

Ufficio Tecnico MV



notizie relative
alla
motoleggera

1^a Serie 1958

M.V. "Ottantatre,,

P R E M E S S A

In questo opuscolo sono descritte, in forma essenzialmente pratica, le istruzioni per l'impiego e la manutenzione della motoleggera

M. V. «Ottantatre»

Queste norme consentono l'uso della motoleggera nelle migliori condizioni.

Per le operazioni di verifica e controllo periodico si consiglia di rivolgersi esclusivamente presso i ns. concessionari che garantiscono un lavoro appropriato e sollecito.

CARATTERISTICHE GENERALI

Motore:

Motore a 4 tempi - a valvole in testa - monocilindrico

Cilindro in ghisa

Testa in lega leggera con sedi valvole riportate

Alesaggio: mm. 46,5 - corsa: mm. 49 - cilindrata effettiva cmc. 83,2

Giri massimi motore 6000 - potenza a giri massimi HP. 3,5

Cambio in blocco a 3 velocità

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio

Avviamento a pedale

Lubrificazione a circolazione semiforzata (lubrificante nel carter)

Accensione a magnete rotante.

Telaio:

Telaio in tubi acciaio speciale

Forcella anteriore telescopica con ammortizzamento idraulico

Sospensione posteriore con forcellone oscillante, molleggio telescopico con ammortizzamento idraulico incorporato

Impianto elettrico del tipo regolamentare - tensione 6 Volt

Interasse macchina: mm. 1220

Ruote con pneumatici da $2\frac{1}{2} \times 19''$

Velocità massima: Km/h 67

Peso della motoleggera in ordine di marcia: Kg. 83

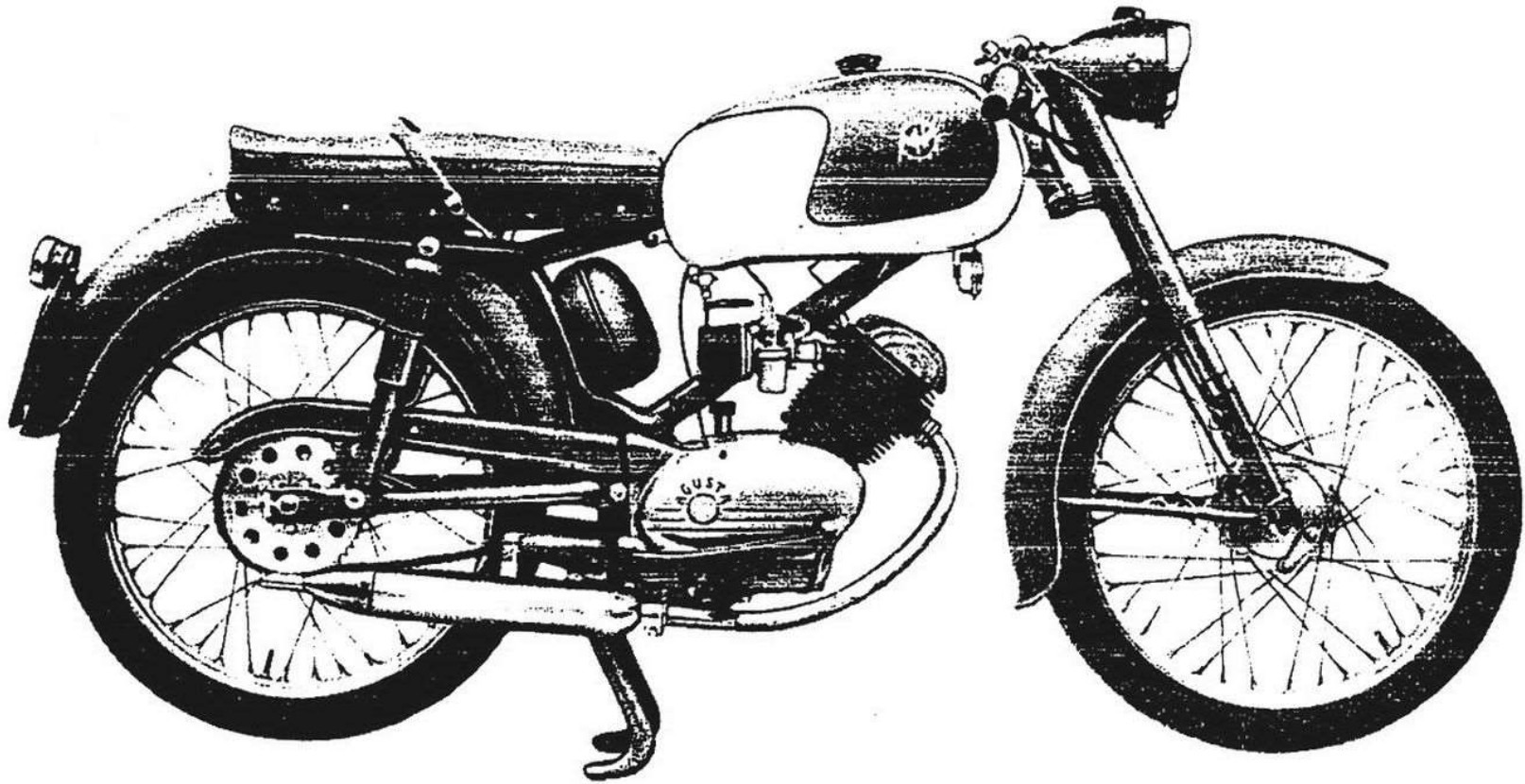


FIG. 1
Motoleggera 83 cc.

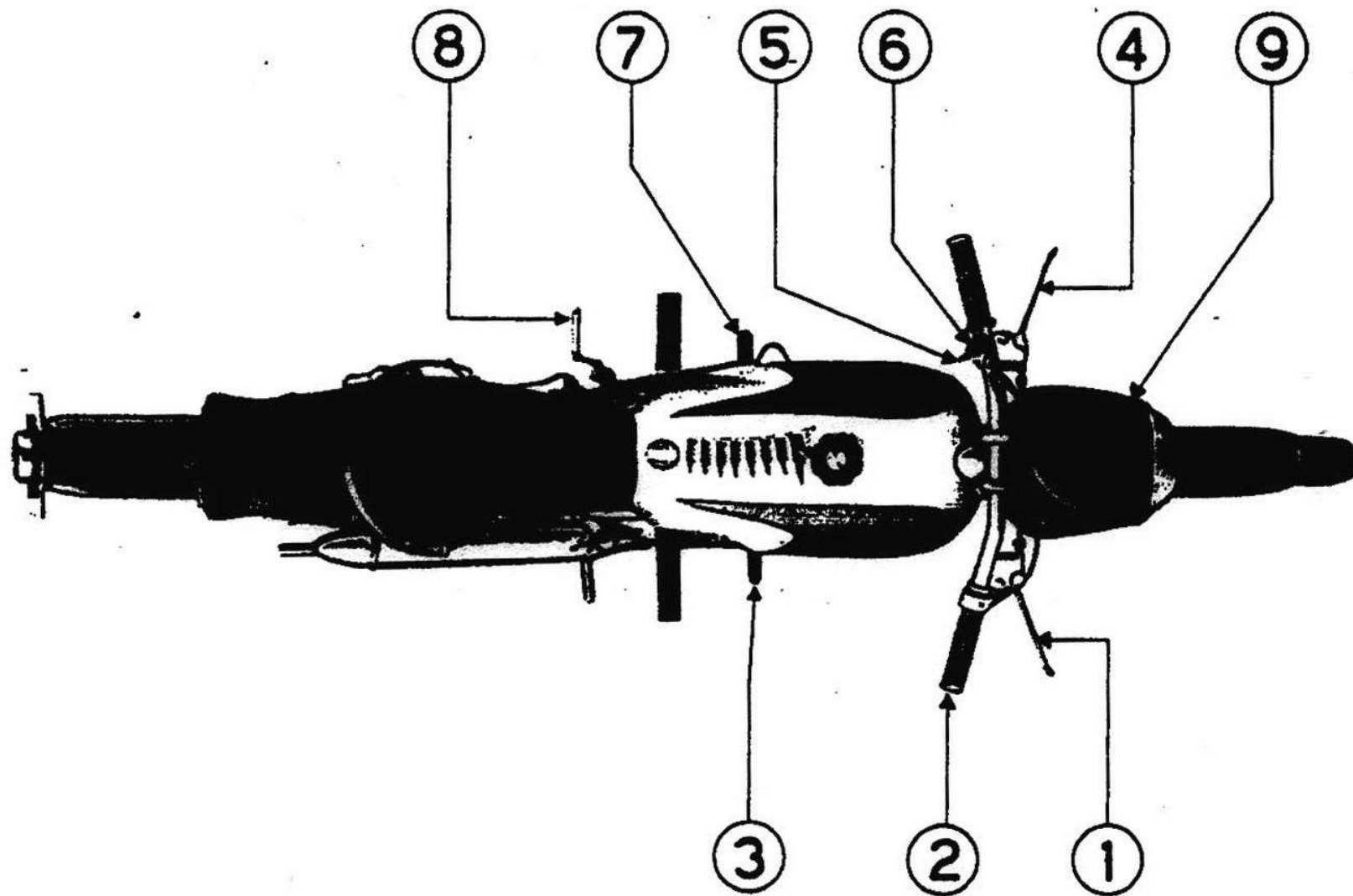


FIG. 2

- 1) Leva comando freno anteriore. - 2) Manopola comando gas. - 3) Pedale comando cambio. - 4) Leva comando frizione. - 5) Commutatore luce. - 6) Pulsante clacson. - 7) Pedale freno posteriore. - 8) Pedale messa in moto. - 9) Bottone di massa stop motore.

ISTRUZIONI PER LA MESSA IN FASE DEL MOTORE

Il motore è messo a punto dalla Casa con i seguenti dati:

Accensione:

Anticipo. fisso dal P.M.S. = 12°

Anticipo automatico = 20° (totale = 32°)

Distribuzione (con gioco valvole per controllo fasatura = 0,05):

Inizio apertura valvola aspirazione = 21° prima P.M.S.

Chiusura valvola aspirazione = 53° dopo P.M.I.

Inizio apertura valvola scarico = 62° prima P.M.I.

Chiusura valvola scarico = 17° dopo P.M.S.

Registrazione valvole (gioco di funzionamento):

Gioco valvola aspirazione con motore freddo = mm. 0,05

Gioco valvola scarico con motore freddo = mm 0,05

Testa:

Rapporto. compressione = 1 a 7

DESCRIZIONE PER L'USO DELLA MOTOCICLETTA

Frizione

E' del tipo funzionante a bagno d'olio, situata a sinistra nel lato della trasmissione primaria di comando. E' fornita di 2 dischi conduttori e di 3 condotti.

Viene comandata a mezzo leva sul manubrio e serve per staccare il motore dal cambio. Questa leva non bisogna usarla a strappi, ma lentamente e deve avere un gioco di 3 o 4 mm. che si ottengono mediante la registrazione dell'apposito bariletto di registro posto in prossimità della leva stessa.

La registrazione della frizione si fa una volta tanto a mezzo dell'apposita vite di registro che si regola dopo aver tolto il tappo dal coperchio sinistro.

Cambio

A 3 rapporti, comandato da selettore con leva a pedale. Con motore a folle si passa alla prima velocità agendo sulla parte posteriore del pedale. Per passare dalla prima alla seconda velocità, e dalla seconda alla terza, agire sulla parte anteriore del pedale. Per retrocedere nelle marce, agire solo sul pedale posteriore. Ad ogni operazione di cambio staccare il motore a mezzo frizione.

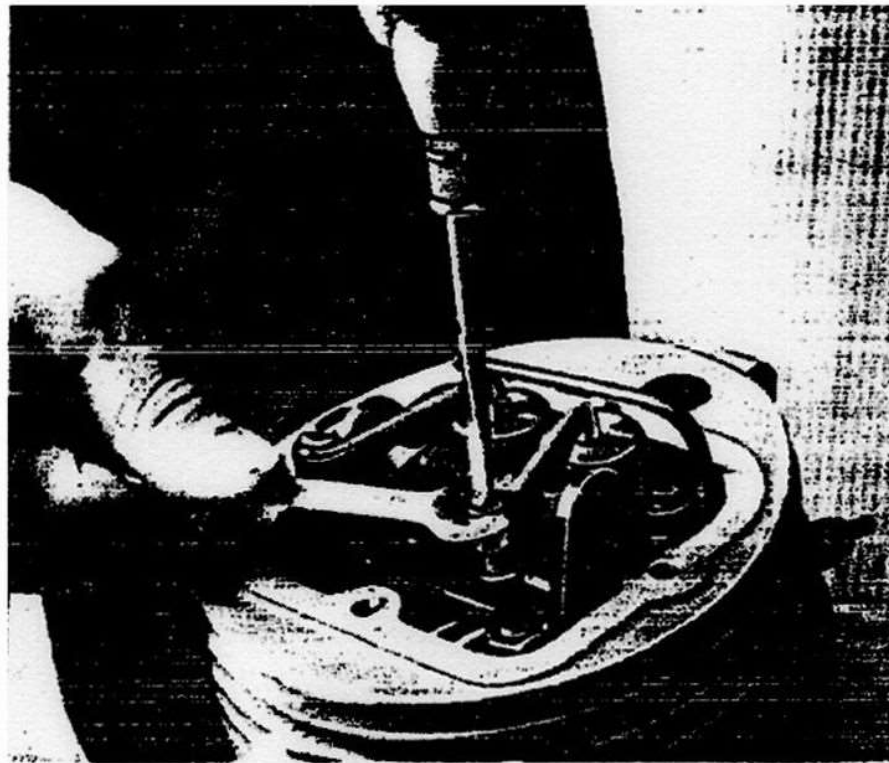


FIG. 3

Schema registrazione gioco delle valvole

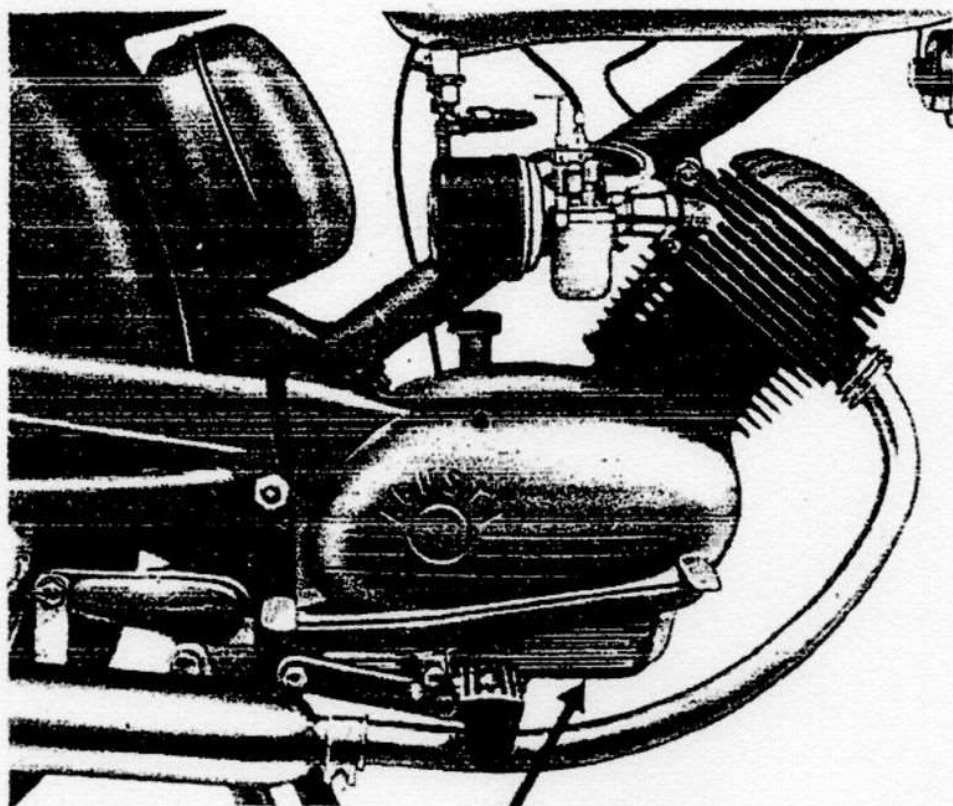
Distribuzione

E' a valvole in testa con molle cilindriche e bilancieri.

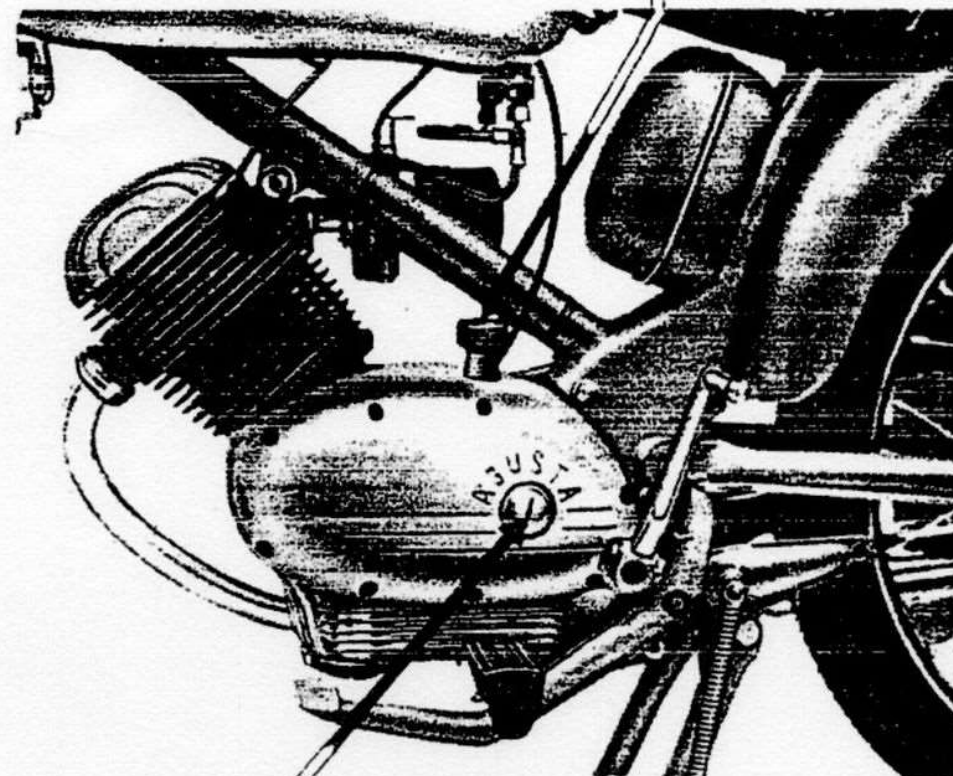
I bilancieri sono comandati a mezzo aste. Il gioco tra valvole e bilancieri è come già detto, di 5 centesimi misurati a motore freddo.

La registrazione di detto gioco si effettua togliendo il coperchio della testa e quindi, agendo sul dado e sulla vite come dimostra la fig. 3.

TAPPO RIEMPIMENTO OLIO CON
SFIATO E ASTINA LIVELLO OLIO



SCARICO OLIO



REGISTRO FRIZIONE

FIG. 4-5

Vista motore.

Lubrificazione del motore

La lubrificazione è del tipo a circolazione semiforzata a mezzo pompa, che aspira direttamente dal carter.

Il ricupero dell'olio, è per caduta nel carter stesso. Il livello dell'olio nel carter è dato dall'astina graduata che si toglie svitando il tappo di riempimento sul carter stesso. Sull'astina è segnato il livello massimo e minimo dell'olio. Per quanto riguarda il tipo dell'olio e la quantità vedi paragrafo seguente. Si consiglia l'uso di Mobiloil AF per l'inverno e di Mobiloil BB per l'estate.

Accensione

La corrente che va alla candela è ad alta tensione proveniente dalla bobina A.T. posta sotto il serbatoio. La corrente a bassa tensione che arriva alla bobina A.T. è data dall'alternatore.

Il magnete ha un anticipo accensione di 32° totale. Detto anticipo può essere regolato attraverso la piastra porta ruttore che è fissata con tre viti al carter. Il gioco fra le puntine del ruttore deve essere di 4 decimi di millimetro.

Candela

La candela che si consiglia è del tipo Marelli CW 3 PA.

Impianto luce e avvisatore acustico

Il faro anteriore (luce abbagliante e anabbagliante) è alimentato dalla corrente erogata dall'alternatore il quale da pure corrente al fanalino posteriore e al claxon. L'avvisatore acustico è alimentato direttamente dal volano-alternatore.

Il faro anteriore è dotato di lampadina bilux da 25×25 W. 6 V. e lampadina per luce città da 5 W. 6 V.

Il fanalino posteriore è dotato di lampadina da 3 W. 6 V.

Carburatore

E' del tipo dell'Orto MA 15 B con comando aria a mano incorporato, munito di spruzzatore intercambiabile e di viti per il regolaggio del motore al minimo. Ha il diffusore \varnothing 15, ed è dotato di getto da 62.

Rifornimento

Benzina: Capacità serbatoio litri 14 circa

Olio nel carter motore: litri 1,100 circa di Mobiloil BB o Mobiloil AF.

Consumo carburante: litri 2 ogni 100 Km.

Prestazioni

In 1^a velocità: Km/h 21 - In 2^a velocità Km/h 45 - In 3^a velocità Km/h 67.

Pendenza superabile: oltre il 20 %.

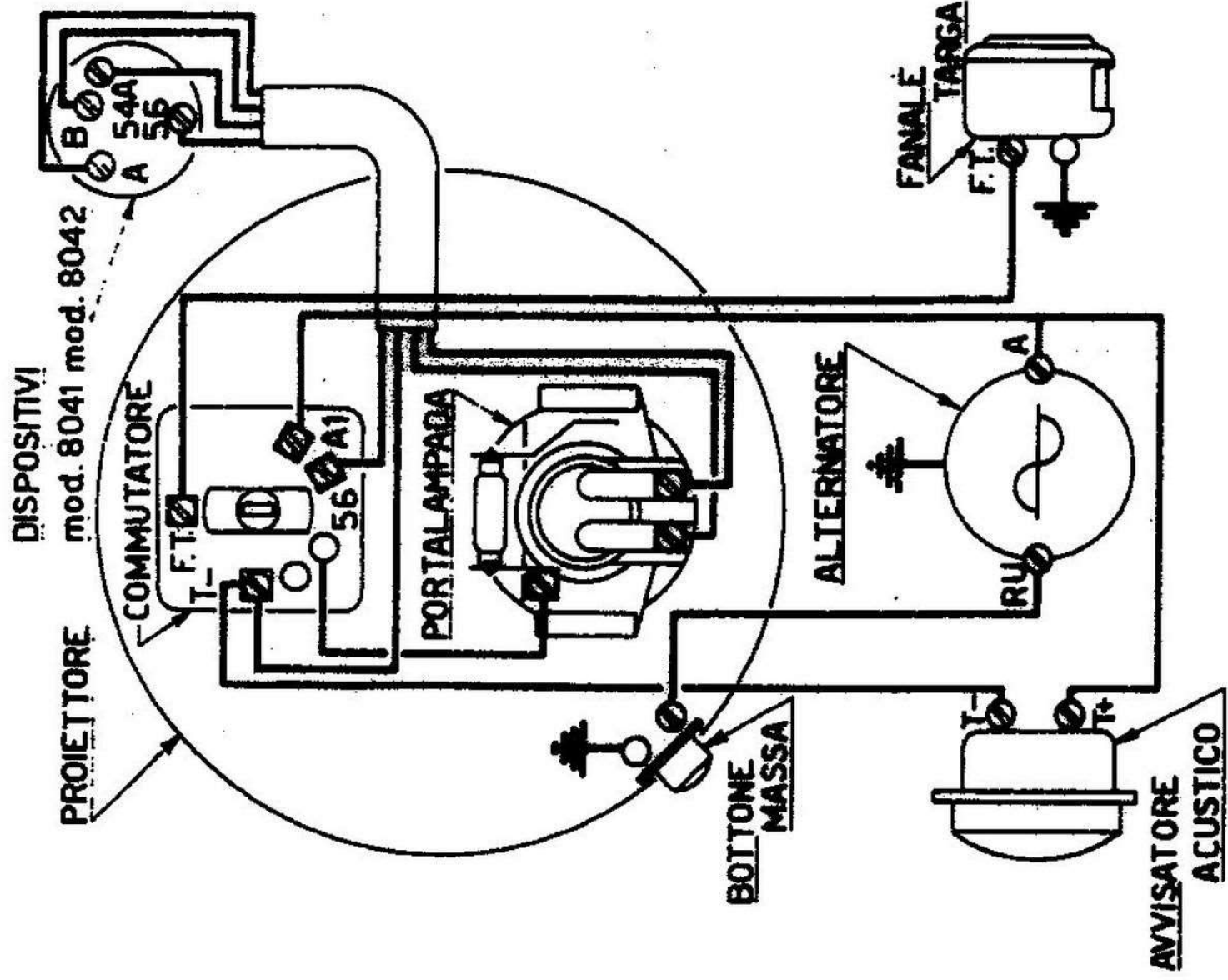


Fig. 6
Schema impianto elettrico.

Frenatura

I freni delle ruote sono a frenatura del tipo a ganaschia agenti su tamburo \varnothing 118.

Per regolare il comando del freno anteriore si agisce sul registro della guaina (A), posta sulla flangia in modo da lasciare alla estremità della leva sul manubrio, una corsa a vuoto di 6-8 mm. circa.

Per il freno posteriore, che è comandato a pedale, la registrazione si fa agendo sul dado (B) montato sul tirante che comanda il freno, in modo che la corsa di avvicinamento all'estremità del pedale non sia superiore a 8-10 mm. (fig. 6).

Ruote e pneumatici

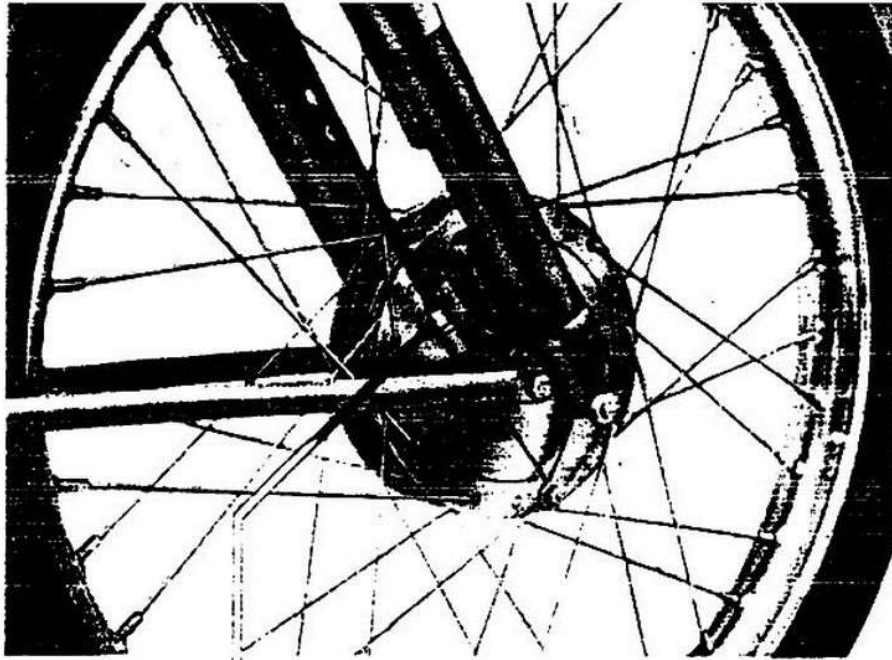
I cerchi sono della misura $19'' \times 2$. I pneumatici a bassa pressione sono da $2 \frac{1}{2} \times 19''$. La pressione di gonfiaggio è di atm. 1,5 per la ruota anteriore e di atm. 1,7 per la ruota posteriore.

Catena

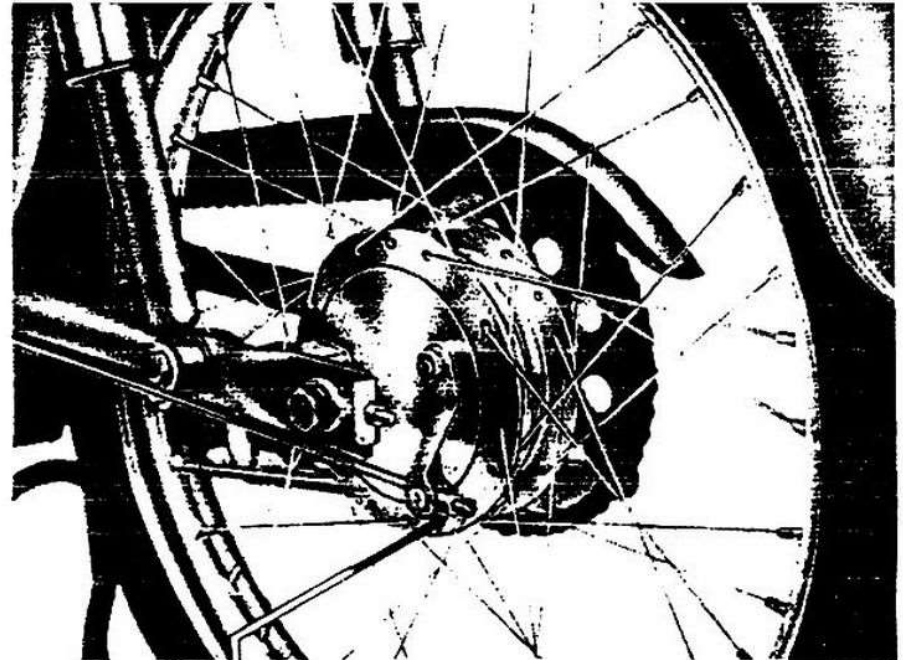
La catena di trasmissione della ruota posteriore per essere ben registrata deve avere un giusto tiraggio e cioè nè troppa tesa nè troppo lenta, deve oscillare nei tratti liberi di circa 5-6 mm. nel senso verticale.

Per registrare la catena occorre procedere nel modo seguente:

- Allentare i dadi del perno della ruota;
- Spostare la ruota agendo sul tendicatena;
- Rinserrare i dadi del perno della ruota.



REGISTRAZIONE FRENO ANTERIORE



REGISTRAZIONE FRENO POSTERIORE

FIG. 7

Schema registrazione freni.

Ogni qualvolta si muove la ruota posteriore, assicurarsi che essa sia perfettamente allineata con l'anteriore, ciò è della massima importanza per la tenuta di strada.

Sospensione anteriore e posteriore

Nessuna manutenzione è richiesta. Occorre verificare prudenzialmente ogni 5000 Km., che le sospensioni siano lubrificate.

ISTRUZIONI PER LA PARTENZA

Prima della partenza accertarsi che vi sia carburante nel serbatoio e che il rubinetto sia aperto. Verificare il livello dell'olio del motore. Verificare che la benzina arrivi al carburatore; tenere chiuso il comando aria che si trova sul carburatore stesso, spingendolo in basso; assicurarsi che il cambio sia in posizione di folle, indi aprire leggermente la manopola comando gas (circa 1/5 della sua corsa totale) e spingere in basso il pedale d'avviamento. Appena avviato il motore rialzare l'astina comando aria; tirare verso di se la leva frizione ed innestare la prima velocità accelerando gradatamente il gas. E' bene evitare che il motore giri troppo forte appena avviato, specialmente quando è freddo, per permettere all'olio di entrare completamente in circolazione ad una certa temperatura.

Rodaggio della macchina

A macchina nuova, onde permettere a tutte le parti e specialmente al motore di rodarsi è necessario percorrere i primi 1500 Km., a velocità moderata. Fare attenzione dopo i primi 1000 Km., perchè sia provveduto ad un generale esame del serraggio di tutti i bulloni.

Il carburatore è appositamente tarato con fermo che limita la velocità e da togliere a rodaggio ultimato.

OPERAZIONI NECESSARIE

PER IL BUON MANTENIMENTO DELLA MOTOLEGGERA

- Ogni 500 Km. - Controllare il livello dell'olio.
- » 2000 » - Pulire la candela verificando la distanza tra gli elettrodi che deve essere dai 6 ai 7 decimi.
 - » 3000 » - Registrazione dei comandi freni. Registrazione della catena.
 - » 4000 » - Registrare la frizione facendo attenzione al gioco di 3 o 4 mm., che deve sempre esistere.
 - » 5000 » - Smontare la catena e pulirla in bagno d'olio e petrolio. Controllare il carburatore e pulirlo in ogni singola parte.