



FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI  
"MOTO MORINI,"  
BOLOGNA

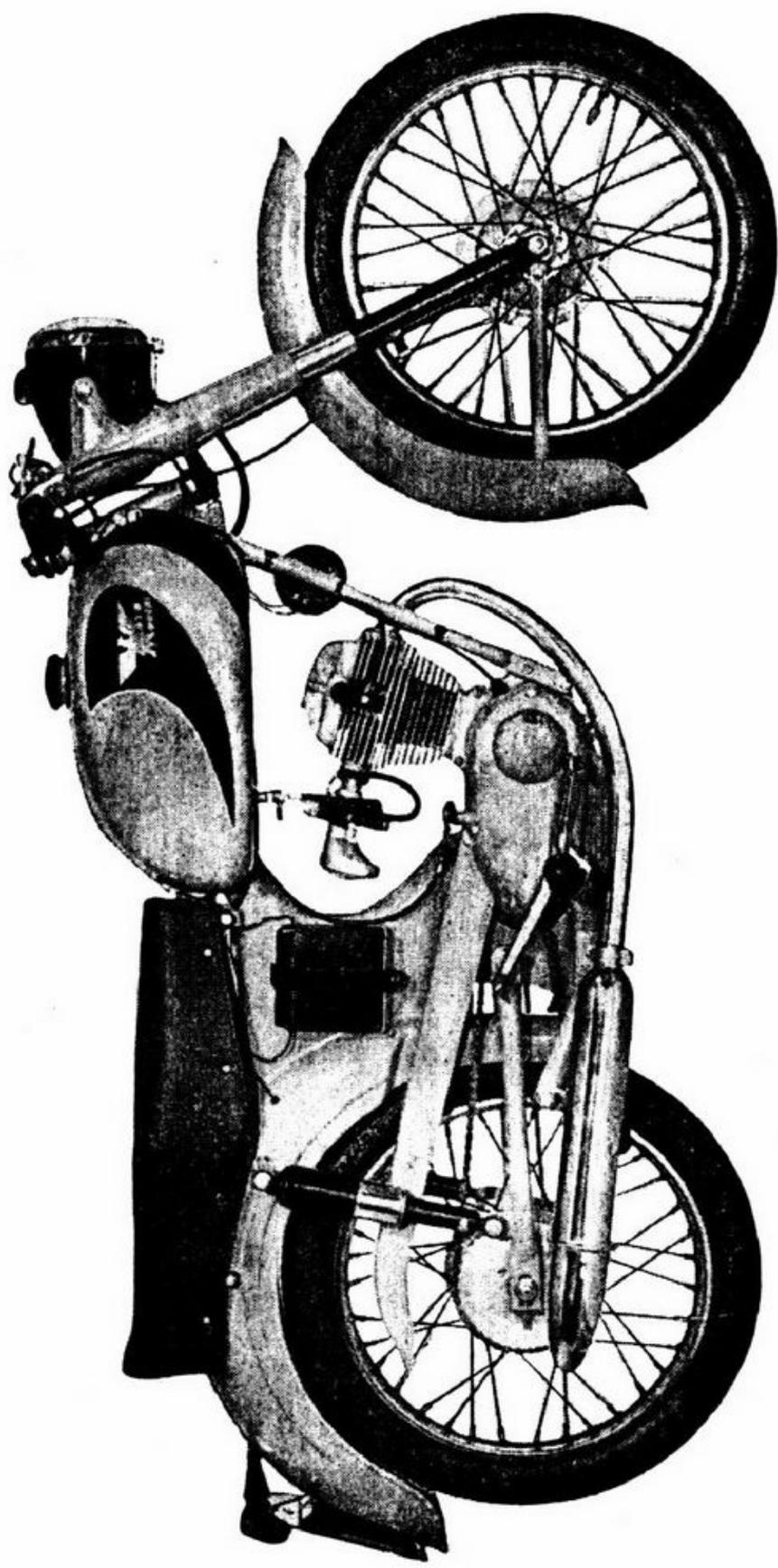
***Sbarazzino***

**ISTRUZIONI**  
per l'uso e la manutenzione

## PER UNA BUONA CIRCOLAZIONE STRADALE

- **Tenete costantemente la destra;**
- **se marciate meno velocemente di altri veicoli, portatevi sul lato destro della strada, in modo da non intralciare il traffico;**
- **date la precedenza ai veicoli che provengono dalla vostra destra;**
- **superate solamente a sinistra;**
- **non superate altri veicoli in curva, negli incroci o comunque quando la visibilità non è completamente libera;**
- **prima di sorpassare un veicolo accertatevi bene che non ne vengano altri nella direzione opposta;**
- **fermatevi e date la precedenza ai pedoni che stanno attraversando la strada negli appositi spazi;**
- **rallentate la velocità in prossimità di incroci, scuole, parchi pubblici, cinema, chiese;**
- **non manomettete gli apparecchi silenziatori;**
- **evitate di « affollare » il motore specialmente nelle ore notturne e comunque nell'abitato;**
- **non accendete il faro in città e usate l'anabbagliante quando incrociate altri veicoli;**
- **limitate la velocità nell'abitato e quando il traffico è particolarmente intenso;**
- **preoccupatevi di usare il motociclo con la massima silenziosità;**
- **rispettate rigorosamente le segnalazioni stradali.**

**Siate cauti! In ogni incidente il maggior danno è il vostro!**



## G A R A N Z I A

La garanzia dei motocicli MOTO MORINI è prestata per la durata di mesi 6 dalla consegna e si estende ai difetti di montaggio e di materiale. I pezzi riconosciuti difettosi dalla Fabbrica saranno sostituiti gratuitamente.

I pezzi da esaminare dovranno essere consegnati, franco di porto, alla Fabbrica e verranno restituiti all'acquirente in porto assegnato.

Sono a carico del compratore le spese di mano d'opera.

Sono esclusi da ogni garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, il carburatore, l'impianto di accensione, d'illuminazione e, in genere, tutte le parti non fabbricate dalla « Moto Morini ».

Ogni garanzia cessa per quei motocicli che non siano stati usati secondo le prescrizioni, siano adibiti a noleggio, a corse, o siano stati riparati al di fuori dell'organizzazione « Moto Morini ».

Sia il venditore che la Fabbrica non rispondono dei danni che potessero derivare a persone o cose, dall'uso dei motocicli « Moto Morini » anche se i danni fossero derivati da difetti di costruzione.

La garanzia non è più operante se nel periodo dei sei mesi non siano state rispettate le prescrizioni riguardanti l'impiego dei lubrificanti raccomandati.

## AVVERTIMENTI IMPORTANTI

**Quando la macchina è nuova, allo scopo di permettere il graduale adattamento degli organi, durante i primi 2000 Km., si raccomanda di non superare le seguenti velocità :**

in 1 <sup>a</sup> vel.	Km/h	20
» 2 <sup>a</sup> »	»	35
» 3 <sup>a</sup> »	»	45
» 4 <sup>a</sup> »	»	60

**EVITARE SEMPRE DI FAR GIRARE SUBITO TROPPO FORTE IL MOTORE, SPECIE SE QUESTI E' FREDDO, IN MODO DA PERMETTERE ALL'OLIO DI ENTRARE COMPLETAMENTE IN CIRCOLAZIONE.**

**Per le operazioni di controllo periodico o per la revisione consigliamo di rivolgersi esclusivamente ai nostri Concessionari.**

**Si raccomanda di montare esclusivamente parti di ricambio originali.**

## CARBURANTE

**Turismo : Benzina normale.**

**Granturismo - Supersport : Benzina Super.**

# C A R A T T E R I S T I C H E

## Motore

Monocilindrico a quattro tempi.

Alesaggio mm. 50

Corsa mm. 50

Cilindrata totale 98,125 c.c.

Rapporto di compressione 1 : 7,8

Potenza effettiva Cv. 6,40

Cilindro in lega leggera con canna in ghisa speciale riportata.

Testa in lega leggera con sedi valvole riportate.

Distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero della distribuzione comanda le aste a mezzo di punterie a piattello.

Alimentazione con carburatore a comando unico, diffusore mm. 16.

Accensione con volano-magnete, bobina alta tensione esterna. Anticipo automatico.

Lubrificazione a circolazione forzata all'asse motore con pompa meccanica ad ingranaggi. Filtro smontabile.

Trasmissione primaria ad ingranaggi con denti elicoidali.

Cambio di velocità nel blocco motore a quattro marce nei seguenti rapporti:

Tra motore e cambio -  $19/62 = 3,263$

Nel cambio - 1<sup>a</sup> vel.  $16/40 = 2,500$

2<sup>a</sup> vel.  $22/34 = 1,545$

3<sup>a</sup> vel.  $27/29 = 1,074$

4<sup>a</sup> vel.  $31/25 = 0,807$

Tra cambio e ruota - 12/41 = 3,416  
Tra motore e ruota - 1<sup>a</sup> vel. = 27,865  
                                  2<sup>a</sup> " = 17,220  
                                  3<sup>a</sup> " = 11,970  
                                  4<sup>a</sup> " = 8,983  
Frizione a dischi multipli in bagno d'olio

### **Telaio**

Membratura mista tubo e lamiera.

Sospensione anteriore con forcella telescopica idraulica.

Sospensione posteriore con forcella oscillante e ammortizzatori idraulici.

Ruote a raggi.

Pneumatici: anteriore di 2,50 x 17 rigato, posteriore di 2,50 x 17 scolpito.

Freni ad espansione: anteriore e posteriore di mm. 124 di diametro e mm. 25 di larghezza.

Passo mt. 1,225

Lunghezza massima mt. 1,850

Larghezza massima mt. 0,53

Altezza minima dal suolo mt. 0,16

Peso a vuoto Kg. 88

Impianto elettrico con batteria a 6 volt, 6 amperex-ora, faro a tre luci e tromba elettrica.

Sella biposto

Velocità massima in presa diretta Km. 95 circa

Consumo (secondo le norme CUNA) litri 2 per 100 Km.

Serbatoio del carburante capacità litri 13

Serbatoio dell'olio (coppa motore) Kg. 1-0,850-18

## LUBRIFICAZIONE

### Motore - Cambio

Dopo i primi 500 Km. di marcia, trattandosi di macchina nuova, è necessario sostituire completamente l'olio nella coppa motore con altro fresco. Per eseguire tale operazione si procede come segue:

Si toglie il tappo del bocchettone di introduzione. (fig. 2 n. 4)

Si toglie il tappo di scarico porta filtro; (fig. 1 n. 1) per eseguire questa operazione bisogna allentare la ghiera che blocca il tubo di scarico alla testa e togliere il bulloncino che fissa il silenziatore al suo supporto, quindi allontanare il tubo di scarico finchè il tappo col filtro non è uscito interamente dal motore.

Togliere pure l'olio dal coperchio distribuzione svitando l'apposito tappo di scarico (fig. 2 n. 3).

Uscito tutto l'olio si provvede alla pulizia del filtro lavandolo accuratamente nella benzina e poi si avvita nuovamente.

Si riempie nuovamente la coppa motore attraverso il bocchettone con Kg. 1 di olio fresco.

Si consiglia di usare sempre olio:

— MOBIL OIL « D » in estate

— MOBIL OIL « AF » in inverno

prodotti dalla MOBIL OIL ITALIANA.

Il livello deve raggiungere l'altezza della tacca inferiore segnata sull'asta applicata al tappo del bocchettone (fig. 2 n. 4 A).

Si precisa a tappo appoggiato al bocchettone.

La quantità di olio non deve mai essere inferiore al livello minimo.

In seguito rinnovare completamente l'olio ogni 2000 Km.

### **Perno forcellone oscillante**

Ogni 6000 Km. iniettare attraverso l'apposito ingrassatore a pressione del Mobilgrease MP della Mobil Oil Italiana.

### **Cuscinetti dei mozzi ruota**

Ogni 6000 Km. smontare i cuscinetti, lavarli nella benzina ed ingrassarli usando Mobilgrease MP della MOBIL OIL ITALIANA.

### **Eccentrico del ruttore**

Ogni 3000 Km. iniettare con poche gocce di Mobiloil « A » il feltrino dell'eccentrico del ruttore del volano magnetico.

### **Forcella anteriore**

Ogni 6000 Km. circa è indispensabile controllare il livello dell'olio nella forcella anteriore.

Per eseguire tale operazione si toglie il tappo posto nell'estremità superiore di ogni fodero (Fig. 3 n. 1) e con un'asta si verifica il livello come è chiaramente indicato nella Fig. 3

Si raccomanda Mobilfluid 200 della Mobil Oil Italiana.

## **REGISTRAZIONI VARIE**

### **Punterie**

La registrazione delle punterie si effettua togliendo il coperchio della testata che è fissato con tre bulloncini.

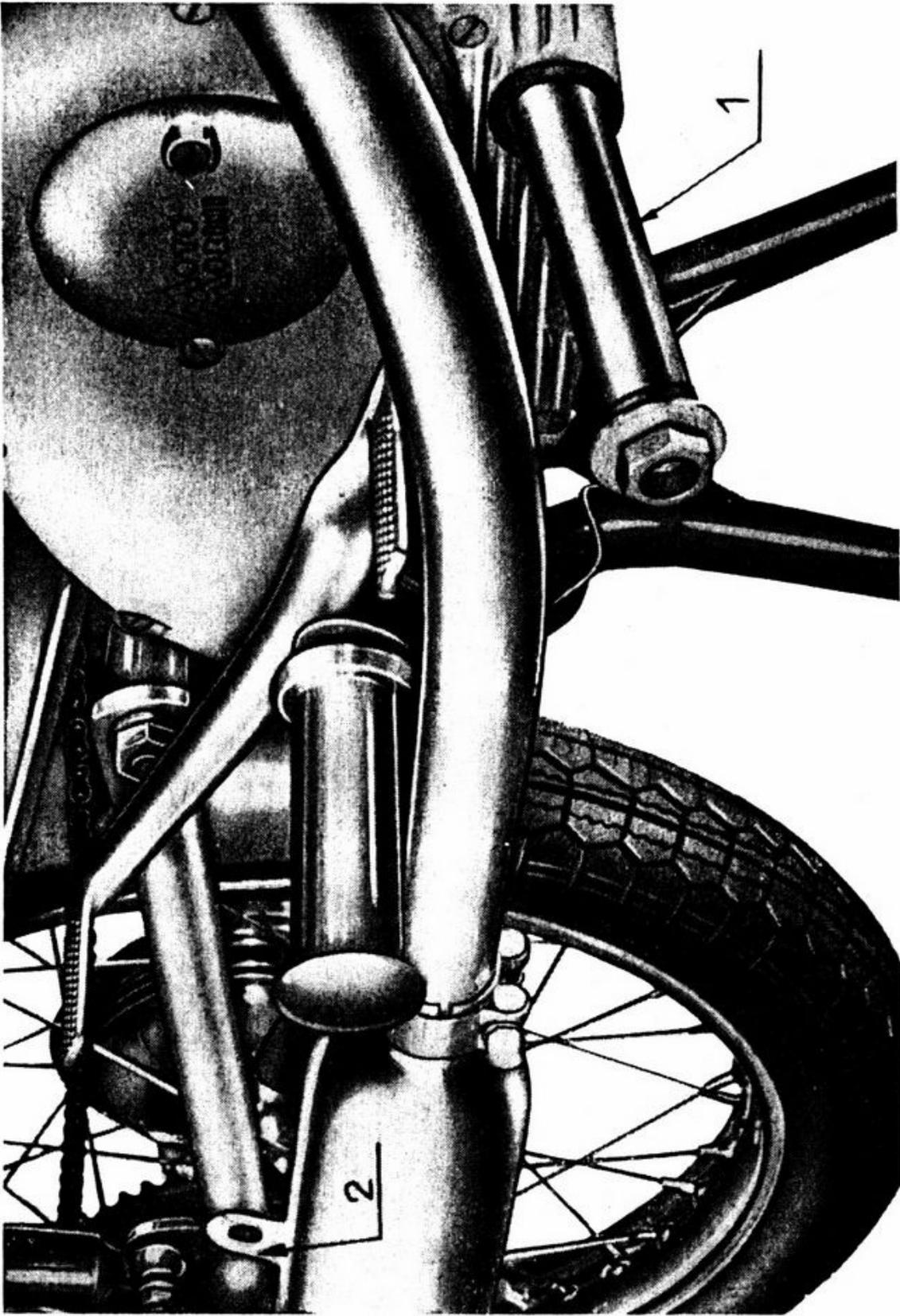


Fig. N. 1

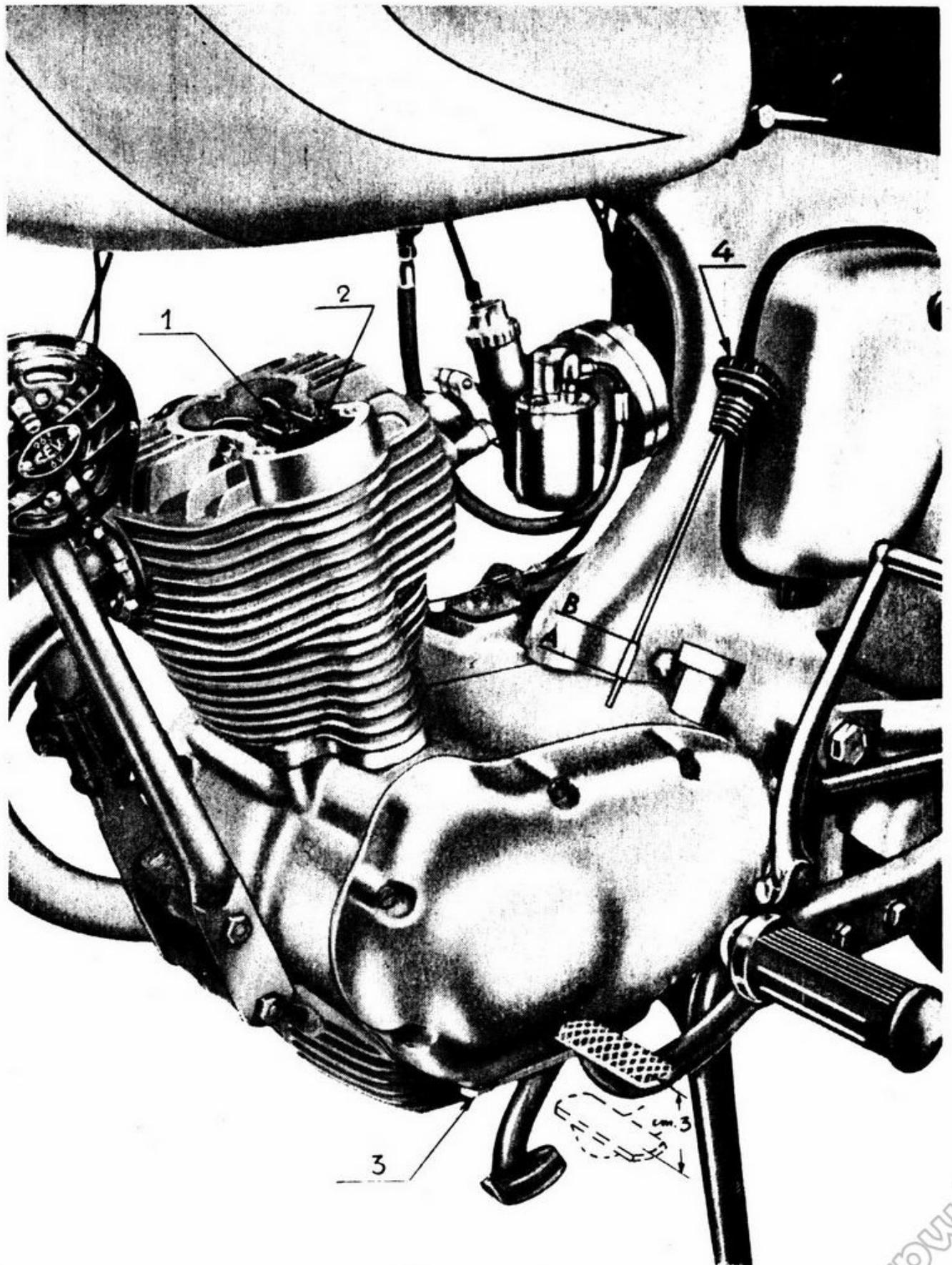


Fig. N. 2

Con l'apposita chiave si allenta il dado del registro (fig. 2 n. 1 o 2) e con l'altra si avvita o si svita il registro fino ad ottenere i seguenti giochi:

**Aspirazione:** mm. 0,10 tra la valvola e il registro

**Scarico:** mm. 0,10 tra la valvola e il registro  
I succitati giochi si intendono a MOTORE FREDDO. Per ben eseguire le succitate registrazioni consigliamo di togliere la candela e portare il pistone al PUNTO MORTO SUPERIORE in fase di compressione.

### Frizione

Per il regolare funzionamento della frizione la leva di comando sul manubrio deve avere, alla estremità, una corsa a vuoto di mm. 3 circa. La regolazione si effettua a mezzo dell'apposito registro situato sul lato destro del motore (Fig.4).

**ATTENZIONE!** Nel registrare la frizione controllare sempre che la levetta alla quale è applicata la trasmissione non oltrepassi mai la metà della sua corsa vedi Fig. 4 lettera B.

Se ciò dovesse verificarsi si deve controllare l'usura dell'asta spingi disco.

### Freno anteriore

Serve allo scopo il bottone tenditore della guaina del freno stesso. Per tendere si allenta detto bottone dopo aver allentato la ghiera di bloccaggio. (Fig. 3 n. 2)

Il gioco (misurato alla estremità della levetta del piatto porta ceppi) deve essere di circa 9 mm.

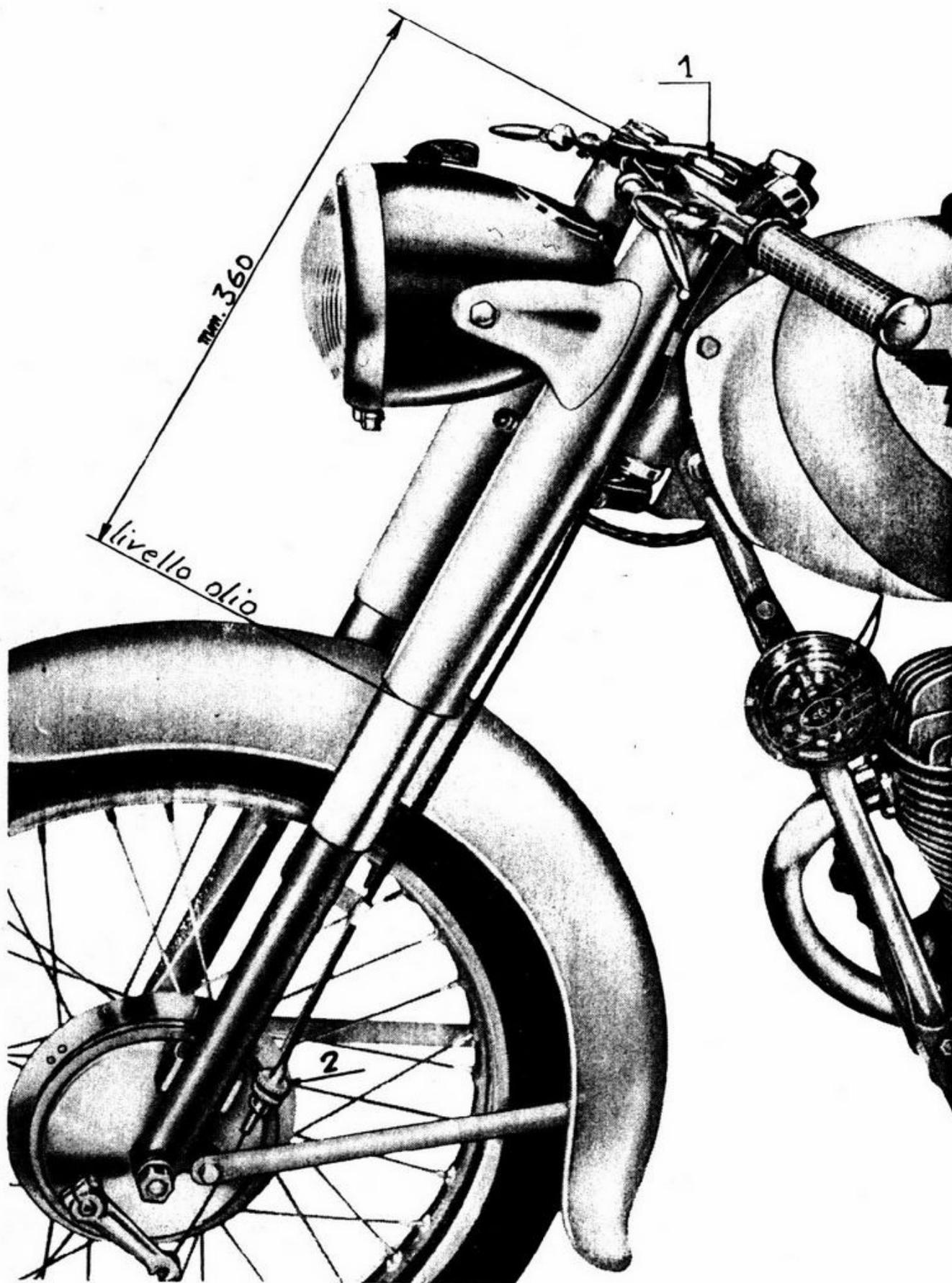


Fig. N. 3

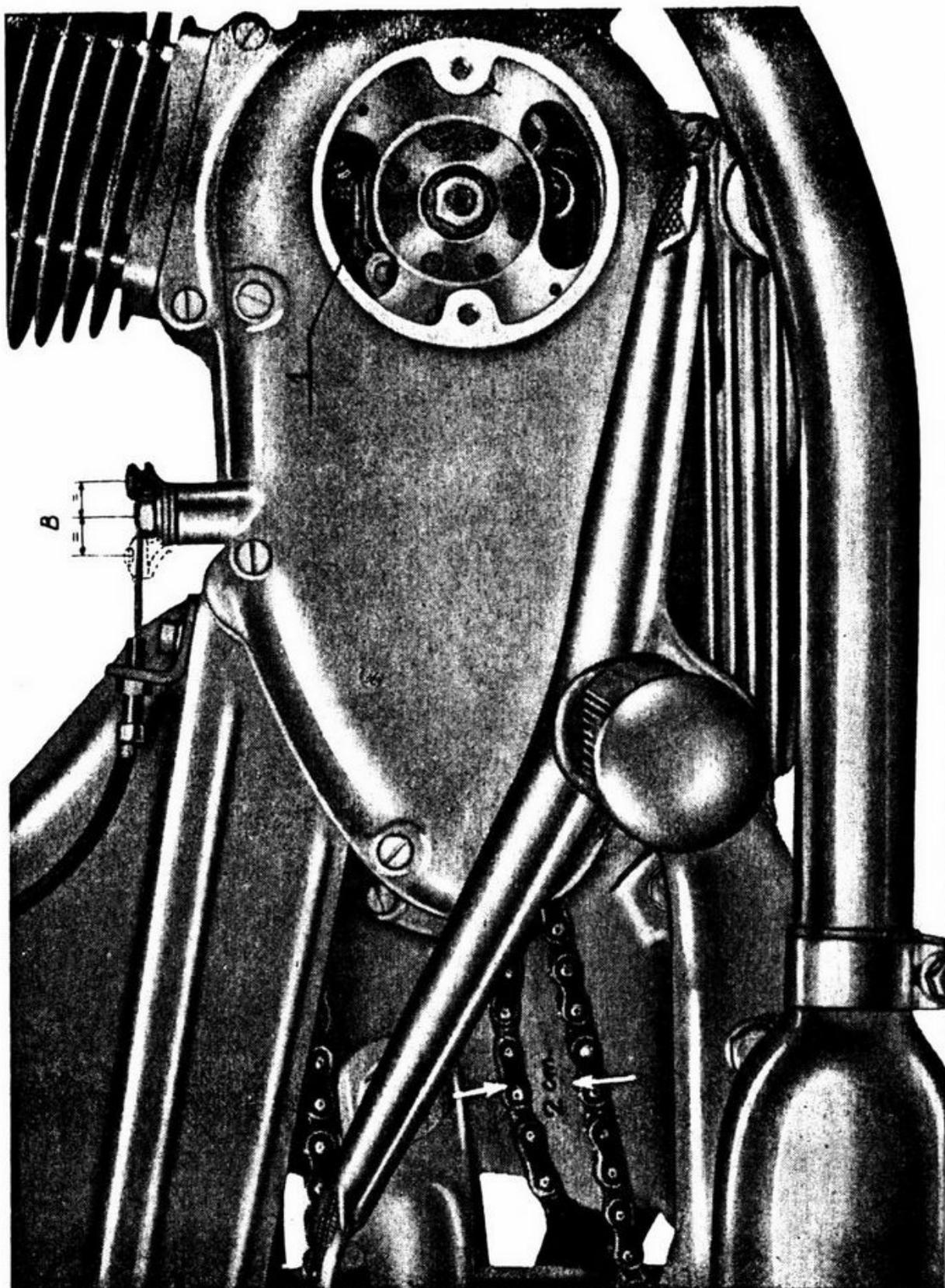


Fig. N. 4

## Freno posteriore

La registrazione del freno posteriore si ottiene avvitando o svitando il pomello posto all'estremità del tirante del freno stesso. (Fig. 5 n. 1)

Il gioco misurato all'estremità del pedale deve essere di circa cm. 3 (Fig. 2)

Si raccomanda vivamente tale gioco. In caso contrario, con una seconda persona a bordo, l'oscillazione del forcellone tende a frenare la ruota posteriore.

## Catena

La giusta tensione della catena si ottiene come per le biciclette mediante i due tendi-catena che sono sul perno della ruota posteriore, agenti all'estremità del forcellone.

### **La catena non deve mai essere troppo tesa**

Per il miglior rendimento e la massima durata deve avere una oscillazione, **in corrispondenza del perno del forcellone**, di circa cm. 2 (Fig. 4)

Tale controllo deve essere eseguito con la macchina sul cavalletto.

Ad operazione finita controllare l'allineamento delle ruote.

La catena va lubrificata con alcune gocce di olio ogni qualvolta appare secca, questo si verifica specialmente dopo una marcia sotto la pioggia.

Ogni 6000 Km. circa si consiglia di lavare la catena in bagno di petrolio. Ciò fatto dopo averla accuratamente asciugata, la si immerge in un bagno di olio denso.

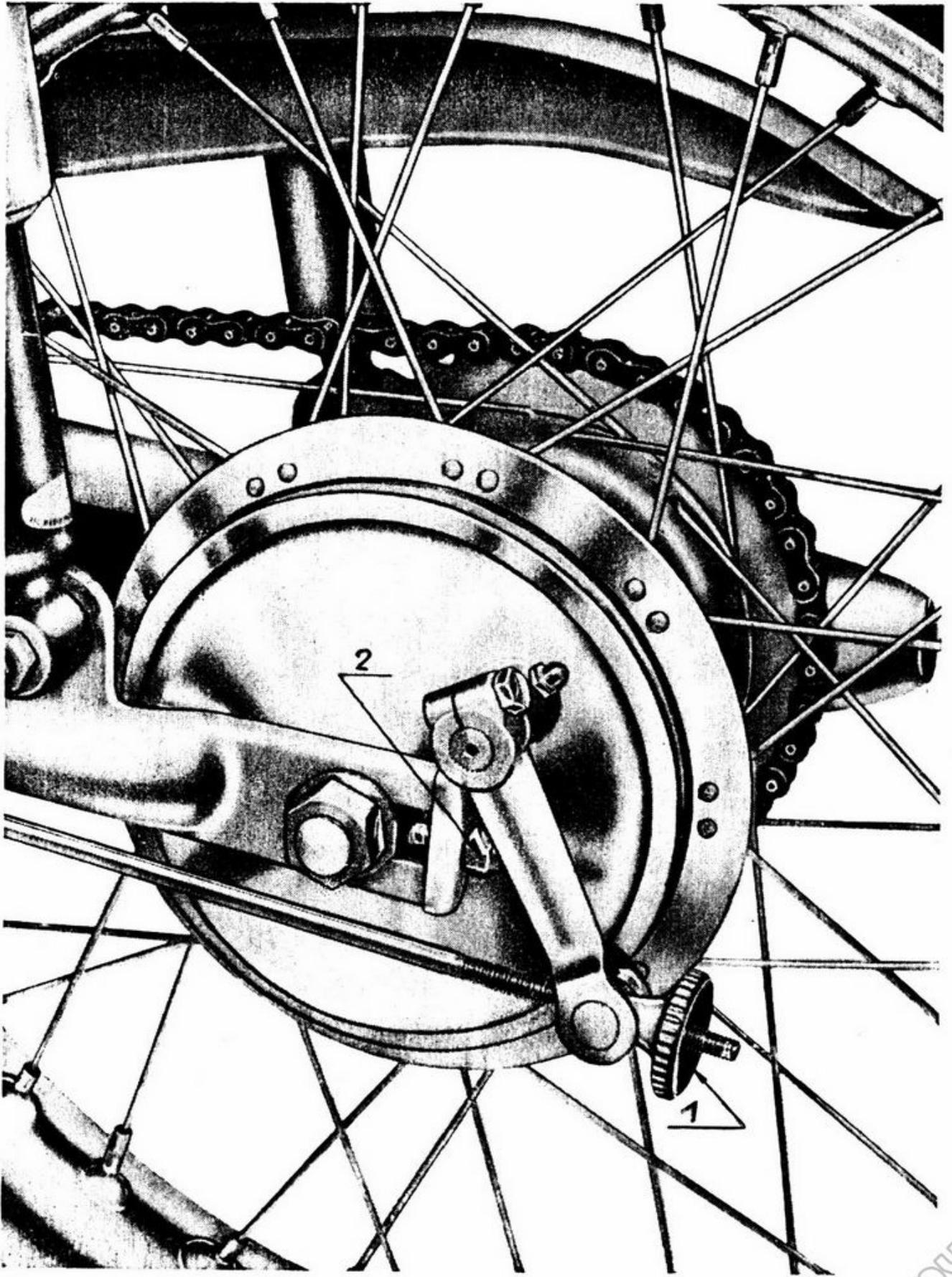
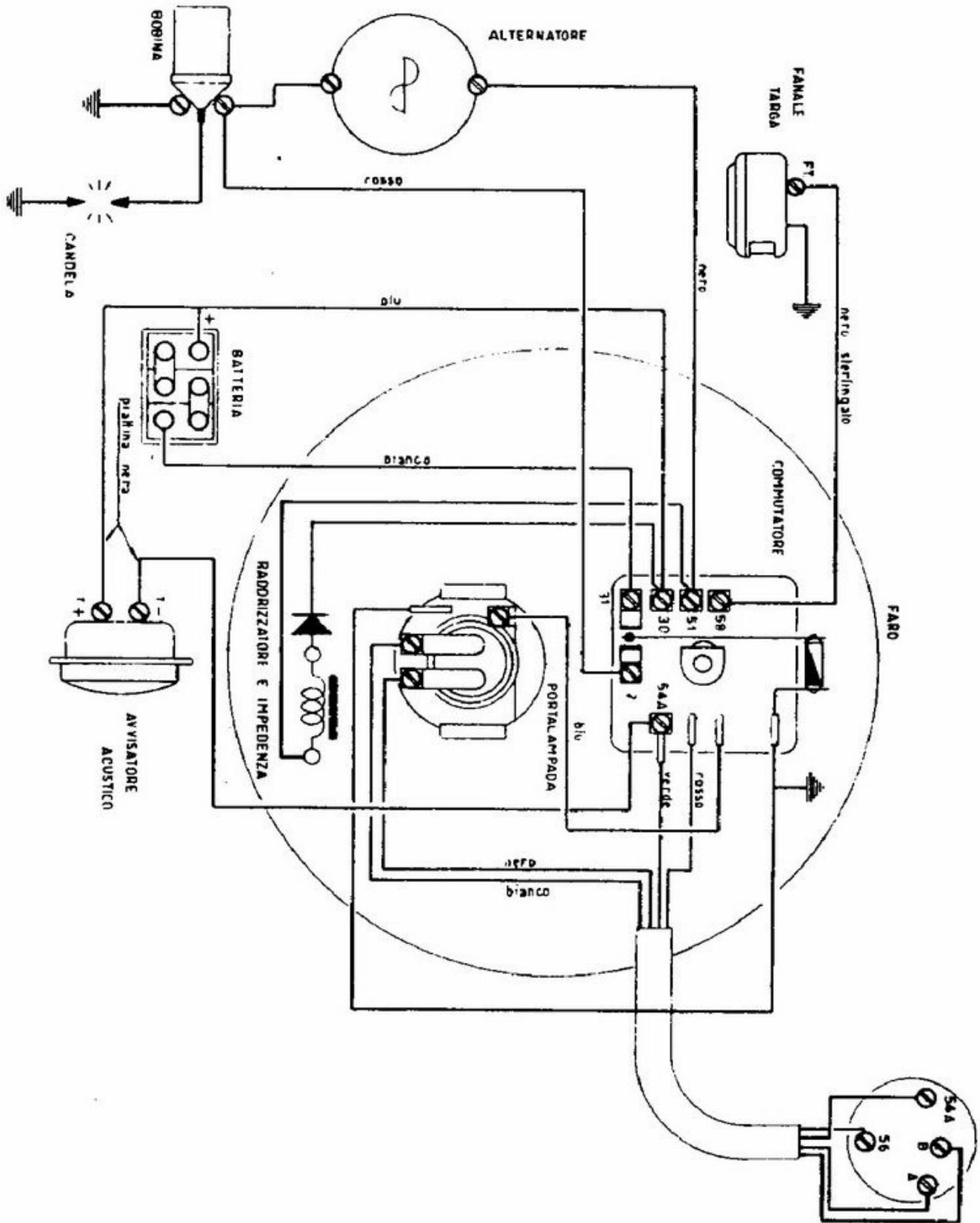


Fig. N. 5

# Schema Impianto elettrico



## Volano magnete

Le puntine platinatate del ruttore del volano magnete (Fig. 4 n. 1) ogni 3.000 Km. circa debbono essere controllate. Verificare che l'apertura dei contatti sia di 4/10 di mm.

## Pressione pneumatici

Per la maggior durata dei pneumatici, la maggiore stabilità e comodità di marcia, si raccomandano le seguenti pressioni:

- Pneumatico anteriore: Kg. cmq. 1,75
- Pneumatico posteriore: Kg. cmq. 2

## Batteria

Ogni 1500 Km. a batteria riposata e fredda verificare il livello ed aggiungere eventualmente dell'acqua distillata in ogni elemento in modo che il livello giunga a 5 mm. sopra i separatori.

Ogni 6.000 Km. verificare che i poli ed i morsetti siano accuratamente puliti e ben serrati, dopo di che si ungeranno con vaselina pura filante per evitare le ossidazioni.

## Dati della distribuzione

Fase - Aspirazione: Apre 20° prima del PMS - chiude 65° dopo il PMI.

Scarico: Apre 60° prima del PMI - Chiude 20° dopo il PMS.

Gioco Punterie - Aspirazione mm. 0,10 - Scarico m. 0,10; **a motore freddo. - A motore caldo aspirazione e scarico mm. 0,17.**

Anticipo: Fisso 20° prima del PMS - Tutto anticipato 38° prima del PMS

Gioco fase: mm. 0,40.