

350-501

Excalibur

AVVERTENZE

- 1) *L'assistenza gratuita, viene prestata dalla Concessionaria che ha venduto il motociclo.*

- 2) *Per la normale manutenzione del motociclo attenersi al libretto di istruzione.*

ASSISTENZA GRATUITA

- a 500 Km.**
- Sostituzione olio (a pagamento l'importo dell'olio)
 - Pulizia filtri
 - Pulizia del carburatore
 - Registrazione punterie
 - Serraggio dadi testata e bulloneria telaio
 - Registrazione frizione.
 - Registrazione freni

CERTIFICATO DI GARANZIA

Rilasciato al Signor

.....

.....

Acquirente del motoveicolo « *MOTO MORINI* »

Modello

n. telaio

in data

Il Concessionario

.....

GARANZIA

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

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

Sono esclusi da ogni garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, i carburatori, l'impianto di accensione e 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 ».

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

MODIFICHE ALLA COSTRUZIONE

La Fabbrica si riserva di apportare le variazioni tecniche ritenute opportune in qualsiasi momento.

DATI TECNICI 501 EXCALIBUR

MOTORE

Bicilindrico a 4 tempi
V di 72° longitudinale con cilindri sfalsati di 50 mm.
fronte marcia
Alesaggio e corsa mm. 71x64x2
Rapporto di compressione 11.5:1
Cilindrata unitaria 253.5 cm³
Cilindrata totale 507 cm³
HP 42 a 7800 giri/1'
Regime limite di sfarfallamento max 8500 giri/1'
Potenza fiscale CVf 8
Coppia max 4.5 Kgm a 5600 giri/1'
Anticipo di accensione 30° a regolazione elettronica
Due carburatori Dell'Orto PHBH 28 BS con filtro aria in comune.
Filtro olio a rete nella coppa motore
Olio raccomandato AGIP SINT 2000 ogni 4000 Km (litri 2,5)
Trasmissione primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2.032
Trasmissione secondaria a catena 5/8x3/8 pignone Z = 14.
Corona Z = 45 con parastrappi in gomma sul mozzo.
Avviamento elettrico a masse centrifughe con parastrappi incorporato, kick starter di emergenza.
Candele CHAMPION N7Y.
Per lunghi tratti autostradali si consigliano candele CAM-PION N6Y.

CAMBIO

In blocco a 6 velocità a denti diritti ed innesti frontali.
Rapporti:
1 Vel. 1 : 3,10 - 2 Vel. 1 : 1,92 - 3 Vel. 1 : 1,47
4 Vel. 1 : 1,21 - 5 Vel. 1 : 1,05 - 6 Vel. 1 : 0,95

RUOTE

Di tipo composto in lega leggera su disegno MOTO MORINI.
Anteriore: WM 3/2.15 con pneum. 100/90-18 Tubeless
Posteriore: WM 3/2.50 con pneum. 130/90-16 Tubeless
Pressione di gonfiaggio:
Anteriore atm. 2.2 } sia con 1 che con 2 persone.
Posteriore atm. 2.4 }

FRENI

Anteriore a disco \varnothing 260 con comando idraulico e pinza flottante a doppio pistoncino.
Posteriore a disco \varnothing 240 con comando idraulico e perno sfilabile per il rapido smontaggio della ruota.

IMPIANTO ELETTRICO

Generatore di corrente a volano magnete alternatore 12 V - 140 W a ricarica totale.
Batteria 12 V - 18 A/h.

TELAIO

Tubolare a doppia culla continua in tubi di acciaio a sezione rettangolare.
Passo mm. 1500 lunghezza massima mm 2200.
Peso a secco Kg. 168. Serbatoio carburante capacità litri 17.
Riserva litri 4 (da quando la spia rimane costantemente accesa).

FASI DISTRIBUZIONE

Con gioco valvole registrate a 1 mm. (motore freddo)
cilindro anteriore e posteriore.
apertura aspirazione 23° prima del PMS
chiusura aspirazione 51° dopo il PMI
chiusura scarico 51° prima del PMI
apertura scarico 22° dopo il PMS.

PRESTAZIONI

Velocità max 165 Km/h. - Cons. normalizzato 22 Km/litro.

DATI TECNICI 350 EXCALIBUR

MOTORE

Bicilindrico a 4 tempi
V di 72° longitudinale con cilindri sfalsati di 50 mm.
fronte marcia
Alesaggio e corsa mm. 62 x 57 x 2
Rapporto di compressione 11 : 1
Cilindrata unitaria 172 cm³
Cilindrata totale 344 cm³
HP 34.5 a 8000 giri/1'
Regime limite di sfarfallamento max 9000 giri/1'
Potenza fiscale CVf 6
Coppia max 3.35 Kgm a 6000 giri/1'
Anticipo di accensione 35° a regolazione elettronica.
Due carburatori Dell'Orto VHBZ25HS con filtro aria in comune.
Filtro olio a rete nella coppa motore
Olio raccomandato AGIP SINT 2000 ogni 4000 Km (litri 2,5)
Trasmissione primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2.275
Trasmissione secondaria a catena 5/8x3/8 pignone Z = 14.
Corona Z = 43 con parastrappi in gomma sul mozzo.
Avviamento elettrico a masse centrifughe con parastrappi incorporato, kick starter di emergenza.
Candele CHAMPION N7Y.
Per lunghi tratti autostradali si consigliano candele CHAMPION N6Y.

CAMBIO

In blocco a 6 velocità a denti diritti ed innesti frontali.
Rapporti:
1 Vel. 1 : 3.2 - 2 Vel. 1 : 2.0 - 3 Vel. 1 : 0.47
4 Vel. 1 : 1.21 - 5 Vel. 1 : 1.047 - 6 Vel. 1 : 0.95

RUOTE

Di tipo composto in lega leggera su disegno MOTO MORINI.
Anteriore: WM 3/2.15 con pneum. 100/90 - 18 Tubeless
Posteriore: WM 3/2.50 con pneum. 130/90-16 Tubeless
Pressione di gonfiaggio:
Anteriore atm 2.2 } sia con 1 che con 2 persone.
Posteriore atm. 2.4 }

FRENI

Anteriore a disco Ø 260 con comando idraulico e con pinza flottante doppio pistoncino.
Posteriore a disco Ø 240 con comando idraulico e perno sfilabile per il rapido smontaggio della ruota.

IMPIANTO ELETTRICO

Generatore di corrente a volano magnete alternatore 12V - 140 W a ricarica totale.
Batteria 12V - 18 A/h.

TELAIO

Tubolare a doppia culla continua in tubi di acciaio a sezione rettangolare.
Passo mm. 1500 lunghezza massima mm 2200.
Peso a secco Kg. 168. Serbatoio carburante capacità litri 17.
Riserva litri 4 (da quando la spia rimane costantemente accesa).

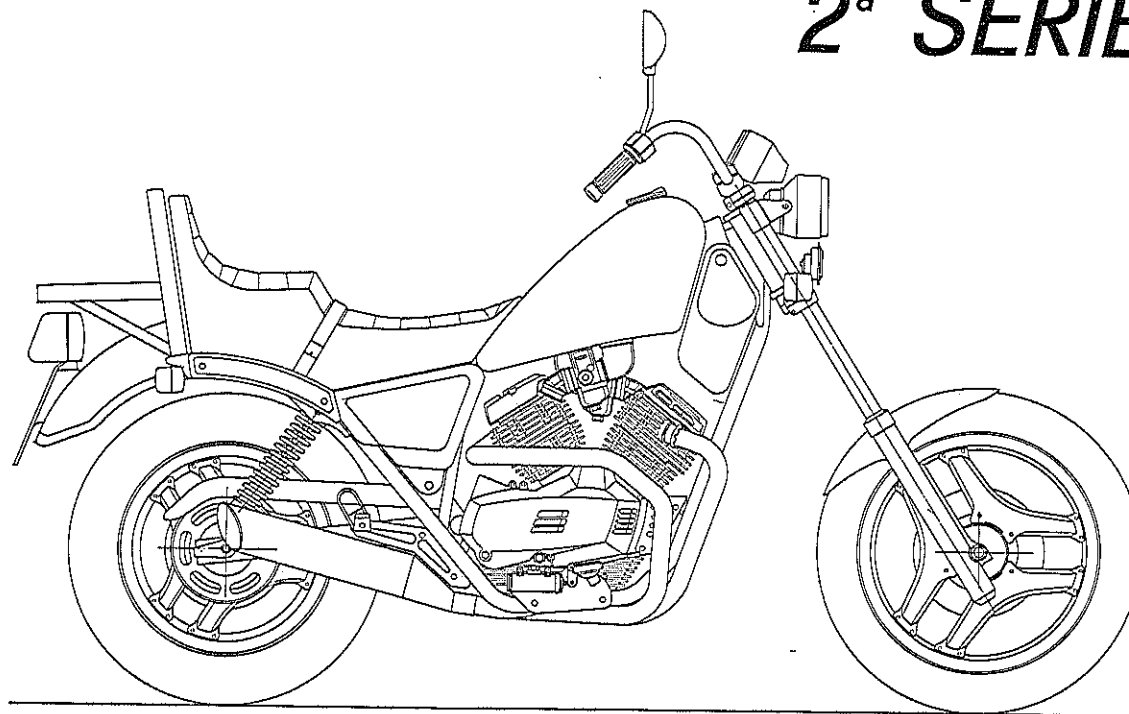
FASI DISTRIBUZIONE

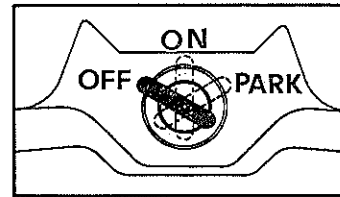
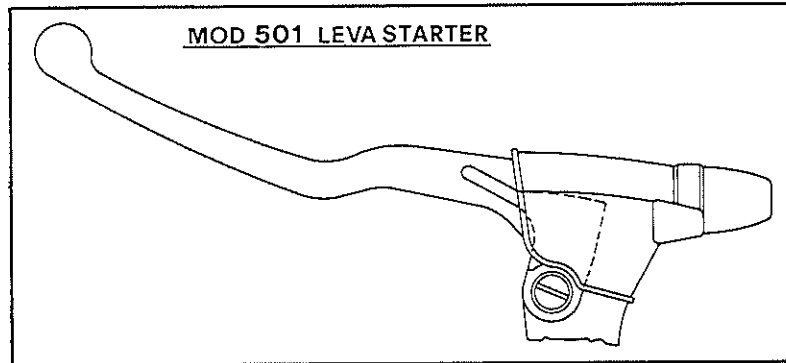
Con gioco valvole registrate a 1 mm. (motore freddo)
cilindro anteriore e posteriore.
apertura aspirazione 24° prima del PMS
chiusura aspirazione 47° dopo il PMI
apertura scarico 55° prima del PMI
chiusura scarico 23° dopo il PMS

PRESTAZIONI

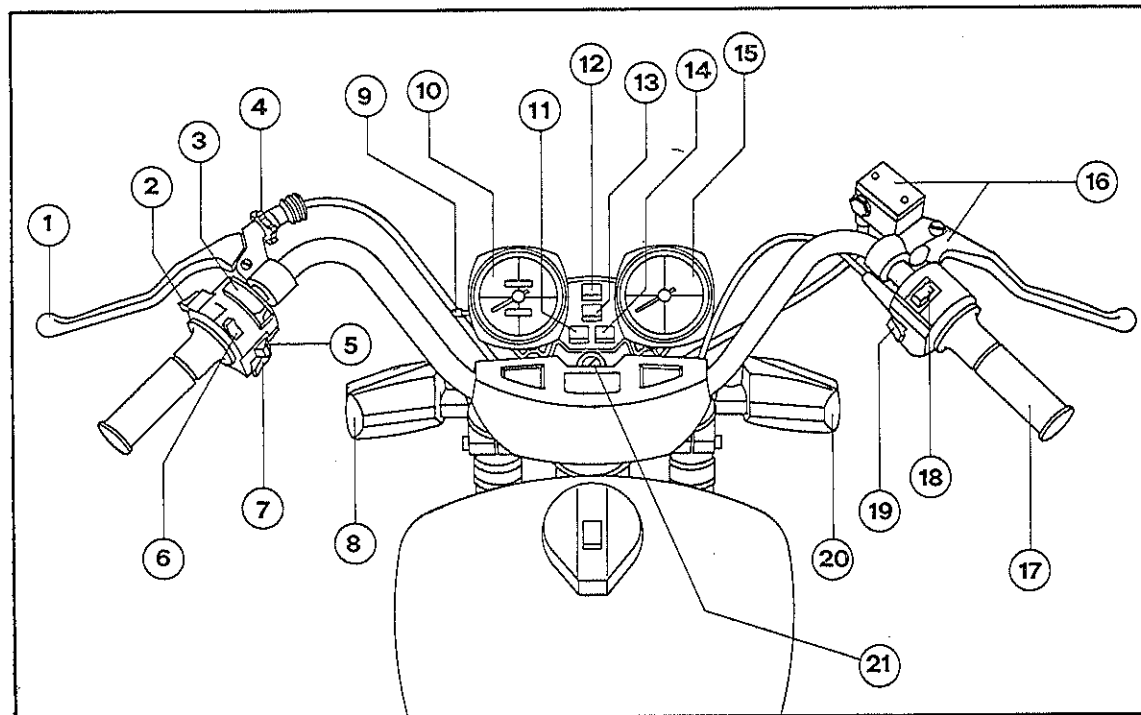
Velocità max 155 Km./h. - Cons. normalizzato 22 Km/litro.

350-501 EXCALIBUR
2^a SERIE





21 Contatto a chiave



- 1 Comando frizione
- 2 Lampeggio diurno
- 3 Commutatore luci
- 4 Registro frizione
- 5 Comando frecce
- 6 Interruttore generale luci
- 7 Comando trombe
- 8 Freccia sinistra
- 9 Azzeratore conta Km.
- 10 Tachimetro conta Km.
- 11 Spia verde - folle
- 12 Spia rossa - riserva
- 13 Spia gialla - frecce
- 14 Spia blu - abbaglianti
- 15 Contagiri
- 16 Pompa e leva freno anteriore
- 17 Comando gas
- 18 Interruttore di emergenza
- 19 Comando avviamento
- 20 Freccia destra
- 21 Contatto a chiave

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

Il primo periodo di funzionamento è determinante per il futuro rendimento e durata del motore, quindi si raccomanda di rispettare scrupolosamente le seguenti istruzioni.

AVVIAMENTO

- 1 - Inserire la chiavetta nell'interruttore di accensione e ruotarla sulla posizione « ON » (fig. 3).
 - 2 - Controllare che la posizione dell'interruttore arresto motore sia su « RUN ».
 - 3 - A motore freddo azionare la levetta dello starter (alzare la levetta dello starter di un solo carburatore), agire sul pulsante di avviamento. **N.B.: Per facilitare l'avviamento è necessario aprire pochissimo l'acceleratore.**
 - 4 - Dopo che il motore è avviato lasciarlo ruotare per un poco di tempo a regime moderato in modo che l'olio entri in circolazione.
 - 5 - Partire a velocità moderata con lo starter inserito, disinserrarlo dopo 1 o 2 Km. (dopo l'avviamento disinserrire lo starter).
 - 6 - Durante i primi 1500 Km. non superare il regime di 6000 giri.
Dai 1500 Km. ai 3000 Km. non superare il regime di 6800 giri. Oltre i 3000 Km. aumentare progressivamente con piccole puntate.
(Per la manutenzione del mezzo durante il periodo del rodaggio vedere la tabella riassuntiva a pag. 13).
- N.B. - Fra parentesi i dati relativi al 350 EXCALIBUR.**

OPERAZIONI DA ESEGUIRE PER LA MANUTENZIONE ORDINARIA

CAMBIO OLIO

Questa operazione va eseguita sempre a motore CALDO.

- 1 - Togliere il tappo posto sotto il motore (fig. 4) e curare che venga scaricata la maggiore quantità d'olio possibile.
 - 2 - Chiudere accuratamente il tappo, togliere l'asta di livello olio (fig. 4) e versare litri 2,5 di olio AGIP SINT 2000 (vedi pagg. 1 e 2).
- E' buona norma controllare periodicamente, **ogni mille chilometri**, il livello olio, curando che questi non scenda sotto il valore « MIN ».

PULIZIA FILTRO OLIO

- 1 - Togliere il coperchietto laterale (fig. 4).
- 2 - Estrarre il filtro e pulirlo accuratamente utilizzando l'aria compressa
- 3 - E' buona norma eseguire la pulizia del filtro ad ogni cambio olio.

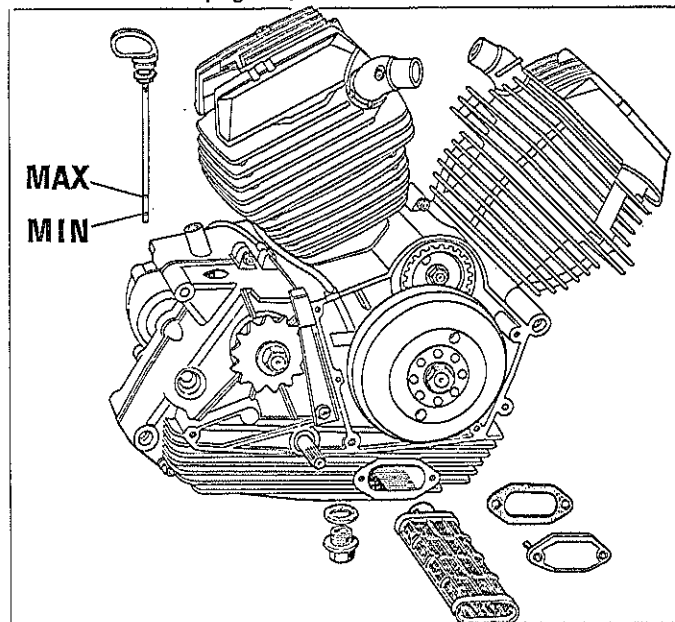


Fig. 4

LUBRIFICAZIONE CATENA

Lubrificare periodicamente (1000 km.) la catena con olio motore (non lubrificare con prodotti spray di nessun tipo).

La catena è del tipo a lubrificazione sigillata da anelli OR in gomma, quindi evitare assolutamente l'uso di solventi (benzina; trielina; ecc.).

La lubrificazione serve unicamente per mantenere scorrevole la catena.

REGISTRAZIONE CATENA

1 - Verificare la quota riportata in fig. n. 5 ogni 1000 km.

2 - Nel caso che detta quota sia maggiore è necessario ripristinare la tensione della catena procedendo nel seguente modo:

a) allentare il perno della ruota posteriore;

b) allentare i controdadi delle viti registro tendicatena;

c) avvitare le viti di registro agendo simmetricamente, per piccole rotazioni, su entrambi i registri, fino a ripristinare la quota indicata nella figura di cui sopra;

d) restringere il perno della ruota e i controdadi delle viti di registro.

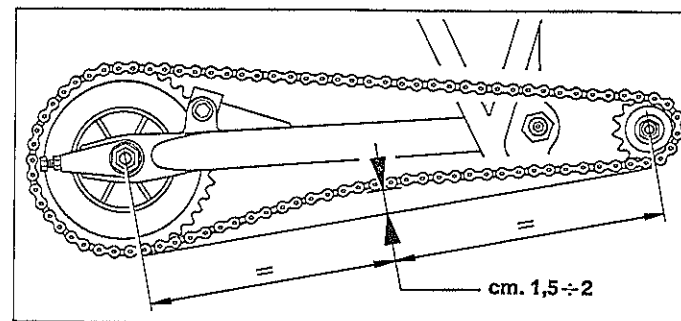


Fig. 5

REGISTRAZIONE FRIZIONE

1 - Agire sul registro posto sulla leva comando frizione sul manubrio; quando ciò non dovesse essere sufficiente agire sul perno della leva di comando sul carter motore.

Detta registrazione si esegue agendo sull'apposito registro (fig. 6) si raccomanda di rispettare la distanza fra la leva e il piano del carter che deve essere di mm. 15.

REGISTRAZIONE FRENI

La registrazione dei freni si rende necessaria quando la corsa a vuoto sulle leve comando freni diventa eccessiva.

Agire sui registri posti sulle leve (manubrio e pedale) quando ciò non fosse sufficiente, ripristinare il livello olio impiegando esclusivamente olio AGIP BRAKE FLUID tipo SUPER HD.

VERIFICA DELLO STATO DI USURA DELLE PASTIGLIE - Per verificare che le pastiglie siano efficienti occorre smontarne almeno UNA liberandola dal perno che la trattiene, e controllare che lo spessore totale, compresa la piastra metallica, non sia inferiore a 4,5 mm.

SOSTITUZIONE OLIO FORCELLA

1 - Svitare i tappi (superiore e inferiore).

2 - Premere a fondo alcune volte affinché si svuotino completamente gli steli.

3 - Chiudere il tappo inferiore e riempire ogni stelo con 450 gr. di olio AGIP ARNICA SA 19.

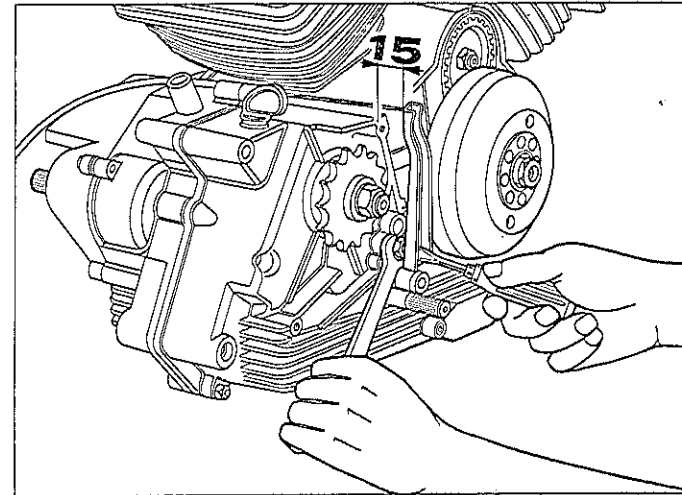


Fig. 6

ALLARME STAMPELLA LATERALE

Onde evitare la partenza con la stampella laterale aperta, questo motociclo è stato equipaggiato con un dispositivo di allarme collegato con la stampella stessa.

Detto allarme entra in funzione, innestando la chiave in posizione « ON », azionando un apposito dispositivo acustico, chiudendo la stampella laterale l'allarme cessa.

N.B.:

Perché il dispositivo di allarme sia sempre efficiente occorre che:

- 1 - Il micro interruttore azionato dalla stampella sia efficiente.
- 2 - Il dispositivo elettronico posto sotto il coprimanubrio sia funzionante.

RISERVA CARBURANTE

La riserva carburante è così costituita: dall'inizio del lampeggio alla fissità della luce rossa della spia intercorrono circa 10 Km. Dal momento in cui la spia rossa rimane accesa, sono disponibili ancora 4 litri di benzina che vengono erogati totalmente ruotando il rubinetto sulla posizione « RES ».

REGISTRAZIONE PUNTERIE (operazione da eseguire a motore freddo)

Gioco di funzionamento aspirazione e scarico mm. 0,10

1 - Togliere il coperchio protezione volano magnetico.

Registrazione cilindro anteriore (n. 1) (fig. 7).

1 - Azzerare la freccia sul volano marcata PMS1 con riferimento al punto segnato sul semicaratter (fig. 8).

2 - Procedere alla registrazione delle punterie del cilindro anteriore (n. 1).

Registrazione cilindro posteriore (n. 2) (fig. 9).

1 - Azzerare la freccia marcata PMS2 ruotando il volano con riferimento al punto segnato sul semicaratter (fig. 10).

2 - Procedere alla registrazione delle punterie del cilindro posteriore (n. 2).

N.B.: Per un eventuale smontaggio delle aste punterie fare attenzione alla lunghezza, essendo le aste anteriori più corte di circa mm. 2 rispetto a quelle posteriori.

CILINDRO ANTERIORE (N. 1)

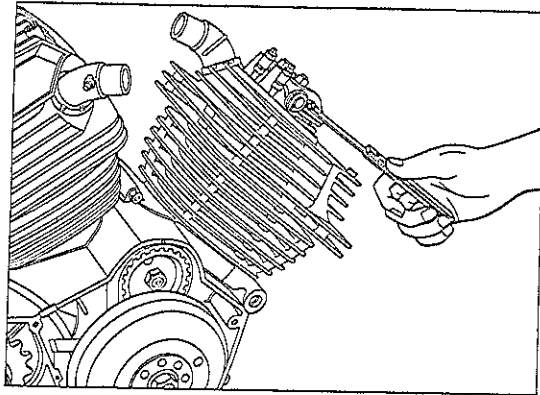


Fig. 7

CILINDRO POSTERIORE (N. 2)

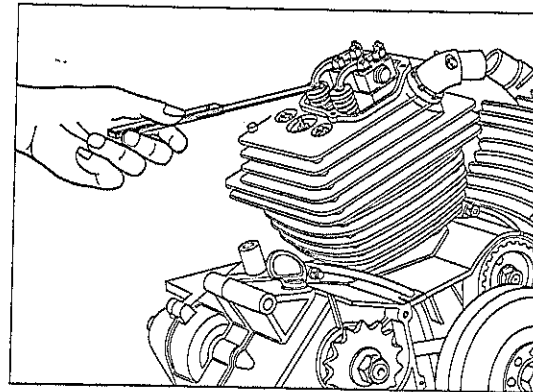


Fig. 9

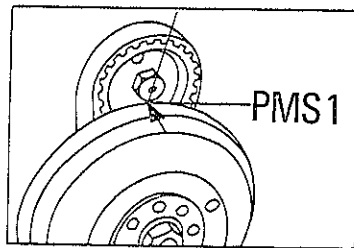


Fig. 8

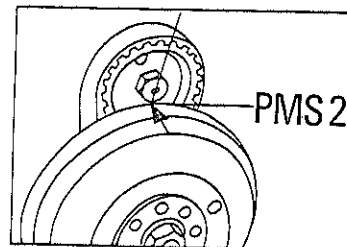
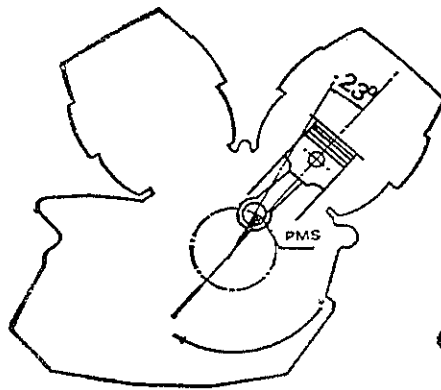


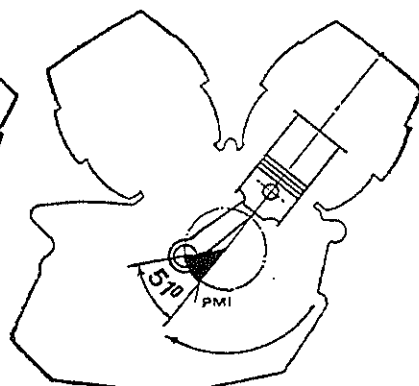
Fig. 10

FASI DISTRIBUZIONE CON GIOCO VALVOLE REGISTRATE A mm 1 (MOTORE FREDDO) N.B. - Fra parentesi i dati del 350 EXCALIBUR.

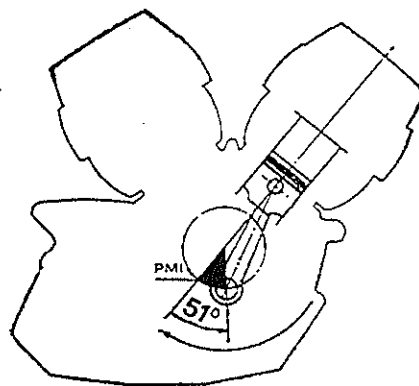
CILINDRO ANTERIORE N. 1



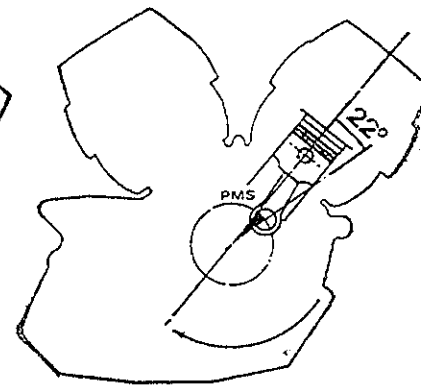
Apertura aspirazione (24°)



Chiusura aspirazione (47°)

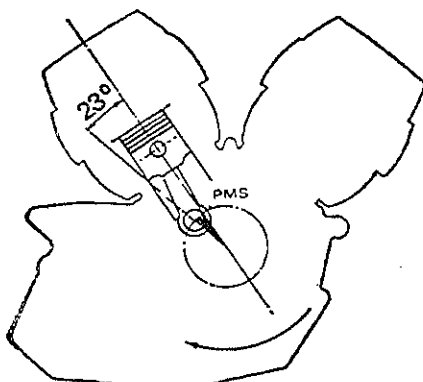


Apertura scarico (55°)

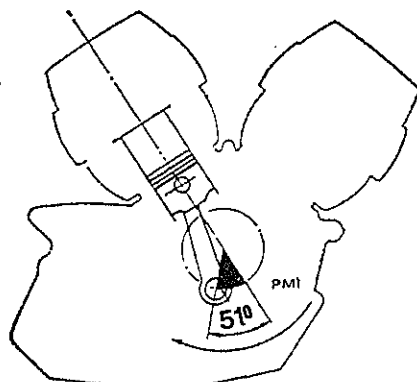


Chiusura scarico (23°)

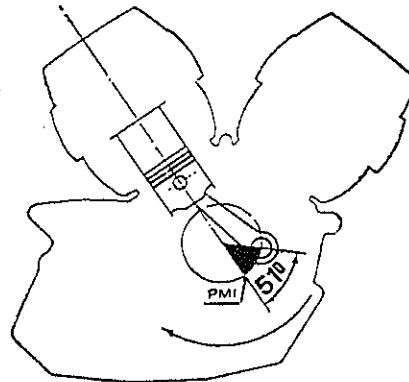
CILINDRO POSTERIORE N. 2



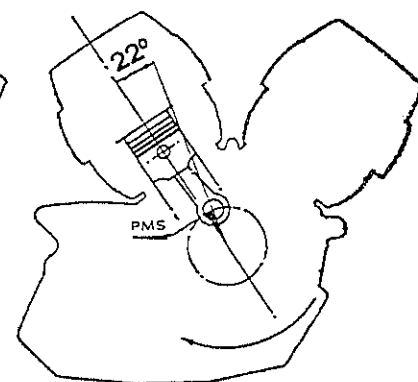
Apertura aspirazione (24°)



Chiusura aspirazione (47°)



Apertura scarico (55°)



Chiusura scarico (23°)

IMPORTANTE

COPPIE DI SERRAGGIO (con chiave dinamometrica).

VITE o DADO	TARATURA Kgm
DADI SERRAGGIO BIELLE	3,50 ÷ 3,70 (3,00)
DADI SERRAGGIO TESTE	2,1 (2,3)
DADO SERRAGGIO VOLANO	6,5
DADI CASTELLETTI BILANCIERI	1,2 ÷ 1,3
DADO BLOCCAGGIO VITE SENZA FINE POMPA OLIO	13
VITI BRONZINA DI BANCO	0,5
VITI CAMPANA FRIZIONE	1,2
VITI FLANGIA CUSCINETTO DI BANCO	1,0

N.B. - Il giusto serraggio delle viti e dei dadi citati in tabella è fondamentale per il corretto montaggio e per il buon funzionamento del motore. Si raccomanda quindi di attenersi scrupolosamente ai valori indicati e di controllare frequentemente la taratura della chiave dinamometrica. I suddetti dati sono validi, con filettatura, umida di olio. Per controllare il corretto serraggio dei dadi, E' **INDISPENSABILE** allentarli e riserrarli al carico prescritto. **Fra parentesi i dati del 350 EXCALIBUR.**

CONTROLLO FASE MOTORE

Il controllo fase motore si esegue soltanto se si sostituiscono i seguenti pezzi:

Albero motore, rocchetti distribuzione, asse a camme. Il controllo si esegue utilizzando un **gioco punterie di mm. 1.**

- 1 - Registrare le valvole procedendo come indicato a pag. 10.
- 2 - Portare il cilindro n. 1 (anteriore) in posizione di incrocio valvole (PMS 1).
- 3 - Montare ed azzerare un goniometro (al PMS 1).
- 4 - Ruotare in senso orario fino al raggiungimento dell'inizio apertura aspirazione.
- 5 - Controllare che l'angolo risultante sul goniometro sia $\pm 3^\circ$ da quello stabilito (pag. 10).
- 6 - Quando detto angolo è fuori tolleranza è necessario agire sul rocchetto piccolo comando distribuzione, ruotandolo in modo da trovare la tacca in fase che permetta l'introduzione del rocchetto stesso e stampigliare i nuovi riferimenti come Fig. 11.

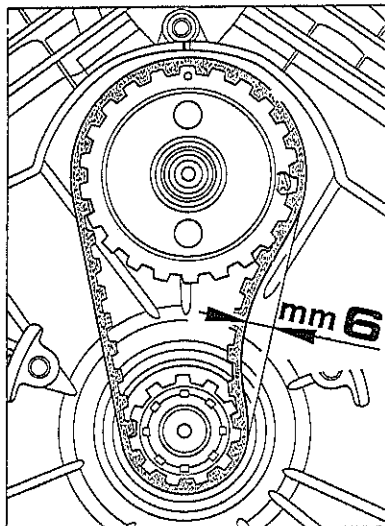


Fig. 12

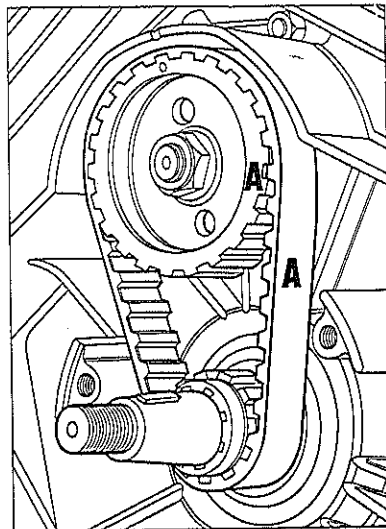


Fig. 13

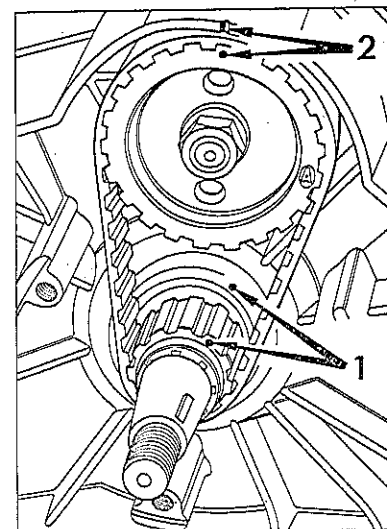


Fig. 11

CONTROLLO CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE

E' buona norma controllare periodicamente circa ogni 8000 Km la tensione della cinghietta, e al raggiungimento dei 15.000 Km procedere alla sostituzione.

Controllo tensione cinghia dentata (fig. 12):

- 1 - Smontare il gruppo volano magnete.
- 2 - Appoggiare un righetto sulle 2 puleggie e controllare con uno spessore la quota di tangenza, qualora questa fosse superiore a mm. 6 procedere alla sostituzione della cinghia.

SOSTITUZIONE CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE

- 1 - Orientare i 2 riferimenti sui rocchetti come (fig. 11); procedere all'estrazione del rocchetto utilizzando l'anello seeger come agancio; sostituire la cinghia **controllando che la lettera stampigliata sul rocchetto grande corrisponda a quella scritta sulla cinghia vedi (fig. 13)**; introdurre unitamente cinghia e rocchetti infilando il rocchetto piccolo con la tacca in fase alla chiavetta (fig. 11).
- 2 - **Controllare a montaggio ultimato i riferimenti della fase di distribuzione (punti 1 e 2 - fig. 11).**

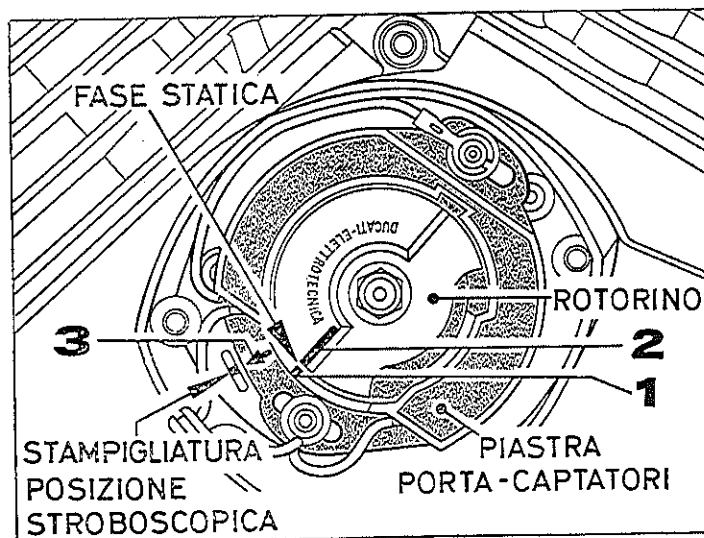


Fig. 14

CONTROLLO DINAMICO ANTICIPO ACCENSIONE ELETTRONICA

- 1 - Collegare la presa d'impulso della pistola stroboscopica al cavo candela del cilindro anteriore (n. 1).
- 2 - Avviare il motore portandolo ad un regime di 6000 giri.
- 3 - Controllare con la luce della pistola stroboscopica la fase dei riferimenti sul volano (fig. 15). Qualora la freccia sul volano non corrisponda alla tacca sul carter agire sulla piastrina porta captatori con piccoli spostamenti (fig. 14).
- 4 - Ad azzeramento avvenuto, stampigliare sulla tacca del coperchio in direzione della freccia (punto 3) posta sulla piastrina captatori, il nuovo riferimento (fig. 14).

MOLTO IMPORTANTE: Collegare il captatore nero unicamente con i trasduttori di colore grigio e viceversa. In caso contrario si danneggerebbe gravemente l'impianto di accensione.

CONTROLLO STATICO FASE ANTICIPO ACCENSIONE ELETTRONICA

Questo controllo si esegue soltanto durante il montaggio totale o parziale del motore.

1 - Ruotare l'albero motore fino che la tacca sul volano indicata con ANT. 1 sia in corrispondenza con il punto segnato sul semicarter (fig. 15).

2 - Agire sulla piastra porta captatori ruotandola fino a porre la tacca sulla piastra (punto 1) in corrispondenza di quella sul rotorino (punto 2) (fig. 14) poi fissare la piastra.

Terminata la fase statica è indispensabile eseguire il controllo con pistola stroboscopica.

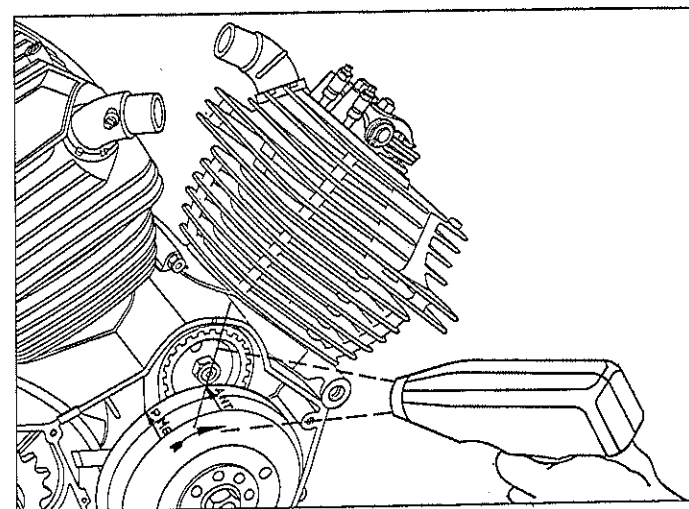


Fig. 15

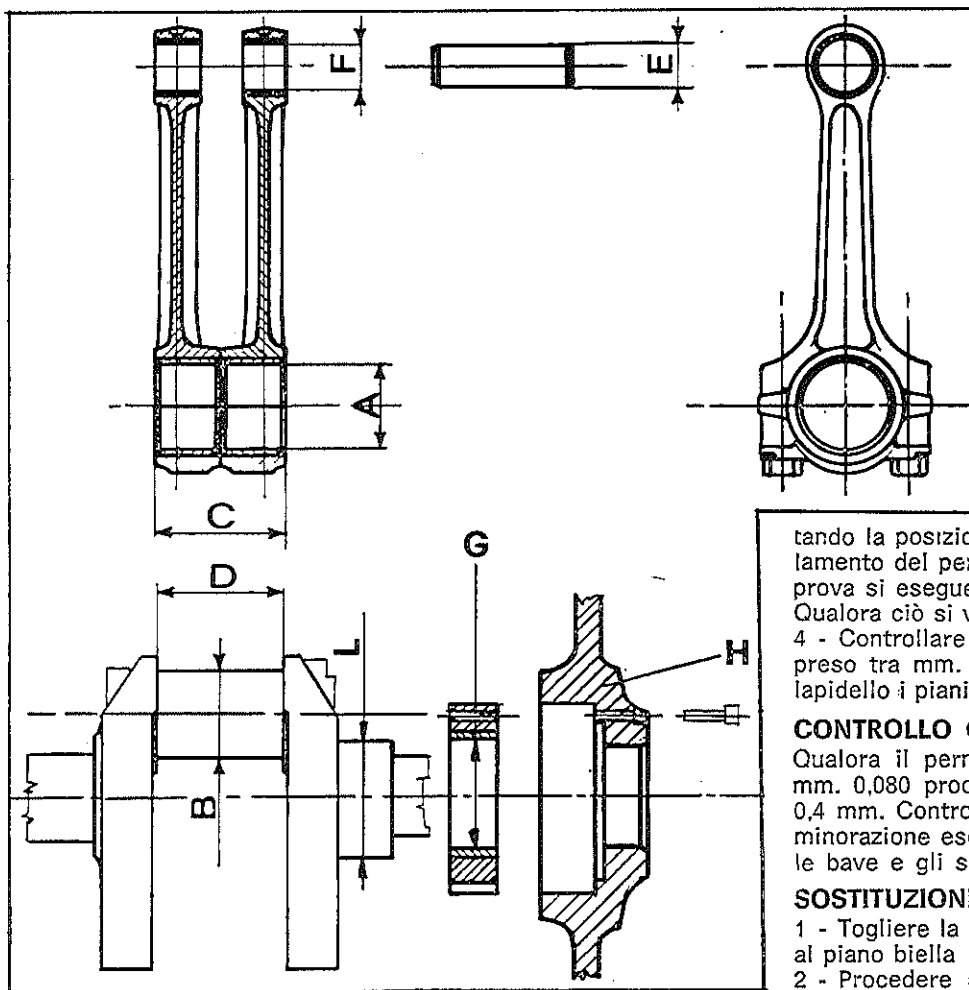


Fig. 16

REVISIONE MOTORE

ALBERO MOTORE

CONTROLLO GIOCO PERNO BIELLA

Qualora il perno fosse usurato, o il gioco tra A e B (fig. 16) superasse mm. 0,080 procedere alla rettifica del perno.

Minorazioni consentite mm. 0,2 e 0,4. E' opportuno dopo rettifica togliere le bave e gli spigoli vivi sui fori olio.

MONTAGGIO BIELLA

1 - Controllare che la maggiorazione incisa sul retro della bronzina corrisponda alla minorazione eseguita sull'albero, il gioco di montaggio tra A e B deve essere compreso tra mm. 0,025 e mm. 0,060. Per eseguire questo controllo è necessario bloccare biella e cappello con chiave dinamometrica tarata a Kgm. 3,5 (3,00) e controllare che la differenza tra A e B rispetti la tolleranza. 2 - Montare le bielle sull'albero motore rispettando la posizione indicata a fig. 16. 3 - Controllare che il raggio sullo spallamento del perno biella non tocchi contro lo spigolo della bronzina (questa prova si esegue bloccando la biella e appoggiandola contro lo spallamento). Qualora ciò si verificasse è necessario raschiare lo spigolo della bronzina. 4 - Controllare che il gioco laterale totale tra gli spallamenti C e D sia compreso tra mm. 0,3 e mm. 0,4 (se il gioco fosse inferiore ritoccare con un lapidello i piani delle bronzine).

4 - Controllare che il gioco laterale totale tra gli spallamenti C e D sia compreso tra mm. 0,3 e mm. 0,4 (se il gioco fosse inferiore ritoccare con un lapidello i piani delle bronzine).

CONTROLLO GIOCO BOCCOLA DI BANCO

Qualora il perno di banco fosse usurato o il gioco tra G e L superasse mm. 0,080 procedere alla rettifica del perno. Minorazioni consentite 0,2 e 0,4 mm. Controllare che la maggiorazione incisa sull'anello corrisponda alla minorazione eseguita sul perno di banco. E' opportuno dopo rettifica togliere le bave e gli spigoli vivi sui fori olio.

SOSTITUZIONE BOCCOLA SPINOTTO

1 - Togliere la boccia usurata e introdurre quella nuova perpendicolarmente al piano biella (per fare ciò occorre una piccola pressa).

2 - Procedere all'alesatura curando scrupolosamente la perpendicolarità e la quadratura del foro F.

3 - Gioco tra foro F e spinotto E mm. 0,02 - 0,035 (fig. 16) (lo spinotto lubrificato deve cadere lentamente).

NORME COMUNI DI MONTAGGIO CANNE PISTONI SEGMENTI

Evitare durante il montaggio di invertire la posizione originale e l'orientamento dei pistoni; il montaggio si esegue come (fig. 19).

MONTAGGIO SEGMENTI PISTONE ANTERIORE E POSTERIORE

- 1 - Segmento superiore ACK $\varnothing 71 \times 1.5 \times 3$ (62 x 1.5 x 2.8)
- 2 - Segmento medio ROS Bisellato $\varnothing 71 \times 2 \times 3$ (62 x 2 x 2.8)
- 3 - Segmento lubrificatore ROF $\varnothing 71 \times 3.5 \times 3$ (62 x 3 x 2.8).

N.B. - Fra parentesi i dati del 350 EXCALIBUR

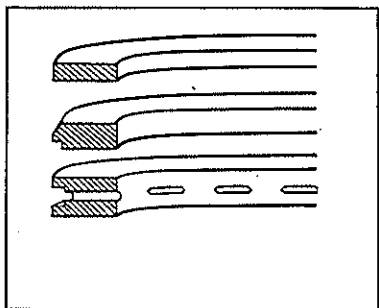


Fig. 18

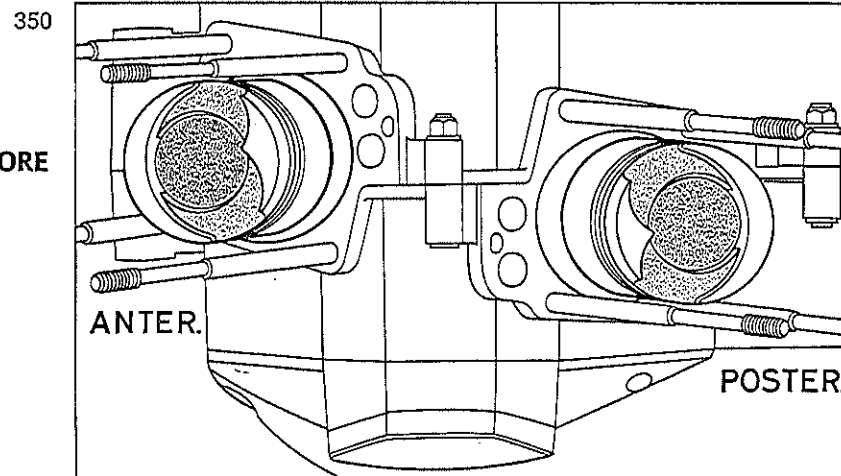
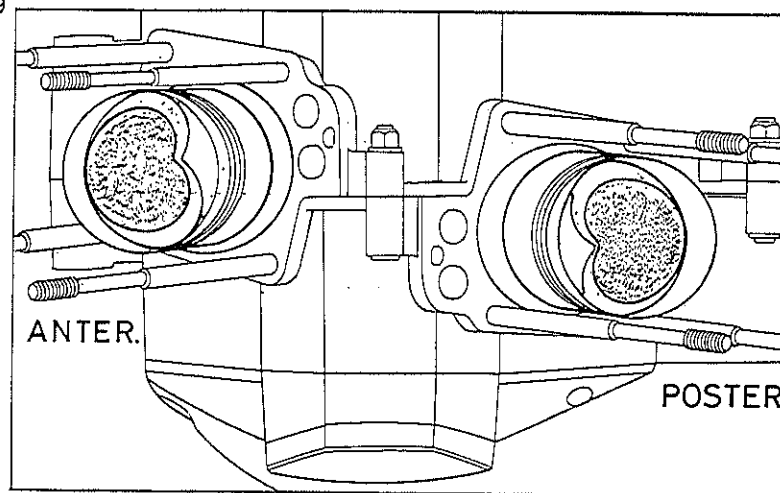


Fig. 19



AVVIAMENTO ELETTRICO

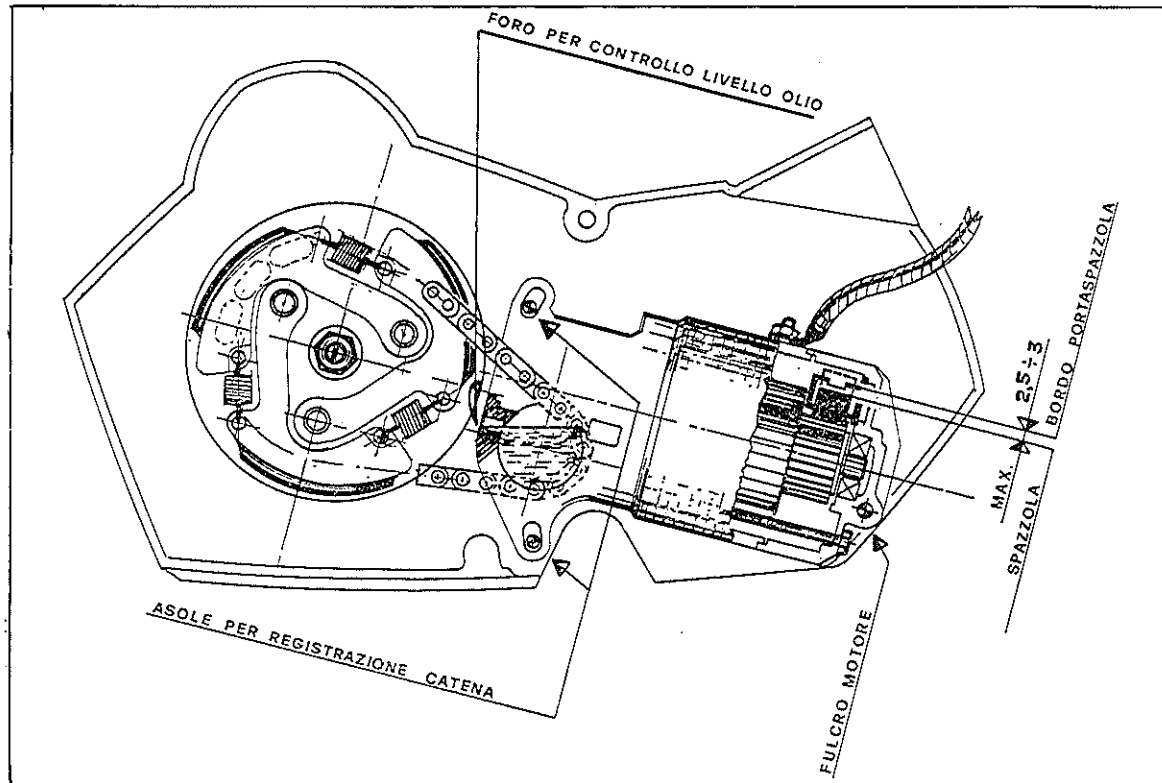


Fig. 20

4) Registrazione tensione catena

Infilare la vite fucro motore, allentare le viti delle asole di registrazione (vedi fig. 20) e registrare fino a ristabilire una tensione adeguata.

AVVERTENZE E MANUTENZIONE

1) **Controllo livello olio** (ogni 4000 Km).

Per controllare il livello dell'olio occorre smontare il motorino elettrico, porlo su un piano, svitare la vite di chiusura del foro ed accertarsi che il lubrificante sfiori il suddetto foro (vedi fig. 20); in caso contrario rabboccare fino a provocare la fuoriuscita dell'olio.

N.B.: Usare olio ad alta viscosità S.A.E. 90.

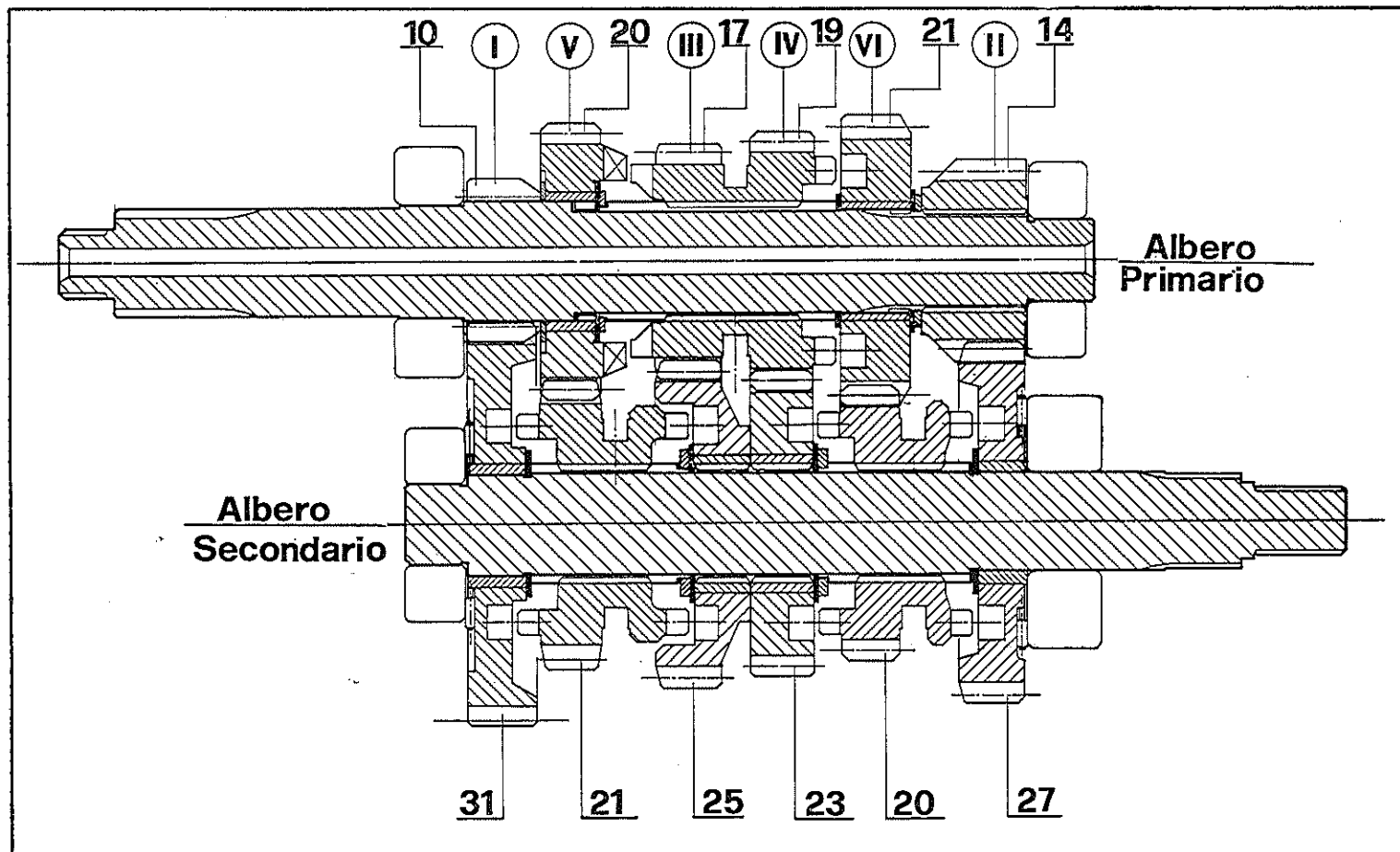
2) **Controllo usura spazzole**

Controllare che la distanza fra le spazzole e il bordo superiore del portaspazzole non superi quella indicata in fig. 20 di mm $2,5 \div 3$ in caso contrario provvedere alla sostituzione delle spazzole.

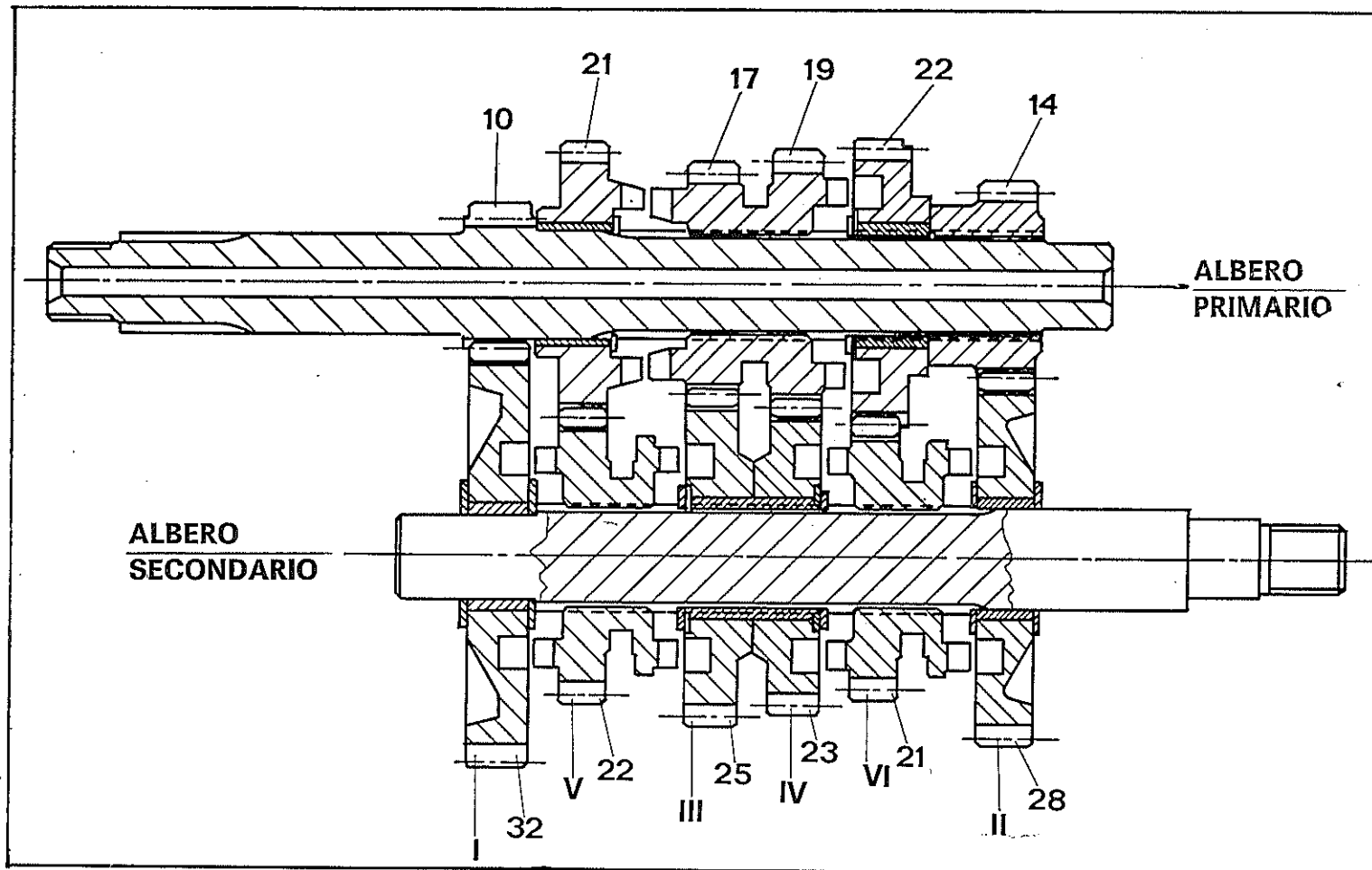
3) **Controllo massette**

Nella eventualità che si avvertisse il motorino girare a vuoto occorre controllare che la superficie delle massette non sia sporca d'olio nel caso lo fosse sgrassare con trielina le superfici di attrito delle massette. Ove ciò non bastasse ripristinare la superficie con una leggera passata di tela smeriglio.

SCHEMA MONTAGGIO CAMBIO 501 EXCALIBUR



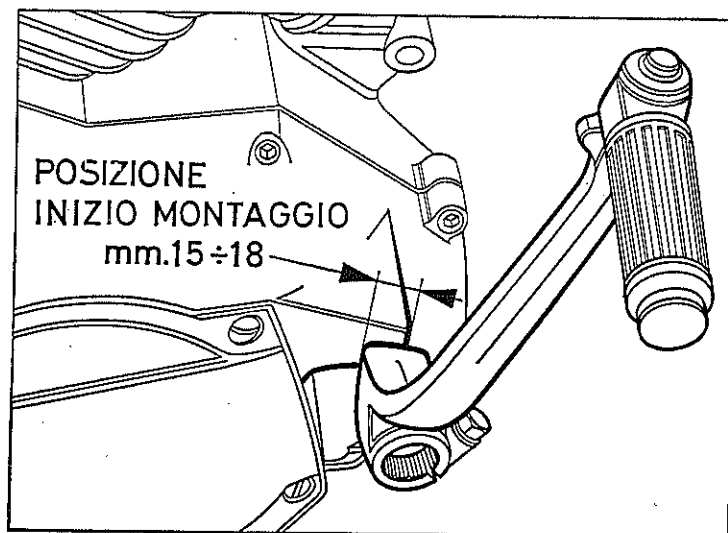
SCHEMA MONTAGGIO CAMBIO 350 EXCALIBUR



MONTAGGIO AVVIAMENTO A PEDALE

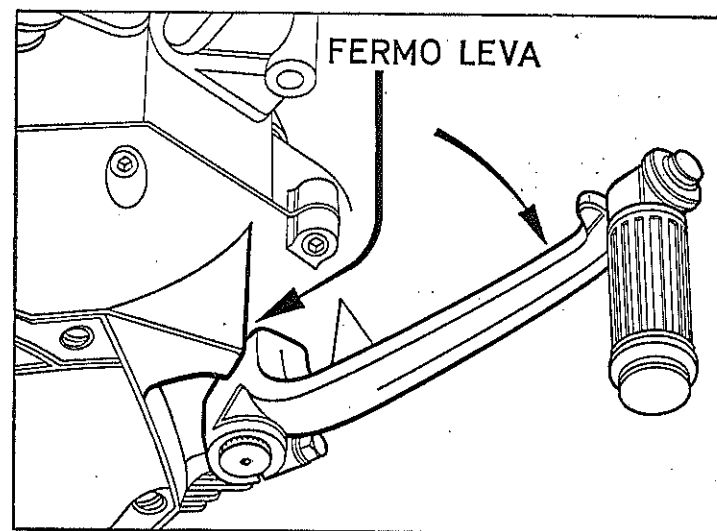
- 1 - Appoggiare il rocchetto comando ingranaggio contro il piattello e ruotare in senso antiorario fino a quando il rocchetto si arresti con il fermo della camma contro il piattello.
- 2 - Collegare la molla al perno piattello ruotandola in senso antiorario.
- 3 - Dopo la chiusura del coperchio montare la leva dell'avviamento in modo che il fermo corsa di ritorno sia fatto dalla leva contro il coperchio carter e non dal dentino sulla camma del rocchetto.

Fig. 21



- 1 - Montare la leva rispettando la quota mm 15 ÷ 18 come in figura.

Fig. 22



- 2 - Ruotare la leva poi introdurla a fondo.

OPERAZIONI DA ESEGUIRE DURANTE IL PERIODO DI RODAGGIO		
SOSTITUZIONE OLIO E PULIZIA FILTRO CONTROLLO DADI FISSAGGIO TESTA (taratura chiave Kgm 2,1) (350 Kgm 2,3) REGISTRAZIONE PUNTERIE VALVOLE (gioco aspirazione e scarico mm. 0,1) CONTROLLO SERRAGGIO VITI MOTORE E GHIERA TUBO SCARICO	500 Km.	Pagine 5; 9
SOSTITUZIONE OLIO E PULIZIA FILTRO CONTROLLO E REGISTRAZIONE PUNTERIE VALVOLE CONTROLLO CON PISTOLA STOBOSCOPICA ANTICIPO ACCENSIONE CONTROLLO SERRAGGIO VITI MOTORE E GHIERA TUBO SCARICO	2000 Km.	Pagine 5; 9; 13
OPERAZIONI PERIODICHE DI MANUTENZIONE ORDINARIA		
CONTROLLO LIVELLO OLIO CONTROLLO E LUBRIFICAZIONE CATENA CONTROLLO PRESSIONE PNEUMATICI	1000 Km.	Pagine 5; 6; 1; 2
CAMBIO OLIO (con olio AGIP SINT 2000 vedi pag. 1 e 2) CONTROLLO GIOCO PUNTERIE (ogni 3.000 Km) PULIZIA FILTRO OLIO E SOSTITUZIONE FILTRO ARIA REGISTRAZIONE E LUBRIFICAZIONE CAVI FRIZIONE TACHIMETRO E CONTAGIRI REGISTRAZIONE LIVELLO CARBURATORI (ogni 2000 Km nella stagione fredda) CONTROLLO PASTIGLIE FRENO ANTERIORE E POSTERIORE	4000 Km.	Pagine 5; 9; 7
LAVAGGIO CARBURATORI CONTROLLO GIOCO CINGHIA DENTATA DISTRIBUZIONE SOSTITUZIONE CANDELE CONTROLLO MASSETTE AVVIAMENTO ELETTRICO CONTROLLO SPAZZOLE MOTORINO AVVIAMENTO CONTROLLO TENSIONE CATENA AVVIAMENTO ELETTRICO	8000 Km.	Pagine 5; 12; 1; 2; 16
SOSTITUZIONE CINGHIA DENTATA (ogni 15.000 Km. o dopo 2 anni) INGRASSAGGIO E CONTROLLO CUSCINETTI MOZZI RUOTE.	15.000	12

RIFORNIMENTI litri 17 BENZINA 94/96 N.O.; litri 2,5 Olio AGIP SINT 2000 (vedi pag. 1 e pag. 2). Si raccomanda di non percorrere discese con motore spento e cambio in folle poiché non funzionando la pompa - olio mancherebbe la lubrificazione agli organi di trasmissione.

LEGENDA

IMPIANTO ELETTRICO 350 E 501 EXCALIBUR

- 1 Avvisatore acustico sx
- 2 Avvisatore acustico dx
- 3 Indicatore di direzione ant. sx
- 4 Indicatore di direzione ant. dx
- 5 Faro anteriore
- 6 Interruttore spia folle
- 7 Tachimetro conta Km.
- 8 Contagiri
- 9 Spia blu abbaglianti
- 10 Spia rossa riserva carburante
- 11 Spia gialla frecce
- 12 Spia verde folle
- 13 Sonda riserva carburante
- 14 Dispositivo allarme cavalletto lat.
- 15 Dispositivo al manubrio sx
- 16 Allarme frecce e cavalletto lat.
- 17 Interruttore stop anteriore
- 18 Dispositivo avviamento e arresto
- 19 Commutatore a chiave
- 20 Volano magnete
- 21 Motorino d'avviamento
- 22 Batteria
- 23 Relay avviamento
- 24 Interruttore stop posteriore
- 25 Regolatore
- 26 Morsettiera
- 27 Intermittenza
- 28 Diodo protezione trasduttori
- 29 Trasduttore cilindro anteriore
- 30 Candela cilindro anteriore
- 31 Trasduttore cilindro posteriore
- 32 Candela cilindro posteriore
- 33 Captatore
- 34 Indicatore di direzione post. sx
- 35 Indicatore di direzione post. dx
- 36 Fanale posteriore
- 37 Blocchetto fusibili
- 38 Massa motore

CORRISPONDENZA DEI COLORI SUI CONNETTORI PER DISPOSITIVI AL MANUBRIO.

Dispositivo avviamento e arresto motore (sull'impianto n. 18).
Manubrio lato destro (connettore a 4 vie)

COLORE MORINI	COLORE DISPOSITIVO
VIOLA	VERDE-NERO
GIALLO-ROSSO	GIALLO-ROSSO
BLU	BLU
VERDE	BIANCO-ROSSO

Dispositivo luci e tromba (sull'impianto n. 15).
Manubrio lato sinistro (connettore a 9 vie).

BIANCO-ROSSO	VERDE
AZZURRO	GRIGIO
GIALLO-NERO	GIALLO
GRIGIO	VERDE-NERO
ARANCIO	BLU-NERO
BIANCO-NERO	ROSSO
NERO	BIANCO
BIANCO	NERO
VERDE-NERO	AZZURRO