



VARIANTI
AL MANUALE PER LE RIPARAZIONI

V7 - 700 cc. 1^a serie



MOTO GUZZI

CARATTERISTICHE GENERALI

(Riferimento pag. 5)

MOTORE

Alesaggio	mm 83
Cilindrata	cc 757,486
Potenza	HP 60 a 6500 giri/1'

DISTRIBUZIONE

Giuoco di funzionamento valvole e bilancieri a motore FREDDO:

— aspirazione	mm 0,15
— scarico	mm 0,25

ALIMENTAZIONE

I carburatori sono alimentati (per gravità) dal serbatoio.

Carburatori Dell'Orto VHB 29 CD (destro), VHB 29 CS (sinistro) con pompa di ripresa.

LUBRIFICAZIONE

Pressione di esercizio 3,8 ÷ 4,2 kg/cmq.

AVVIAMENTO

A pulsante posto sul lato destro del manubrio.

CAMBIO DI VELOCITÀ - TRASMISSIONE SECONDARIA

Rapporti:

Rinvio	
1° velocità	
2° velocità	
3° velocità	
4° velocità	
Rapporto finale	
1° velocità	
2° velocità	
3° velocità	
4° velocità	

V7 - 700 cc.

V7 - 750 cc.

(16/22) R = 1,375	
(13/29) R = 2,230	
(18/24) R = 1,333	
(22/21) R = 0,954	
(24/18) R = 0,750	
(8/37) R = 4,625	(8/35) R = 4,375
R = 14,180	R = 13,413
R = 8,437	R = 8,015
R = 6,063	R = 5,735
R = 4,768	R = 4,510

INGOMBRI E PESI

Passo	m 1,470
Lunghezza massima	m 2,250
Larghezza massima	m 0,830
Altezza massima (a vuoto)	m 1,070
Altezza minima da terra	m 0,150
Peso del motomezzo (a vuoto)	kg 228

PRESTAZIONI

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

Marce del cambio	Velocità massima	Pendenze max. superabili	
		Pendenze	km/h
1ª marcia	km/h 62,000	60 ‰	47
2ª marcia	km/h 104,250	40 ‰	80
3ª marcia	km/h 145,550	20 ‰	110
4ª marcia	km/h 185,276	8 ‰	140

Consumo carburante (secondo norme CUNA) litri 6,5 per 100 km.

RIFORMIMENTI

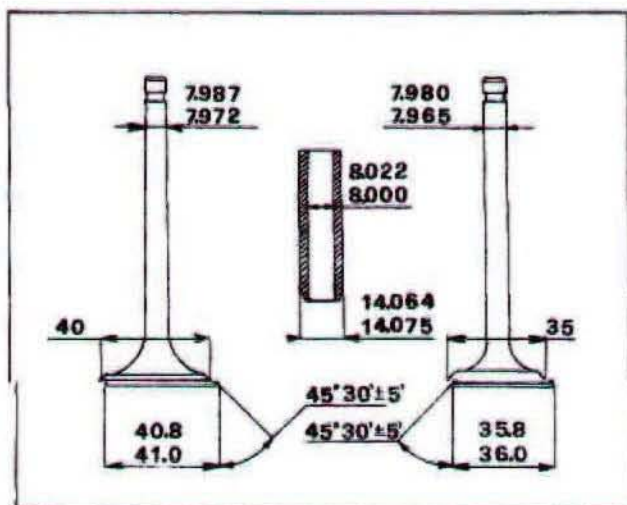
Parti da rifornire	Quantità litri	Rifornimento
Serbatoio carburante	22,5	Benzina (98 NO « Research Method »)
Riserva	4	
Coppa motore	3	Olio « SHELL Super Motor Oil 100 »
Scatola cambio	0,750	Olio « SHELL Spirax 90 E.P. »
Scat. transmiss. poster. (lubrif. coppia conica)	0,300	Olio « SHELL Spirax 90 E.P. »
Ammortizzatori forcella telescop. (per braccio)	0,160	Olio « SHELL Tellus 33 »

DATI DI ACCOPPIAMENTO VALVOLE E GUIDE VALVOLE

(Riferimento pag. 17)

L'angolo di inclinazione per le sedi valvole è:

- per la valvola di aspirazione : $45^{\circ}30' \pm 5'$
- per la valvola di scarico : $45^{\circ}30' \pm 5'$



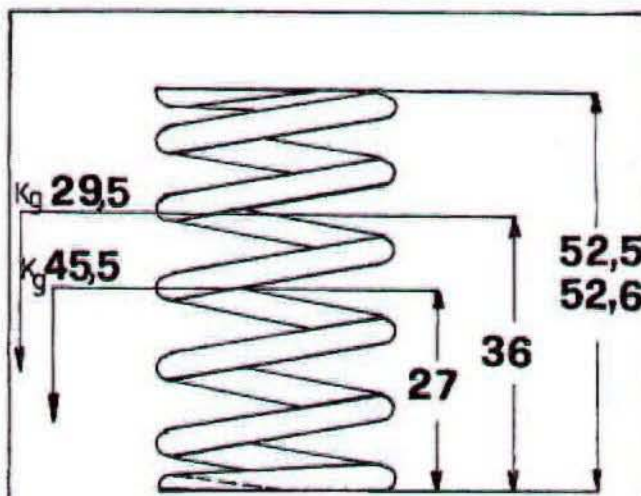
ISPEZIONE DELLE MOLLE PER VALVOLE

(Riferimento pag. 18)

MOLLA ESTERNA

La molla compressa a mm 36 deve dare un carico di $kg\ 29,5 \pm 3\%$ (valvola chiusa).

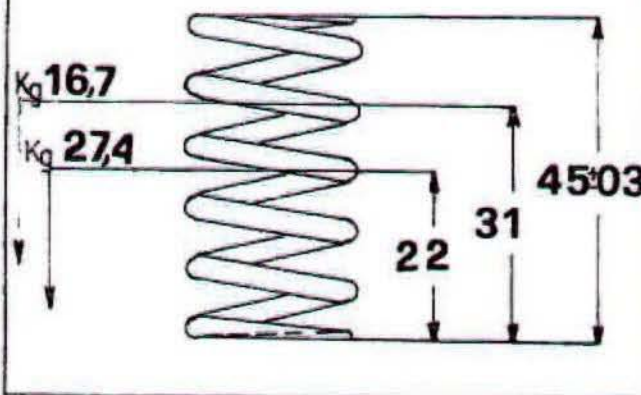
La molla compressa a mm 27 deve dare un carico di $kg\ 45,5 \pm 3,5\%$ (valvola aperta).



MOLLA INTERNA

La molla compressa a mm 31 deve dare un carico di $kg\ 16,7 \pm 3\%$ (valvola chiusa).

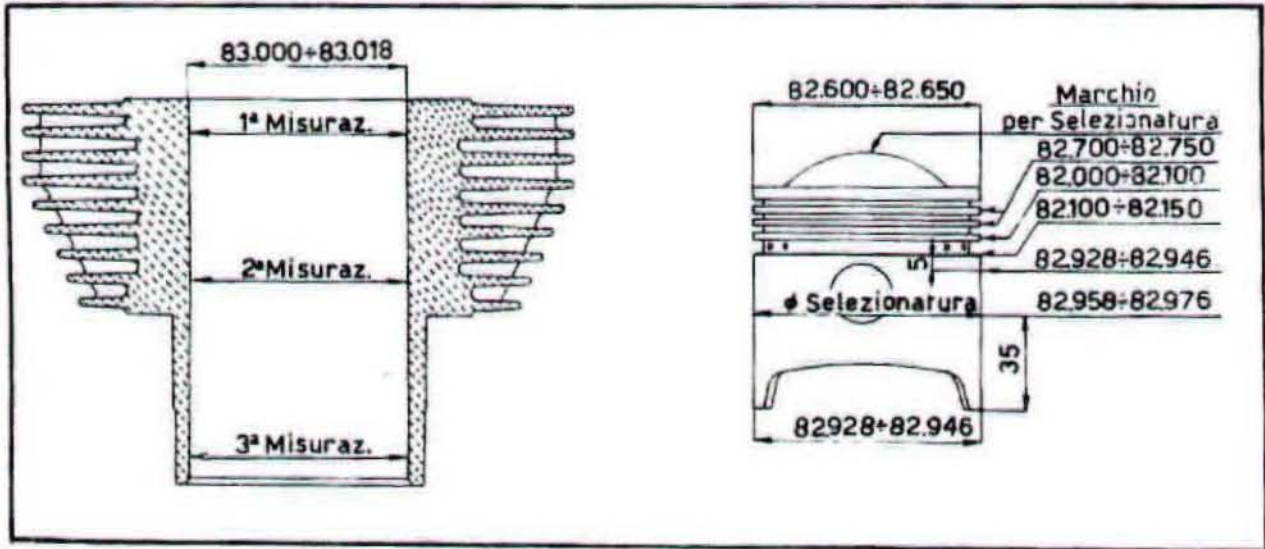
La molla compressa a mm 22 deve dare un carico di $kg\ 27,4 \pm 4\%$ valvola aperta.



CILINDRI - PISTONI - FASCE ELASTICHE (Riferimento pag. 20)
SELEZIONATURA DEL CILINDRO

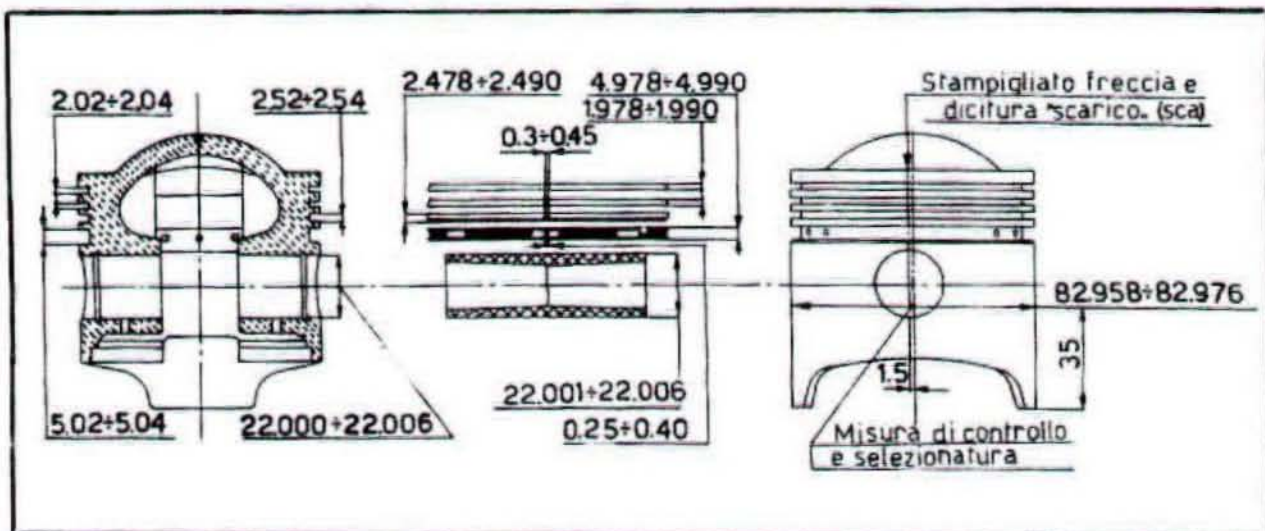
Grado A	Grado B	Grado C
83.000 mm	83.006 mm	83.012 mm
83.006 mm	83.012 mm	83.018 mm

N.B. - I cilindri di grado A - B - C vanno accoppiati ai corrispondenti pistoni selezionati nei gradi A - B - C.


SELEZIONATURA DEL PISTONE

Grado A	Grado B	Grado C
82.958 mm	82.964 mm	82.970 mm
82.964 mm	82.970 mm	82.976 mm

N.B. - I pistoni di grado A - B - C vanno accoppiati ai corrispondenti cilindri selezionati nei gradi A - B - C.



RIASSUNTO DATI INTERESSANTI GLI ORGANI DEL MANOVELLISMO

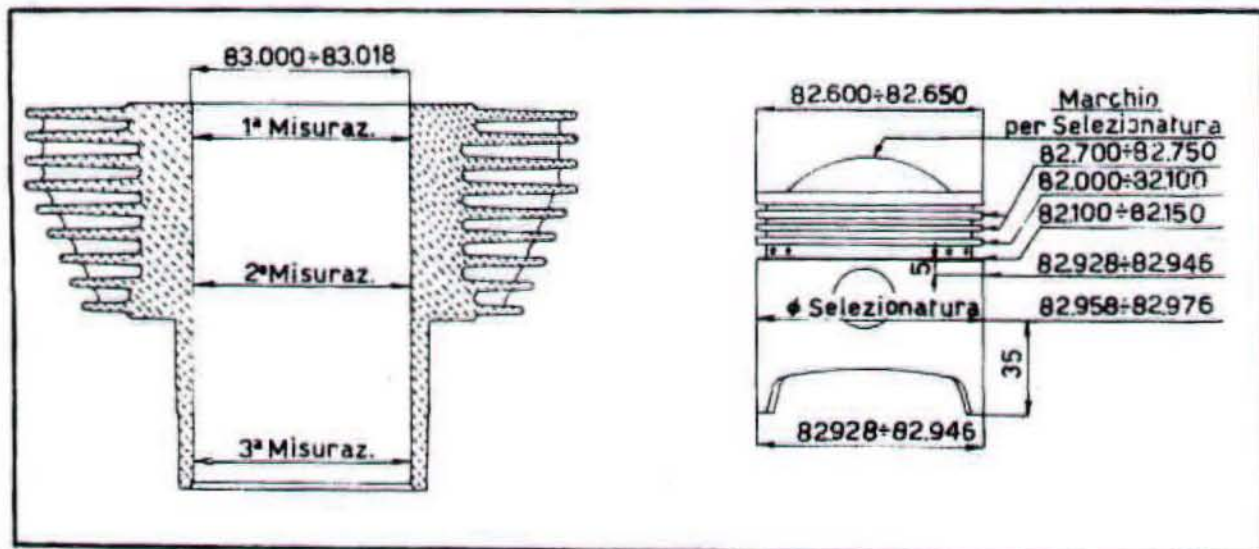
(Misure di produzione - Riferimento pag. 31)

Diametro canna cilindro	mm	83.000 + 83.018
Diametri stantuffo:		
In testa allo stantuffo	mm	82.600 - 82.650
Dopo la prima fascia elastica di tenuta	mm	82.700 - 82.750
Dopo la seconda fascia elastica di tenuta	mm	82.000 - 82.100
Sul ribasso dopo le fascie elastiche raschiaolio	mm	82.100 - 82.150
Sotto 5 mm del ribasso della prima fascia elastica raschiaolio superiore	mm	82.928 - 82.946
Di selezionatura a mm 18,5 dal basso del pistone	mm	82.958 - 82.976
Alla base del pistone	mm	82.928 - 82.946
Per perno dello stantuffo	mm	22.000 - 22.005
Diametro perno stantuffo	mm	22.001 + 22.006
Diametro perno di banco lato volano	mm	53.970 + 53.951
Diametro perno di banco lato distribuzione	mm	37.975 + 37.959
Diametro interno cuscinetti di banco completi di supporto:		
— lato volano	mm	54.000 + 54.019
— lato distribuzione	mm	38.000 + 38.016
Scala minorazione dei cuscinetti di banco di ricambio (completi di supporti di banco) vedere tabelle a pag. 28	mm	0,2 - 0,4 - 0,6 - 0,8
Diametro del perno di biella	mm	44.013 + 44.033
Diametro sede cuscinetto di biella	mm	47.130 + 47.142
Spessori dei cuscinetti normali di biella	mm	1.534 + 1.543
Scala minorazione semicuscinetti di biella per ricambio (vedere tabella a pagina 23)	mm	0.254 + 0.508
	mm	0.762 + 1.016
Diametro interno della boccola piede di biella (da ottenere a boccola piantata)	mm	22.020 + 22.041

CILINDRI - PISTONI - FASCE ELASTICHE (Riferimento pag. 20)
SELEZIONATURA DEL CILINDRO

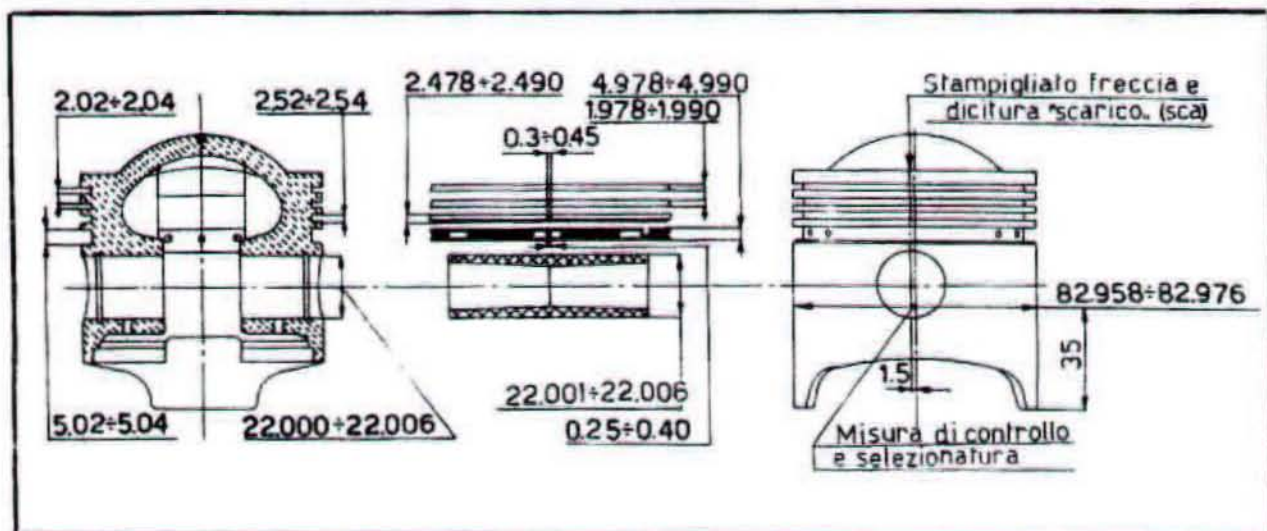
Grado A	Grado B	Grado C
83.000 mm	83.006 mm	83.012 mm
83.006 mm	83.012 mm	83.018 mm

N.B. - I cilindri di grado A - B - C vanno accoppiati ai corrispondenti pistoni selezionati nei gradi A - B - C.


SELEZIONATURA DEL PISTONE

Grado A	Grado B	Grado C
82.958 mm	82.964 mm	82.970 mm
82.964 mm	82.970 mm	82.976 mm

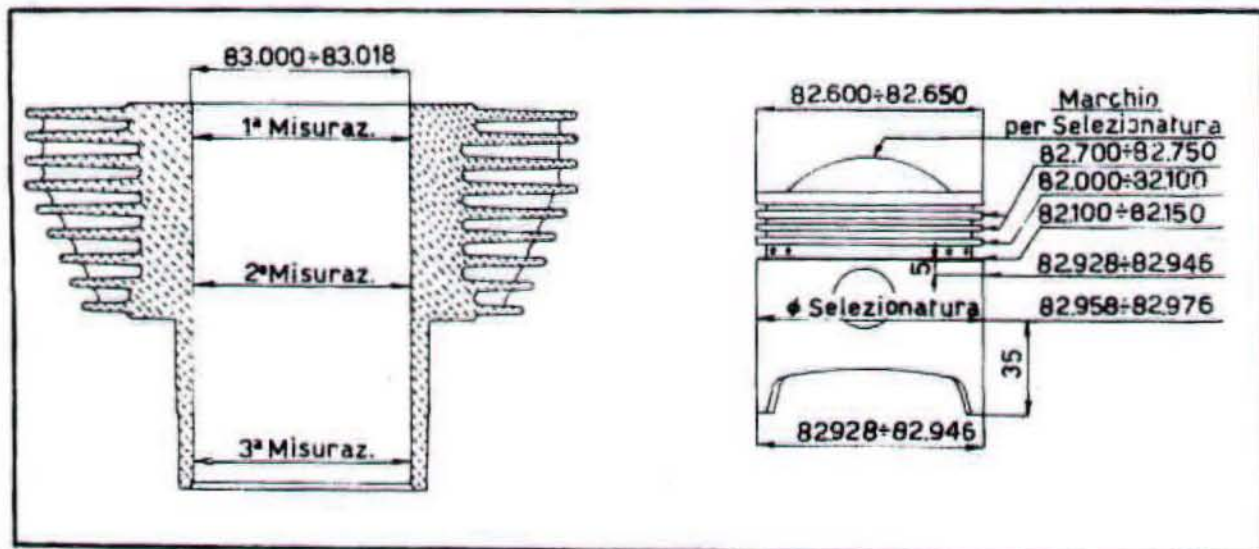
N.B. - I pistoni di grado A - B - C vanno accoppiati ai corrispondenti cilindri selezionati nei gradi A - B - C.



CILINDRI - PISTONI - FASCE ELASTICHE (Riferimento pag. 20)
SELEZIONATURA DEL CILINDRO

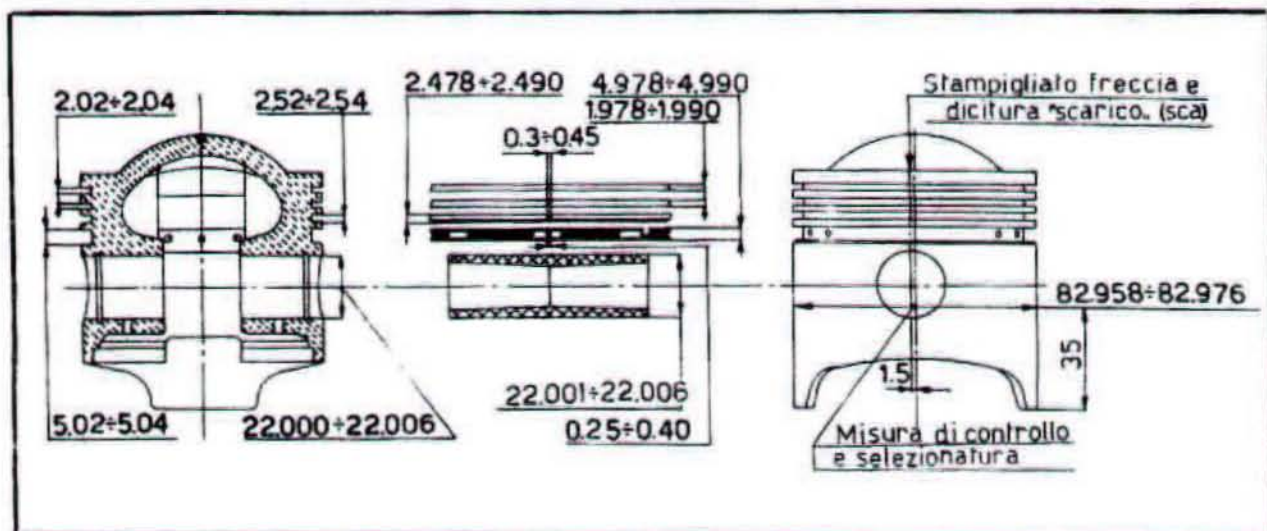
Grado A	Grado B	Grado C
83.000 mm	83.006 mm	83.012 mm
83.006 mm	83.012 mm	83.018 mm

N.B. - I cilindri di grado A - B - C vanno accoppiati ai corrispondenti pistoni selezionati nei gradi A - B - C.


SELEZIONATURA DEL PISTONE

Grado A	Grado B	Grado C
82.958 mm	82.964 mm	82.970 mm
82.964 mm	82.970 mm	82.976 mm

N.B. - I pistoni di grado A - B - C vanno accoppiati ai corrispondenti cilindri selezionati nei gradi A - B - C.



RIASSUNTO DATI INTERESSANTI GLI ORGANI DELLA DISTRIBUZIONE
(Misure di produzione - Riferimento pag. 37)

Diametri sedi sul basamento per perni di supporto dell'albero della distribuzione:

— lato distribuzione	mm	47.025 ÷ 47.064
— lato volano	mm	32.025 ÷ 32.064

Diametro perni dell'albero della distribuzione:

— lato distribuzione	mm	46.975 ÷ 47.000
— lato volano	mm	31.975 ÷ 32.000

Diametro sede punteria	mm	22.021 ÷ 22.000
------------------------	----	-----------------

Diametro esterno della punteria normale	mm	22.000 ÷ 21.979
---	----	-----------------

Scala di maggiorazione punteria (vedere tabella a pag. 33)	mm	0.05 ÷ 0.10
--	----	-------------

Diametro foro bilancieri	mm	15.032 ÷ 15.059
--------------------------	----	-----------------

Diametro perno porta bilancieri	mm	14.983 ÷ 14.994
---------------------------------	----	-----------------

Diametro sedi per guida valvole di aspirazione e scarico	mm	14.000 ÷ 14.018
--	----	-----------------

Diametro esterno guida valvole aspirazione e scarico	{ Produzione	mm	14.064 ÷ 14.075
	{ Ricambio	mm	14.107 ÷ 14.118

Diametro interno guida valvole aspirazione e scarico (a guide piantate nelle teste dei cilindri)	mm	8.000 ÷ 8.022
--	----	---------------

Diametro stelo valvola aspirazione	mm	7.972 ÷ 7.987
Diametro stelo valvola scarico	mm	7.965 ÷ 7.980

Diametro fungo valvola aspirazione	mm	40.8 - 41.0
Diametro fungo valvola scarico	mm	35.8 - 36.0

A L I M E N T A Z I O N E

(Riferimento pag. 44)

C A R B U R A T O R E

Su questo tipo di motociclo sono stati montati n. 2 carburatori tipo Dell'Orto VHB 29 CD (destro) e VHB 29 CS (sinistro); sono a doppi comandi posti a destra sul manubrio: il gas mediante manopola girevole, il dispositivo « STARTER » per facilitare l'avviamento a motore FREDDO mediante manettino. Ogni 10000 km circa, effettuare una pulitura alle vaschette e soffiare con getto d'aria compressa tutti i canali dei carburatori; soffiare pure i getti, per questi sconsigliamo l'uso di fili metallici perchè potrebbero alterare il diametro dei fori e rendere difficile la regolazione della carburazione.

DATI DI REGOLAZIONE

Diffusore	Ø mm 29
Valvola gas	60
Polverizzatore	265
Getto massimo	
Getto minimo	45
Polverizzatore starter	80
Spillo conico SV 5	II ^a tacca

REGOLAZIONE DELLA CARBURAZIONE

La regolazione della carburazione va eseguita a motore CALDO dopo aver controllato e regolato i giuochi delle punterie di aspirazione e scarico, operando come segue:

- 1) Controllare che il manettino comando dispositivo « STARTER » di avviamento a motore freddo, a chiusura completa abbia un fine corsa a vuoto di mm 4 circa, perchè a cavo teso, le oscillazioni del motore potrebbero provocare l'apertura delle valvole dei dispositivi sui carburatori e quindi irregolarità di carburazione.
- 2) Controllare la sincronizzazione delle valvole gas; questa operazione va eseguita con il contenitore filtro e manicotto di collegamento carburatori smontati; mentre si fa ruotare la manopola comando gas, con le dita a contatto delle valvole gas sui carburatori si dovrebbe individuare se le valvole aprono in uguale misura e nel medesimo istante: eventuali differenze di apertura vanno corrette agendo sulla vite tendifilo (vedere A di fig. 13) di un carburatore sino a che, ruotando la manopola gas, si constata la perfetta sincronizzazione di apertura delle valvole gas.

- 3) Regolare il minimo benzina agendo sulla vite C di fig. 13. Svitandola si aumenta l'afflusso di benzina, avvitandola si diminuisce. Per la regolazione, portare la vite a fondo corsa e successivamente svitarla di 1 giro e mezzo per il carburatore sul cilindro sinistro e 1 giro e $\frac{3}{4}$ + 2 giri per il carburatore sul cilindro destro. Con motore funzionante a circa 1.000 ÷ 1.200 giri, staccare la candela da un cilindro ed agire sulla vite C di fig. 13 del carburatore del cilindro opposto svitandola o avvitandola in un campo limitato sin tanto che si raggiunge il punto di miglior rendimento e cioè un leggero aumento di giri.

Ripetere identica operazione sul carburatore e cilindro opposto ottenendo così la giusta **REGOLAZIONE DELLA CARBURAZIONE AL MINIMO**, evitando possibilità di starnuti.

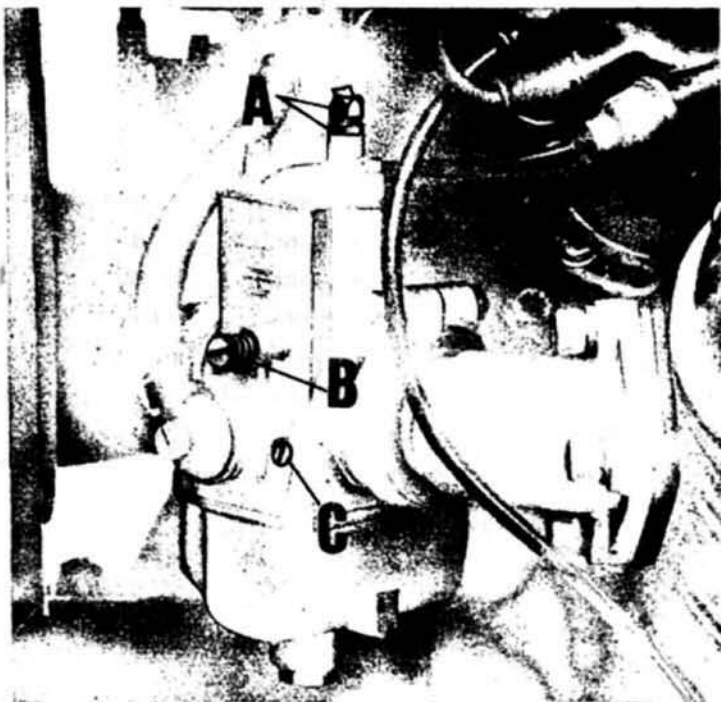


Fig. 13

MINIMO GIRI MOTORE: date le caratteristiche dello stesso, tenere presente che per la regolazione del minimo è consigliabile non scendere al di sotto degli 800 ÷ 900 giri

Per ottenere un buon minimo del motore, operare come segue:

- 4) Staccare il cavo candela dal cilindro destro, avviare il motore, ed accertarsi che si spenga dopo quattro o cinque scoppi; se si spegne prima, o dopo, agire sulla vite di regolazione minimo valvola gas (vedere B di fig. 13) fino a che il motore si spenga entro detto numero di giri. Ripetere l'operazione sul cilindro destro staccando il cavo candela dal cilindro sinistro ed avviare il motore; se il cilindro destro è nella normalità il motore deve spegnersi entro quattro o cinque scoppi, altrimenti passare alla regolazione agendo sulla vite (vedere B di fig. 13) come sopra sino a che il motore si spenga entro il medesimo numero di scoppi: riattaccare quindi il cavo alla candela del cilindro sinistro.
- 5) Rimontare il manicotto di collegamento sulle pipe dei carburatori, il contenitore completo di filtro sul telaio ed il manicotto sul coperchio del contenitore.

SMONTAGGIO DEL CARBURATORE (vedere fig. 14)

Levare:

- il coperchietto miscela (1) completo di vite e dado per regolazione trasmissione comando gas e molla di richiamo valvola (2) dopo aver svitato le viti (3);

- la valvola gas (4) completa di spillo conico (5);
- la vite di regolazione valvola gas con molla (6);
- il tappo con guarnizione (7);
- il corpo vaschetta (8);
- il getto del minimo (9);
- la pompetta di ripresa (10) con getto del massimo (11) e pulverizzatore (13);
- il pulverizzatore (13);
- il galleggiatore (14) con astina di fissaggio (15);
- lo spillo chiusura carburatore (16);
- la vite di regolazione miscela minimo con molla (17);
- la vite fissaggio raccordo con guarnizione (18) il raccordo (19);
- il filtro raccordo (20);
- il tappo completo di vite e dado per regolazione trasmissione comando starter (21) con viti di fissaggio tappo al corpo carburatore (22);
- la molla (23) con la valvola chiusura foro pulverizzatore starter (24).

Quando si compie la revisione generale del carburatore, con relativa pulitura e soffiatura a mezzo getto d'aria compressa di tutti i canali e getti, è bene pulire anche i filtri sui rubinetti e sui carburatori, le tubazioni sul quadrivio che portano la benzina dal serbatoio ai carburatori.

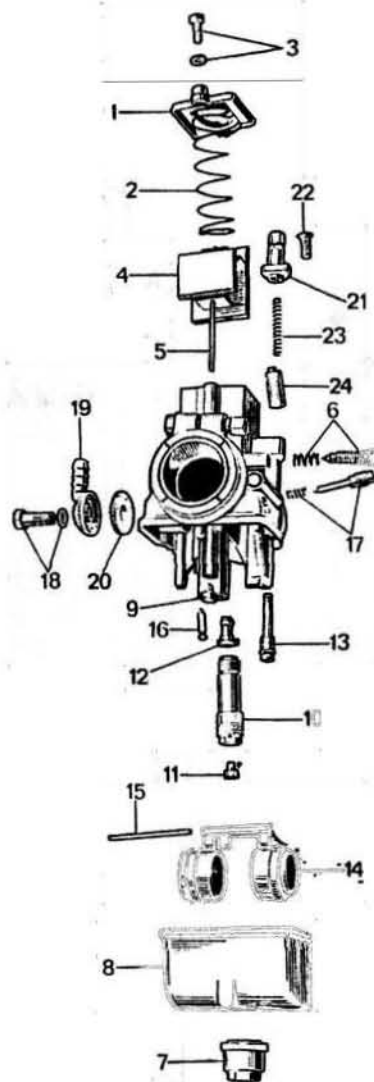


Fig. 14

IMPIANTO ELETTRICO

(Riferimento pag. 120)

APPARECCHI DI COMANDO E CONTROLLO

- A PROIETTORE
- B LUCI NOTTE CAMPAGNA
- C MORSETTIERA CON FUSIBILI
- D MORSETTIERA DI DERIVAZIONE
- E DISPOSITIVO COMANDO LUCE E PULSANTE COMANDO TROMBA
- F CANDELE DI ACCENSIONE
- G DISTRIBUTORE DI ACCENSIONE
- H RUTTORE
- I BOBINA A.T.
- L PULSANTE D'AVVIAMENTO
- M AVVISATORE ACUSTICO
- N INTERRUETTORE COMANDO SPIA FOLLE
- O INTERRUETTORE COMANDO LUCE STOP
- P INTERRUETTORE COMANDO SPIA OLIO
- Q COMMUTATORE GENERALE
- R PORTATARGA E FANALINO POSTERIORE
- S LUCI TARGA E STOP
- T DINAMO
- U REGOLATORE DI TENSIONE
- V BATTERIA
- Z RELE COMANDO MOTORINO
- X MOTORINO D'AVVIAMENTO
- AA CONTACHILOMETRI (con lampada illum.)
- BB CONTAGIRI (con lampada illum.)
- CC SPIA LUCI (verde)
- DD SPIA CAMBIO FOLLE (arancione)
- EE SPIA CARICA DINAMO (rosso)
- FF SPIA PRESSIONE OLIO (rosso)
- GG LUCE CITTA

POSIZIONE COMMUTATORE

- 0 -
- 1 - 30/30 - INT.
- 2 - 30/30 - INT. - 15/54
- 3 - 30/30 - INT. - 15/54 - 50

NB.: La posizione -3- non serve per impianto con avviamento a pulsante.

CAVI (vedere fig. 28)

- 1 — Nero dalla batteria + a motorino
- 2 — Rosso dalla batteria al regolatore 51 B +
- 3 — Rosso dall'interruttore 30/30 alla batteria +
- 4 — Grigio rigato rosso, dal regolatore alla dinamo D +
- 5 — Bianco, dal regolatore DF alla dinamo DF
- 6 — Nero, dalla valvola faro all'interruttore stop
- 7 — Giallo, dalla morsettiera nel faro al fanalino targa
- 8 — Verde, dal cruscotto F all'interruttore spia folle
- 9 — Marrone, dalla chiave interruttore all'interruttore motorino avviamento
- 10 — Azzurro rigato nero, dalla morsettiera valvola faro alla bobina
- 11 — Grigio, dal cruscotto O all'interruttore spia olio
- 12 — Rosso, dal cruscotto D alla dinamo D +
- 13 — Nero, dalla valvola nel faro alla tromba elettrica
- 14 — Rosso, dalla chiave interruttore 15/54 alla valvola nel faro
- 15 — Bianco, dal cruscotto Q alla morsettiera nel faro
- 16 — Giallo rigato nero, dal cruscotto LC, alla morsettiera nel faro
- 17 — Marrone, dalla chiave interruttore INT, alla valvola nel faro
- 18 — Bianco rigato nero, dal cruscotto D alla valvola nel faro
- 19 — Verde, dal dispositivo comando luci alla lampada nel faro
- 20 — Verde rigato nero, dal dispositivo comando luci alla lampada nel faro
- 21 — Grigio rigato rosso, dal dispositivo alla morsettiera con fusibili nel faro
- 22 — Marrone, dal dispositivo comando luci alla morsettiera nel faro
- 23 — Nero, dal pulsante avvisatore acustico alla morsettiera con fusibili nel faro
- 24 — Nero, dal pulsante avvisatore acustico alla morsettiera con fusibili nel faro
- 24 — Azzurro, dalla lampada luce città alla morsettiera di derivazione nel faro
- 25 — Nero, dall'interruttore comando luce stop alla lampada
- 26 — Nero, dal regolatore alla massa
- 27 — Nero, dalla batteria alla massa
- 28 — Nero, dalla bobina al ruttore
- 29 — Nero, dalla bobina al distributore d'accensione
- 30 — Nero, dal distributore d'accensione alla candela
- 31 — Nero, dal distributore d'accensione alla candela
- 32 — Nero, dal faro D alla messa sul telaio