

HOW TO USE



Morris FMZ Zündmagnet

Artikel	13-228
Datum	2022-07-14
Editorial ID	258463

Der Morris FMZ Magneto ist ein Morris Classic in einem speziellen Gehäuse, das auf die entsprechenden Motorgehäuse der IOE V-Twins 1912-1929 ausgelegt ist. Die Antriebswelle hat einen Konus, der zur Aufnahme des passenden Zahnrades (OEM 626-18, Zubehör WW 63-187) dient. Die Welle des FMZ hat keine Keilnut, das Zahnrad hält durch die Reibpaarung auf dem Wellenkonus. Der Magneto ist so leichtgängig, dass bei korrektem Anzugsdrehmoment der Mutter des Zahnrades kein ungewolltes Verdrehen zu befürchten ist. Das Gewinde auf der Antriebswelle ist 5/16-18 RH, originale Linksgewindemuttern passen also nicht.

Der Morris FMZ Magneto ist ein linksdrehender Magneto (von der Nockenseite gesehen dreht er gegen den Uhrzeigersinn) und ist mit dem MRA-System von Morris ausgerüstet (Manual Retard-Advance). Das MRA-System bewirkt eine Verstellung des Zündzeitpunktes um 20° (Kurbelwellengrade) in Richtung Spätzündung. Damit wird der Kickstart erleichtert.

Der Morris FMZ Magneto kommt mit voreingestelltem Kontaktabstand. Nach dem Anbau muss nur der Zündzeitpunkt eingestellt werden. Da der Motor auch im Teillastbereich mit voller Frühzündung läuft, muss evtl. die Einstellung der Teillastnadel am Vergaser korrigiert werden.

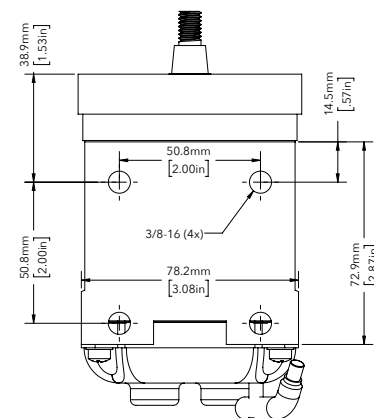
Der Morris FMZ Magneto kommt mit einem Flansch und zugehöriger Dichtung nebst 4 Schrauben, die Abdichtung zum Steuergehäuse des Motors muss selbst ausgeführt werden.

Zündkontakte von Magnetos unterliegen aufgrund der geringen fließenden Ströme kaum einem Verschleiß. Ersatzkontakte sind - sollten sie je gebraucht werden - unter WW 13-124 erhältlich.

Einbau

Zum Anbau des Morris FMZ Magneto muss der Steuergehäusedeckel des Motors abgenommen werden.

Der Magneto wird von der Unterseite her mit 4 Stück 3/8-16 Schrauben am Motorgehäuse befestigt. Die originalen Schrauben sind 3/8-16 x 11/16, OEM 070 oder FO532, WW 13-242. Die entsprechenden Gewinde im Gehäuse des Magneto sind mit Gewindeeinsätzen ausgerüstet.



Abmessungen der Basis des Morris FMZ Magneto.

Vor dem Einbau muss der Magneto mit der beiliegenden Dichtung und dem Flansch komplettiert werden. Anzugsdrehmoment für die 1/4-20 Schrauben ist 10 Nm [7.4 ft-lbs].

Ein Abdichtung zum Steuergehäuse in Form einer Flächendichtung wird empfohlen.

Vor dem Festziehen der 3/8-16 Schrauben muss der Magneto so ausgerichtet werden, dass seine Antriebswelle parallel zu den Wellen im Steuergehäuse steht.

DE

EN

ES

FR

IT

Anschließend wird das letzte Zwischenrad zum Magneto zusammen mit seiner Anlaufscheibe aus dem Steuergehäuse entfernt.

Einstellung des Zündzeitpunkts

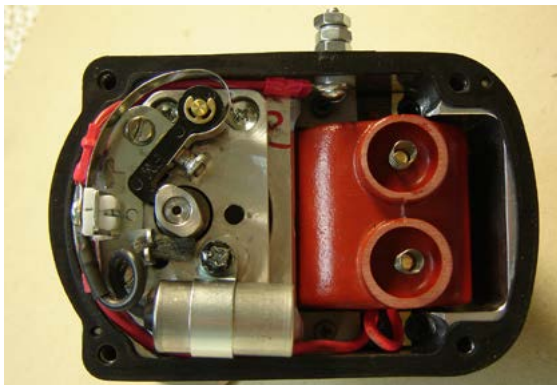
Nach dem Anbau des Morris FMZ Magneto an das Motorgehäuse muss die Kurbelwelle in die richtige Stellung für den Zündzeitpunkt gebracht werden. (Da die Zündzeitpunkte je nach Baujahr und verwendeten Kolben einer großen Variation unterliegen, richtet man sich hierbei unbedingt nach dem Handbuch des jeweiligen Modells.)

Dann zuerst den Verstellhebel des MRA Systems lösen und abnehmen, dann den Deckel des Magneto, so dass die Kontakte freiliegen. Die Kontaktwelle darf jetzt nicht mehr verdreht werden.

Das Antriebszahnrad des Magneto auf den Konus aufsetzen und mit Unterlegscheibe und einer 5/16-18 Mutter provisorisch festziehen.

Anschließend wird die Antriebswelle des Magneto so gedreht, dass der Nocken für den vorderen Zylinder gerade eben beginnt, den Kontakt abzuheben. Dieser Punkt wird erreicht, wenn

- der Nocken beginnt, ein zwischen Welle und Kontaktschleifklotz gestecktes Zigarettenpapier festzuklemmen oder
- der Kontakt beginnt, ein zwischen die Kontaktflächen geklemmtes Zigarettenpapier freizugeben.



Im Gegensatz zu den anderen Morris Magntos dreht der FMZ gegen den Uhrzeigersinn. Der Unterbrecherhebel und -nocken müssen zum Zündzeitpunkt wie im Bild gezeigt stehen.

Das Zigarettenpapier kann durch eine sehr dünne Fühlerlehre ersetzt werden (0,03 mm oder dünner).

Wichtig: Es ist unbedingt darauf zu achten, dass Zigarettenpapier und Fühlerlehre sauber und absolut fettfrei sein müssen!

Anschließend wird das vorher ausgebaute Zwischenzahnrad des Magneto vorsichtig in Eingriff gebracht und gleichzeitig auf die Welle aufgesetzt.

Dabei darf sich das Antriebszahnrad des FMZ Magneto nicht verdrehen. Wenn der Eingriff nicht leichtgängig erfolgt oder gar beim Antriebs- und Zwischenzahnrad Zahn auf Zahn steht, muss das Antriebszahnrad auf dem Konus der Magnetowelle um entsprechende Winkelgrade versetzt werden. (1 Zahn = 9°, 1/2 Zahn = 4,5°) Verdreht sich hierbei die Antriebswelle des Magneto muss die Einstellung des Zündzeitpunkts wiederholt werden.

Nach dem Einsetzen des Zwischenzahnrad die Mutter auf dem Zahnrad des FMZ Magneto endfest ziehen. Drehmoment 18 Nm [13.5 ft-lbs].

Den Deckel des Magneto aufsetzen und festschrauben und den Verstellhebel des MRA wieder befestigen.

Zündkerzenkabel verlegen und verbinden.

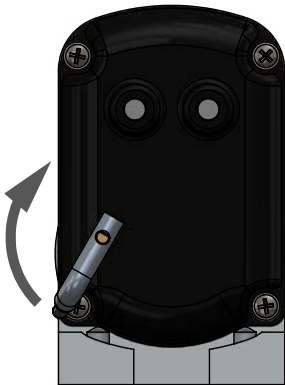
Das Kabel zum KILLSCHALTER verlegen und verbinden.

Betrieb

Zum Starten den Hebel des MRA auf Spätzündung stellen (s. Bild nächste Seite).

Nach dem Anspringen den Hebel des MRA auf Frühzündung stellen (Magnet im Hebel auf Schraubenkopf).

Der Morris FMZ Magneto hat keine Verbindung zum Zündverstellgriff am linken Lenkerende.



Das Bild zeigt den MRA-Hebel in der Stellung für Frühzündung. Zum Verstellen auf Spätzündung auf Anschlag an die Deckelseite schwenken.

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Morris FMZ Magneto

Articles 13-228

Date 2022-07-14

Editorial ID 258463

The Morris FMZ magneto is a Morris Classic with a special case that fits to the respective engine cases of 1912-1929 i.o.e. V-twins. Its drive-shaft is fitted with a cone for the drive-pinion (OEM 626-18, aftermarket WW 63-187). The FMZ drive-shaft has no key slot, and the pinion will be fixed by mere friction pairing to the cone. The magneto is smooth-running, hence there is no reason for the pinion to slip on the cone if the pinion nut is tightened with proper torque. The shaft thread is 5/16-18 RH, OEM LH nuts will not fit.

The Morris FMZ magneto is spinning in LH direction, that means seen from the cam side it spins counterclockwise. It is equipped with the Morris MRA system (Manual Retard-Advance). When actuated the ignition timing is delayed by 20° (crankshaft degrees). This helps enormously on kick-starting the bike.

The Morris FMZ magneto is shipped with pre-set contact breaker gap. After its installation only ignition timing has to be adjusted. As the engine will not only at full speed run with fully advanced timing, but also at partial load or in idle, the low speed needle on the carburetor may need some readjustment to avoid lean conditions.

The Morris FMZ magneto is shipped with a round flange and a gasket plus 4 socket screws. Sealing

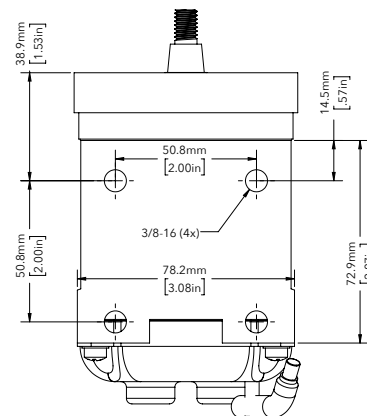
of the magneto flange towards the gearcase is left to the installer's inventiveness.

Magneto contact breakers are hardly subject to wear as the current flow is quite low. Replacement contact breakers - should they ever be needed - are available under WW 13-124.

Installation

To install the Morris FMZ magneto the gearcase cover must be removed.

The magneto is fixed to the engine case from underneath by four 3/8-16 bolts. The original bolts are 3/8-16 x 11/16, OEM 070 or FO532, WW 13-242. The threads in the magneto base have coil inserts.



Dimensions of the base on the Morris FMZ Magneto.

Before its installation to the engine case the magneto must be assembled with the furnished gasket and flange. Torque the four 1/4-20 sockethead screws to 10 Nm [7.4 ft-lbs].

It is recommended to seal the magneto flange against the gearcase casting by some sort of surface sealant.

Before tightening down the four 3/8-16 bolts the magneto shaft must be aligned parallel to the remaining gearcase shafts.

Finally, the last intermediate gear will be removed together with its trust washer.

DE

EN

ES

FR

IT

Timing the magneto

After installing the magneto on the engine case the crankshaft must be cranked to the correct position for ignition timing. (As the timing varies according to years of make and also according to the pistons that are installed in the cylinders one has to refer to the respective models' manuals for timing.)

Now loosen the MRA lever and take it off the brass shaft, then take off the magneto lid to gain access to the contact breaker points. At this point the contact breaker shaft must not be touched or rotated.

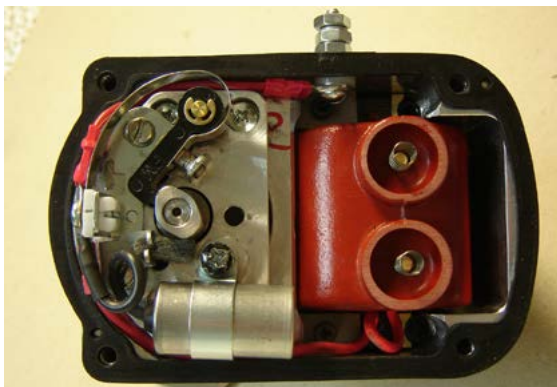
Install the magneto drive gear onto the shaft and fix it with a 5/16-18 nut and washer. Do not tighten yet to final torque.

Now spin the magneto shaft to the position where the front cylinder cam lobe is starting to lift the contact breaker lever. This position is achieved when

- the cam starts to pinch a cigarette paper inserted between the shaft and the contact breaker lever or
- the contact breaker points start to free a cigarette paper which is pinched between the two points.

In place of the cigarette paper a thin feeler gauge can be used (0.03 mm or thinner).

Note: For this purpose the cigarette paper and feeler gauge must be clean and free of any grease.



In contrary to other Morris magnetos the FMZ spins counterclockwise. Placement of cam follower and cam lobe for timing is as shown.

Now engage the formerly removed intermediate gear cautiously and put it back on. If the gears do not mesh smoothly or if even the drive gear and intermediate gear are placed tooth on tooth, the drive gear must be offset on the cone of the magneto shaft by appropriate angular degrees. (1 tooth = 9°, 1/2 tooth = 4.5°)

If you happen to move the drive shaft while offsetting the gear the adjustment of the ignition timing must be repeated.

When the intermediate gear is finally placed on its shaft tighten the drive gear nut to a final torque of 18 Nm [13.5 ft-lbs].

Replace the magneto lid and the MRA lever.

Route and connect the sparkplug wires.

Route and connect the kill switch wire.

Operating the magneto

For kick-starting the bike shift the MRA lever to retard position (see drawing).

When the engine is running shift the MRA lever to advanced timing position (the magnet on the lever will touch the screw head on the lid).

The Morris FMZ magneto is not connected to the stock ignition timing spiral grip on the left hand-lebar.



Picture shows MRA lever in advanced position. To retard, swivel lever completely to side of magneto cover.

HOW TO USE



Magneto FMZ de Morris

artículos 13-228

fecha 2022-07-14

Editorial ID 258463

La magneto Morris FMZ es una Morris Classic con una carcasa especial que se adapta a los cárteres respectivos de los modelos T-twin i.o.e. de los años 1912-1929. El eje de la magneto está dotado de un cono para el piñón motriz (OEM 626-18, aftermarket WW 63-187). El eje motriz de la FMZ no tiene ranura para una chaveta, el piñón motriz está fijado en el eje por mera fricción. Sin embargo y como la magneto gira muy suavemente el piñón no puede resbalar, una vez fijado con el par apropiado. El eje está dotado de una rosca de 5/16-18 RH, las tuercas LH OEM no se atornillan.

La Morris FMZ gira en el sentido contrario a las agujas de un reloj, visto del lado de la leva, y está dotado del sistema Morris MRA (Manual Retard-Advance). Este sistema retrasa el punto de encendido por 20° (grados del cigüeñal) y ayuda enormemente al arrancar la moto.

La magneto Morris FMZ se entrega con la distancia de los contactos del ruptor ya reglada. Una vez instalada en el cárter solo el punto de encendido queda a reglar. Como el motor marchará al punto de encendido enteramente avanzado en todos los regímenes, a toda velocidad como a ralentí o a carga parcial, el reajuste de la aguja de ralentí del carburador puede ser necesario para evitar condiciones de mezcla pobre.

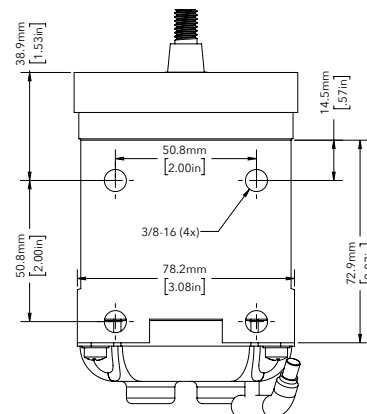
La Morris FMZ se entrega con una flanja redonda y la junta para esta, así como con 4 tornillos tipo allen. El sellado de la flanja en el cárter del motor queda a la persona que instala la magneto.

Los ruptores de una magneto no están sumisos a un desgaste importante ya que los corrientes quedan mínimos. Sin embargo, si estén necesarios, los ruptores estarán disponibles bajo la referencia WW 13-124.

Instalación

Para instalar la magneto Morris FMZ hay que quitar la tapa del cárter de distribución.

La magneto se fija en el cárter del motor desde abajo por medio de cuatro tornillos 3/8-16. Los tornillos originales son de 3/8-16 x 11/16, referencias OEM 070 o FO532, WW 13-242. Las roscas en la base de la magneto están dotadas de insertos.



Dimensiones de la base de la magneto Morris FMZ.

Antes de montarla la magneto debe ser completada con la flanja y la junta suministradas. El par de apretado de los tornillos 1/4-20 es de 10 Nm [7.4 ft-lbs].

Se recomienda sellar la flanja de la magneto y el cárter por medio de un producto de obturación.

Antes de apretar los tornillos de montaje de 3/8-16 es necesario alinear el eje de la magneto paralelamente a los demás ejes del cárter de distribución.

Para terminar el montaje se quita (!) el último piñón intermediario junto con la arandela.

Ajuste del punto de encendido

Cuando la magneto esté instalada en el cárter de motor debe girar el cigüeñal en la posición correcta para ajustar el punto de encendido. (Como este último varia considerablemente según año, modelo y pistones utilizados por favor refiérase al manual de usuario o de taller respectivo de la moto.)

Afloje la palanca MRA y quítela del eje de latón, y quite la tapa de la magneto para poder acceder a los ruptores. Desde este punto ya no toque o gire el eje de los contactos del ruptor.

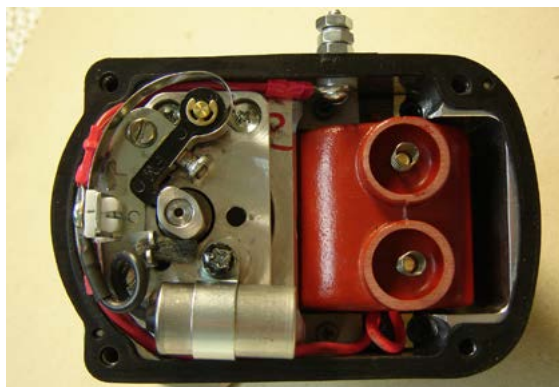
Ponga el piñón motriz de la magneto en el eje y fíjelo con una tuerca 5/16-18 y una arandela. Todavía no apriete la tuerca con el par final.

Gire el eje de la magneto al punto al que la leva comienza a actuar la palanca del ruptor. Esta posición se llega cuando

- la leva comienza a pellizcar un papel de cigarillo que esta insertado entre ella y la palanca del ruptor o
- los contactos del ruptor comienzan a ya no pellizcar un papel de cigarillo pinzado entre ellos.

Es posible utilizar una galga de espesores muy delgada (0,03 mm o menos) en lugar del papel de cigarillo.

Nota: El papel de cigarillo y la galga deben estar absolutamente libres de sucio o grasa ninguno.



Al contrario a las otras magnetos Morris la FMZ gira en sentido contrario a las agujas del reloj. La posición de la leva del ruptor al momento de encendido debe ser como enseñada en la foto.

Ahora engrane el piñón intermediario anteriormente quitado con los piñones equivalentes y colóquelo. Si el engranaje resulta difícil o si el piñón motriz de la magneto y el intermediario resulten diente contra diente, el piñón motriz debe ser rotado en el eje por unos grados. (1 diente = 9°, 1/2 diente = 4.5°)

Si por casualidad gira el eje motriz, todo el proceso del ajuste del punto de encendido debe repetirse. Por eso, actue con cuidado.

Cuando el piñón intermediario está colocado en su eje apriete la tuerca del piñón motriz de la magneto a 18 Nm [13.5 ft-lbs].

Coloca y fije la tapa de la magneto y la palanca MRA.

Coloca y conecte los cables de las bujías.

Coloca y conecte el cable del pulsador interruptor del encendido.

Manejar la magneto

Para arrancar la moto gire la palanca MRA a la posición de encendido retrasado (véase imagen).

Cuando el motor marcha gire la palanca MRA a la posición de encendido avanzado (el imán de la palanca tocará la cabeza del tornillo en la tapa).

La magneto Morris FMZ no se conecta al puño de avance del encendido en el manillar (lado izquierdo).



La imagen muestra la palanca MRA en posición de punto de encendido avanzado. Para retardarlo gire la palanca enteramente al medio del lado de la magneto.

HOW TO USE



Magnéto FMZ de Morris

articles 13-228

date 2022-07-14

Editorial ID 258463

La magnéto Morris FMZ est une Morris Classic avec une carcasce spéciale qui s'adapte aux carters moteur V-twin i.o.e. respectifs des millésimes 1912-1929. Son arbre d'entraînement est muni d'un cône pour accepter le pignon entraîneur (OEM 626-18, aftermarket WW 63-187). Cet arbre n'a pas de rainure pour une clavette, le pignon est fixé sur le cône seulement par moyen de friction. Mais comme la magnéto tourne très doucement, le pignon ne va pas glisser sur le cône si l'écrou du pignon est serré avec son couple approprié. Le filetage de l'arbre est de 5/16-18 RH, les écrous LH d'origine ne s'adapteront pas.

La magnéto Morris FMZ tourne à gauche, c'est-à-dire en sens antihoraire, vu du côté de la came. Elle est munie du système Morris MRA (Manual Retard-Advance). Lors de son activation le système MRA retarde le point d'allumage de 20° (mesurés au vilebrequin). Cela peut faciliter le démarrage à kick énormément.

L'écartement des vis platinées du rupteur de la magnéto Morris FMZ est réglé par le fabricant. Une fois installée la magnéto il ne reste que le point d'allumage à régler. Comme le moteur va tourner à point d'allumage avancé tout le temps – c'est-à-dire à pleine vitesse, à ralenti et à charge partiel –, un réglage de l'aiguille de ralenti du carburateur peut être nécessaire pour éviter que le mélange maigrisse.

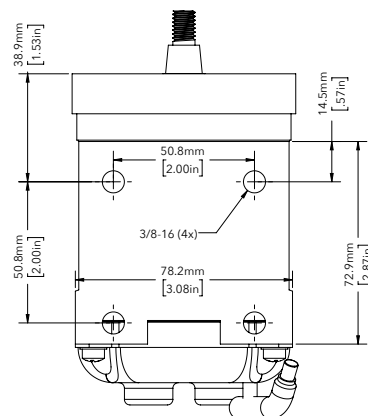
La magnéto Morris FMZ est livrée avec une bride ronde et son joint, ainsi que 4 vis BTR. L'étanchéité de la bride de la magnéto vers le carter de distribution est laissée à l'inventivité de l'installateur.

Les rupteurs d'une magnéto ne sont guère soumis à l'usure, dû aux courants minimales qui y passent. Néanmoins des rupteurs sont disponibles sous WW 13-124 pour s'il y en a besoin.

Montage

Le montage de la magnéto Morris FMZ demande enlever le couvercle du carter de distribution.

La magnéto est montée d'en-bas d'une embase sur le carter par moyen de quatre boulons 3/8-16. Les boulons d'origine sont de 3/8-16 x 11/16, réf. OEM 070 ou FO532 et WW 13-242. Les filetages de la base de la magnéto sont munis d'inserts.



Dimensions de la base de la magnéto Morris FMZ

Avant d'installer la magnéto elle doit être complétée avec le joint et la bride fournis. Serrez les quatre vis BTR 1/4-20 à 10 Nm [7.4 ft-lbs].

Il est conseillé d'utiliser un produit d'étanchéité entre le carter du moteur et la bride de la magnéto.

Avant de serrer les quatre boulons de 3/8-16 il faut aligner l'arbre de la magnéto en parallèle avec les autres arbres des engrenages de distribution.

Finalement, il faut enlever (!) le dernier engrenage intermédiaire de la série de pignons avec sa rondelle de butée.

Réglage du point d'allumage de la magnéto

Après le montage de la magnéto sur le carter moteur il faut tourner le vilebrequin à la bonne position du point d'allumage. (Le point d'allumage varie considérablement selon l'an de production, le modèle et le type de pistons utilisé, c'est pour cela qu'il faut se référer aux manuels d'utilisateur ou de garage respectifs des modèles.)

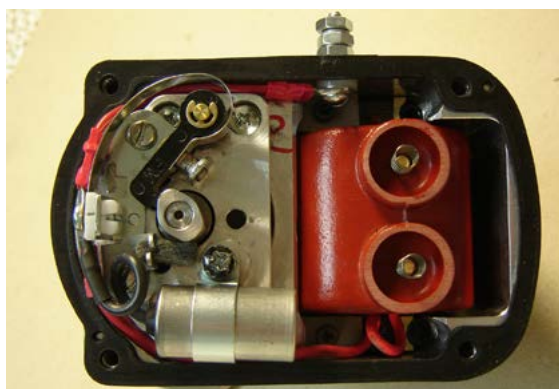
Désserrez et enlevez le levier MRA et dévissez le couvercle de la magnéto. N'y touchez plus à l'arbre du rupteur, comme cela peut empêcher le réglage que vous êtes en train d'effectuer.

Montez le pignon entraîneur sur l'arbre de la magnéto et fixez-le par moyen d'un écrou 5/16-18 et une rondelle. Ne le serrez pas encore avec le couple final.

Tournez l'arbre de la magnéto à la position où la came du cylindre avant commence à soulever le levier du rupteur. l'arbre arrive à cette position quand

- la came commence à pincer un papier à cigarettes qui est insérer entre elle et le levier du rupteur ou quand
- les contacts du rupteur commencent à déclencher un papier à cigarettes qui se trouve pincé entre eux.

Au lieu du papier à cigarettes il est possible d'utiliser une cale mince (de 0.03 mm ou plus mince).



Au contraire aux autres magnétos Morris, la FMZ tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. La position des rupteurs et de la came au moment d'allumage est comme vue dans la photo.

Note: Pour ce but il faut que le papier à cigarettes et la cale soient absolument nets et libres de graisse.

Ensuite faites s'engrener le pignon intermédiaire et remplacez-le sur son arbre. S'il est difficile à arriver à un bon engrenage des deux pignons ou si même les pignons se trouvent dans une position de dent contre dent, il faut décaler le pignon entraîneur de la magnéto sur l'arbre par quelques degrés. (1 dent = 9°, 1/2 dent = 4,5°)

Si vous lors de cette procédure l'arbre de la magnéto tourne par hasard il faut répéter la mise au point de l'allumage.

Si le pignon intermédiaire et la rondelle sont finalement logés sur leur arbre serrez l'écrou du pignon entraîneur à 18 Nm [13.5 ft-lbs].

Remplacez le couvercle de la magnéto et le levier MRA.

Tracez et connectez les fils des bougies.

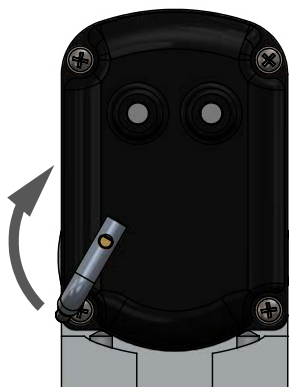
Tracez et connectez le fil du bouton d'arrêt de la magnéto.

Manier la magnéto

Pour démarrer la moto à kick tournez le levier MRA à la position de retard (voir image sur la page suivante).

Quand le moteur est en marche, mettez le levier MRA à la position d'avance (l'aimant du levier va toucher la tête de la vis du couvercle).

La magnéto Morris FMZ n'est pas connectée à la ni opérée par la poignée gauche sur le guidon d'origine.



L' image montre le levier MRA en position d'allumage avancé. Pour retarder le point d'allumage tournez le levier complètement au milieu du bord de la magnéto.

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Magnete accensione FMZ Morris

articoli 13-228

dato 2022-07-14

Editorial ID 258463

Il magnete Morris FMZ è un Morris Classic in un alloggiamento speciale, predisposto per i carter motore delle IOE V-Twins 1912-1929 corrispondenti. L'albero presenta un cono che riceve la ruota dentata adatta (OEM 626-18, Accessori WW 63-187). L'albero del FMZ è privo di cuneo perché è l'attrito di coppia che mantiene la ruota dentata sul cono dell'albero. Il magnete è talmente scorrevole che, stringendo il dado dell'ingranaggio con la coppia di serraggio corretta, l'ingranaggio non rischia di scivolare. La filettatura sull'albero di comando è 5/16-18 RH, perciò i dadi originali con filettatura levogiro non sono adatti.

Il Morris FMZ Magneto è un magnete levogiro (visto dal lato camme gira in senso antiorario) ed è dotato del sistema MRA di Morris (Manual Retard-Advance). Il sistema MRA causa uno spostamento del momento accensione di 20° (gradi volano) in direzione posticipo. In questo modo l'avviamento a pedale diventa più agevole.

Il Morris FMZ Magneto ha la distanza fra le puntine già preimpostata. Una volta installato basta mettere a punto il momento dell'accensione. Visto che il motore lavora tutto anticipo anche a carico parziale, eventualmente va corretta l'impostazione dello spillo del carico parziale del carburatore. Il Morris FMZ Magneto è dotato di una flangia con relativa guarnizione e 4 viti, mentre per sigillarlo al carter

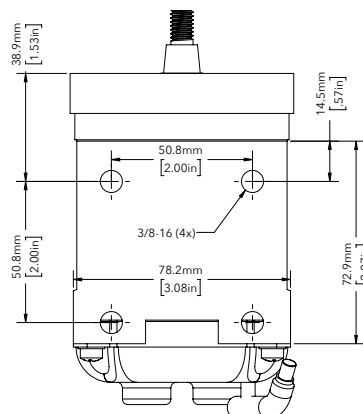
distribuzione del motore bisogna provvedere da sé.

I contatti dei magneti, visti i ridotti flussi di corrente, sono soggetti a pochissima usura. Le puntine di ricambio - dovessero mai servire - sono disponibili alla voce WW 13-124.

Installazione

Per installare il magnete Morris FMZ occorre smontare il coperchio distribuzione.

Il magnete si fissa dal lato inferiore con 4 viti 3/8-16 al basamento motore. Le viti originali sono 3/8-16 x 11/16, OEM 070 oppure FO532, WW 13-242. I fori corrispondenti nell'alloggiamento del magnete sono dotati di inserti filettati.



Dimensioni della base del magnete Morris FMZ.

Prima di essere installato, il magnete va completato con la guarnizione e la flangia fornite. La coppia di serraggio delle viti da 1/4-20 è 10 Nm [7.4 ft-lbs].

Si consiglia di sigillare tramite una guarnizione piatta verso il carter distribuzione.

Prima di stringere le viti da 3/8-16 va orientato il magnete in modo che il suo albero di comando sia parallelo agli alberi nel carter distribuzione.

Poi va tolto dal carter distribuzione l'ultimo ingranaggio intermedio verso il magnete, insieme alla sua rondella di spinta.

Regolazione della fasatura

Dopo aver montato il Morris FMZ Magneto sul basamento motore, occorre portare l'albero motore nella posizione giusta per il momento dell'accensione. (Dato che la fasatura presenta grandi variazioni a seconda dell'anno di costruzione e del tipo di pistone in uso, occorre assolutamente far riferimento al manuale del singolo modello.)

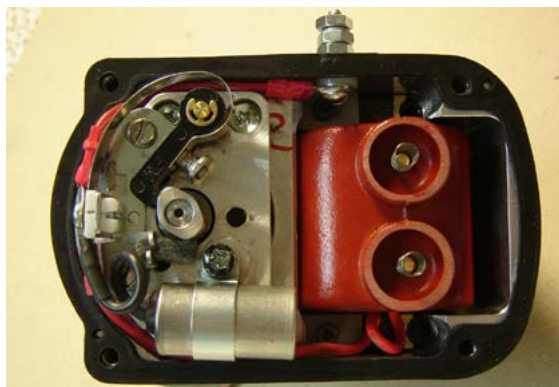
Poi, innanzitutto si deve liberare e togliere la leva di regolazione del sistema MRA, poi il coperchio del magnete, affinché i contatti siano accessibili. D'ora in avanti non si deve più girare l'alberino delle puntine.

Inserire l'ingranaggio di comando del magnete sul cono e fissare provvisoriamente tramite la rondella e un dado da 5/16-18.

Infine si fa girare l'albero di comando del magnete in modo che la camma per il cilindro anteriore inizi appena a staccare la puntina. Questo punto si raggiunge se

- la camma inizia a stringere una cartina per sigaretta infilata fra albero e blocchetto puntine oppure
- la puntina inizia a rilasciare una cartina da sigaretta messa fra le superfici di contatto.

La carta per sigarette può essere sostituita da un calibro sottilissimo (0,03 mm o più sottile).



Contrariamente agli altri magneti Morris, il FMZ gira in senso antiorario. Le leve e camme del rotore devono trovarsi nel punto d'accensione come mostrato nell'immagine.

Importante: Bisogna avere la massima cura affinché la cartina oppure il calibro siano assolutamente puliti e privi di unto!

Poi l'ingranaggio intermedio tolto prima va portato delicatamente in presa e contemporaneamente infilato sull'albero.

Facendo questo l'ingranaggio di comando del FMZ Magneto non deve girare. Se l'operazione non risulta fluida o se addirittura l'ingranaggio di comando e quello intermedio si trovano dente contro dente, occorre spostare l'ingranaggio di comando sul cono dell'albero magnete dei gradi d'arco necessari (1 dente = 9°, $\pm$ dente = 4,5°). Se facendo questo si sposta l'albero di comando del magnete, va ripetuta la messa a punto della fasatura.

Dopo aver messo in sede l'ingranaggio intermedio, serrare il dado sull'ingranaggio del FMZ Magneto, con coppia di serraggio 18 Nm [13.5 ft-lbs].

Posizionare il coperchio del magnete e avvitare, fissare di nuovo la leva di regolazione del MRA.

Stendere i cavi delle candele accensione e collegarli.

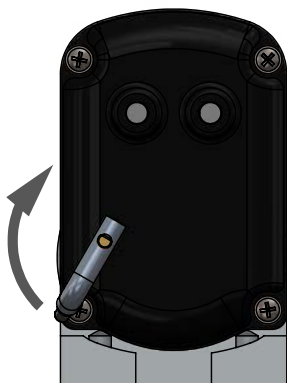
Stendere il cavo verso l'interruttore di arresto e collegarlo.

Uso

Per avviare, posizionare la leva del MRA su posticipo (vedi immagine nella pagina seguente).

Una volta avviato il motore, spostare la leva del MRA su anticipo (magnete nella leva su testa vite).

Il Morris FMZ Magneto non è collegato alla manopola di comando della terminazione sinistra del manubrio.



La figura mostra la leva MRA in posizione di accensione avanzata. Per ritardare il punto di accensione, ruotare la leva fino al centro del bordo del magnete.

DE

EN

ES

FR

IT