberöffnung wie folgt prüfen: den Gasdrehgriff drehen und durch einen Mitarbeiter prüfen (mit beiden Händen), ob die Auspuffdruckerhöhung gleichzeitig erfolgt. Falls die Druckerhöhung eines Zylinders früher eintritt, ist die Kontermutter «F» zu lösen und die Einstellschraube «E» des entsprechenden Vergasers allmählich einzuschrauben bis die Synchronität erreicht wird.

44 **Einstellung der Vergaser durch «VAKUUM METER»**

Zur Durchführung der obigen Einstellung ist es nötig, sich zu einem unserer Händler zu begeben, wo diese Arbeit durch «VAKUUM METER» ausgeführt werden kann.

Patronenluftfilter (Abb. 29)

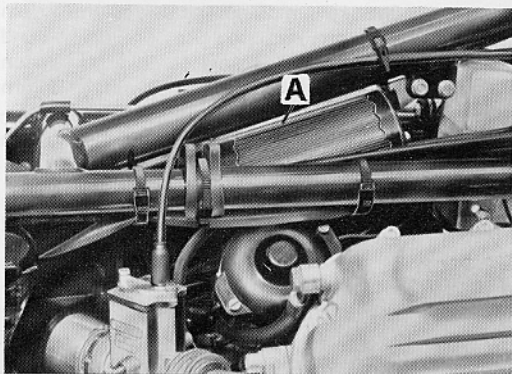
Alle 10.000 km ca. muß der Patronenluftfilter «A» ausgewechselt werden. Dieser Filter ist in einem dafür vorgesehenen Behälter zusammen mit dem Ölentlüfter unter dem Kraftstoffbehälter montiert.

Zum Austausch des Patronenluftfilters ist es empfehlenswert, sich an unsere Händler zu wenden.

Reinigung des Kraftstoffbehälters, Hähne, Filter und Leitungen

Alle 10.000 km ca. oder sollte man merken, daß der Kraftstoff unregelmäßig an die Vergaser kommt, ist eine gute Reinigung des Kraftstoffbehälters der Hähne, der Hähne- und Vergaserfilter und der Leitungen not-

wendig. Die Filter müssen mit Benzin und Druckluft gereinigt werden.



Ventilspiel (Abb. 30)

Nach den ersten 500 + 1000 km und alle folgenden 3000 km oder wenn das Ventilspiel übermäßige Geräusche verursacht, ist das Spiel zwischen den Kiphebeln und Ventilen zu prüfen.

Die Einstellung erfolgt bei **kaltem Motor** und der Kolben befindet sich auf dem oberen Totpunkt (O.T.) mit geschlossenen Ventilen am Ende der Druckphase.

Nachdem man den Ventildeckel abgenommen hat, geht man folgendermaßen vor:

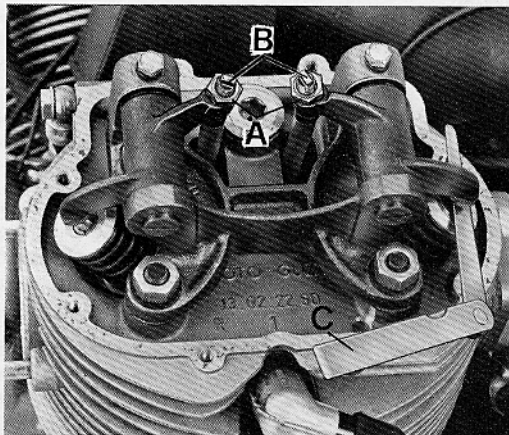
- 1 Die Mutter «A» lösen;
- 2 die Einstellschraube «B» ein- oder ausschrauben, bis man folgendes Spiel erreicht:

- Ein- und Auslaßventil: 0,22 mm.

Für das Messen wird ein Fühllehre «C» gebraucht.

Es ist zu beachten: Ein übermäßiges Spiel verursacht Geräusche. Wenn das Spiel Null ist, bleiben die Ventile etwas offen und dadurch werden Beschädigungen wie folgt hervorgerufen:

- Druckverlust.
- Übererhitzung des Motors.
- Verbrennen der Ventile usw...



Wartung, Kontrolle und Einstellung des Doppel-Verteilers (Abb. 31)

Wartung

Alle 3000 km

Mit ein paar Tropfen Öl den Filz «R» des Verteilernokkens anfeuchten.

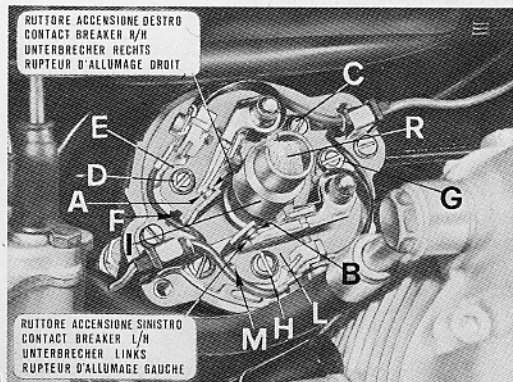
Kontrolle:

- den Deckel des Doppelverteilers entfernen, nachdem die Befestigungsschrauben ausgeschraubt wurden;
- wenn die Kontakte «A» (rechter Zylinder) und «B» (linker Zylinder schmutzig oder schmierig sind, sie mit einem in Benzin getränkten Lappen säubern. Wenn aber die Kontakte verbrannt oder sehr verschliffen sind, sind diese zu erneuern;
- den Abstand zwischen den Kontakten der Schalter «A» (rechter Zylinder - rotes Kabel) und «B» (linker Zylinder - grünes Kabel) überprüfen; der soll zwischen $0,37 \pm 0,43$ mm liegen.

Einstellung der Kontakte

Kontakt «A» - rechter Zylinder:

Den Nocken «I» zum höchsten Hub bringen, die Schrauben «C» und «D» lösen und die Platte «E» verschieben, indem man den Raster «F» betätigt. Hat man den vorgeschriebenen Abstand erreicht, die Schrauben «C» und «D» wieder festziehen.



Kontakt «B» - linker Zylinder:

Den Nocken «I» zum höchsten Hub bringen, die Schrauben «G» und «H» lösen, und die Platte «L» verschieben, indem man den Raster «M» betätigt. Ist die

vorgeschriebene Distanz erreicht, werden die Schrauben «G» und «H» festgezogen.

Nach der Kontakteinstellung des Verteilers, muß die Überprüfung durch Kontrolle der Zündphaseeinstellung vervollständigt werden (siehe Kapitel «Kontrolle der Zündphaseneinstellung»).

Kontrolle und nachstellung der zündphase «statische Voreilung»

(Abb. 32)

Kontrolle

- Den Gummiverschluß der Kontrollbohrung auf der rechten Seite des Getriebegehäuses entfernen;
- für die Kontrolle des Öffnungbeginnes der Unterbrecherkontakte «A» und «B» in Abb. 31 ist die Verwendung einer Prüflampe erforderlich, die zwischen der Klemme des zu prüfenden Kontaktes und Masse anzuschließen ist.

Spiele im Mitnehmen die Kontrolle verfälschen könnten, ist das Schwungrad in entgegengesetzter Motordrehungsrichtung leicht zu drehen und folgend wieder in Richtung der Motordrehung drehen, bis das Zeichen «2» (stat. Voreilung) auf dem Schwungrad mit dem Zeichen «1» am Rand der Kontrollbohrung übereinstimmt.

In diesem Zustand muß sich die Öffnung der Unterbrecherkontakte «A» in Abb. 31 ergeben.

Phase des rechten Zylinders (Abb. 32)

- Das Schwungrad in die Drehrichtung des Motors drehen, bis der Kolben in oberer Totpunktstellung (bei geschlossenen Ventilen) ist. In diesem Zustand muß das Zeichen «1» am Rand der Kontrollbohrung übereinstimmen.

Um eine Möglichkeit auszuschließen, daß eventuelle

Phase des linken Zylinders (Abb. 32)

- Das Schwungrad in die Drehrichtung des Motors (Gegenuhrzeigersinn) drehen, bis der Kolben im oberen Totpunkt (geschlossen Ventile) ist. Unter diesen Bedingungen muß das Zeichen «S» auf dem Schwungrad (O.T. des linken Zylinders) mit dem Zeichen «1» am Rand der Kontrollbohrung übereinstimmen.

48

Das Schwungrad leicht in entgegengesetzter Richtung der Motordrehung drehen, und folgend wieder in Richtung der Motordrehung drehen, bis das Zeichen «3» (stat. Voreilung) auf dem Schwungrad, mit dem Zeichen «1» am Rand der Kontrollbohrung übereinstimmt.

In diesem Zustand muß sich die Öffnung der Unterbrecherkontakte «B» in Abb. 30 ergeben.

Zur Einstellung der Unterbrecherkontakte und zur Kontrolle der Zündphasenstellung raten wir Ihnen, sich zu einem unserer Händler zu begeben.

Zündangaben

— Anfangsfrühzündung (stat.)	2°
— Automatische Frühzündung	31°
— Gesamt-Frühzündung (stat. und automatisch)	33°
— Abstand zwischen den Unterbrecherkontakten	0,37 ÷ 0,43 mm.

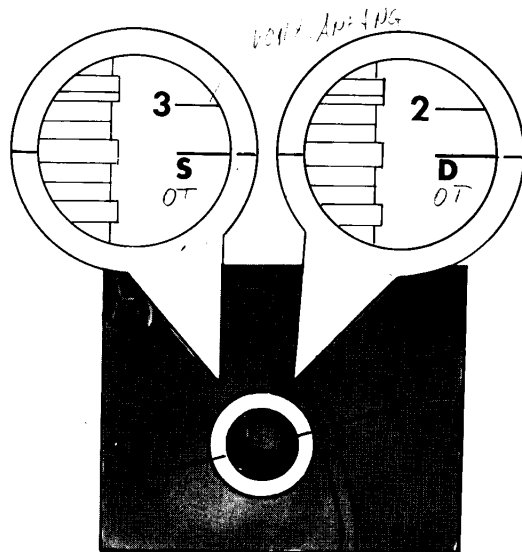
Zündkerzen

Die zu verwendenden Zündkerzen sind:

- A C 44 XL
- Bosch W 225 T2
- Champion N9Y

- Lodge HLNY
 - Marelli CW 7 LP
- Elektrodenabstand: 0,6 mm.

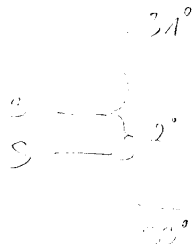
Zur Reinigung der Kerzen benötigt man: reines Benzin, Metallbürste und eine Nadel zur inneren Reinigung.



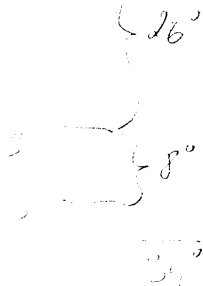
Beim Wiedereinbau der Kerzen **muß darauf geachtet werden, daß sie nicht schief eingeschraubt werden**, dies könnte das Gewinde in den Zylinderköpfen beschädigen. Wir empfehlen deshalb, die Kerzen für einige Umdrehungen von Hand zu drehen, dann den dafür vorgesehenen Schlüssel (in der Ausrüstung) zu verwenden, ohne allzu stramm anzuziehen.

Auch wenn die Kerzen im besten Zustand zu sein scheinen, müssen sie nach 10.000 km ca. ausgetauscht werden.

10000 km:



10000 km:



50 ELEKTRISCHE ANGLAGE

Die elektrische Anlage ist aus folgenden Bestandteilen zusammengesetzt:

- Batterie.
- Anlaßmotor durch elektromagnetische Betätigung.
- Generator-Alternator, vorne auf Kurbelwelle montiert.
- Doppelverteiler mit automatischer Vorzündung durch Fliehkraft.
- Zündspulen.
- Gleichrichter.
- Regler.
- Sicherungsleiste (Nr. 6 von 16 A).
- Arbeitsrelais für Blinker.
- Anlaßrelais.
- Scheinwerfer.
- Rücklicht.
- Fahrtrichtungsanzeiger.
- Zündschalter.
- Lichtschalter.
- Schalter für Richtungsanzeiger, Horn und Lichtupe.
- Gepaarte elektrische Hupen.

Batterie

Die Batterie hat eine Spannung von 12 V und eine Kapazität von 32 Ah; sie wird durch den Generator aufgeladen.

Um an die Batterie zu kommen, geht man vor wie folgt:

- Durch entsprechenden Hebel den Sitz aufheben;
- den Werkzeugbehälter abnehmen;
- die Gummischelle lösen und die Elektrokabel trennen.

Anweisung zur Inbetriebnahme der Batterien bei Trockenladung

Wenn die Batterie mit Trockenladung in einem trockenen Raum bei 20° - 30°C mit gut geschlossenem Stopfen aufbewahrt wird, ist ihre Ladung von langer Dauer. Im Moment ihrer Inbetriebnahme, geht man folgendermaßen vor:

1 Jede Zelle mit Batteriesäure bei einer Dichtigkeit von 1,27 bei 25°, bis der Stand 5 mm über den Zellen erreicht ist, nachfüllen;

2 Die Batterie eine Stunde ca. stehenlassen und dann die Nachfüllung wiederholen.

In diesem Zustand ist die Batterie gebrauchsfertig.

Es ist angebracht, die Säuredichtigkeit jeder Zelle zu kontrollieren.

Sollte eine Ablesung unter 1,26 vorliegen, ist eine schwache Aufladung mit Spannung gleich $1/5$ der Kapazität notwendig. Es sind dafür 5 Stunden ratsam und ausreichend. Die Temperatur darf nicht 45°C übersteigen; sollte dies vorkommen, müssen die Intensität verringert und die Aufladzeit verlängert werden. Unterbrechen wenn die Dichtigkeit $1,27 \div 1,28$ bei 25°C wieder erreicht hat und für 3 Ablesungen im Abstand einer halben Stunde gleich bleibt.

Wartung der Batterien mit Säureladungen

Die Batterien mit Trockenladung durch schwaches Aufladen gebrauchsfähig oder durch Ladung mit Säure, müssen folgendermaßen behandelt werden:

- 1 Einmal montlich DISTILLIERTES WASSER (nie Säure) nachfüllen; der Säurestand muß bei Stillstand die Zellen um 5 mm übersteigen;
- 2 die Batterieklemmen gereinigt halten und mit Vaseline einschmieren;
- 3 den oberen Batterieteil trocken und den Aus- oder Überlauf der Säure vermeiden, sonst würde die Isolierung vermindert und Rahmen und Behälter beschädigt werden;
- 4 beachten, daß die Bordaufladungsanlage nicht übermäßig oder zu wenig aufladet und die Säuredich-

tigkeit zwischen $1,24 \div 1,27$ bleibt. Sollte dies nicht vorkommen, ist die Isolierung und die Leistungsfähigkeit der Ladungs- und Anlaßanlagen zu überprüfen;

5 wenn die Batterie nicht gebraucht wird, muß sie trotzdem einmal monatlich aufgeladen werden; die Intensität muß gleich $1/10$ der Kapazität betragen; der Stand oder die Dichtigkeit von 1,27 bei 25°C müssen beibehalten werden;

6 die Batterie muß gut gegen die Halterungsvorrichtung abgeschlossen sein, aber mit aktiver Schwingungsverminderungseinrichtung.

Anmerkung: Für Batterien, die in tropischen Gebieten im Betrieb sein werden (Durchschnittstemperatur über 35°C empfiehlt man, die Säuredichtigkeit auf 1,23 zu vermindern.

Austausch der Glühbirnen

Scheinwerfer (Abb. 33)

Die Schraube «A» unter dem Scheinwerfereinsatz lösen; den Scheinwerfereinsatz ausklinken, die zwei Birnenhalterungen herausziehen und die Birnen austauschen.

Rücklicht (Abb. 34)

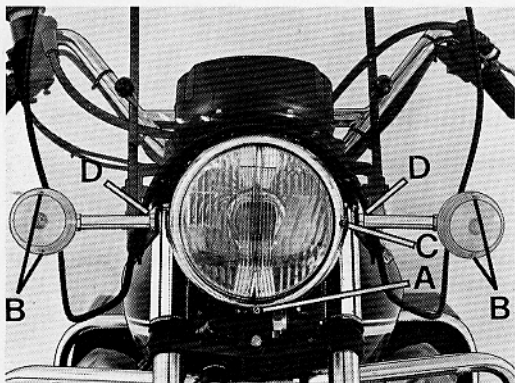
Die Schrauben «A», welche die Rücklichtkappe befes-

tigen, lösen, die Birne nach innen drücken und gleichzeitig gegen links drehen, hierdurch kann man diese entfernen.

Richtungsanzeiger (Abb. 33-34)

Die Schrauben «B», welche die Blinkerkappen befestigen, lösen, die Birnen nach innen drücken und gleichzeitig gegen links drehen, so kann man diese entfernen.

Bei der Montage der Kappen auf die Leuchten, muß man die Schrauben gleichmäßig und mäßig anziehen, um einen Bruch zu verhindern.



33

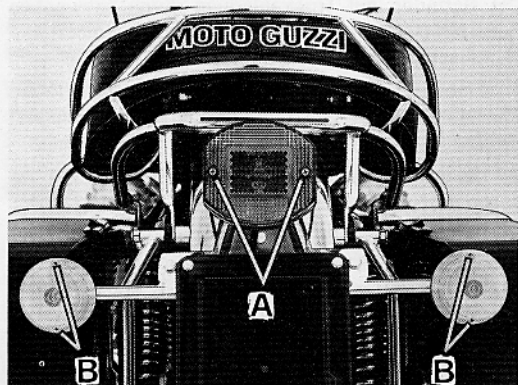
Instrumentenbrett, Tachometer und Drehzahlmesser

Die Lampenhalterungen dieser Geräte abnehmen und die Lampen erneuern.

Glühbirnen

Scheinwerter:

- Fern- und Abblendlicht 45/40-W
- Stand- und Parklicht 3 W.



34

Rücklicht:

- Nummernschildleuchte, Stand- und Stopplicht 5/21 W
- Richtungsanzeiger 21 W
- Leuchte auf dem Instrumentenbrett 1,2 W
- Leuchte für Tachometer und Drehzahlmesser 3 W

Einstellung des Scheinwerfers (Abb. 33)

Aus Sicherheitsgründen ist der Scheinwerfer immer auf die richtige Lichtstrahlhöhe zu justieren, damit die entgegenkommenden Fahrzeuge nicht geblendet werden.

Zur seitlichen Orientierung, ist die Schraube «C» zu betätigen. Für die senkrechte Einstellung sind die zwei Schrauben «D», die den Scheinwerfer an die Vorderradgabel befestigen, zu lösen und von Hand nach oben oder unten zu verstellen, bis die richtige, vorgeschriebene Höhe erreicht ist.

Bei einer Entfernung von 3 m darf der Fernlichtstrahl die Höhe von 0,870 m nicht überschreiten. Die Maschine wird dazu abgebockt und mit dem Fahrer belastet.

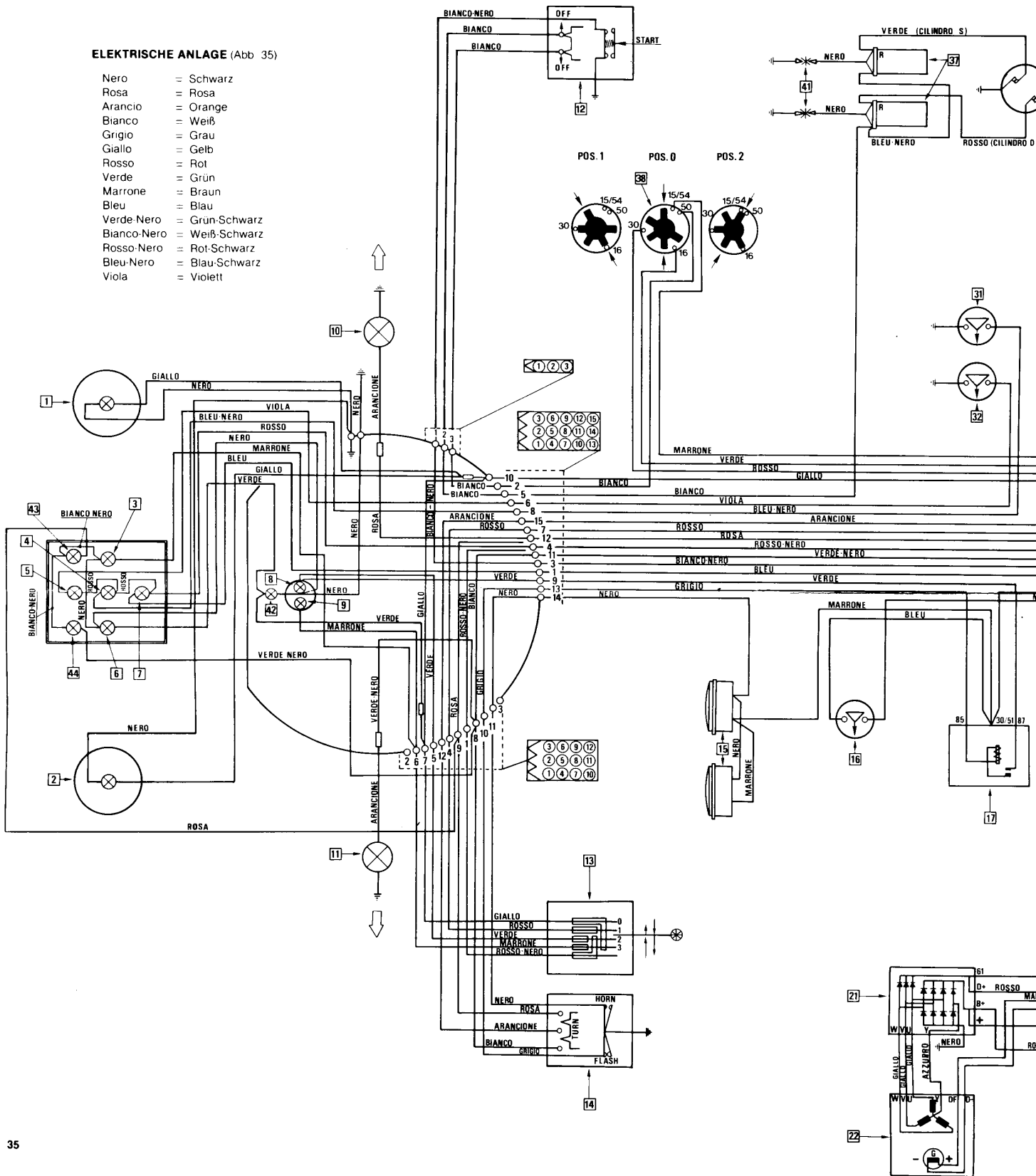
54 SCHALTPLANBEZEICHUNG

(Abb. 35)

- | | |
|---|--|
| 1 Tachometer (Lampe 3 W) | 23 Anlaßrelais |
| 2 Drehzahlmesser (Lampe 3 W) | 24 Anlaßmotor (12 V - A) |
| 3 Fernlichtwarnleuchte (Lampe 1,2 W) | 25 Schalter auf Kupplungskabel |
| 4 Öldruckkontrolleuchte (Lampe 1,2 W) | 26 Blinker links hinten (Lampe 21 W) |
| 5 Leerlaufkontrolleuchte (Lampe 1,2 W) | 27 Bremslicht hinten (21 W) |
| 6 Parklichtkontrolleuchte (Lampe 1,2 W) | 28 Nummernschild und Parklicht hinten (5 W) } Lampe 21/5 W |
| 7 Generatorenkontrolleuchte (Lampe 1,2 W) | 29 Blinker rechts hinten (Lampe 21 W) |
| 8 Abblendlicht (Lampe 40 W) | 30 Blinkerrelais |
| 9 Fernlicht (Lampe 45 W) | 31 Öldruckschalter |
| 10 Blinker vorne rechts (Lampe 21 W) | 32 Leerlaufschalter |
| 11 Blinker vorne links (Lampe 21 W) | 33 Sicherungsklemmleiste (Sicherungen 16 A) |
| 12 Schalter zum Starten und Abstellen des Motors | 34 3-weg Verbinder |
| 13 Lichtschalter mit Laufbegrenzer von 2-3 Stellungen auf 0-1 Stellung | 35 4-weg Verbinder (AMP) |
| 14 Schalter für Richtungsanzeiger, Hupe und Lichthupe | 36 Unterbrecher |
| 15 Hupen (Absorption 7 A) | 37 Zündspulen |
| 16 Vorderradbremsschalter | 38 Starterschalter (3 Stellungen) |
| 17 Lichthupenrelais (Flash) | 39 4-weg Verbinder (AMP) |
| 18 Hinterradbremsschalter | 40 2-weg Verbinder |
| 19 Batterie (12 V - 32 Ah) | 41 Zündkerzen |
| 20 Regler | 42 Parklicht vorne (Lampe 4 W) |
| 21 Gleichrichter | 43 Blinkerkontrolleuchten vorne und hinten rechts (Lampe 1,2 W) |
| 22 Alternator (14 V - 20 A) | 44 Blinkerkontrolleuchten vorne und hinten links (Lampe 1,2 W) |

ELETRISCHE ANLAGE (Abb 35)

- Nero = Schwarz
- Rosa = Rosa
- Arancio = Orange
- Bianco = Weiß
- Grigio = Grau
- Giallo = Gelb
- Rosso = Rot
- Verde = Grün
- Marrone = Braun
- Bleu = Blau
- Verde Nero = Grün-Schwarz
- Bianco-Nero = Weiß-Schwarz
- Rosso-Nero = Rot-Schwarz
- Bleu-Nero = Blau-Schwarz
- Viola = Violett



VERÄNDERUNGEN FÜR TYP «850-T3» POLIZEI

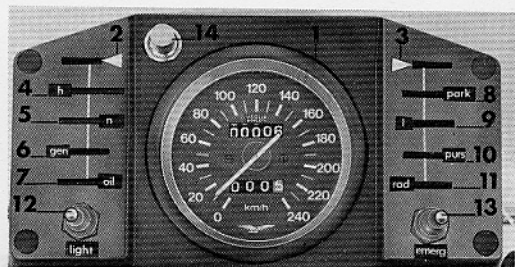
56 Instrumentenbrett (Abb. 36)

- 1 Tachometer Km-Zähler
- 2 Kontrolleuchte **grün** für linken Blinker
- 3 Kontrolleuchte **grün** für rechten Blinker
- 4 «h» Kontrolleuchte **blau** Fernlicht
- 5 «n» Kontrolleuchte **orange** Gang-Ausschaltung
- 6 «Gen» Kontrolleuchte **rot**, ungenügende Generatorenspannung für Batterie aufladung
- 7 «Oil» Kontrolleuchte **rot**, Öldruckkontrolle
- 8 «Park» Kontrolleuchte **Stützstellung des Seitenständers**
- 9 «l» Kontrolleuchte **grün**, Stand- und Parklicht
- 10 «Purs» Kontrolleuchte **rot**, Einschalten der zusätzlichen Scheinwerfer
- 11 «Rad» Kontrolleuchte **rot**, Radioeinschaltung
- 12 «Light» Schalter für zusätzliche Sicherheitsbeleuchtung
- 13 «Emerg» Schalter für gleichzeitiges Einschalten der hinteren Blinker, (ist der Schalter eingeschaltet, die Kontrolleuchten «2» und «3» leuchten mit Unterbrechung auf)
- 14 Nullsteller für Km-Zähler

Druckknopf für Radio und Sirene, Schalter für zusätzliche Beleuchtung und Sirene (Abb. 37)

Die Gruppe ist auf der rechten Seite des Lenkers montiert:

- «1» Druckknopf für Radio (weiß)
- «2» Druckknopf für Sirene (blau)
- «3» Betätigungstaste für Sirene (blau)

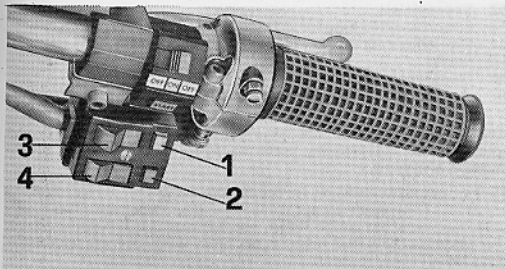


Sicherungsklemmleiste (Abb. 10)

Die Sicherungsklemmleiste ist rechtsseitig des Fahrzeuges montiert. Um an sie zu kommen, ist der rechte Seitendeckel abzunehmen, sodann den Deckel der Leiste. Auf der Leiste sind 6 Sicherungen von «16 A» montiert.

Verschlossen

- «1» Hinteres Bremslicht, Hupe, Lichthupe.
- «2» Anlaßrelais, Warnlicht «N».



- «3» Warnlicht: «Oil-Gen»; Scheinwerfer: Abblendlicht und Fernlicht mit Kontrolleuchte.
- «4» Parklicht hinten; Instrumentenbeleuchtung; Warnlicht «I»; eventuelle, hellblaue Lichter hinten.

Unverschlossen

- «5» Eventuelle: rote Lichter und Warnleuchten «Purs»; zusätzliches Sicherheitslicht.
- «6» Blinker und ihre Kontrolleuchten.

58 SCHALTPLANBEZEICHNUNG «850-T3» POLIZEI

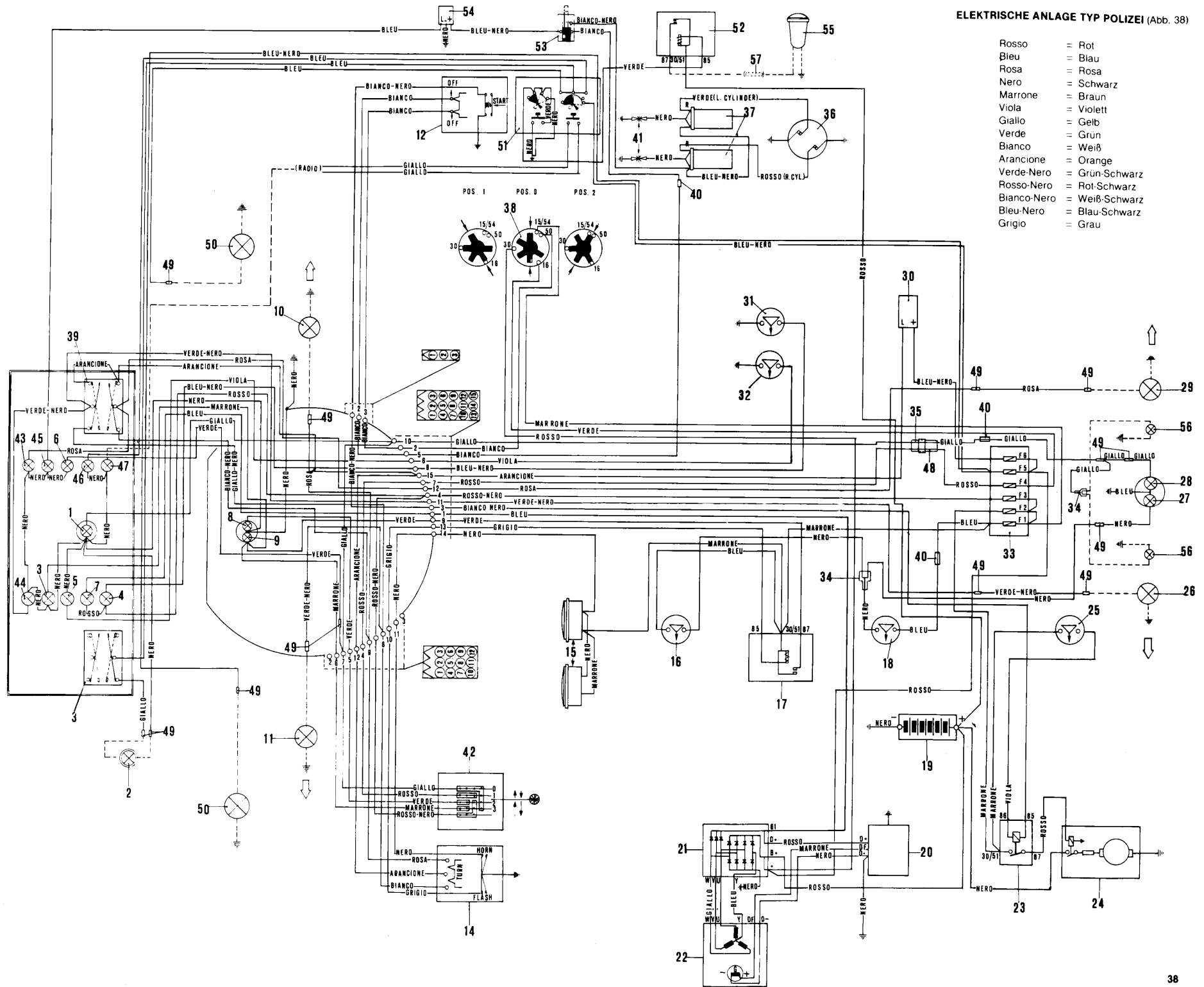
(Abb. 38)

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 1 | Tachometer (Lampe 3 W) | 35 | 4-weg Verbinder |
| 2 | Zusätzliches Licht für Sicherheitsbeleuchtung (Lampe 5 W) | 36 | Unterbrecher |
| 3 | Fernlichtkontrolleuchte (Lampe 1,2 W «h») | 37 | Zündspulen |
| 4 | Öldruckkontrolleuchte (Lampe 1,2 W «oil») | 38 | Zündschalter (3 Stellungen) |
| 5 | Leerlaufkontrolleuchte (Lampe 1,2 W «n») | 39 | Schalter für gleichzeitiges Einschalten der Blinker hinten |
| 6 | Parklichtkontrolleuchte (Lampe 1,2 W «l») | 40 | 2-weg Verbinder |
| 7 | Generatorenkontrolleuchte (Lampe 1,2 W «gen») | 41 | Zündkerzen |
| 8 | Abblendlicht (Lampe 40 W) | 42 | Lichtschalter mit Laufbegrenzer von Stellung «Fernlicht - Abblendlicht» auf Stellung «Stand- und Parklicht» |
| 9 | Fernlicht (Lampe 45 W) | 43 | Blinkerkontrolleuchte rechts (Lampe 1,2 W) |
| 10 | Blinker vorne rechts (Lampe 21 W) | 44 | Blinkerkontrolleuchte links (Lampe 1,2 W) |
| 11 | Blinker vorne links (Lampe 21 W) | 45 | Standkontrolleuchte für Seitenständer (Lampe 1,2 W) «Park» |
| 12 | Schalter zum Anlassen und Abstellen des Motors | 46 | Kontrolleuchte für rotes Verfolgungsglicht |
| 13 | Lichtschalter für zusätzliche Sicherheitsbeleuchtung | 47 | Kontrolleuchte für Radio (Lampe 1,2 W) «Rad» |
| 14 | Schalter für Blinker, Hupe und Flash | 48 | 4-weg Verbinder (AMP) |
| 15 | Hupe (Absorption 7 A) | 49 | Bananenverbindung |
| 16 | Vorderradbremsschalter | 50 | Rotes Licht für Verfolgung vorne (Lampe 35 W) |
| 17 | Lichthupenrelais (Flash) | 51 | Schalter für «rotes Licht - Radio - Sirene» |
| 18 | Hinterradbremsschalter | 52 | Sirenenrelais |
| 19 | Batterie | 53 | Einschaltvorrichtung für Zündspulen (*) |
| 20 | Regler | 54 | Intermittenz für Stand- und Seitenständerkontrolleuchte (*) |
| 21 | Gleichrichter | 55 | Sirene |
| 22 | Alternator | 56 | Standlicht vorne (Lampe 3 W) |
| 23 | Anlaßrelais | 57 | Zusätzliche Sicherung (eventuell) |
| 24 | Anlaßmotor | | |
| 25 | Schalter auf Kupplungskabel | | |
| 26 | Blinker hinten links (Lampe 21 W) | | |
| 27 | Bremslicht | | |
| 28 | Nummerschild und Parklicht hinten | | |
| 29 | Blinker hinten rechts (Lampe 21 W) | | |
| 30 | Intermittenzblinker | | |
| 31 | Öldruckschalter | | |
| 32 | Leerlaufschalter | | |
| 33 | Sicherungsklemmleiste (Sicherungen 16 A) | | |
| 34 | 3-weg Verbinder | | |

} (Lampe 5/21)

Anmerkung: Die Kabel, die zur Vervollständigung der Schaltplanzeichnung mit gestrichelter Linie angegeben sind, werden nur auf Wunsch eingebaut.

(*) Die Einschaltvorrichtung Nr. 35, die Intermittenz Nr. 54 und die Kabel «A - B - C - D» werden nur auf Wunsch geliefert: Wenn die Gruppe nicht eingebaut wird, das weiße Kabel, von Klemme 5 aus (MOLEX 15-weg des Scheinwerfers) muß direkt in die Spule eingesetzt werden (Verbindung Nr. 40 ausschließen).



- | | | |
|-------------|---|--------------|
| Rosso | = | Rot |
| Bleu | = | Blau |
| Rosa | = | Rosa |
| Nero | = | Schwarz |
| Marrone | = | Braun |
| Viola | = | Violett |
| Giallo | = | Gelb |
| Verde | = | Grün |
| Bianco | = | Weiß |
| Arancione | = | Orange |
| Verde-Nero | = | Grün-Schwarz |
| Rosso-Nero | = | Rot-Schwarz |
| Bianco-Nero | = | Weiß-Schwarz |
| Bleu-Nero | = | Blau-Schwarz |
| Grigio | = | Grau |

SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario

Registro Società Lecco N. 2220

