

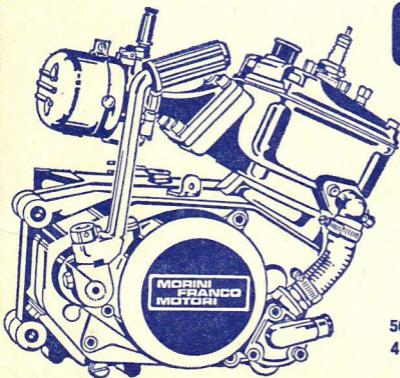


**MORINI FRANCO**  
**MOTORI** s. p. A.

---

Usò e manutenzione  
**MOTORE MODELLO**

**GS.A**



50 cc. 2 tempi  
4 marce.

**RAFFREDDAMENTO AD ACQUA.**

---

**40033 CASALECCHIO DI RENO - BOLOGNA**  
VIA PORRETTANA, 377 - Tel. (051) 57.12.57  
Telex 512434 MORINI I - Telefax (051) 57.70.48

## CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore monocilindrico a due tempi con cilindro e testata in lega leggera, raffreddamento ad acqua a circolazione naturale, aspirazione con valvola lamellare nel cilindro.

Cilindrata cmc. 49,8, corsa mm. 41,7, alesaggio mm. 39.

Potenza: come da regolamento codice della strada.

Rapporto di compressione: 1:9.

Carburatore Dellorto SHA 14/12 con filtro aspirazione.

Accensione a volano magnete elettronico.

Anticipo accensione 25° prima del P.M.S. (mm. 2,5).

Alimentazione a miscela di benzina ed olio al 2%. (Olio SAE 30). Nel periodo di rodaggio miscela al 4%.

Trasmissione primaria ad ingranaggi con parastrappi, rapporto 1:4,615.

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Cambio di velocità a 4 marce con preselettore incorporato e comando a pedale.

Marce	Rapporto cambio	Rapporto uscita cambio
1ª vel.	1 : 3,3	1 : 15,229
2ª vel.	1 : 1,933	1 : 8,924
3ª vel.	1 : 1,44	1 : 6,667
4ª vel.	1 : 1,20	1 : 5,539

Trasmissione secondaria a catena di 1/2 x 3/16" rullo diam. 7,75.

Pignone catena Z.13. Linea di catena 68 mm.

Peso a secco del motore Kg. 12,500.

Consumo Lt. 1,5 per 100 Km.

Velocità come da norme vigenti.

## NOTE PER IL RODAGGIO

Durante il periodo di rodaggio, per la durata di 500 Km. di percorrenza, usare miscela di benzina ed olio al 4%. Dopo il rodaggio sostituire completamente l'olio contenuto nel carter nella quantità di 0,630 Kg. di olio SAE 30. La sostituzione dell'olio va fatta ogni 2500 Km.

- Non mantenere il motore ad elevato numero di giri.
- Passare alla marcia inferiore appena il motore accenna allo sforzo.
- Non mantenere per lungo periodo di tempo la velocità massima consentita.

## CARATTERISTICHE GENERALI

**Impianto di raffreddamento.** Il motore viene raffreddato ad « acqua » con radiatore. Nel caso si debba ricorrere allo smontaggio della parte termica la prima operazione è quella di svuotare completamente l'impianto togliendo la vite posta lateralmente nella parte inferiore del cilindro. Al montaggio della parte termica sostituire con nuove le guarnizioni di tenuta e bloccare in croce i 4 dadi centrali dei prigionieri (forza di serraggio 1,6 Kgm.), bloccare quindi le viti all'esterno della testata con 1,3 kgm.

Introdurre dal tappo del radiatore (dopo aver rimontato la vite di scarico) il liquido « PERMANENT FLUID dell'AGIP » avendo cura di eliminare le possibili sacchature d'aria. Dopo aver avviato il motore verificare la perfetta tenuta dell'impianto e provvedere ad un eventuale rabbocco. Si consiglia di controllare il livello del liquido nel radiatore ogni 500 Km.

### LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO AGIP PERMANENT FLUID

— Il volano **magnete elettronico** è situato sul lato sinistro del motore. La corretta fasatura dell'anticipo d'accensione, occorre controllarla inserendo nel foro di Ø 4 visibile sulla parte esterna del rotore, una punta di Ø corrispondente e questa dovrà essere allineata col foro della piastra dello statore. In altri tipi di volani occorre fare corrispondere la freccetta posta sulla parte esterna del rotore, con la sua corrispondente posta sullo statore. Con le condizioni sopra riportate, che indicano il momento di accensione, sarà rispettato il valore dell'anticipo del pistone, rispetto al P.M.S. (mm. 2,5). La candela è di grado termico 225 e la distanza degli elettrodi deve essere regolata a mm. 0,5-0,6.

**Frizione:** La frizione è chiusa nel carter sulla parte destra del motore ed è del tipo a dischi multipli in bagno d'olio. La frizione e il cavo Bowden debbono essere registrati periodicamente per evitare il prematuro consumo dei dischi e il conseguente slittamento della frizione stessa. La registrazione va eseguita mediante l'apposito registro posto al termine del cavo di comando situato sul blocco motore. Qualora la vite di regolazione non possa essere più utilizzata bisogna ricorrere alla registrazione interna della frizione togliendo il coperchio destro.

— **Lubrificazione del cambio.**

La lubrificazione del cambio avviene automaticamente con l'olio contenuto nella scatola del cambio e della frizione. Dopo i primi 500 Km. sostituire completamente l'olio nel carter motore. Il livello dell'olio deve essere verificato definitivamente dopo che il motore ha girato qualche minuto.

Cambio completo Kg. 0,630 di olio SAE 30.

## USARE OLIO AGIP F1 MOTOR OIL HD

### CONSIGLI PER L'USO

#### Avviamento del motore

- 1) Aprire il rubinetto della benzina situato nella parte inferiore del serbatoio carburante del veicolo.
- 2) Controllare che il cambio sia in folle.
- 3) Se il motore è freddo spostare in basso la levetta dello starter posto sul carburatore.
- 4) Ruotare di circa 1/3 la manopola del gas. Avviare il motore premendo moderatamente sul pedale di avviamento.
- 5) Dopo pochi secondi dall'avviamento del motore **APRIRE COMPLETAMENTE** la manopola del gas per fare rientrare automaticamente la levetta dello starter nella sua posizione di riposo.

**NON PROLUNGARE IL FUNZIONAMENTO DEL MOTORE CON LA LEVETTA DELLO STARTER ABBASSATA PER NON IMBRATTARE LA CANDELA.**

#### Manovra della Frizione e del cambio

Qualora il motore è avviato per partire manovrare come segue: tirare completamente la leva della frizione; accelerare leggermente il motore ed innestare la 1ª velocità, premendo sul pedale anteriore della leva del cambio. Accelerare ancora il motore e lasciare gradatamente la leva della frizione.

Per il cambio di marcia chiudere il gas e nello stesso tempo tirare leggermente la leva della frizione premendo sul pedale per innestare la marcia desiderata. Indi riaccelerare lasciando ritornare la leva della frizione.

#### Arresto del motore

— Chiudere il gas e premere il bottone di massa.



— E' consigliabile chiudere il rubinetto della benzina in special modo se il motore deve restare fermo per qualche tempo.

usare miscela



**AGIP 2 T**

## INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

Se il funzionamento del motore è normale l'avviamento deve sempre avvenire senza difficoltà anche in condizioni di temperature sfavorevoli. Se dopo ripetuti tentativi il motore non dovesse avviarsi controllare se:

- 1) **La benzina non arriva al carburatore:**
  - a) Il serbatoio è vuoto;
  - b) Il rubinetto di erogazione è chiuso;
  - c) Il condotto della benzina è otturato;
  - d) Il foro di comunicazione per l'aria sul tappo del serbatoio carburante è sporco.
  
- 2) **Manca l'accensione:**
  - a) si controlli se la candela levata dalla sua sede è appoggiata con la parte metallica alla aletta del cilindro dà scintilla, agendo con la mano sul pedale per la messa in moto;
  - b) verificare se la candela è pulita, in caso contrario pulirla accuratamente;
  - c) verificare il cavo della candela e sostituirlo se è rotto o male isolato.

E' consigliabile provvedere periodicamente alla disinquinazione della luce di scarico, del pistone e della testa.

**Le operazioni di cui sopra è preferibile farle eseguire da agenzie autorizzate o presso officine specializzate.**

**ESIGETE RICAMBI ORIGINALI MORINI FRANCO MOTORI.**

## GARANZIA E RESPONSABILITA'

**LA MORINI FRANCO S.p.A. COSTRUISCE UNICAMENTE IL BLOCCO MOTORE.**

La garanzia del motore ha la durata di sei mesi dalla data d'acquisto, per tutti gli eventuali difetti di materiali e di lavorazione.

La definitiva competenza degli esami delle avarie e delle relative cause per definire la garanzia è riservata alla fabbrica costruttrice del motore. I pezzi difettosi verranno sostituiti o riparati gratuitamente, semprechè non siano stati manomessi da persone o da Enti non autorizzati.

Sono escluse dalla garanzia le spese di trasporto e mano d'opera.

**La garanzia decade quando:**

- 1) Sul motore siano state applicate parti non originali.
- 2) Il motore venga usato per applicazioni diverse da quelle per il quale è stato venduto.
- 3) Non vengono usate le prescrizioni e manutenzioni indicate.

Sono escluse dalla garanzia le parti non costruite dalla fabbrica costruttrice del motore come: cuscinetti a sfere, carburatore, parti elettriche (volano magnete, bobine, candele), ecc.

Eventuali sostituzioni delle parti non in garanzia vengono effettuate soltanto in relazione agli obblighi assunti dai fabbricanti delle parti stesse.

**IMPORTANTE:**

**OGNI RICHIESTA IN GARANZIA DEVE ESSERE COMUNQUE RIVOLTA AL RIVENDITORE DEL VEICOLO O AL COSTRUTTORE DELLO STESSO.**