



motoleggera **150 cc.**

*mod. Gran Turismo*

*e varianti*

**mod. SPORT**

**uso e manutenzione**

## 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. 150 cc. Mod. GRAN TURISMO (G.T.)*

*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.*

..... PER VARIANTI MOTOLEGGERA M.V. 150 cc.  
Mod. SPORT (R.S.) VEDI AGGIUNTE

[www.rpw.it](http://www.rpw.it)

---

---

## 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 59,5 - Corsa: mm 54 - Cilindrata effettiva cmc 150  
Giri massimi motore 5700 - Potenza a giri massimi HP 8  
Cambio in blocco a 4 velocità  
Frizione a dischi multipli in bagno d'olio  
Avviamento a pedale  
Lubrificazione a circolazione forzata (lubrificante nel carter)  
Accensione a volano magnete con anticipo automatico

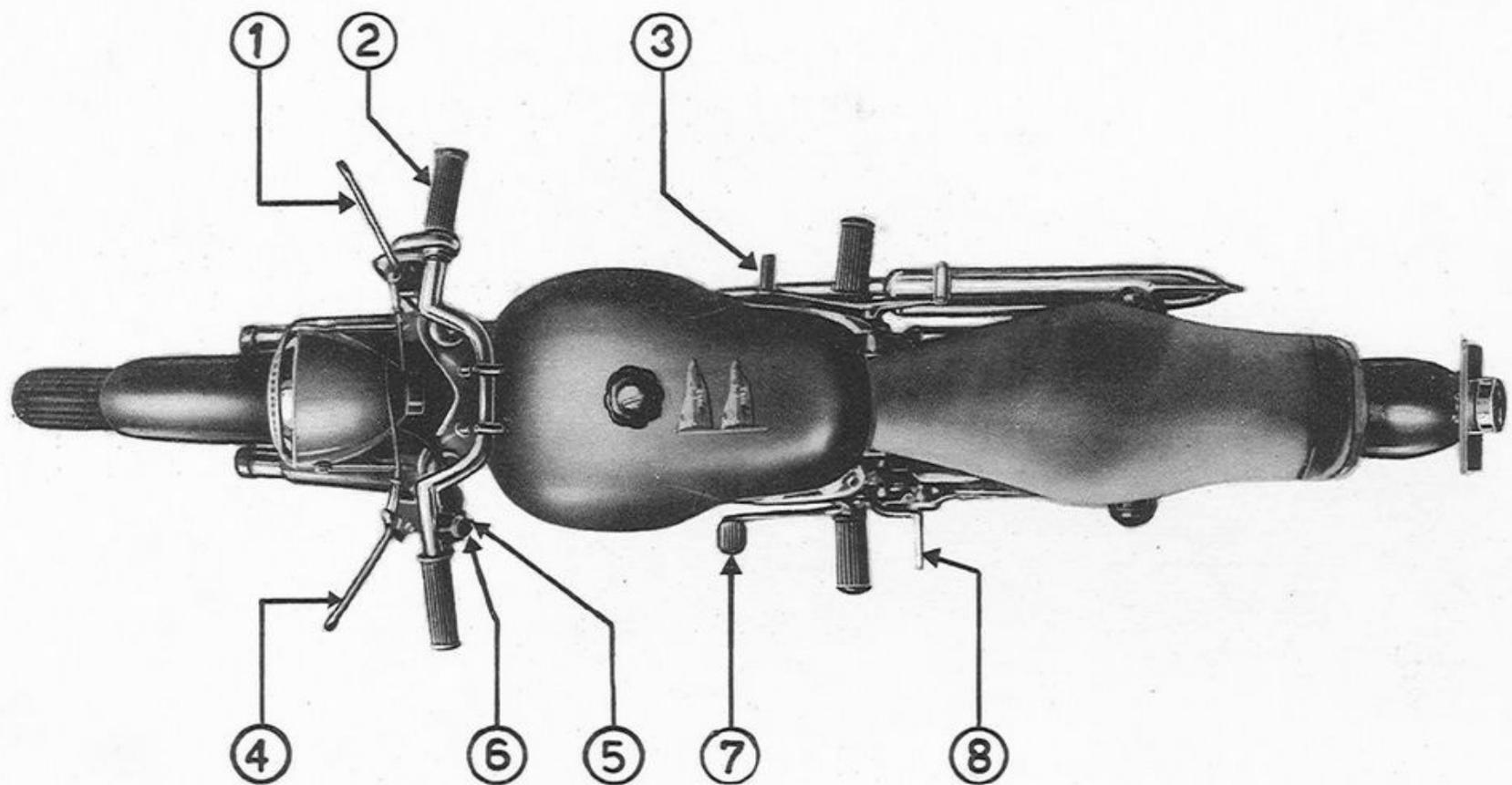
### Telaio :

Telaio in tubi acciaio speciale  
Forcella anteriore teleidraulica  
Sospensione posteriore con forcellone oscillante, molleggio telescopico con ammortizzamento idraulico incorporato  
Impianto elettrico del tipo regolamentare - tensione 6 Volt  
Interasse macchina: mm. 1285  
Ruote con pneumatici da 2.75 x 18" R posteriore - 2¾ x 18" anteriore  
Velocità massima: Km/h 95  
Peso della motoleggera in ordine di marcia: Kg 102 (completamente rifornita)

---



Fig. 1 - Motoleggera 150 cc. Gran Turismo (G.T.)



- 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

Fig. 2

---

---

## ISTRUZIONI PER LA MESSA IN FASE DEL MOTORE

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

### Accensione:

Anticipo totale magnete =  $38^{\circ}$

### Distribuzione (Dati con gioco valvole per controllo fasatura = mm 0,2):

Inizio apertura valvola aspirazione . . . . .	=	$30^{\circ}$	prima P.M.S.
Chiusura valvola aspirazione . . . . .	=	$80^{\circ}$	dopo P.M.I.
Inizio apertura valvola scarico . . . . .	=	$80^{\circ}$	prima P.M.I.
Chiusura valvola scarico . . . . .	=	$55^{\circ}$	dopo P.M.S.

### Registrazione valvole (gioco di funzionamento):

Gioco valvola aspirazione con motore freddo . . . . .	=	mm. 0,03
Gioco valvola scarico con motore freddo . . . . .	=	mm. 0,03

### Testa:

Rapporto compressione = 7,5

---

---

---

## FUNZIONAMENTO PER L'USO DELLA MOTOCICLETTA

### Frizione

È del tipo funzionante a bagno d'olio, situata a sinistra nel lato della trasmissione primaria di comando. È fornita di 3 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 sul manubrio.

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 4 rapporti, ad ingranaggi scorrevoli comandati 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, agire sulla parte anteriore del pedale, così pure dalla seconda alla terza e dalla terza alla quarta velocità. 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 3 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

---

---

## Lubrificazione del motore

La lubrificazione è del tipo a circolazione forzata a mezzo pompa con filtro smontabile, 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 **MOBIL OIL AF** per l'inverno e di **MOBIL OIL BB** per l'estate.

### Centrifugatore dell'olio nell'albero motore

A lungo andare l'olio, durante la circolazione deposita delle impurità. Queste impurità si possono togliere attraverso un dispositivo che ne permette la pulizia.

- Togliere il tappo situato nella parte sotto il carter
- Far ruotare il motore in modo da mettere in corrispondenza le viti situate nelle masse albero motore
- Svitare le viti nelle masse e dopo la completa pulizia con benzina, rimettere le viti avvitandole fortemente
- Riavvitare il tappo sul carter senza dimenticare la sua guarnizione

Questa operazione è bene effettuarla ogni due o tre cambi d'olio e presso il concessionario.

### 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 da un anticipo totale di  $38^{\circ}$ . Detto anticipo può essere regolato attraverso la piastra porta ruttore che è fissato 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 240 oppure altre equivalenti.

### **Impianto luce e claxon**

Il faro anteriore (luce abbagliante e anabbagliante) è alimentato dalla corrente erogata dall'alternatore il quale dà pure corrente al fanalino posteriore e al claxon.

Il faro anteriore è dotato di lampadina bilux da 25 x 25 W. 6 V.

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

### **Carburatore**

È del tipo Dell'Orto MA 18 con comando aria a mano incorporato, munito di spruzzatore intercambiabile e di viti per il regolaggio del motore al minimo. Ha il diffusore Ø 18 ed è dotato di getto massimo 72.

### **Rifornimento**

Benzina: Capacità serbatoio litri 15 circa

Olio nel carter motore: litri 1,700 circa di **MOBILOIL BB** o **MOBILOIL AF**.

Consumo carburante: litri 2,5 ogni 100 Km

### **Prestazioni**

In 1<sup>a</sup> velocità Km/h 33 - In 2<sup>a</sup> velocità Km/h 54 - In 3<sup>a</sup> velocità Km/h 78 - In 4<sup>a</sup> velocità Km/h 95.

Pendenza superabile: oltre il 20%.

---

www.rpw.it

DISPOSITIVO DP. incassato MOD. 8042

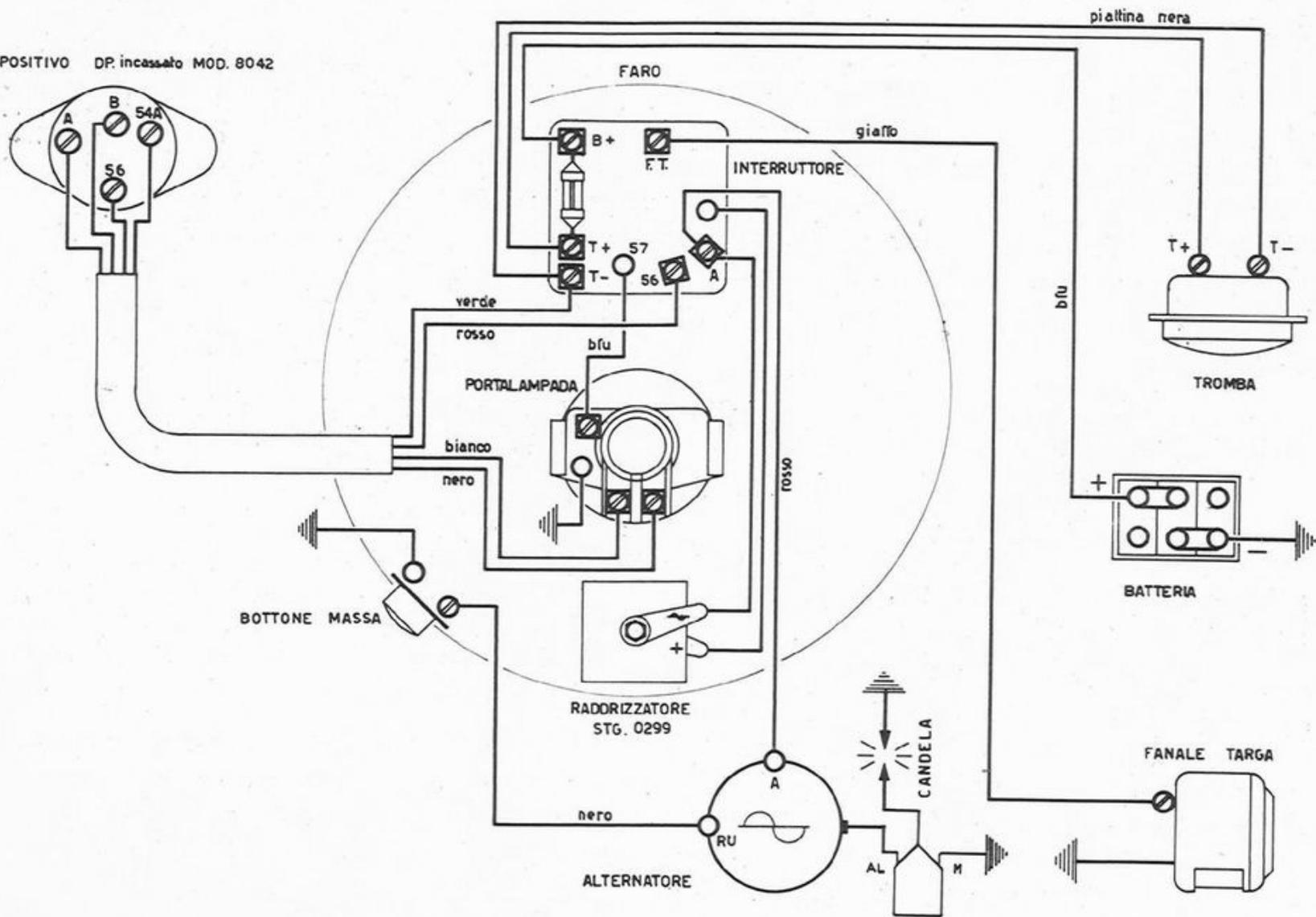


Fig. 4 - Schema impianto elettrico

---

---

## Frenatura

I freni delle ruote sono a frenatura centrale del tipo a ganaschia agenti su tamburo  $\varnothing 125$ . Per regolare il comando del freno anteriore si agisce sul registro della guaina (A), posta sulla flangia in modo di lasciare alla estremità della leva sul manubrio, una corsa a vuoto di 6 - 8 mm circa (Fig. 5-A).

Per il freno posteriore, che è comandato a pedale, la registrazione si fa agendo sull'angaletto (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. 5-B).

## Ruote e pneumatici

I cerchi sono della misura  $2\frac{1}{4} \times 18''$ . I pneumatici a bassa pressione sono da  $2\frac{3}{4} \times 18''$  per la ruota anteriore e  $2.75 R \times 18''$  per la ruota posteriore. La pressione di gonfiaggio è di atm. 1,3 per la ruota anteriore e di atm. 1,7 per la ruota posteriore.

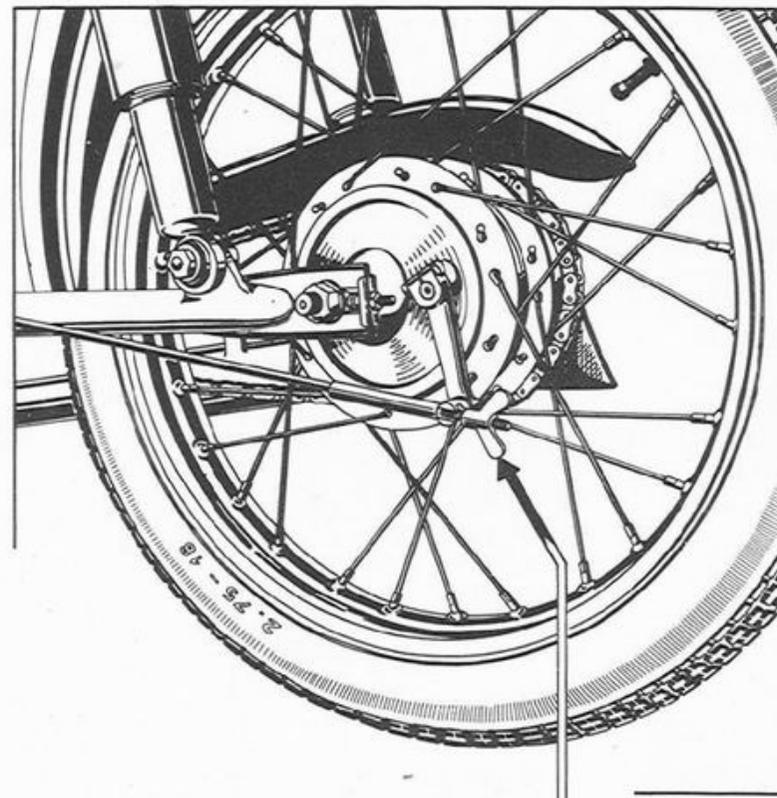
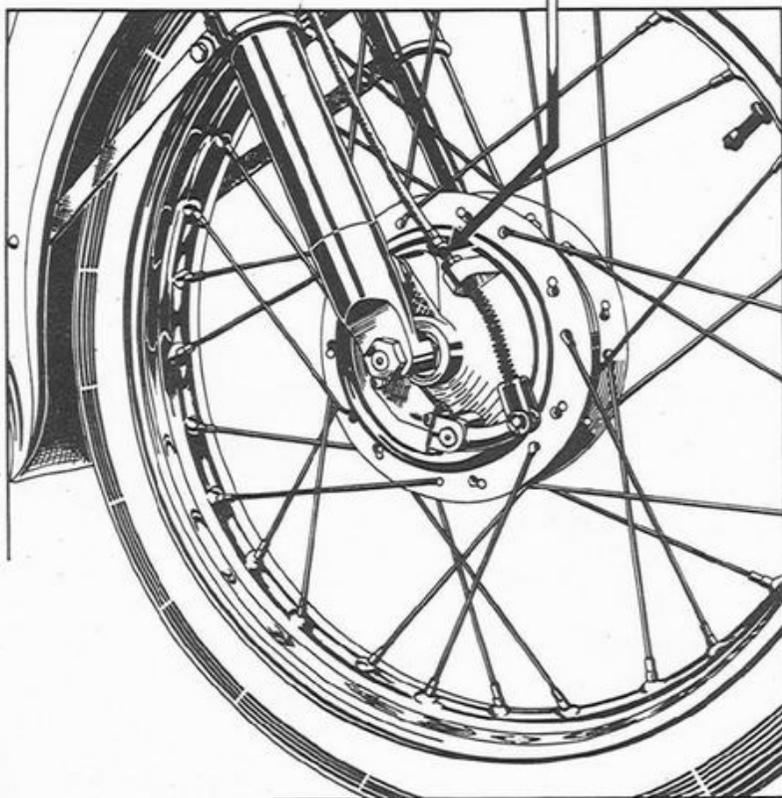
## Catena

La catena di trasmissione della ruota posteriore per essere ben registrata deve avere un giusto tiraggio e cioè ne troppa tesa ne troppa 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 sui tendicatena;
- Rinserrare i dadi del perno della ruota.

A - REGISTRAZIONE FRENO ANTERIORE



B - REGISTRAZIONE FRENO POSTERIORE

Fig. 5 - 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. Qualora gli ammortizzatori idraulici risultassero inefficienti e consigliabile rivolgersi alla Casa o presso i propri Concessionari per la verifica e messa a punto.

### **Lubrificazione del telaio**

La lubrificazione del telaio va fatta periodicamente con **MOBILGREASE MP.**

## **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 mano-

---

---

pola comando gas (circa 1/5 della sua corsa totale) e spingere in basso il pedale d'avviamento. Appena avviato il motore tirare verso di se la leva frizione ed innestare la prima velocità accelerando gradatamente il gas. E' bene evitare che il motore non giri troppo forte appena avviato, specialmente quando è freddo, per permettere all'olio di entrare completamente in circolazione ad una certa temperatura.

## **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** » - Pulizia al filtro pompa olio. Registrazione dei comandi freni. Registrazione della catena. Sostituire l'olio nel carter motore con olio fresco della prescritta gradazione.
  - » **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.

---

---

## 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. Dopo i primi 500 Km e necessario sostituire l'olio nel carter motore con altro olio fresco della prescritta gradazione.

## INCONVENIENTI E RIMEDI PRATICI

Quando il motore non parte, oppure si ferma durante la marcia, la causa può risiedere nella carburazione o nell'accensione.

Si elencano pertanto alcuni rimedi pratici da seguire:

### Carburazione:

- 1) Mancanza di carburante. Tenere presente che il serbatoio carburante ha una riserva; mettendo il rubinetto in riserva si possono percorrere ancora 6 - 8 Km.
- 2) Ostruzione del tubo benzina: smontarlo e pulirlo
- 3) Carburatore sporco: smontarlo e lavarlo con benzina pura
- 4) Filo comando gas rotto: ripararlo o sostituirlo
- 5) Acqua nel carburatore: pulire il carburatore

- 
- 
- 6) Carburatore troppo invasato alla partenza (quando dalla vaschetta esce benzina): aprire abbondantemente il gas ed agire energicamente sul pedale messa in moto tenendo chiuso il rubinetto serbatoio.

**Accensione :**

- 1) Se la candela appoggiata al cilindro non dà scintilla facendo girare il motore, accertarsi se:
  - a) la candela è sporca: pulire con spazzolino metallico
  - b) l'isolante è screpolato: cambiare la candela
  - c) puntine della candela non a giusta distanza: portarla a 6 - 7 decimi.
- 2) Filo della candela rotto o comunque male isolato: riparare e se del caso, sostituirlo.
- 3) Scintilla debole o assenza di scintilla anche con candela nuova e può dipendere da: puntine del volano magnete non in piano: registrarle in modo che si aprano di mm. 0,4.

Se il motore non fornisce la potenza regolare, la causa può derivare da:

- Eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura;
- Tenuta insufficiente delle valvole in seguito all'usura delle sedi;
- Valvole puntate per mancanza del gioco prescritto;

---

---

Se il motore scalda eccessivamente l'inconveniente dipende da:

- Carburazione troppo ricca o troppo povera, causata dall'errato livello della benzina nella vaschetta del carburatore a causa di guasto al galleggiante,



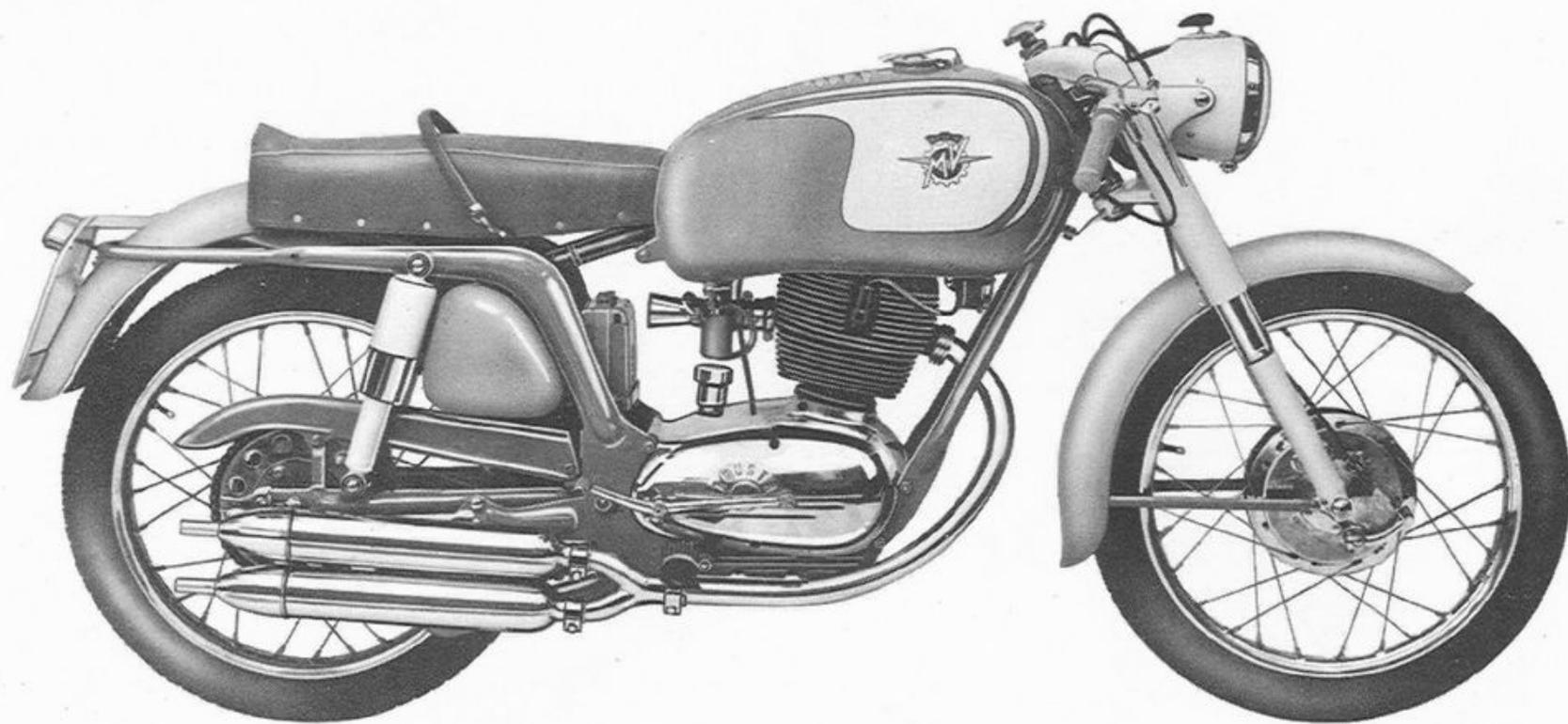


Fig. 6 - Motoleggera 150 cc. Mod. SPORT (R.S.)

---

---

## CARATTERISTICHE TECNICHE MOTOLEGGERA 150 cc. Mod. SPORT

La motoleggera 150 cc. Mod. SPORT, differenzia dal tipo precedente per le seguenti varianti:

### **Motore:**

Motore a 4 tempi - valvole in testa - monocilindrico  
Cilindro in ghisa  
Testa in lega leggera con sedi valvole riportate  
Alesaggio mm 59,5 - Corsa mm 54  
Giri massimi motore 6000 - Potenza a giri massimi motore HP 9,5  
Cambio in blocco a 4 velocità  
Frizione a dischi multipli in bagno olio  
Avviamento a pedale  
Carburatore Dell'Orto tipo M.B. 20B  
Lubrificazione forzata  
Accensione a volano magnete con bobina AT separata - anticipo automatico

### **Telaio:**

Telaio in tubi acciaio speciale  
Forcella anteriore teleidraulica  
Sospensione posteriore con forcellone oscillante, molleggio telescopico con ammortizzamento idraulico incorporato  
Impianto elettrico del tipo regolamentare della tensione di 6 V  
Ruote con pneumatici da 2.75 x 18" R posteriore - 2 $\frac{3}{4}$  x 18" anteriore  
Velocità massima Km/h 100  
Silenziatore a due marmitte  
Consumo carburante: litri 2,8 per 100 Km  
Peso della motoleggera in ordine di marcia Kg 102 (completamente rifornita)

---

**AGUSTA**

M. V. MECCANICA VERGHERA - S. p. A.

**GALLARATE**

Edizione Marzo 1960

[www.rpw.it](http://www.rpw.it)

