



Fabbrica Italiana Motocicli e Motocarri

"MOTO MORINI,"

Via L. Berti, 1 - BOLOGNA - Telef. 25-430

Motoleggera T 125 c. c.

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione

GARANZIE e RESPONSABILITÀ

GARANZIE — Tutti i motocicli “**Moto Morini**,, acquistati presso i Concessionari o presso la Fabbrica, sono garantiti per la durata di sei mesi dalla data di acquisto.

La garanzia si estende ai difetti di montaggio o di materiale. I pezzi riconosciuti difettosi saranno cambiati gratuitamente. I veicoli o le parti di essi da esaminare saranno spediti franchi da ogni spesa alla Fabbrica: la rispedizione al Cliente sarà fatta in porto assegnato.

Le spese di manodopera e quelle di benzina ed olio sono a carico del Cliente.

Sono esclusi dalla garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti a sfere e a rulli, gli apparecchi elettrici, i carburatori e in genere tutti gli oggetti non fabbricati dalla “**Moto Morini**,,.

La garanzia non ha più valore: quando la macchina od oggetti sono modificati o riparati fuori dalla Fabbrica; quando vengono applicate parti non originali; quando le macchine sono adibite a noleggio oppure a corse; quando non venga usata la prescritta percentuale di olio.

RESPONSABILITÀ — La Fabbrica “**Moto Morini**,, declina ogni responsabilità per qualsiasi accidente che potesse avvenire con l'uso delle macchine da essa fornite.

In nessun caso il compratore potrà richiedere il risarcimento dei danni.



Fabbrica Italiana Motocicli e Motocarri

“MOTO MORINI,”

Via L. Berti, 1 - BOLOGNA - Telef. 25-430

Motoleggera T 125 c. c.



ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione

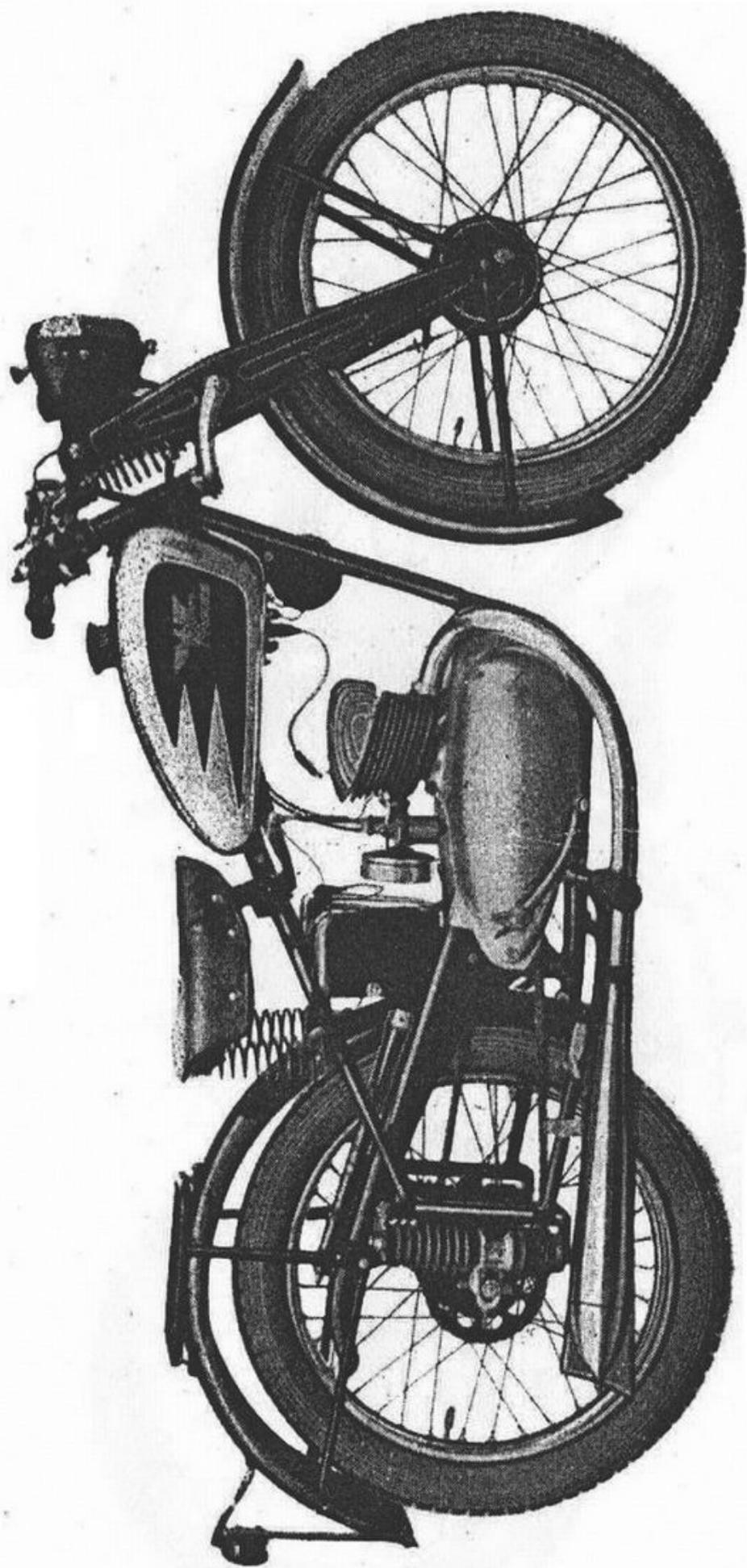


Fig. 1 — Motoleggera T 125 c. c. (lato accensione)

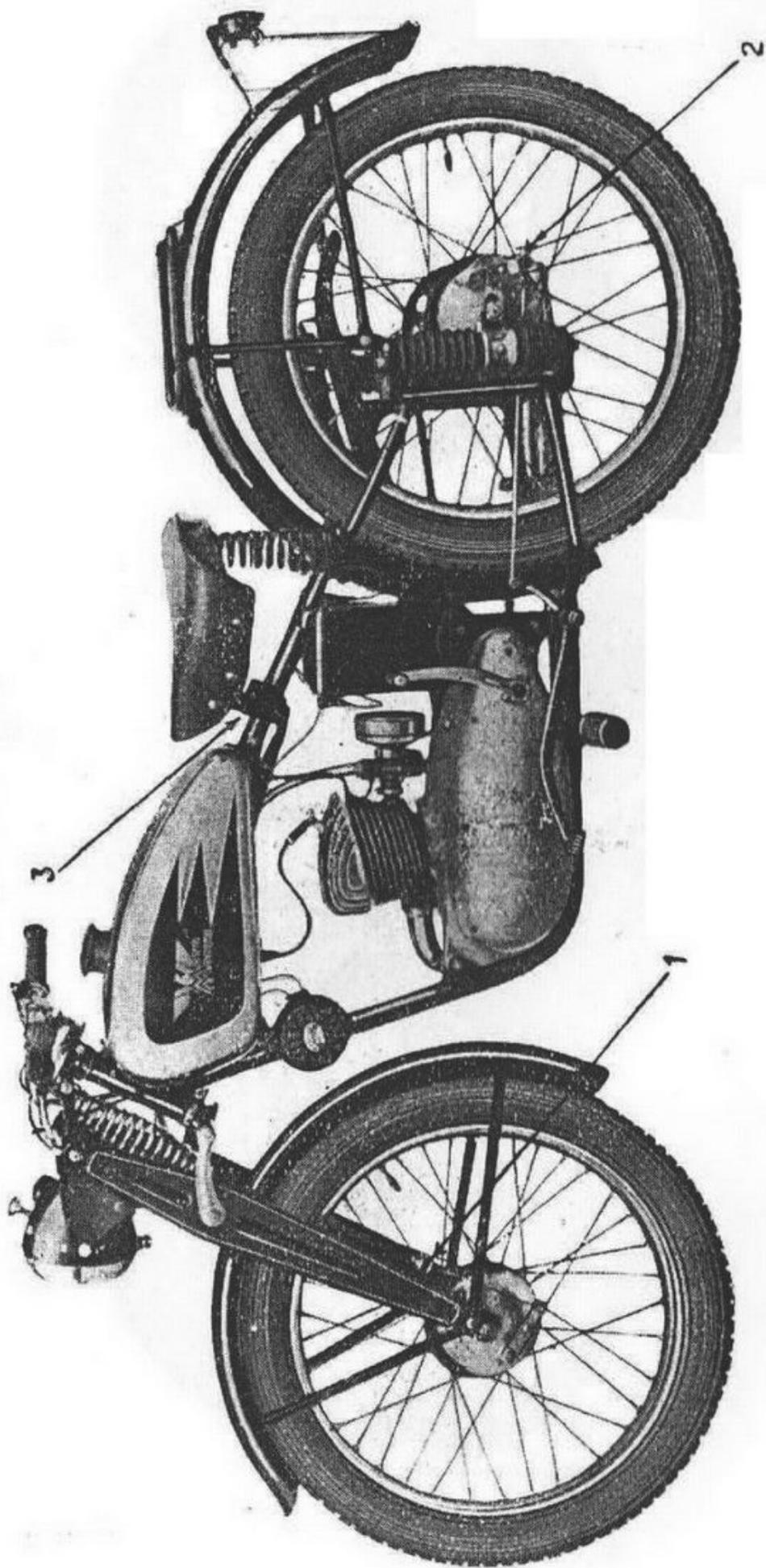


Fig. 2 — Motoleggera T 125 c. c. (lato trasmissione primaria)

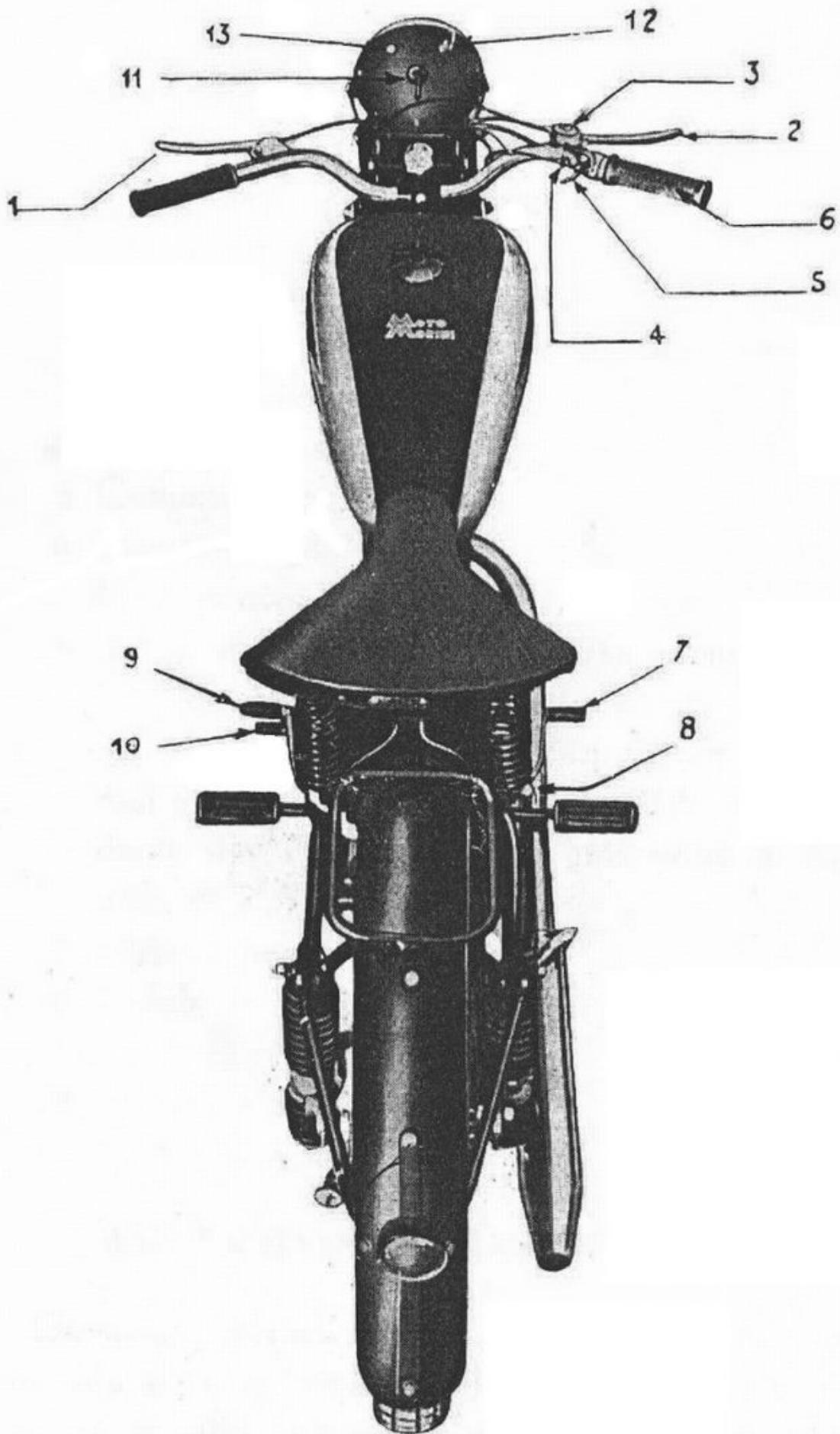


Fig. 3 — Motoleggera T 125 c. c. (comandi)

COMANDI

(ved. fig. 3)

- N.º 1 Leva a mano comando frizione.
- » 2 Leva a mano comando freno anteriore.
 - » 3 Levetta comando aria.
 - » 4 Pulsante claxon.
 - » 5 Commutatore.
 - » 6 Comando gas.
 - » 7 Leva comando cambio di velocità.
 - » 8 Indice delle marce. Le diverse posizioni dell'indice corrispondono alle tacche, segnate sul ventaglio del coperchio carter motore, dall'avanti all'indietro con 1-0-2-3 corrispondenti alla 1ª velocità, alla posizione di folle, alla 2ª e 3ª velocità.
 - » 9 Pedale messa in moto.
 - » 10 Pedale freno posteriore.
 - » 11 Interruttore luci.
 - » 12 Serratura impianto.
 - » 13 Spia controllo dinamo.

AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Durante i primi 2000 Km. di percorso si raccomanda di non superare la velocità di 50 Km. orari. Ciò allo scopo di permettere il graduale rodaggio del motore ed evitare così il grippaggio.

CARATTERISTICHE

Motore.

Monocilindrico a due tempi.

Alesaggio mm. 52.

Corsa mm. 58.

Cilindrata 123 c. c.

Rapporto di compressione 1:6.

Potenza effettiva a 4.500 giri HP 4.50.

Pistone in lega di alluminio senza deflettore.

Cilindro in ghisa al nichel cromo.

Raffreddamento ad aria.

Perni motore montati su cuscinetti a sfere.

Testa di biella montata su cuscinetto a rulli S.K.F.

Albero primario del cambio montato su cuscinetti a sfere.

Cambio di velocità (nel blocco motore) a tre marce nei seguenti rapporti: 3^a 1:2,75 - 2^a 1:4,202 - 1^a 1:8,686. comandato a pedale con preselettore interno.

Lubrificazione a miscela.

Alimentazione mediante carburatore a doppio comando.

Serbatoio capacità litri 10 circa.

Consumo medio: circa un litro di miscela per 42 Km. alla velocità di 50 Km. orari.

Autonomia circa 420 Km.

Accensione mediante spinterogeno di 30 watt 6 volt.

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Telaio.

Membratura in tubo di acciaio.

Sospensioni: anteriore con forcella in acciaio profilato imbutito del tipo a parallelogramma deformabile con unica molla centrale agente in compressione; posteriore con slitte supporto ruote, scorrevoli su perni con molle agenti in compressione.

Ruote a raggi con cerchi $19 \times 2\frac{1}{4}$

Pneumatici Pirelli 19×2.50 .

Freni ad espansione di 125 mm. su entrambe le ruote, azionati con leva a mano per l'anteriore e con leva a pedale per il posteriore.

Passo mt. 1,29.

Lunghezza massima mt. 1,91.

Larghezza massima mt. 0,65.

Peso Kg. 84 circa.

Velocità massima Km. 75 orari circa.

Faro a tre luci.

Tromba elettrica.

Sella elastica, brevettata con fulcro di snodo allungato verso la congiunzione anteriore del telaio

Miscela.

Mescolare ad ogni litro di benzina 50 cmc. di olio minerale di media densità e di ottima qualità.

Il tappo del serbatoio capovolto serve come misurino dell'olio per ogni litro di benzina.

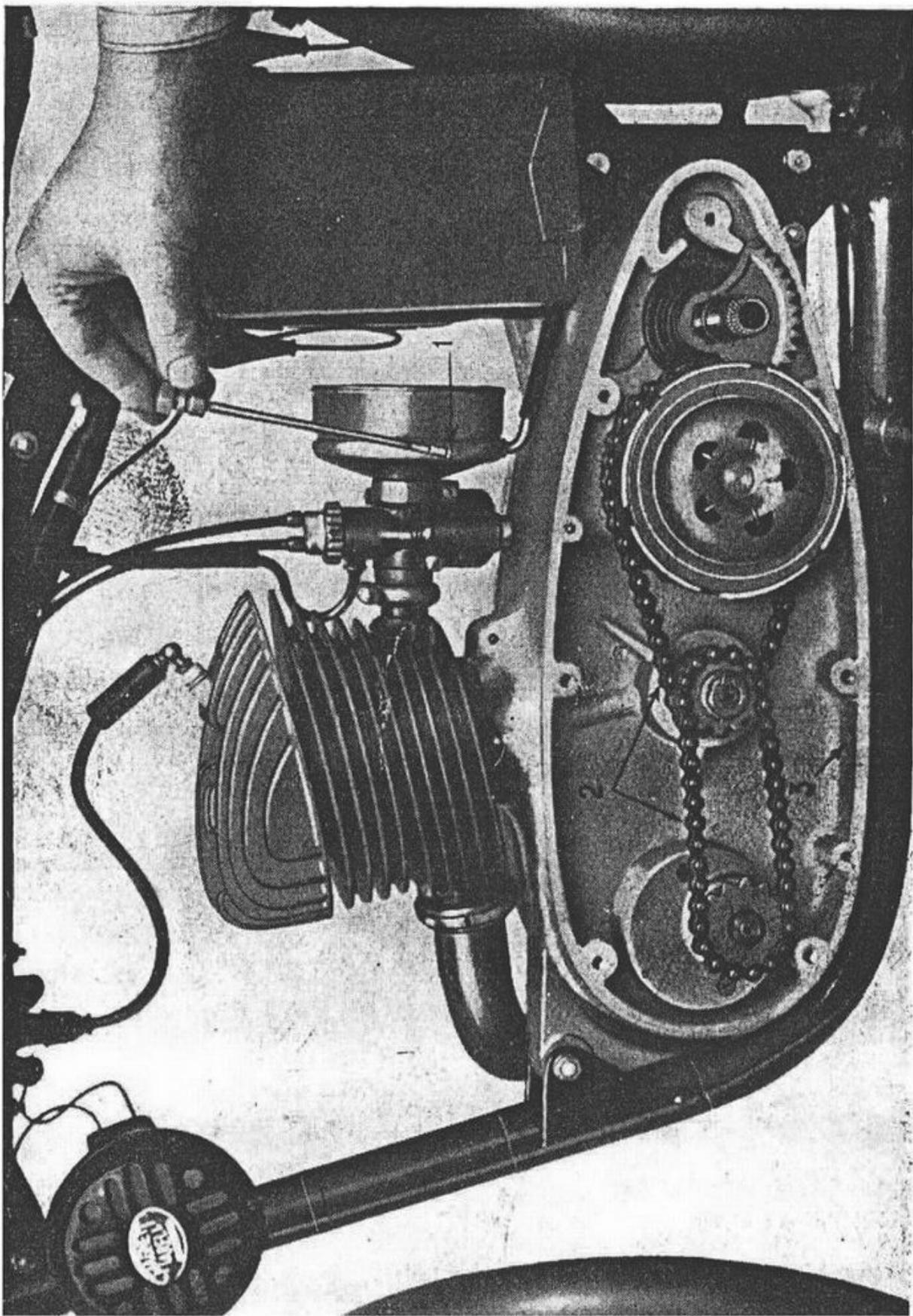


Fig. 4

Lubrificazione.

Il motore propriamente detto si lubrifica automaticamente per la presenza dell'olio nella benzina.

La lubrificazione del cambio si fa togliendo il tappo situato sul lato sinistro del motore all'altezza circa del carburatore e versando olio di media densità (lo stesso che viene usato per la miscela) attraverso il foro. Per controllarne il livello ci si serve dell'asta che è applicata al tappo. A tappo svitato l'olio deve raggiungere la tacca inferiore segnata sull'asta. A tappo avvitato il livello non deve mai superare la tacca superiore indicante il livello massimo. (fig. 4 n.° 1).

Attraverso un apposito foro l'olio passa dalla scatola del cambio al coperchio del carter motore e va a lubrificare le catene che comandano la frizione e la dinamo. (fig. 4 n.° 2).

È necessario, ogni 2000 Km. di marcia, verificare il livello aggiungendo olio per sostituire quello che si è consumato.

Ogni 12.000 Km. circa è necessaria la completa sostituzione dell'olio.

Per tale scopo si toglie il tappo a vite che è situato sotto il carter sul lato sinistro del motore (fig. 4 n.° 3). e tenendo inclinata la macchina a sinistra se ne fa uscire tutto l'olio.

Ogni 1500 Km. circa sono pure da lubrificare i perni della forcella anteriore e della sospensione

elastica posteriore servendosi di grasso tenero iniettato attraverso le apposite valvole Tekalemit.

I cuscinetti delle ruote sono da pulire e lubrificare con grasso tenero ogni 6000 Km. circa.

Per questa operazione si debbono smontare i suddetti pezzi.

Ogni 6000 Km. circa è necessario lubrificare l'eccentrico dello spinterogeno. Servendosi di un oliatore, con qualche goccia di olio denso si inumidisce il cuscinetto di panno (fig. 6 n° 1) che striscia sull'eccentrico. Per eseguire questa operazione è necessario togliere il coperchio destro del carter motore.

Ogni 2000 Km. circa sono da lubrificare con grasso tenero le parti di contatto guida-slitta della sella elastica (fig. 2 n.° 3).

Pulizia del Carburatore.

Ogni 300 Km. circa è consigliabile pulire il filtro che è montato sopra la vaschetta del carburatore.

Per smontarlo (vedi fig. 5) si toglie il dado e la guarnizione (n° 1 e 2) liberando così l'estremità inferiore del tubo della benzina. Si toglie poi la reticella (n° 3) asportandone tutte le impurità. Si pulisca completamente il tubo della benzina (n.° 4) soffiando fortemente entro di esso dalla parte superiore.

Per pulire poi completamente il carburatore bisogna svitare la ghiera (n° 5) che libera il pistoncino

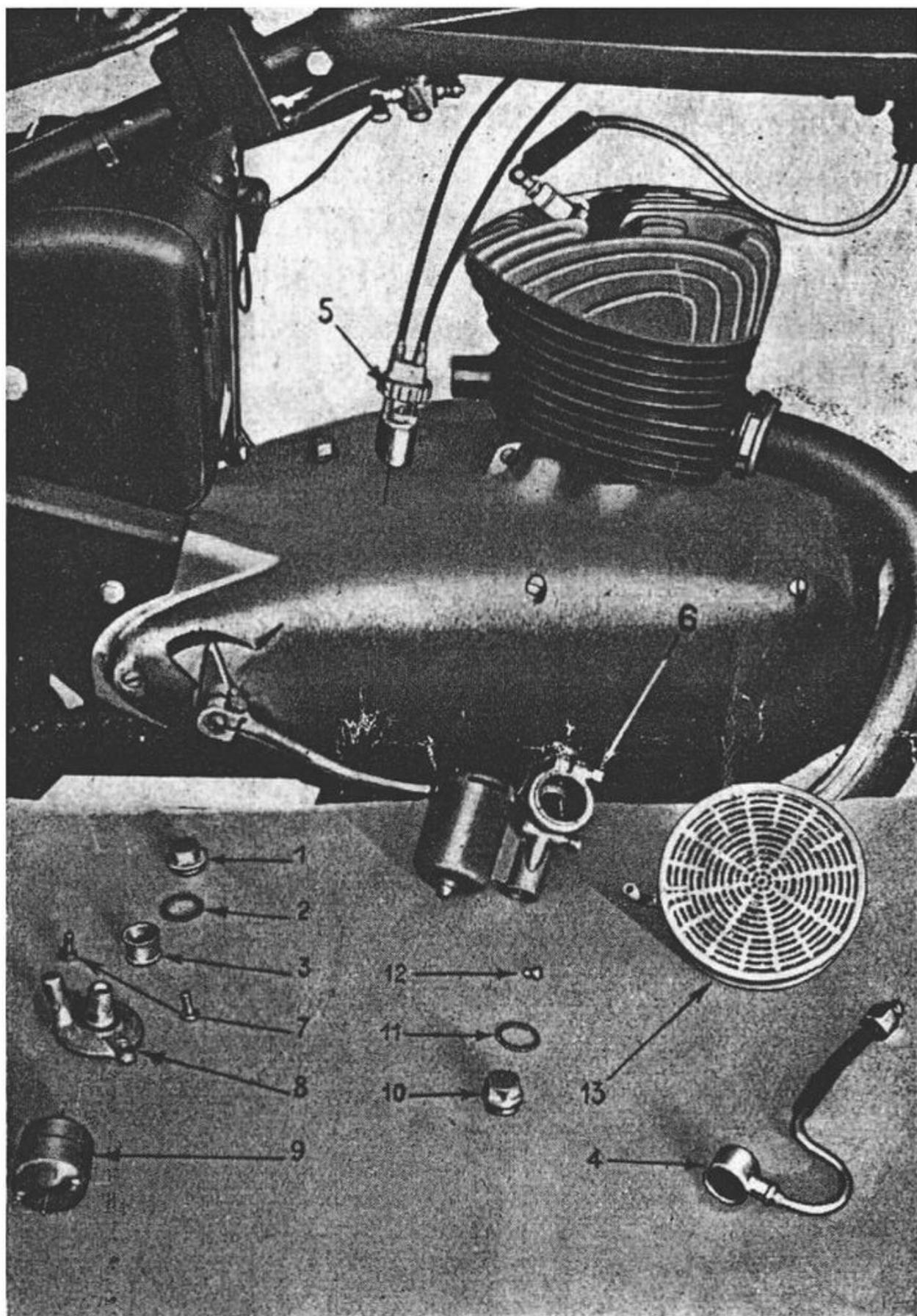


Fig. 5

di strozzamento, allentare la vite (n° 6) che serra il collare di fissaggio del carburatore al raccordo di ammissione e togliere il carburatore dal motore.

Si allentano le due viti (n° 7) e si toglie il coperchio della vaschetta (n° 8) ed il galleggiante (n° 9) (quando si rimonta osservare che abbia l'astina con la punta rivolta verso l'alto).

Si toglie il tappo (n° 10), la guarnizione (n° 11) e il getto (n° 12). Si può così pulire la vaschetta e il condotto fra questo e la vaschetta stessa.

Prima di rimontare il getto, verificare che il foro sia libero.

Non toccare le viti del minimo all'esterno del corpo del carburatore.

Depuratore d'aria (n.° 13).

Anche questo deve essere pulito ogni 5000 Km. circa ed anche più spesso se si marcia in zone molto polverose. Per fare ciò basta lavarlo immergendolo nella benzina, lasciandolo poi asciugare. Prima di rimontarlo occorre immergerlo in una miscela di olio e benzina.

L'efficacia del filtro diminuisce fino ad annullarsi se non se ne cura la pulizia e la manutenzione.

Quando il filtro è molto sporco, il consumo aumenta, risultando strozzata l'alimentazione d'aria

Pulizia Cilindro e Scarico.

Una delle cause di diminuito rendimento del motore è data dalle incrostazioni e dalle parziali otturazioni del condotto di scarico per opera dei depositi carboniosi.

Verificandosi tale caso consigliamo di ricorrere ad un nostro Concessionario per fare eseguire la pulizia della testina, pistone, luce di scarico, tubo di scarico e silenziatore.

Regolazione della Frizione.

La frizione si regola con il bullone che àncora la guaina del cavo di comando frizione (fig. 6 n° 2) svitando il bullone dopo averne allentato il controdado.

Quando non è più possibile regolarla nel suddetto modo si allenta il controdado del bullone che àncora la guaina del cavo di comando, si avvita a fondo questo bullone e si blocca col controdado. Poi si registra con la vite posta sulla leva comando frizione (fig. 6 n° 3). Per eseguire tale operazione si allenta il controdado e si avvita il registro. Poi si blocca nuovamente il controdado.

La regolazione deve essere fatta in modo che il gioco (misurato all'estremità della leva a mano della frizione) sia di mm. 4 circa.

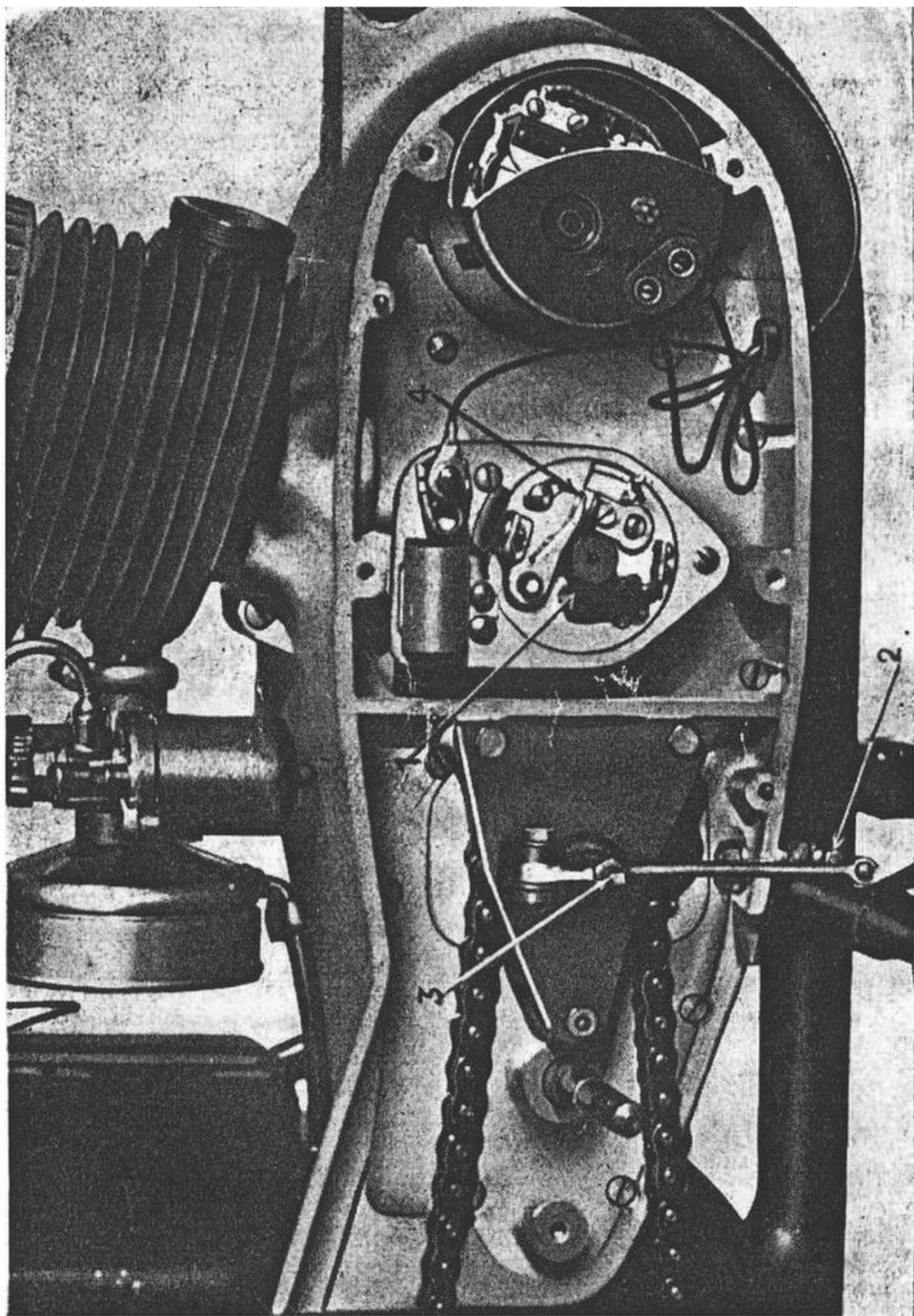


Fig. 6

Impianto Elettrico

Le puntine platinatate dello spinterogeno (fig. 6 n.° 4) ogni 5000 Km. circa devono essere controllate. Verificare che l'apertura dei contatti sia di 5 decimi di millimetro. L'apertura si registra allentando la vite superiore che fissa lo squadretto porta puntina e spostando la vite inferiore.

Se si presenta la necessità di pulirle, basta introdurre fra le puntine tela smeriglio a grana finissima e piegata in due. Le puntine devono essere allontanate una dall'altra per poter introdurre la tela smeriglio fra le stesse.

La distanza fra gli elettrodi della candela deve essere di 4 o 5 decimi di millimetro.

Messa in Fase

Per la messa in fase si deve controllare che le puntine dello spinterogeno incomincino ad aprire 6 mm. prima che il pistone raggiunga il punto morto superiore.

Catena

La giusta tensione della catena si ottiene, come per le biciclette, mediante i due tendicatena che sono sul perno della ruota posteriore, agenti all'estremità delle due slitte della sospensione elastica. La catena non deve essere troppo tesa.

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

Ogni 5000 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.

Regolazione Freno Anteriore.

Serve allo scopo il bottone tenditore della guaina del freno stesso (fig. 2 n° 1). Per tendere si allenti detto bottone dopo aver allentato la ghiera di bloccaggio. Il gioco (misurato alla estremità della levetta del piatto porta ceppi) deve essere di 9 mm.

Regolazione Freno Posteriore.

Si ottiene avvitando il pomello posto all'estremità del tirante del freno stesso (fig. 2 n.° 2). Il gioco misurato all'estremità della levetta deve essere di mm. 7 circa.

Regolazione della Forcella Anteriore.

Il gioco si elimina registrando i due perni inferiori del parallelogramma e quello superiore, che porta l'ammortizzatore. Per tale regolazione si procede nel seguente modo: si allenta per primo il dado del perno che è sul lato sinistro della forcella, poi



Fig. 7

si allenta il dado dalla parte opposta e indi si fa ruotare il perno da destra verso sinistra quel tanto necessario per togliere il gioco senza però che la forcella diventi dura.

Da ultimo si serra il dado sulla parte destra e poi quello sulla parte sinistra.

Pressione Pneumatici.

Per la maggiore durata dei pneumatici e per la maggiore stabilità e comodità di marcia si consiglia di adottare le pressioni seguenti:

Pneumatico anteriore Kg. cmq. 1.25 circa
posteriore " " " 1.50 " "

Pulizia della Macchina.

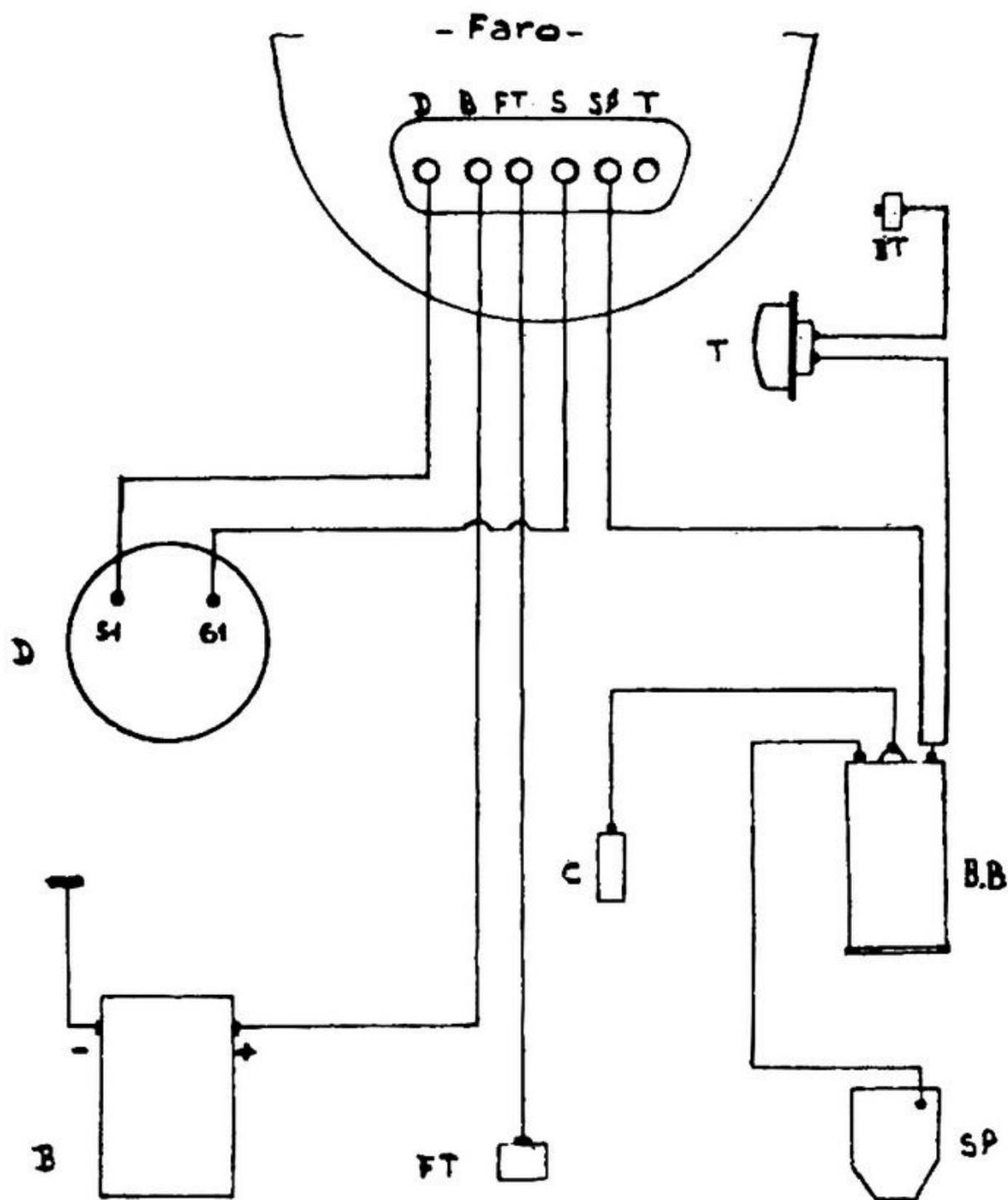
Per la pulizia del motore è bene servirsi di petrolio, pennello e stracci puliti per asciugare. Tutte le parti verniciate vanno invece lavate con acqua, usando spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare.

È dannoso per la vernice usare petrolio: ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

Ricerca dei guasti e delle irregolarità di funzionamento.

Quando il motore presenta delle difficoltà, nell'avviamento, oppure presenta delle irregolarità di

SCHEMA DELL' IMPIANTO ELETTRICO



D. Dinamo

B. Batteria

FT. Fandino farga

S. Segnalazione carica

SP. Spinterogeno

T. Tromba

C. Candela

B.T. Bottone tromba

BB. Bobina

funzionamento operare come segue:

1° Controllo del Circuito di Accensione.

Assicurarsi:

- a) Che la candela non sia sporca oppure abbia gli elettrodi troppo distanti o troppo vicini.
- b) Che arrivi la corrente alla candela ed alle prese di corrente: *(per fare tale verifica smontare le prese di corrente ed unire i contatti con un cacciavite: se arriva corrente detti contatti daranno una scintilla fig. 8).*
- c) Che i cavi del circuito elettrico non presentino rotture od interruzioni.
- d) Che le puntine platinatate del ruttore dello spinterogeno non siano ossidate, sporche oppure mal registrate.

2° Controllo Carburazione.

Assicurarsi:

- a) Che al carburatore arrivi regolarmente la miscela.
- b) Che il filtro benzina sia pulito.
- c) Che il foro dove scorre l'astina del galleggiante sia pulito.
- d) Che il getto del massimo sia pulito.
- e) Che il galleggiante tenga il livello.

3° Controllo Trasmissione.

- a) Se la frizione slitta, cioè se si verificano scorrimenti fra i dischi anche quando il comando è

in posizione « tutto innestato » ciò dipende da :

- 1) Dischi consumati : *sostituirli.*
- 2) Molle troppo scariche : *sostituirle.*
- 3) Dischi di materiale plastico che hanno preso il lucido ; *smerigliarli su un foglio di tela smeriglio di media grana.*
- 4) Mancanza di gioco tra leva di comando sul manubrio e leva sulla frizione; *regolare il gioco.*

b) Se la frizione strappa, cioè se l'innesto è brusco e violento, ciò può dipendere :

- 1) Dischi deformati : *sostituirli.*
- 2) Impurità fra i dischi ; *effettuarne la pulizia.*
- 3) Olio troppo denso ; *sostituirlo.*

c) Se la frizione non disinnesta completamente, cioè se si verifica trascinarsi tra corpo frizione fisso e quello mobile anche quando il comando è in posizione di « tutto innestato » :

- 1) L'inconveniente può dipendere da eccessivo gioco tra leva di comando sul manubrio e leva frizione : *regolare il gioco.*
- 2) I dischi possono essere incollati : *effettuarne la pulizia.*

