CICLOMOTORI

GARELLI 50 cc

Gulp

FRIZIONE AUTOMATICA

Flex

MONOMARCIA

Matic

A DUE MARCE
AUTOMATICHE

LIBRETTO ISTRUZIONI

gruppo industriale agrati - GARELLI monticello brianza (como) - italy

www.novantaventi.it

— NON DIMENTICATE, IN CASO DI BISOGNO, IL NOSTRO CONCESSIONARIO È A VOSTRA DISPOSIZIONE.

ATTENZIONE

Il piantone del manubrio deve sporgere max 50-60 mm. dal canotto forcella.

DOPO I PRIMI 500 KM. SI CONSIGLIA DI SOSTITUIRE IL GETTO MAX. 50 CON GETTO 48.

www.novantaventi.it

Ciclomotori

GARELLI 50 cc

www.novantaventi.it

Gulp Flex

Gulp Matic

PARTE I

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DEL CICLOMOTORE

La fig. 1 indica:

— (Pos. A) - la posizione dei dati d'identificazione del telaio agli effetti di legge.

— (Pos. B) - la posizione dei dati di matricola del telaio, che dovrà sempre essere precisata nelle richieste delle parti di ricambio.

Fig. 1

www.manualtaventi.it

CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

Motore:

GARELLI 1 cilindro

Tipo	2 tempi
cilindrata	cc. 49
Alesaggio	mm. 40
Corsa	mm. 39
Rapporto compressione	1 : 6
Potenza massima	CV. 1,4
Regime corrispondente	giri/min. 5000

Accensione:

Con volano magnete adatto per l'alimentazione di impianto elettrico 18 W - 6 V

Anticipo all'accensione 23° prima del PMS
corrispondente a mm. 2,1 prima del PMS

Candela filetto ∅ 14 x 1,25 M lunghezza 12,5
grado termico 225 (scala Bosch)

Distanza degli elettrodi mm. 0,5 ÷ 0,6.

Carburatore:

Tipo SHA Dell'Orto
diffusore mm. 12
getto 50

Strutture:

Il motore è con frizione automatica monomarcia (FLEX)

Il motore è con frizione automatica a due rapporti (MATIC)

Rapporto albero motore e pignone d'uscita cambio (MATIC)

1ª velocità	1 : 10,35
2ª velocità	1 : 5,98

Trasmissione primaria a ingranaggi

Trasmissione finale con catena a rulli 1/2" x 4,9 rulli ∅ 7,8

Telaio in tubi dacciaio saldati

www.novantaventi.it

Sospensione anteriore a forcella telescopica
Sospensione posteriore: braccio oscillante e ammortizzatori
Pneumatici $2^1/_4$ x 16

Pressione pneumatico:	ruota ant.	1 Kg/cm²
	ruota post.	2,1 Kg/cm²

Serbatoio capacità litri 3,200
Pignone avviamento Z = 17 (FLEX) — 13 (MATIC)
Corona ruota posteriore Z = 22 (FLEX) — 30 (MATIC)

Peso a vuoto (Flex)	Kg. 47
Peso a vuoto (Matic)	Kg. 48

Impianto elettrico

Tensione	6 V
Lampadina anteriore luce anabbagliante	15 W
Lampadina anteriore luce città	15 W
Lampadina fanalino posteriore	5 W

Commutatore luci con pulsante avvisatore e bottone di massa, sul manubrio.

La candela

La candela è un pezzo molto importante. E' necessario, perchè abbia un buon funzionamento, controllarla e fare la manutenzione regolarmente (pagg 16-17).

Ogni 1000-1500 km. è necessario svitare la candela e pulirla con una spazzola di ferro. (Ogni tanto farla sabbiare). Dopo ciò bisogna regolare gli elettrodi a 0,5 ÷ 0,6 mm. Serrare bene la candela, tuttavia in modo non esagerato. Fate in modo che il cavo relativo sia ben piazzato e che funzioni correttamente.

Per controllare se la scintilla della candela è sufficiente, potete procedere nel modo seguente:

1. Smontate la candela
2. Riallacciate il cavo della candela
3. Posate la candela sul cilindro

www.novantaventi.it

Fig. 2

4. Mettete in marcia il motore come d'abitudine.

Dovete vedere una potente scintilla blu, tra gli elettrodi: se ciò non si verifica, cambiate la candela.

Se non vedete sempre la scintilla, consultate il vostro Agente Agrati-Garelli.

Il grado termico della candela più adatto alle esigenze del motore dipende molto dalle condizioni in cui il motore stesso viene adoperato.

Pertanto è possibile che in determinate condizioni d'impiego possa rivelarsi utile all'uso una candela avente un grado termico diverso da quello prescritto.

Tenete sempre con voi la chiave per la candela e una candela di riserva.

Volano magnete

E' situato sul lato destro del motore ed è accessibile per il controllo e la registrazione dei contatti smontando il coperchio destro.

La registrazione dei contatti si effettua col cacciavite

www.novantaventi.it

agendo nell'apposito intaglio del ruttore, previo allentamento della vite di bloccaggio, che infine va di nuovo accuratamente stretta.

La distanza dei contatti, in posizione di massima apertura, deve essere 0,35 ÷ 0,45 mm.

La fasatura (anticipo) è corretta se i contatti iniziano ad aprirsi quando i riferimenti sul volano e sul carter si trovano in coincidenza, oppure quando il pistone dista mm. 2,1 dal PMS.

Fig. 3 - Motore, vista lato volano magnete

1. Indice di fasatura sul carter - **2.** Indice di fasatura sul volano - **3.** Distanza contatti ad apertura tot. mm. 0,35 ÷ 0,45 - **4.** Vite bloccaggio registrazione contatti - **5.** Intaglio di manovra (accesso) registrazione contatti.

Frizione

E' racchiusa nel carter, sul fianco sinistro del motore, è automatica e lavora in bagno d'olio. Questa frizione automatica ad espansione è costituita da: 1 anello (FLEX) - 2 anelli (MATIC) in gomma speciale per frizione antiolio avente particolari caratteristiche di silenziosità, di durata, ed elimina qualsiasi operazone di registrazione per il prolungato uso.

(MATIC)

Ogni 5000 Km. controllare l'efficienza degli anelli in gomma della frizione.

Se l'avviamento, dopo un certo periodo, diventasse difficoltoso, si può inserire, fra l'anello della 2ª velocità e la relativa battuta, il distanziere dettaglio Nr. 214.826.00.

Disposizione comandi

I comandi di marcia si trovano tutti sul manubrio come illustrati nella figura 4.

Fig. 4

www.novantaventi.it

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

Flex - Matic)

1 - Luci città V 6 - W 15
2 - Anabbagliante V 6 - W 15
3 - Avvisatore
4 - Dispositivo
5 - Volano magnete
6 - Fanalino poster. V 6 - W 5
7 - Candela
8 - Giallo
9 - Rosso
10 - Verde
11 - Blu
12 - Nero
13 - Grigio

Dalla Morsettiera al Volano (5) e al Fanalino (6)

8 - Giallo (Bosch)
8 - Rosso (Cev)
12 - Nero (Bosch)
12 - Grigio (Cev)
13 - Grigio (Bosch)
13 - Nero (Cev)

} Cavi

Fig. 5

www.novantaventi.it

PARTE II

USO DEL CICLOMOTORE

Per la corretta lubrificazione usare olio per miscela motore "OLEOBLITZ" MICROL (SAE 30) al 4 %.

L'uso di miscele con oli « rigenerati » o comunque scadenti, pregiudica il buon rendimento e la durata del motore.

Rodaggio: primi 500 Km.

Un buon rodaggio è la premessa indispensabile per un miglior rendimento del motore.

— Usare miscela al 5 %.
— Non superare i 30 km/h.
— Non mantenere per lunghi periodi la velocità massima.

Lubrificazione della frizione e del riduttore

Il ciclomotore è normalmente dotato di circa 400 cm^3 di olio minerale "OLEOBLITZ" 800 G L 4 corrispondente a olio minerale puro SAE 30.

Il livello si controlla per mezzo del tappo con astina.

Messa in moto del motore

La messa in moto del motore può essere effettuata da fermo, o spingendo il ciclomotore coi pedali.

A) Messa in moto da fermo

— Abbassare il cavalletto (fig. 6) di sostegno del ciclomotore, sollevando così la ruota posteriore del piano terra.
— Aprire il rubinetto del carburante
— Aprire di circa 1/3 la manopola comando gas
— Abbassare la levetta dello starter

www.motoventaventi.it

— Spingere energicamente il pedale 14, e come la ruota posteriore inizia a girare, tirare la leva 18, sempre proseguendo contemporaneamente nella spinta sul pedale.

— Lasciar ritornare la leva 18 nella posizione primitiva. Dopo la messa in moto del motore, per partire, rialzare il cavalletto di sostegno, montare in sella e accelerare il motore affinchè l'anello in gomma della frizione automatica, espandendosi, trasmetta il moto al ciclomotore. Automaticamente si disinserisce lo starter, aprendo tutto il gas.

La registrazione del comando per la messa in moto è effettuata con l'apposita vite e controdado montati sulla leva 18.

B) Messa in moto pedalando:

— Aprire il rubinetto del carburante, abbassare la levetta dello starter e regolare il comando gas.

— Montare in sella ed avviare il ciclomotore pedalando, acquistata una sufficiente velocità, tirare la leva 18 aprendo contemporaneamente il comando gas; a motore in moto rilasciare la leva 18 e regolare la velocità del ciclomotore manovrando unicamente la manopola 15 del comando gas. Per le eventuali fermate facoltative (semafori - incroci ecc.) è sufficiente chiudere il gas, in tal modo il motore pur funzionando a regime ridotto, disinnesta l'anello in gomma ed il ciclomotore rimane fermo. Per ripartire è sufficiente accelerare sempre operando sulla manopola del gas.

In salita

Si raccomanda, quando si sale per una forte pendenza, di pedalare non appena si sente slittare la frizione.

www.novantaventi.it

Fig. 6

13 = Cavalletto **14** = Pedale **15** = Manapola com. gas **18** = Leva

Arresto del motore

— Chiudere il gas e premere il bottone di massa.
— Se il motore deve restare fermo per qualche tempo è consigliabile chiudere il rubinetto carburante.

Arresto veicolo

Se si desidera arrestare il ciclomotore, chiudere la manopola del gas e tirare le leve dei freni.

Per ripartire è sufficiente ridare gas e se necessario uno o due colpi di pedali.

PARTE III
MANUTENZIONE

Le più semplici delle operazioni che seguono possono essere effettuate dallo stesso possessore, qualora abbia una certa attitudine ed esperienza e gli attrezzi occorrenti. Altre devono essere affidate ad una Agenzia **Agrati-Garelli** autorizzata.

Le percorrenze chilometriche riferentesi alla manutenzione hanno un valore indicativo medio.

Alla consegna del ciclomotore

— Verificare la pressione dei pneumatici:

ruota anteriore	1 Kg./cm²
ruota posteriore	2,1 Kg./cm²

Dopo 300/500 Km. di percorso, registrare i raggi ripristinando la giusta tensione sui medesimi.

Ai primi 500 Km. :

— Controllare il serraggio viti e dadi, in particolare quelli della testa cilindro.
— Controllare il bloccaggio della ghiera del tubo di scarico.

www.novantaventi.it

— Controllare e registrare il comando per la messa in moto del motore.
— Vuotare l'olio del cambio e sostituirlo con olio fresco "OLEOBLITZ" 800 GL 4 = SAE 30.
— Pulire il filtro del raccordo sul carburatore.
— Registrare il « minimo » del motore.
— Smontare la candela e verificarla; se necessario pulirla e registrare la distanza elettrodi a mm. 0,5-0,6.

Ogni 2000 Km. :

— Ripetere le operazioni di cui al paragrafo precedente.
— Far verificare ed eventualmente registrare presso una Agenzia autorizzata l'apertura dei contatti ruttore volano magnete (0,35 ÷ 0,45 mm.), nonchè la fasatura di accensione.
— Verificare e registrare la tensione dei cavi di comando dei freni mediante gli appositi tenditori.
— Pulire ed ingrassare (moderatamente) la catena di trasmissione ed eventualmente registrare la tensione a mezzo dei tenditori sul forcellone.

Ogni 4000 Km. :

— Smontare la testa del cilindro, il tubo di scarico ed il silenziatore.
— Scrostare accuratamente i depositi che si formano su:

il cielo della testa
la sommità del pistone
la luce di scarico e il condotto nel cilindro.

— Nel raschiare la sommità del pistone, che è in lega leggera, fare attenzione di non rigarla o dan-

www.novantaventi.it

neggiarla; per pulire lo scarico far discendere il pistone fino al punto pi basso, cosicchè la luce si scopra completamente.

— Nel rimontare la testa, i dadi devono essere stretti gradualmente, passando più volte dall'uno all'altro diametralmente opposto (« in croce »).
— Pulire il silenziatore di scarico.
— Pulire il carburatore (filtro a reticella del carburante; vaschetta del galleggiante, filtro d'aria ecc.).
— Verificare ed eventualmente registrare il gioco dei mozzi delle ruote.

PARTE IV
INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO
CAUSE E LORO ELIMINAZIONE

A) Il motore non si avvia o si ferma

1) E' chiuso il rubinetto della miscela oppure è vuoto il serbatoio.	Aprire il rubinetto, ovvero rifornire il serbatoio con miscela preparata con la dose d'olio prescritta.
2) Il motore è « ingolfato ».	Chiudere il rubinetto sul serbatoio, aprire completamente il comando del gas e insistere con ripetuti colpi di pedale finchè il motore si mette in marcia. Non riuscendovi, spingere velocemente il veicolo. Altrimenti occorre smontare la candela, asciugarla e pulirla. La pulizia interna della candela

www.novantaventi.it

deve possibilmente avvenire mediante sabbiatura **eseguita da officine** specializzate oppure con una punta di acciaio con la quale si tolgono le eventuali incrostazioni carboniose depositate nell'interno della candela, facendo attenzione a non danneggiare la porcellana.

Prima di rimontarla, far girare il motore per espellere l'eccesso di carburante.

Nel rimontare la candela, far attenzione ad imboccarla correttamente (deve potersi avvitare a mano)

3) La tubazione del carburatore è otturata oppure è sporco il filtro.	Smontare e pulire tubazioni e filtro. Prima di rimontare, assicurarsi che il carburante fluisca aprendo qualche istante il rubinetto.
4) La candela è sporca.	Pulirla come indicato a pag. 16 punto 2).

B) Il motore non tira - non raggiunge la velocità consueta

1) Il rumore di scarico si è affievolito. Tendenza al funzionamento « a 4 tempi »	Eccesso di incrostazioni carboniose, luci di passaggio dei gas del cilindro semiostruite, silenziatore di scarico sporco. Eseguire le operazioni di **decarbonizzazione (vedi « MANUTENZIONE »** al punto **« Ogni 4.000 Km. »**) eventualmente si sostituisca il silenziatore, se eccessivamente otturato.

www.novantavent.it

2) Funzionamento irregolare del motore. Perdita di colpi e scoppiettii nel carburatore.

Candela difettosa ovvero puntine del ruttore che aprono insufficientemente. Farle verificare e registrare. Oppure condensatore o bobina d'accensione difettosi.

3) Il motore tende a fermarsi quando si aumenta l'apertura del gas.

Il getto è sporco. Smontare e pulire. Oppure la carburazione è povera. Sostituire il getto del carburatore dopo aver tuttavia verificato:

a) che il getto non sia parzialmente sporco, ossidato, ecc.;

b) che la candela non sia difettosa o sporca;

c) che il carburatore sia pulito all'interno (smontando il galleggiante);

d) che il carburante affluisca regolarmente al carburatore, ovvero esistano dei filtraggi d'aria dalle giunzioni del carburatore col tubo di aspirazione o di questo col cilindro o tra il cilindro e il carter. Controllare che non vi sia bulloneria allentata o guarnizioni difettose, compresa quella della testa.

www.novantaveni.it

4) Lo scarico del motore è irregolare. Il rumore di scoppio nel caratteristico ronzio uniforme solo in ripresa o in salita.	La carburazione è troppo ricca. Sostituire il getto con altro di numero inferiore fino ad ottenere la marcia regolare. Talvolta l'inconveniente è dovuto a qualche impurità del carburante fermatasi tra la punta dell'ago del galleggiante e la sua sede nel coperchio vaschetta che costituiscono la valvola di livello del carburatore. Perciò il carburatore si ingolfa o, perlomeno il livello si innalza (smontare la vaschetta e pulire la sede). Altrettanto avviene se la punta è logorata e non fa più buona tenuta; in questo caso occorre ricambiare l'ago del galleggiante.

C) La candela può avere i seguenti inconvenienti:

1) Porcellana screpolata	Non scocca la scintilla. Cambiare la candela.
2) Punte troppo vicine	Scintilla troppo corta non riesce ad incendiare la miscela. Regolare la distanza degli elettrodi.
3) Punte troppo lontane	Non riesce a scoccare la scintilla. Regolare la distanza degli elettrodi.
4) Punte bagnate d'olio	L'olio è isolante e non lascia passare la corrente.
5) Punte incrostate.	L'incrostazione forma un ponte fra le due punte e la corrente passa senza produrre la scintilla. Togliere l'incrostazione con l'apposito spazzolino di ferro.

www.novantaveri.it

GARANZIA

(dalle Condizioni Generali di Vendita)

I Ciclomotori Gulp FLEX e MATIC sono garantiti per sei mesi dalla data di consegna per tutti gli eventuali difetti di materiale e di lavorazione.

In base a tale garanzia saranno riparati o sostituiti gratuitamente tutti i pezzi che risultassero difettosi, semprechè non siano stati manomessi e che il motore non sia stato adibito ad impieghi diversi da quello normale. Le spese di trasporto, quelle di mano d'opera per smontaggi e montaggi, e quelle eventuali per carburante e lubrificanti sono a carico dell'acquirente.

La richiesta di sostituzione in garanzia deve essere fatta tramite i Concessionari Agrati-Garelli comunicando il numero di matricola del motore e deve essere accompagnata dai pezzi ritenuti difettosi.

La garanzia decade quando:

— vengono applicate parti non originali;

— il motore rechi segni di manomissione da parte d'incompetenti o di riparazioni eseguite non a regola d'arte;

— il motore sia adibito a corse o competizioni;

— non venga usato lubrificante nella prescritta qualità, gradazione e quantità;

— non vengono osservate le norme di rodaggio.

Per le parti non costruite dal Gruppo Industriale Agrati-Garelli — quali ad esempio i cuscinetti a sfere, i cavi, le parti elettriche ecc., viene fornita la garanzia solo in relazione agli obblighi assunti dai fabbricanti delle parti stesse.

www.novantaventi.it

PER LA CORRETTA LUBRIFICAZIONE
USARE PRODOTTI DELLA
E. REINACH "OLEOBLITZ" S.p.A.

OLEOBLITZ

LUBRIFICAZIONE SPECIALIZZATA

www.novarotti.it