

GILERA

USO

Bullit

NORME E DATI

NORME D'USO

- Rispettare il Codice della Strada ed adattare la velocità al percorso;
- guidare con entrambe le mani sul manubrio ed i piedi appoggiati sulle apposite pedane;
- indossare sempre il casco assicurato con il sottogola. Si consigliano, inoltre, guanti, stivali ed abbigliamento protettivo.

CONTROLLI PRELIMINARI

Prima di mettere in servizio il motociclo, accertarsi:

- che nel serbatoio vi sia benzina;
- che vi sia olio nel relativo serbatoio;
- che l'olio nel carter sia al giusto livello;
- che il cambio sia in posizione di folle.

Verificare:

- livello elettrolita nella batteria (se necessario, aggiungere acqua distillata);
- tensione e lubrificazione catena di trasmissione;
- pressione pneumatici e stato coperture;
- livello liquido freni nei rispettivi serbatoi;
- efficienza impianto frenante.

RODAGGIO

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

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

- all'avviamento, scaldare progressivamente il motore senza portarlo al massimo dei giri (si consiglia di non superare, in marcia, i 3/4 dell'apertura massima del gas), né sovraccaricarlo;
- su lunghi percorsi, rilasciare di tanto in tanto l'acceleratore anche solo per pochi secondi;
- durante la marcia in salita, non portare a fondo il comando dell'acceleratore: passare piuttosto ad una marcia inferiore;
- sfruttare gradualmente le prestazioni del motore e non oltrepassare i 5000 g/min. entro i primi 500 km;
- dopo un lungo percorso, non spegnere immediatamente il motore, ma lasciarlo girare al minimo per alcuni secondi;
- controllare che non vi siano perdite di olio, carburante, liquido di raffreddamento o liquido freni;
- ricercare immediatamente le cause di ogni rumore anomalo;
- nel primo pieno di benzina aggiungere 60 - 70 cm³ di olio AGIP 2T RACING al fine di realizzare una miscela allo 0,5% che va ad aggiungersi alla normale portata d'olio del miscelatore;
- **è indispensabile effettuare tutte le operazioni di controllo e registrazione previste entro i primi 500 - 1000 km. di percorrenza** (vedi tavola manutenzione programmata).

MESSA IN MOTO

Avviamento

- Inserire la chiave di accensione e ruotarla sulla posizione "ON";
- sul quadro si accendono le spie "livello olio mix" e "neutral" per verifica del funzionamento delle stesse;
- ruotare il comando gas per circa 1/4 della sua corsa e premere il pulsante di avviamento (cui agisce sul pedale);
- in assenza di anomalie, a motore avviato, la spia "livello olio mix" si deve spegnere; resterà accesa la spia "N", se il cambio è in posizione di folle;
 - all'innesto della marcia, deve spegnersi
- anche la spia "N".

Attenzione

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

IN VIAGGIO

Partenza

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

Strumentazione

Controllare saltuariamente le spie e gli strumenti sul cruscotto. In particolare:

1) Spia livello olio mix: si illumina quando la quantità dell'olio scende a circa 0,5 l.

La riserva di olio è sufficiente per circa 80 km. Entro tale limite è assolutamente

necessario effettuare il rabbocco per evitare irreparabili danni al motore.

Si raccomanda di utilizzare esclusivamente olii sintetici per motori a due tempi con miscelazione separata. Non utilizzare olio miscela per motori fuoribordo.

Olio prescritto: AGIP 2T RACING.

Attenzione

- Non sollecitare mai il motore a bassa temperatura per evitare possibili danni.

Cambio marcia

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

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

Freni

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

Attenzione

- L'uso di un solo freno riduce l'efficacia frenante totale, facendo diminuire il controllo del mezzo.
- Con fondo stradale umido, fangoso o gelato, azionare i freni dolcemente per evitare il bloccaggio delle ruote e la conseguente perdita di controllo del mezzo.
- Nelle discese lunghe e ripide, sfruttare l'azione frenante del motore senza portarlo fuori giri, scegliendo opportunamente le marce.
- L'impiego continuo dei freni può provocarne il surriscaldamento con relativa perdita di efficienza.

Arresto del motore.

Posizionato il cambio in folle, disinserire la chiave di accensione portandola in posizione "OFF".

Attenzione

- Non montare accessori che potrebbero sollecitare la struttura del telaio arrecando possibili danni.
- Non montare dispositivi elettrici supplementari che potrebbero superare la capacità dell' impianto e/o danneggiarlo.
- Non saldare né forare il telaio per montare accessori non previsti o portapacchi di qualsiasi tipo.

Dotazione attrezzi

- chiave fissa: 10/13
- cacciavite a taglio/croce
- chiave a tubo da 21 - 16
- chiavi a brugola da 5

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

In ogni caso, prima di procedere ad interventi di manutenzione e registrazione dei vari particolari, è buona norma effettuare un' accurata pulizia generale del motore: usare un pennello imbevuto di petrolio per le parti meccaniche; pulire le superfici verniciate con un panno od una spugna morbida inumidita con un detergente neutro, sciacquare con acqua e asciugare con pelle di daino.

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

SMONTAGGIO CARENATURA**Sella**

Sfilare il perno dalla cerniera che la fissa anteriormente.

In alternativa, si possono svitare i due dadi che uniscono sella e cerniera.

Codone

Togliere il portapacchi, svitandone le 4 viti superiori, quindi allentare e togliere le 2 viti laterali e le 2 posteriori. Il codone si sfilava dal dietro.

Carenatura anteriore

Togliere le due viti laterali: sfilare la parte posteriore dei flabelli dai relativi incastri, quindi, facendo pressione dall' alto verso il basso, sfilarli anche dagli incastri anteriori.

Serbatoio carburante

Togliere il rivestimento centrale fissato con 3 viti, quindi asportare le 2 viti che fissano il serbatoio lateralmente al telaio.

Attenzione

- Nell'effettuare il rifornimento, evitare di far traboccare benzina dal bocchettone e, comunque, non versarne sulle parti verniciate e calde;
- asciugare accuratamente con stracci morbidi e puliti le eccedenze eventualmente versate: non riporre assolutamente detti stracci nei portaoggetti per evitare rischi di esplosioni od incendi.

BATTERIA

E' posta sotto la sella.

Montaggio

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

Manutenzione

- Controllare il livello dell'elettrolita, che deve essere mantenuto fra gli indici MIN-MAX riportati sulla batteria; se necessario, ripristinarlo aggiungendo acqua distillata; tenere la parte superiore della batteria sempre pulita e cospargerne i morsetti con vaselina neutra;
- verificare che il tubetto di sfiato sia collegato alla batteria e che non presenti strozzature;
- quando la moto non viene utilizzata per lunghi periodi (per es. nei mesi invernali) la batteria deve essere rimossa dal veicolo e posta in un luogo asciutto e temperato. Una volta al mese controllarne il livello di carica, ripristinarlo se necessario.

Attenzione

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

REGOLAZIONE FRIZIONE

Nel caso di frizione che "non stacca" o che "punta", procedere alla regolazione agendo sul perno di comando posizionato sul coperchio sinistro del motore.

Allentata la vite che fissa la levetta sul perno, agire su quest'ultimo ruotandolo con un cacciavite sino ad ottenere un giusto carico sullo spingidisco.

Tale operazione è preferibile che venga eseguita presso un **Concessionario GILERA**.

REGOLAZIONE COMANDI MANUBRIO

Acceleratore

- Assicurarsi che, sterzando completamente a destra e a sinistra, il comando del gas possa ruotare liberamente;
- controllare la corsa a vuoto della manopola, che deve essere di circa 4 mm. Se necessario, procedere alla regolazione agendo sul registro.

Frizione

La leva comando frizione sul manubrio deve presentare, alla sua estremità, una corsa a vuoto di circa 8 mm. Periodicamente procedere alla sua regolazione agendo sull'apposito registro a vite.

Freno anteriore

Il freno anteriore non necessita di registrazioni e la manutenzione va limitata al controllo del livello del liquido nel serbatoio della pompa.

Qualora si notasse un calo dell'olio, stringere i raccordi e controllare le guarnizioni della pompa. Assicurarsi che non vi siano perdite nel circuito e controllare che tubi e raccordi non siano piegati o deteriorati.

Rabboccare con liquido per freni DOT 4.

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

Attenzione

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

FRENI A DISCO

Controllo usura pastiglie

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

Usare solo pastiglie originali GILERA.

PNEUMATICI

È opportuno controllare periodicamente a freddo (prima di ogni viaggio) la pressione dei pneumatici, a garanzia di una maggiore durata e di una migliore tenuta di strada.

L'altezza minima dei tasselli nella parte centrale del pneumatico non deve essere inferiore a 3 mm.

CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO MOTORE

Il raffreddamento del motore è a liquido, a circolazione forzata con pompa situata sul coperchio destro del motore.

Ogni 2000 km., a motore freddo, verificare il livello del liquido di raffreddamento, che deve essere compreso fra le tacche di MIN e MAX riportate sulla vaschetta; eventualmente ripristinarlo.

Sostituire comunque il liquido ogni 2 anni. Liquido prescritto: AGIP PERMANENT FLUID.

I radiatori possono essere puliti usando un getto d'acqua a bassa pressione.

OLIO CAMBIO

Verifica livello

Tenendo il veicolo in posizione verticale, verificare ogni 4000 km. il livello dell'olio che non deve essere inferiore alla tacca di minimo segnata sull'astina. Se necessario, rabboccare con olio nuovo della stessa marca e tipo di quello già presente nel carter. Verificare nuovamente il livello, quindi avvitare a fondo il tappo.

Olio prescritto: AGIP 15W/40.

REGOLAZIONE POMPA LUBRIFICAZIONE SEPARATA

Valvola carburante e pompa olio sono comandate dalla manopola comando gas, mediante una trasmissione sdoppiata.

Per accedere alla pompa, togliere il coperchietto fissato con 3 viti.

La pompa dell'olio è **correttamente regolata** quando la tacca stampigliata sulla carrucola è allineata con la tacca di riferimento sul corpo pompa.

La regolazione avviene agendo sul registro a vite: svitandolo, l'erogazione aumenta; avvitandolo, diminuisce.

L'esaurimento dell'olio è indicato dall'accensione dell'apposita spia sul cruscotto.

MANUTENZIONE CANDELA

- Periodicamente (ogni 500 - 1000 km.) smontare la candela e ripulirla da eventuali incrostazioni mediante uno spazzolino in materiale sintetico duro;
- verificare con uno spessimetro la distanza fra gli elettrodi, che deve risultare di 0,5 - 0,6 mm.; se necessario ripristinarla;
- non agire sull'elettrodo centrale per evitare danni alla porcellana isolante;
- sostituire comunque la candela ogni 4000 km.

Attenzione

- L'uso di candele con grado termico errato o con filettatura impropria può causare gravi inconvenienti al motore.
- Candela prescritta: CHAMPION N2C.

CATENA DI TRASMISSIONE

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

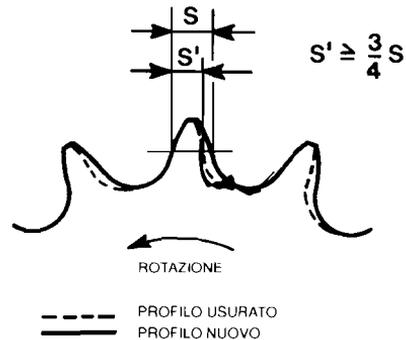
Il controllo va eseguito frequentemente e la registrazione almeno ogni 2000 km.

Se il motociclo viene sottoposto ad un impiego intenso, la manutenzione dev'essere eseguita più frequentemente.

Controllo

Il controllo dev'essere eseguito con il veicolo scarico, in assetto verticale e ripetuto per diverse posizioni della ruota, onde poter controllare l'assenza di eccentricità eccessive della corona.

Se la catena si allenta o si imputa significa che alcune maglie sono danneggiate o grip-pate. Verificare spesso lo stato di usura di maglie, rullini e denti corona. Tali componenti vanno sostituiti qualora si rilevino consumo o deformazione eccessivi rispetto ai valori evidenziati in Fig.



Attenzione

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

Lubrificazione

- Accavallare la catena sul braccio sinistro del forcellone;
- facendo girare il pignone in folle, lavarla tutta accuratamente con gasolio, sciacquarla e lasciarla asciugare completamente;
- lubrificarla con olio ad elevata viscosità (SAE 80W 90-ROTRA);
- rimontarla, dopo aver pulito pignone e corona;
- registrarne la tensione.

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

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

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

IL MOTORE NON PARTE

Alimentazione, carburazione, accensione:

- rubinetto carburante chiuso oppure serbatoio vuoto;
- getto, corpo carburante o rubinetto ostruito o sporco;
- accensione irregolare o insufficiente;

- motore ingolfato;

- filtro aria intasato o sporco;

IRREGOLARITA' DI FUNZIONAMENTO

Affievolimento del rumore allo scarico: il motore tende a fermarsi con la massima apertura dell' acceleratore:

Perdita di colpi, funzionamento irregolare del motore:

Scarico motore irregolare, scoppietti in ripresa o in salita:

- miscela troppo ricca;

Consumo elevato:

- filtro aria intasato o sporco;
- comando starter bloccato in posizione di "chiuso" o non completamente aperto;
- altre cause (carburazione, scarsa compressione, ecc.):

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

- aprire il rubinetto o rifornire il serbatoio;
- smontare e lavare con benzina; asciugare con getto di aria compressa;
- smontare la candela e, dopo averla collegata all' accensione mediante l' apposito cappuccio, tenendo il capo della stessa a contatto con una parte metallica lontana dal suo alloggiamento nella testa, verificare che facendo girare a vuoto il motore scocchi la scintilla tra gli elettrodi. In caso contrario, ripetere l' operazione con una candela nuova prima di procedere ad altre verifiche sull' impianto di accensione;
- chiudere il rubinetto del serbatoio, accelerare al massimo e agire sul pedale di avviamento (oppure sul pulsante per l' avviamento elettrico).
Se il motore non parte effettuare la manovra a pinta oppure smontata la candela, pulirla o sostituirla. Prima di rimontarla, far girare il motore a vuoto per eliminare l' eccesso di carburante;
- verificare la tenuta dello spillo-valvola del galleggiante;
- pulire il filtro o sostituirlo.

- silenziatore intasato;

- verificare che:

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

- pulire o sostituire la candela;

- verificare le connessioni dei cavi di alimentazione alla centralina;

- sostituire il getto con uno di misura inferiore;

- pulire il filtro o sostituirlo;

- sbloccare il comando starter sul carburatore e lubrificarlo;

- rivolgersi alle organizzazioni di Vendita e Assistenza **GILERA**.

- rivolgersi alle organizzazioni di Vendita e Assistenza **GILERA**.

COPPIE DI SERRAGGIO

Particolare	Coppie (Kgm)
Motore	
- testa/cilindro	1,6 - 1,8
- mozzo frizione	4,0 - 4,5
- viti bloccaggio dischi frizione	0,7 - 0,9
- vite bloccaggio perno frizione	0,5 - 0,6
- volano	4,0 - 4,5
- ingranaggio motore	4,0 - 4,5
- tappo scarico olio cambio	0,5
- fissaggi motore al telaio	2,0 - 2,2

Sospensioni

- ancoraggi ammortizzatore (superiore o inferiore)	4,0 - 4,5
--	-----------

Ruote

- bloccaggio perno anteriore	4,5 - 5,0
- bloccaggio viti mozzo posteriore	5,0 - 6,0

MOTORE

- tipo	monocilindrico, 2 tempi
- alesaggio per corsa	39 x 41,8 mm
- cilindrata	49,93 cm ³
- rapporto di compressione	12,5:1

Accensione

- elettronica a scarica capacitiva (CDI) e anticipo variabile	
● anticipo	16° a 6000 g/min

Alimentazione

- benzina super	N.O min. = 96
- carburatore	Dell' Orto SHA 14 12
- diametro diffusore (mm)	12
- getto max.	72
- peso galleggiante (g)	3,5

Frizione

- a dischi multipli in bagno d' olio.

Trasmissione primaria

- a ingranaggi a denti dritti:
 - pignone/corona: Z= 21/74
 - rapporto 3.52

Cambio

- a ingranaggi a denti dritti con innesti frontali:	rapporti motore	rapporti totali motore/ruota
cambio		
1a velocità	12,38	37,04
2a velocità	18,34	22,03
3a velocità	23,29	14,78

VEICOLO

Telaio

- bitrave a doppia culla chiusa

Sospensione anteriore

- forcella oleodinamica con steli	Ø 30 mm
- corsa	120 mm

Sospensione posteriore

- forcellone monobraccio con ammortizzatore centrale	
- corsa ruota	90 mm