

USO E MANUTENZIONE

VESPA RALLY



PIAGGIO



USO E MANUTENZIONE

VESPA RALLY



PIAGGIO



PRESENTAZIONE

La **PIAGGIO** La ringrazia di avere prescelto questo brillante tipo di Vespa, sicura che La soddisferà pienamente.

Ella potrà infatti apprezzare della Vespa « RALLY » le eccezionali qualità sia agli effetti sportivi che turistici (alta velocità, ripresa immediata, ottime sospensioni e tenuta di strada, silenziosità, eleganza e in particolare il confort della nuova sella).

Percorsi lunghi e tormentati non La affaticheranno e guidando la Vespa « RALLY » Ella rileverà subito le sue eccellenti prestazioni e soprattutto la sua capacità di ottenere medie elevate sui lunghi percorsi.

La lettura di questa breve pubblicazione, nella quale sono riportate **le semplici norme** per l'uso e la manutenzione del veicolo, Le permetterà di meglio conoscere la Sua Vespa « RALLY » e di usarla nella maniera più appropriata.



Fig. 1 - Moto VESPA « RALLY »

AVVERTENZE

Per conservare la Vs. Vespa in perfetto stato di efficienza e perchè non decadano le condizioni di garanzia previste dal contratto di vendita, rivolgetevi per le riparazioni esclusivamente alle Officine autorizzate, riconoscibili dal marchio a fianco indicato.

Esigete ricambi originali Piaggio.

I particolari, che la **PIAGGIO** fornisce come ricambi, sono dello stesso materiale, hanno subito il medesimo ciclo di lavorazione e gli identici controlli dei pezzi che costituiscono la Vs. Vespa: garanzie queste di una maggior durata e di un normale funzionamento del Vs. mezzo, nonchè di sicurezza personale.



INDICE DEI PRINCIPALI ARGOMENTI

Schema comandi	Pag. 5	Manutenzione	Pag. 30
Prestazioni e caratt. principali	» 6	Riepilogo norme di manutenzione	» 32
Istruz. per l'immediato impiego	» 7	Ricerca guasti	» 36
Miscela da usare	» 10	Descrizione del veicolo	» 38
Rodaggio	» 10	Accessori	» 40
Pressione pneumatici	» 10	Impianto elettrico	» 41
Norme varie per l'uso	» 14	Dati di identificazione	» 44

1. Comando frizioni; abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Deviatore luci con pulsante per claxon - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Leva avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Depuratore e carburatore - 12. Comando dispositivo «starter» - 13. Rubinetto miscela - 14. Pulsante per ribaltamento sella - 15. Tappo del serbatoio miscela.

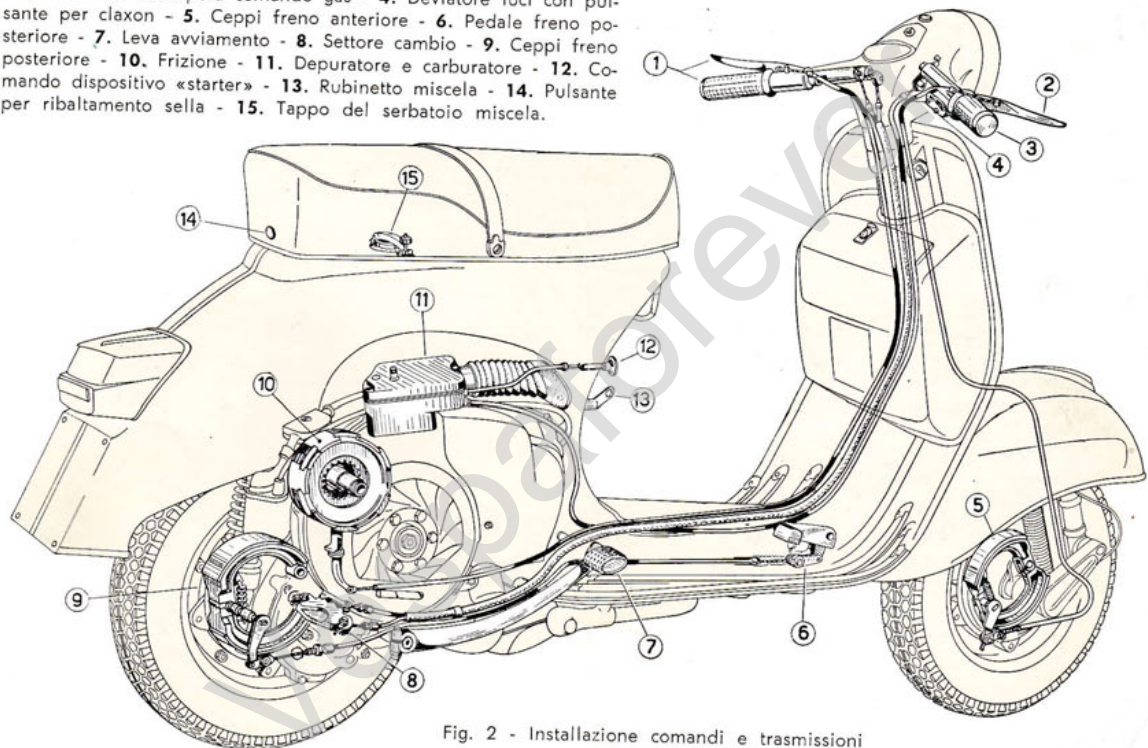


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

N. B. - Per accedere al serbatoio, premere sul pulsante n. 14 in modo da sganciare la sella e ribaltare quindi la sella verso l'alto.

PRESTAZIONI E CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Funzionamento con miscela al 2% di olio.

Consumo (secondo Norme CUNA): 2,8 lt.
circa di miscela ogni 100 Km.

Velocità max. (Norme CUNA): {oltre i: 100 Km/h

Portata Pilota, passeggero
e 10 Kg. di bagaglio.

Autonomia \approx 300 Km.

Capacità totale serbatoio lt. 8,2
(compresa riserva lt. 1,8 circa).

Interasse ruote 1230 mm.

Larghezza max. sul manubrio 670 mm.

Lunghezza max. 1770 mm.

Altezza max. 1070 mm.

Altezza minima da terra 120 mm.

Raggio di volta 1400 mm.

Peso del veicolo a vuoto . \approx 102 Kg.

MOTORE: A due tempi con distribuzione rotante e con travaso a tre luci.

N. cilindri: 1 orizzontale.

Alesaggio: mm. 63,5.

Corsa: mm. 57.

Cilindrata: cm³. 180,69.

Rapporto di compressione: 1/8.

Accensione a mezzo di bobina A.T. esterna, alimentata dal volano magnete.

Candela tipo: Marelli CW 240 L; Champion NA 8; Bosch W 240 T 2; KLG FE 80; Lodge 2 H LH.

Anticipo accensione: $22^{\circ} \pm 1^{\circ}$ prima del P. M. S.

NORME PER L'USO

ISTRUZIONI PER L'IMMEDIATO IMPIEGO DEL VEICOLO

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>ANTIFURTO</p> <p>1. Serratura sterzo.</p> <p>a) Bloccaggio del manubrio.</p>	<p>Il veicolo è provvisto di due serrature antifurto - una per lo sterzo (bloccaggio e sbloccaggio manubrio) e l'altra per la chiusura del bauletto anteriore - azionate da un unico tipo di chiave.</p> <p>Ruotare il manubrio a sinistra - a fine corsa - girare la chiave a sinistra e premerla in avanti, in modo che spinga il paletto della serratura contro il tubo sterzo (ved. fig. 3). Per facilitare l'ingresso del paletto nel foro del tubo sterzo, muovere il manubrio ruotandolo leggermente dalla posizione di fine corsa verso destra. A manubrio bloccato, lasciare che la chiave torni alla sua primitiva posizione e sfialarla.</p>	<p>Le serrature antifurto non devono essere mai lubrificate con olio; eventualmente usare grafite.</p> <p>La chiave può essere estratta dalla serratura sterzo sia a manubrio bloccato che a manubrio libero.</p>

ISTRUZIONI PER L'IMMEDIATO IMPIEGO DEL VEICOLO

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
b) Sbloccaggio del manubrio.	Introdurre la chiave nella serratura, giriarla a sinistra e tirarla indietro ; riportare il manubrio nella posizione normale.	
2. Serratura bauletto	Per aprire il portello del bauletto introdurre la chiave nella serratura e ruotarla verso sinistra, a fine corsa; quindi premere in basso il quadretto esterno della serratura (fig. 4). Per chiudere, agire sullo sportello fino a far scattare la serratura contro l'apposita battuta del bauletto; quindi ruotare la chiave a destra ed estrarla.	
PRIMA DI METTERE IN SERVIZIO IL VEICOLO:	— Svitare dalla scatola del cambio il tappo portante la dicitura «OLIO» (fig. 16) e verificare che il livello, a moto diritta, sfiori il foro.	

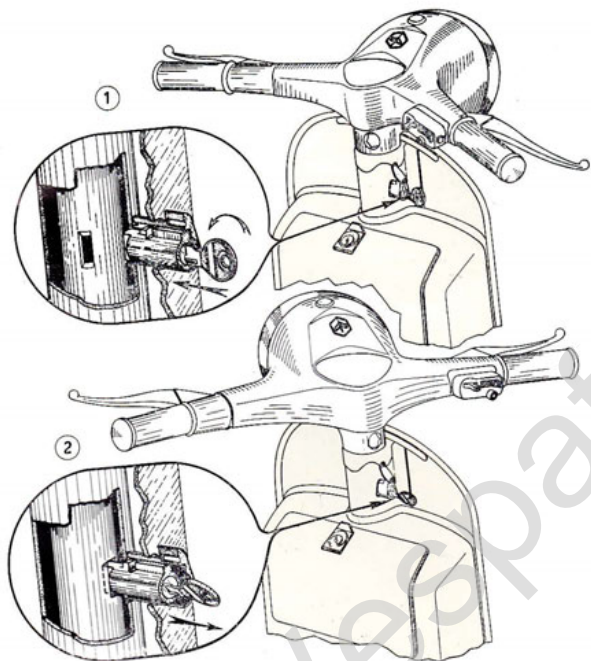


Fig. 3 - Serratura antifurto dello sterzo

1. Posizione normale ed operazioni per il bloccaggio -
2. Posizione di chiusura ed operazioni per lo sbloccaggio.

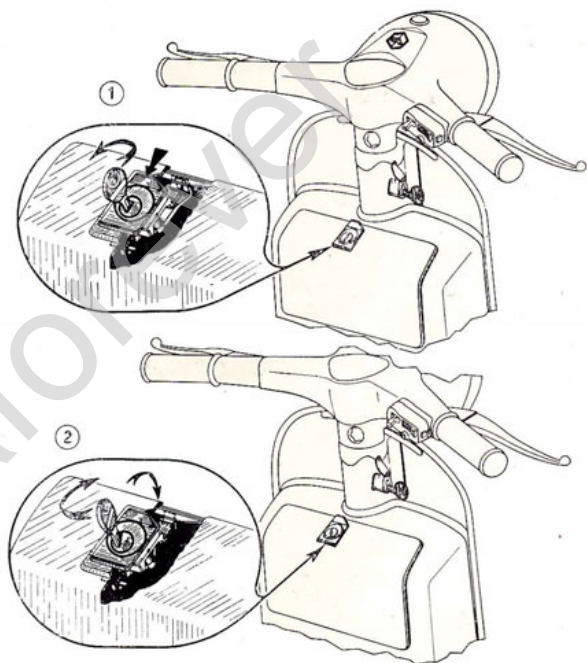


Fig. 4 - Serratura antifurto del bauletto

- M. B. - Le frecce indicano le operazioni da compiere per l'apertura (1) e per la chiusura (2) del bauletto.

ISTRUZIONI PER L'IMMEDIATO IMPIEGO DEL VEICOLO

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>RIFORNIMENTO MISCELA</p>	<p>Durante e dopo rodaggio usare miscela Esso Mix al 2% di olio (olio minerale puro Essolube 30 MS, di gradazione SAE 30: 20 cc. per 1 litro di benzina tipo normale per auto).</p> <p>Per accedere al tappo del serbatoio, ribaltare la sella in avanti, sganciandone il fissaggio posteriore come indicato in fig. 2.</p>	<p>Tenere sempre pulito lo sfianto del tappo serbatoio miscela.</p>
<p>RODAGGIO: per i primi 2000 Km. non insistere col pieno gas.</p> <p>— Dopo i primi 1000 Km. sostituire l'olio nel cambio (ved. pag. 22) e controllare che non si siano allentati dadi e bulloni.</p> <p>Verificare che il carburatore sia ben bloccato sul carter in modo che non si abbiano trafiletti di aria.</p> <p>PRESSIONE DEI PNEUMATICI:</p> <p>— Anteriore: 1,2 Kg/cm²; Posteriore: 1,75 Kg/cm² col solo pilota; Posteriore: 2,5 Kg/cm² con 2 persone.</p>		

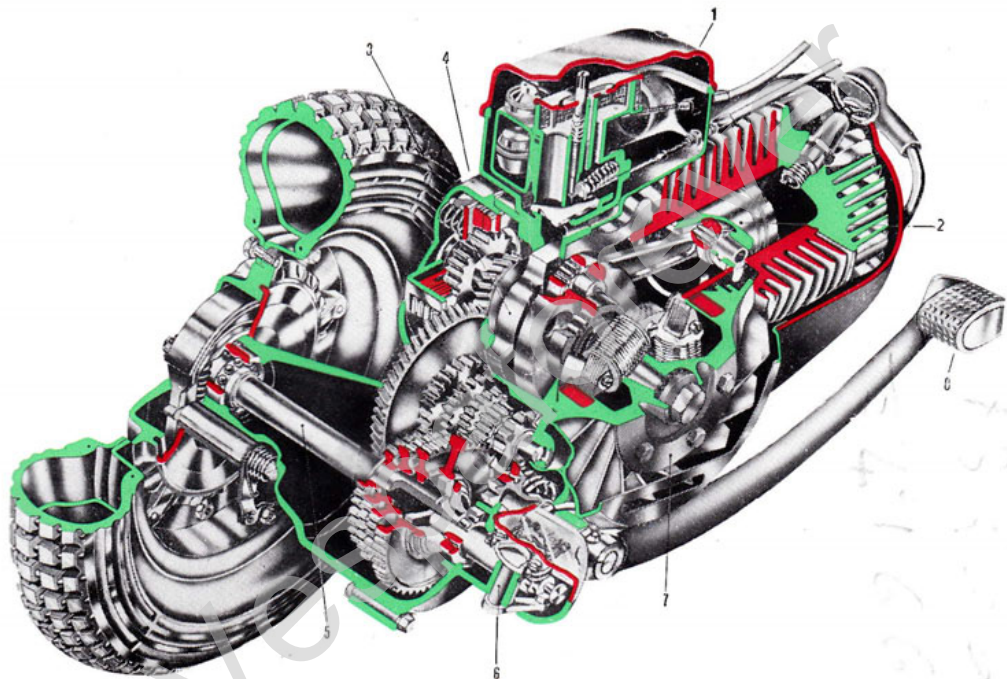


Fig. 5 - Sezione del motore

1. Gruppo depuratore carburatore - 2. Pistone - 3. Albero motore - 4. Frizione - 5. Albero porta ingranaggi con ingranaggi del cambio - 6. Settore cambio - 7. Volano magnete - 8. Leva avviamento.

ISTRUZIONI PER L'IMMEDIATO IMPIEGO DEL VEICOLO

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
AVVIAMENTO	<p>— Eseguire le operazioni di fig. 6. Non usare lo starter a motore caldo; ad avviamento avvenuto riportare la leva dello starter in posizione normale.</p>	<p>Per eventuali difficoltà di avviamento vedere a pag. 16.</p>
PARTENZA	<p>— Con motore al minimo, tirare la leva della frizione e ruotare la manopola del cambio in posizione di 1.a vel. (fig. 6). Per avviare il veicolo, lasciare con dolcezza la leva della frizione e dare gas (ruotare la manopola destra manubrio).</p>	
CAMBIO MARCE	<p>— Togliere gas, tirare la leva della frizione e ruotare la manopola del cambio nella posizione della marcia superiore o inferiore (fig. 6).</p>	<p>Qualora si debba ridurre la velocità non esitate a passare alle marce inferiori.</p>
ARRESTO DEL MOTORE	<p>— Prima di fermare il motore, portare il cambio in « folle »; quindi premere il bottone di massa sul commutatore.</p>	

A: Aprire il rubinetto miscela - **B:** Porre il cambio in « folle » - **C:** Tirare la leva comando del dispositivo « starter » (a motore freddo) - **D:** Tenere la manopola comando gas al minimo - **E:** Agire sulla leva di avviamento.

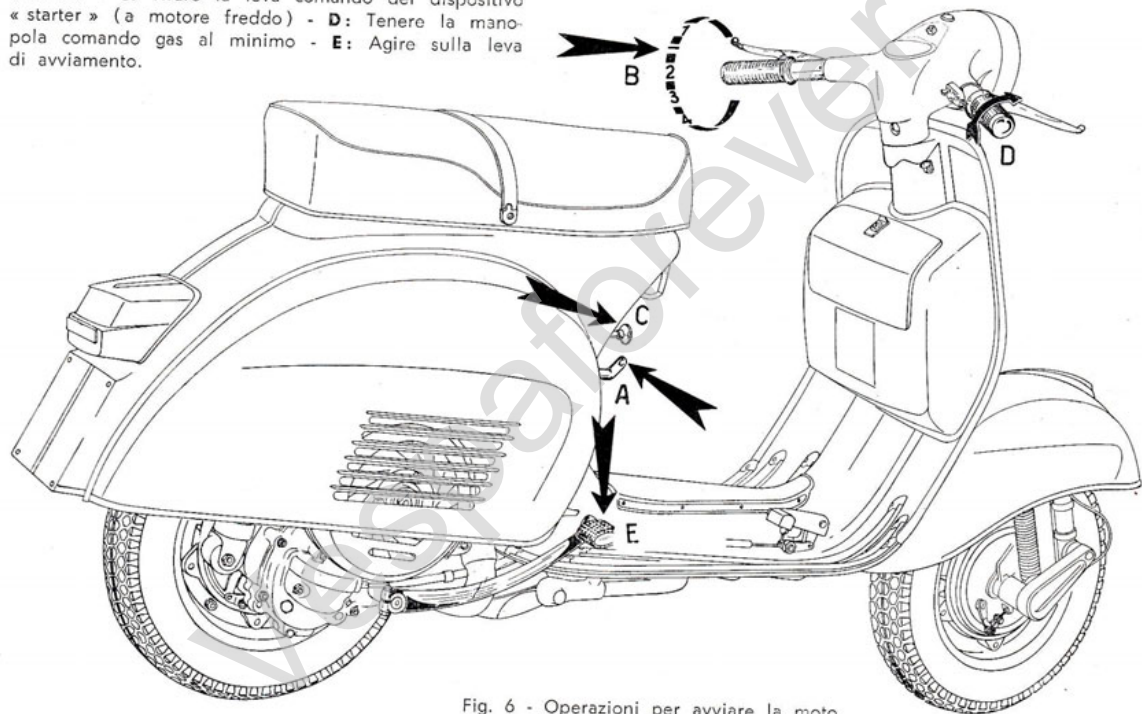


Fig. 6 - Operazioni per avviare la moto

USO E MANUTENZIONE: OPERAZIONI DI NORMALE ESECUZIONE

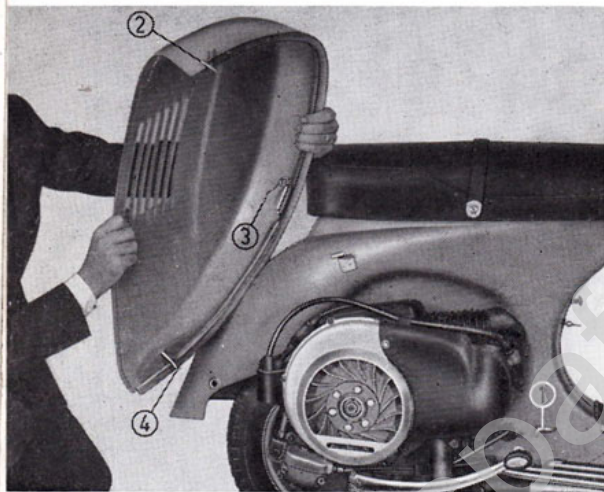


Fig. 7 - Smontaggio cofano motore dalla moto

1. Levetta chiusura cofano.
2. Perno anteriore del cofano.
3. Gancio fissaggio cofano alla carrozzeria.
4. Perno curvo posteriore del cofano.

SMONTAGGIO COFANO MOTORE

- Tirare la levetta 1) e ruotarla in modo da sganciarla dal cofano. Spostare quindi leggermente il cofano verso l'esterno, fino a farne uscire il perno anteriore 2) dal relativo foro sulla carrozzeria.
- Agire sulla parte anteriore del cofano, spingendolo verso l'alto e facendolo ruotare attorno alla sua estremità posteriore: con ciò si libera il gancio di fissaggio 3) dal relativo collegamento sulla carrozzeria.
- Far ruotare verso l'esterno il cofano attorno al perno curvo 4), in modo da far uscire quest'ultimo dal foro sulla carrozzeria; con ciò il cofano viene tolto dalla moto.

Per il rimontaggio, seguire l'analogo procedimento inverso.

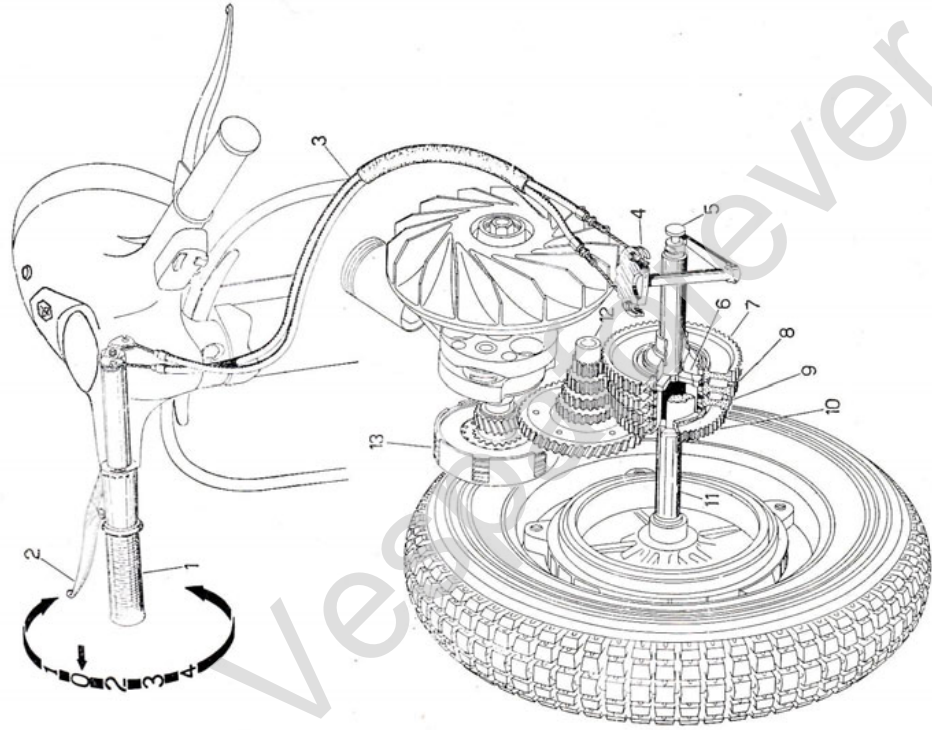


Fig. 8 - Schema del cambio

1. Manopola comando cambio - 2. Leva comando frizione - 3. Trasmissione flessibile del cambio - 4. Settore cambio - 5. Stelo della crociera - 6. Crociera del cambio - 7. Ingranaggio 1.a velocità - 8. Ingranaggio 2.a velocità - 9. Ingranaggio 3.a velocità - 10. Ingranaggio 4.a velocità - 11. Albero porta ingranaggi e ruota - 12. Ingranaggio elastico - 13. Frizione.

N. B. - Le posizioni 1 - 2 - 3 - 4 della manopola comando cambio corrispondono rispettivamente alla 1.a, 2.a, 3.a e 4.a marcia; lo « 0 » indica la posizione di « folle ».

USO E MANUTENZIONE : OPERAZIONI DI NORMALE ESECUZIONE

REGISTRAZIONE CARBURATORE :

Per regolare il minimo, avvitare o svitare la vite zigrinata uscente dal coperchio del depuratore (fig. 9, n. 5).

- Sul corpo del carburatore, è applicato il registro a vite per la regolazione del gioco sulla trasmissione comando gas; effettuare la regolazione **solo in caso di necessità** o di smontaggi e rimontaggi.
- Sulla parete opposta al suddetto registro il depuratore ha un foro con tappo; smontato quest'ultimo si può accedere alla vite con molla che parzializza il condotto del minimo (fig. 9, n. 14). Per non influire sul funzionamento del motore ai bassi regimi, **non è consigliabile per il cliente** modificare la posizione di detta vite; in caso di necessità, rivolgersi alle Officine autorizzate.

AVVIAMENTO, in caso di motore ingolfato (presenza nel cilindro di miscela non vaporizzata): se si hanno difficoltà si può provvedere con uno dei metodi seguenti:

- Tentare la manovra a spinta: ingranare la seconda, agire sulla frizione e spingendo il veicolo prendere una certa velocità; lasciare quindi con rapidità la leva della frizione e riagire su di essa appena il motore si è avviato.
- Chiudere il rubinetto miscela, togliere la candela (ved. pag. 22) e pulirla, far compiere al motore alcuni giri azionando il pedale dell'avviamento.
Riavvitare quindi a mano la candela e bloccarla con la chiave a tubo; riaprire il rubinetto miscela ed agire sul pedale della messa in moto.

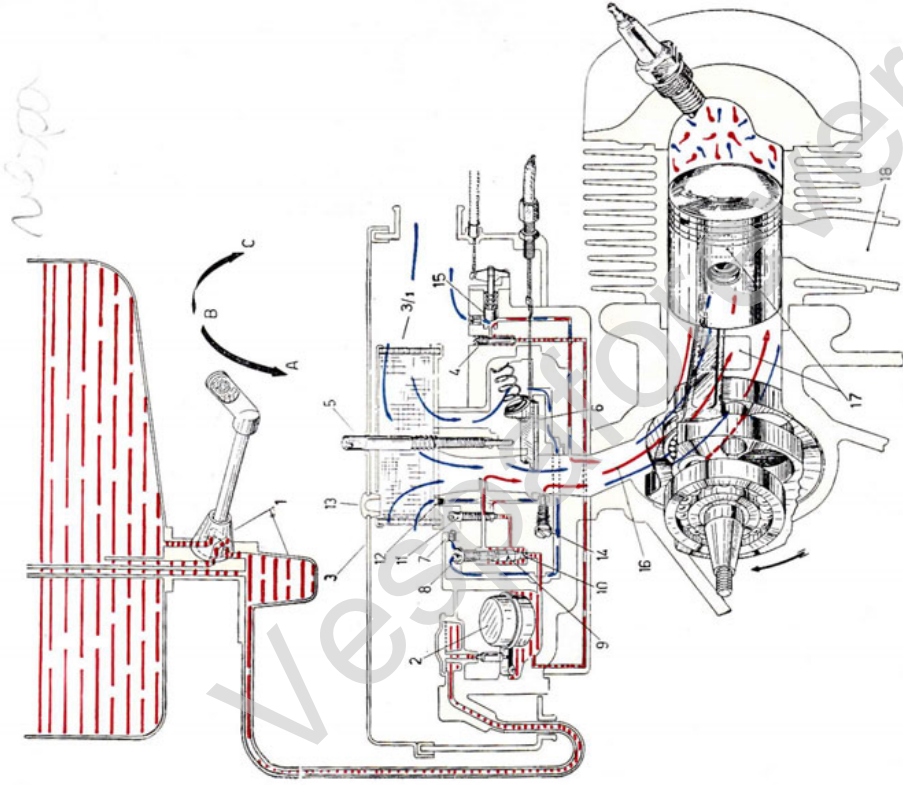


Fig. 9 - Schema dell'alimentazione e distribuzione

1. Rubinetto con decantatore: A) Riserva; B) Aperto; C) Chiuso - 2. Galleggiante - 3. Depuratore aria con carburatore - 3/1. Filtro dell'aria - 4. Calibratore per dispositivo «starter» - 5. Vite regolazione fine corsa cassetto valvola gas - 6. Cassetto valvola gas - 7. Calibratore aria del massimo - 8. Calibratore aria dell'emulsionatore - 9. Emulsionatore - 10. Getto massimo - 11. Getto minimo - 12. Calibratore aria del minimo - 13. Tappo carico olio - 14. Vite regolazione flusso minimo - 15. Valvola dello «starter» - 16. Luce di ammissione - 17. Travaso (è schematizzato uno dei condotti) - 18. Condotto di scarico.

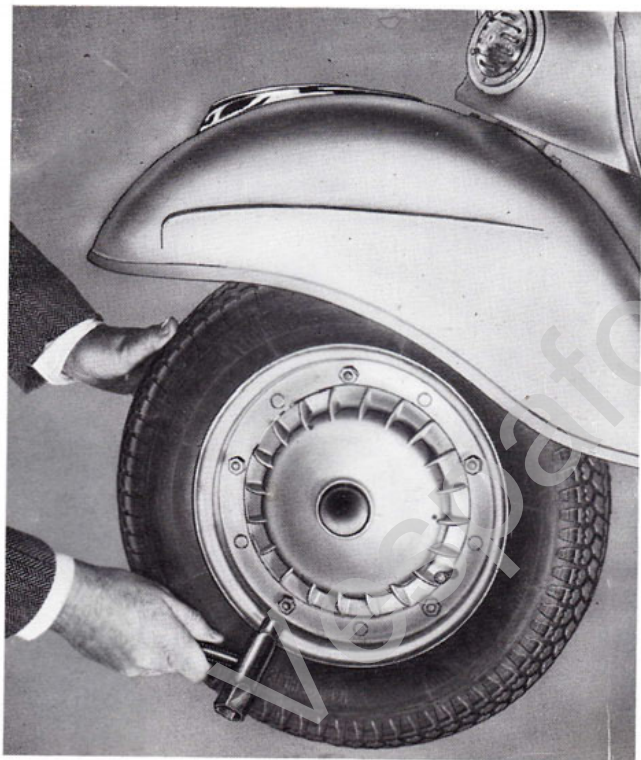


Fig. 10 - Smontaggio ruota dal veicolo

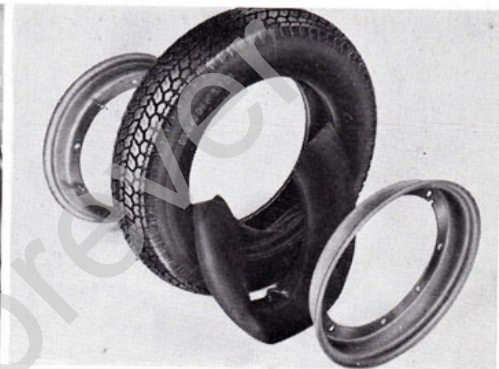


Fig. 11 - Smontaggio del pneumatico

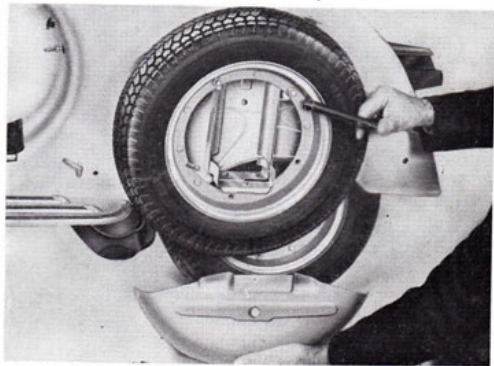


Fig. 12 - Smontaggio della ruota di scorta dal veicolo

USO E MANUTENZIONE: OPERAZIONI DI NORMALE ESECUZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
REGISTRAZIONE FRENI	Agire sui registri di fig. 13, tenendo presente che con leva o pedale di comando in posizione di riposo la ruota deve poter girare liberamente; l'azione frenante deve iniziare appena si agisce sul rispettivo comando.	
SMONTAGGIO FILTRO ARIA PER PULITURA	— Per smontare il filtro aria «A» (fig. 14) togliere il cofano motore (fig. 7) ed il coperchio del depuratore. Svitare infine le due viti di fissaggio «B», visibili in figura, ed estrarre il filtro.	Per poter estrarre il coperchio del depuratore, basta smontarne le due viti di fissaggio.

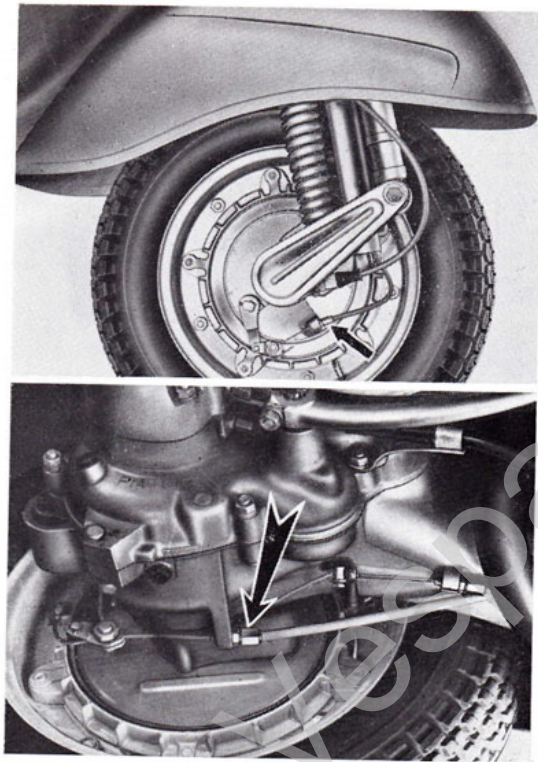


Fig. 13 - Regolazione dei freni, anteriore e posteriore

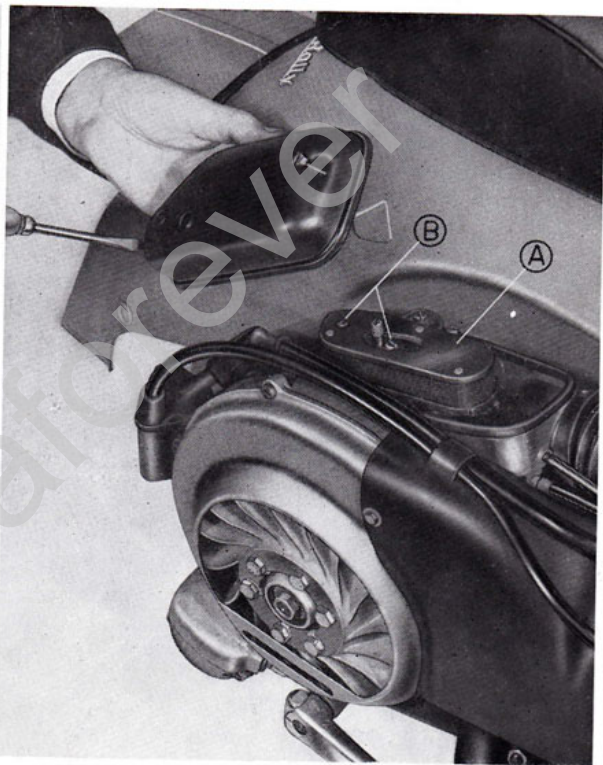


Fig. 14 - Smontaggio del filtro aria
N. B. - Tolta la scatola del depuratore aria, si può anche accedere al carburatore.

USO E MANUTENZIONE : OPERAZIONI DI NORMALE ESECUZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>SMONTAGGIO CANDELA</p>	<p>— Togliere il cofano motore (fig. 7), slacciare il cavo A.T. dalla candela ed agire su di essa con la chiave a tubo (fig. 15).</p>	<p>Al rimontaggio avvitare a mano la candela, imboccandola con la dovuta inclinazione; servirsi della chiave solo per il bloccaggio.</p>
<p>SOSTITUZIONE OLIO NEL CAMBIO</p>	<p>— Vuotare il carter dal foro di scarico (ved. fig. 16) e pulire accuratamente il tappo di detto foro.</p> <p>— Introdurre un po' di olio nuovo, far girare il motore per alcuni secondi e vuotare nuovamente il carter.</p> <p>— Introdurre dal foro di carico \approx 250 g. di olio fresco (fino a sfiorare il foro).</p>	<p>Le operazioni di sostituzione olio devono essere eseguite a motore caldo.</p>

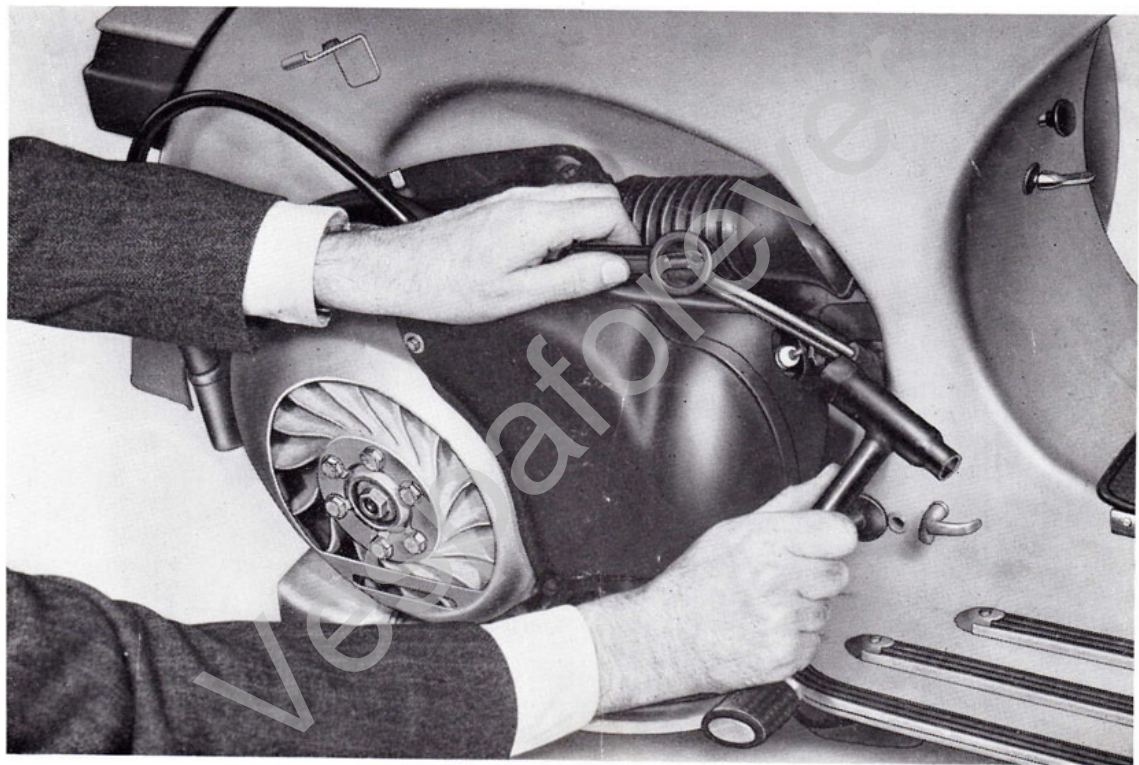


Fig. 15 - Smontaggio della candela

USO E MANUTENZIONE : OPERAZIONI DI NORMALE ESECUZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
SMONTAGGIO TESTA DAL CILINDRO	<p>— Togliere il cofano motore (fig. 7), slacciare dalla candela il cavo A. T. e smontare la « cuffia di raffreddamento » (fissaggi « B », « C », fig. 17): con la chiave a tubo smontare i 4 dadi che fissano la testa al cilindro.</p>	<p>Per lo smontaggio del depuratore aria, ved. pag. 20.</p>
SOSTITUZIONE LAMPADE	<p>— In caso di avaria di una delle lampade prima della sua sostituzione accertarsi che non vi siano avarie nell'impianto e che i contatti elettrici coi portalam-pada siano efficienti.</p>	
CONTROLLO FASATURA	<p>— Per assicurarsi che l'accensione del motore sia la più efficace in qualsiasi condizione di funzionamento, procedere come indicato a pag. 26.</p>	<p>Se necessita controllare anche l'anticipo all'accensione, rivolgersi alle Officine autorizzate.</p>

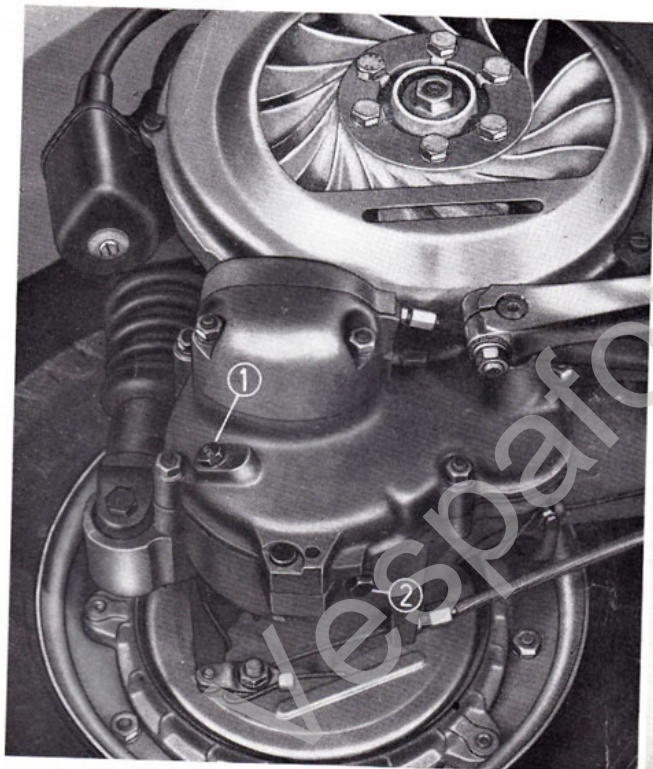
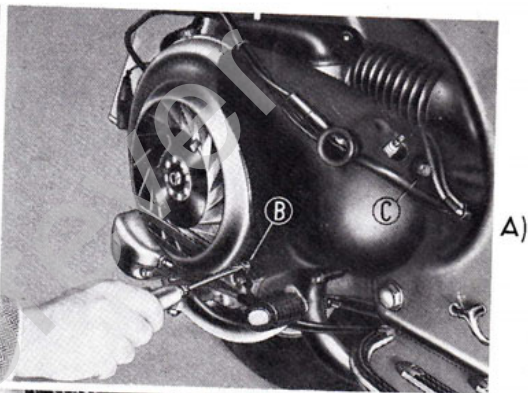
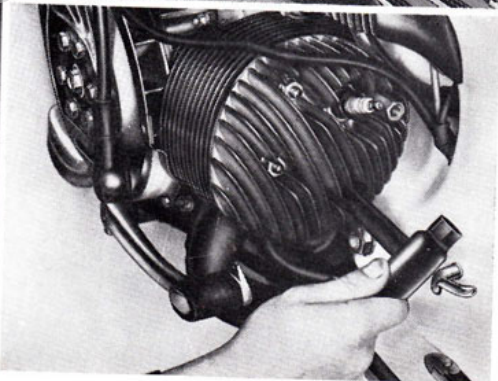


Fig. 16 - Fori di carico (1) e di scarico olio dal motore (2).



A)



B)

Fig. 17 - Smontaggio cuffia del motore (A) e testa (B).

USO E MANUTENZIONE : OPERAZIONI DI NORMALE ESECUZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
<p>VERIFICA E MESSA A PUNTO FASATURA MAGNETICA DEL VOLANO</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Togliere il rotore del volano smontando i dadi che lo fissano al mozzetto «A» (in fig. 18 il rotore è già smontato). 2) Porre il cambio «in folle» e, facendo ruotare a mano il mozzetto «A», allinearne la traccia «B» col centro dell'albero motore e con l'estremità della bobina «C» (ved. fig. 18). 3) Nella posizione di cui al punto 2) deve iniziarsi il distacco delle puntine «D» del ruttore, la cui apertura massima ruotando ancora a mano il mozzetto «A» - deve essere compresa tra 0,3 e 0,5 mm.. 4) Se non si verifica quanto indicato al punto 3), allentare la vite «E» ed agire sull'eccentrico «F» fino a soddisfare le suddette condizioni. 	<p>Per non alterare la fasatura meccanica del motore (anticipo all'accensione) non smontare il supporto bobine né allentare i fissaggi.</p> <p>Ricordarsi di ribloccare la vite «E» prima di rimontare il rotore.</p>

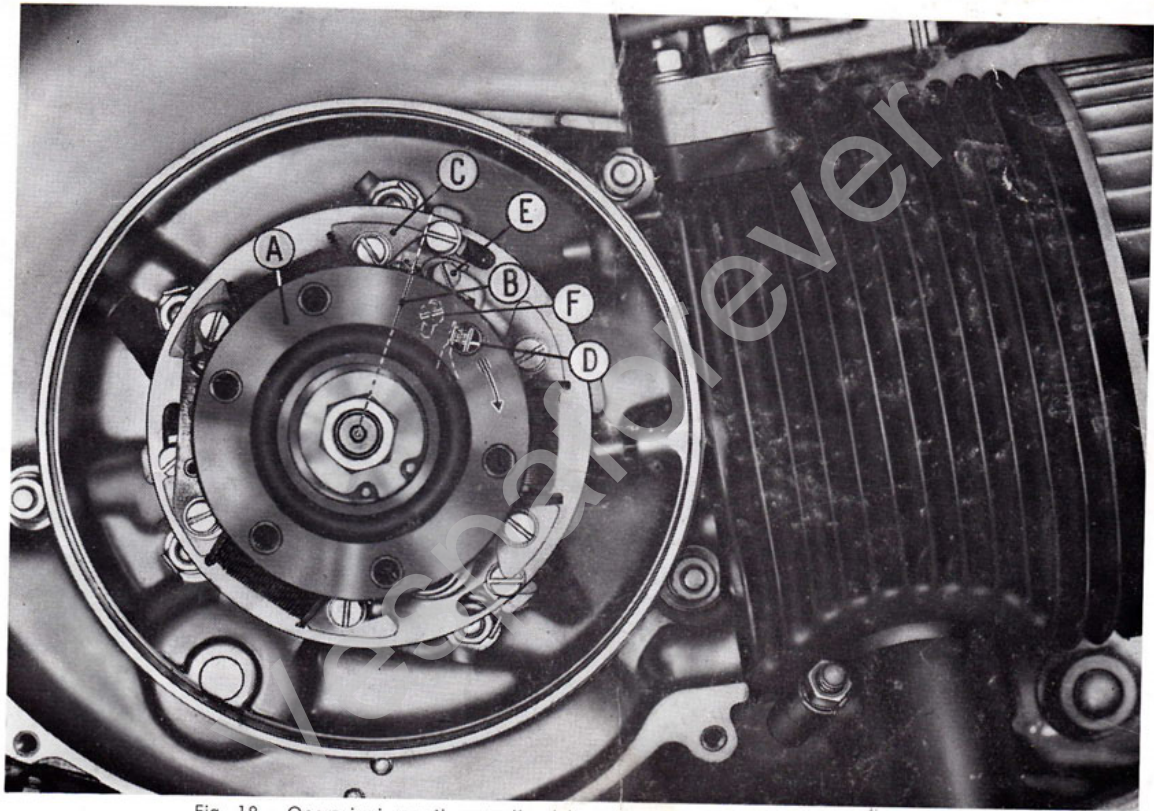


Fig. 18 - Operazioni per il controllo della « fasatura magnetica » del volano.

USO E MANUTENZIONE : OPERAZIONI DI NORMALE ESECUZIONE

OPERAZIONE	NORME DI ESECUZIONE	NOTE
REGOLAZIONE PROIETTORE	<p>L'orientamento corretto del proiettore può ottenersi agendo sulle viti che fissano il proiettore nel suo alloggiamento e spostando il proiettore. Prima di effettuare l'operazione, controllare che i pneumatici anter. e poster. siano gonfiati rispettivamente a 1,2 e 2,5 Kg/cm²; quindi disporre il veicolo in piano, di fronte ad uno schermo bianco come in fig. 19.</p> <p>Avviato il motore, bloccare la manopola comando gas a circa 1/3 della sua corsa e accendere l'abbagliante; con due persone a bordo agire sul dispositivo di regolazione e orientare il proiettore fino a far coincidere il centro del fascio luminoso col punto « + » dello schermo.</p>	<p>Non toccare con le dita né pulire con stracci la superficie riflettente della parabola.</p> <p>L'operazione di regolazione proiettore può eseguirsi anche con il solo pilota a bordo; in tal caso però, se il veicolo venisse impiegato con due persone, sarebbe necessario ricontrollare l'orientamento.</p>

REGOLAZIONE PROIETTORE

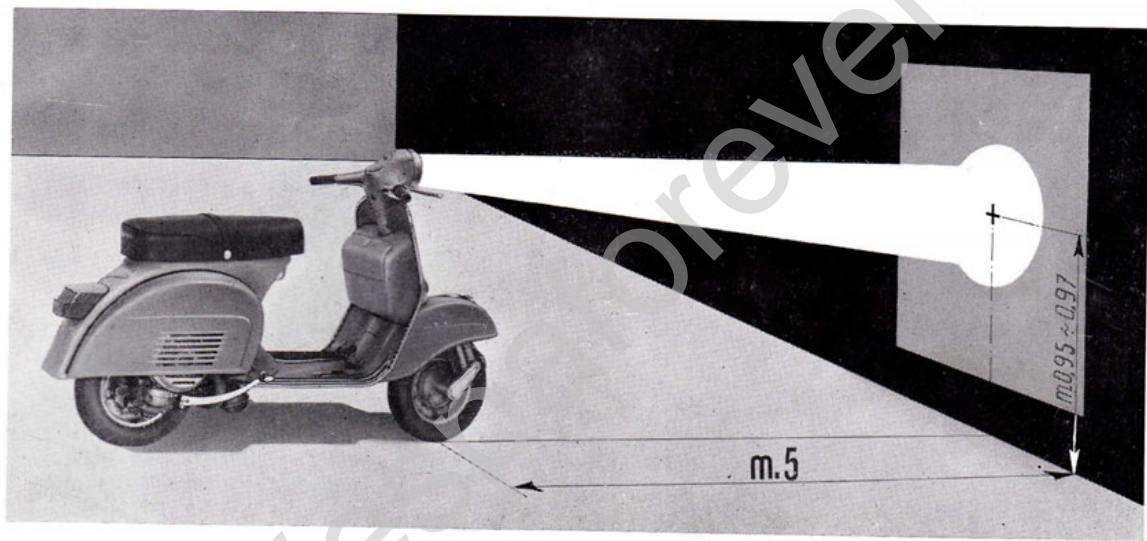


Fig. 19 - Schema orientamento proiettore

N. B. - L'altezza del punto «+» è riferita alla moto con una oppure due persone a bordo.

MANUTENZIONE

Se si avvertono difetti di accensione, **verificare la candela**: pulirla con benzina pura, spazzolino metallico (o tela smerigliata) per gli elettrodi: registrare la distanza di questi a 0,6 mm. Se si riscontrano crepe o rotture sull'isolante, sostituire la candela: **si consiglia di non cambiare il tipo montato dalla Casa.**

OGNI 4000 Km.:

- 1) - Verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio (ved. fig. 16).
- 2) - Disincrostare il motore (testa del motore del pistone e luci del cilindro: ved. pag. 24), facendo attenzione che residui carboniosi non rimangano nel suo interno. Disincrostare il tubo di scarico della marmitta con un filo di ferro piegato ad uncino.
- 3) - Pulire e riempire l'ingrassatore del

mozzo anteriore; lubrificare le levette di comando freno, il settore cambio.

4) - Smontare il filtro aria (ved. pag. 20) e pulirlo in un bagno di benzina; asciugare possibilmente con aria compressa.

OGNI 8000 Km.:

- 1) - Sostituire l'olio nella scatola del cambio (ved. pag. 22). La sostituzione deve essere fatta anche dopo i primi 1000 Km.
- 2) - Lubrificare le trasmissioni flessibili ed il feltro strisciante sulla camma del volano **Rivolgersi alle Officine autorizzate.**
- 3) - Pulire le puntine platinato del ruttore (fig. 18) e - in caso di irregolarità all'accensione del motore o comunque di diminuzione delle prestazioni - controllare la fasatura del volano (pagg. 24 e 26).
Si consiglia di **far eseguire questa operazione dalle Officine autorizzate.**

Lunga inattività.

Si consiglia di effettuare le seguenti operazioni:

- 1) - Pulizia generale del veicolo.
- 2) - A motore fermo e con manopola comando gas completamente ruotata, immettere nel carburatore (attraverso il foro sul depuratore aria, ved. pag. 20) 40 cm³ di olio **Essolube 30 MS** oppure **Esso Motor Oil 30**.

Azionare quindi 3 ÷ 4 volte la leva avviamento.

- 3) - Togliere il carburante dal veicolo; sollevare le ruote da terra appoggiando la pedana su due tacchetti di legno; spalmare di grasso antiruggine le parti metalliche non verniciate.

PULIZIA DELLA MOTO

Per l'esterno del motore servirsi di petrolio, pennello e stracci puliti. Lavare invece con acqua, come indicato al seguente paragrafo, le parti verniciate usando una spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare.

Le cure da prestare alla verniciatura della carrozzeria sono le stesse richieste da **qualsunque verniciatura di auto e motoveicoli** e sono a conoscenza delle stazioni di lavaggio.

Per il cliente che desideri curare personalmente la pulizia del proprio veicolo, forniamo comunque le norme di cui a pag. 34.

RIEPILOGO NORME MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

PRINCIPALI OPERAZIONI DA EFFETTUARE		LUBRIFICANTI
OGNI 4000 Km.	OGNI 8000 Km.	
<p>Cambio (ripristinare il livello)</p> <p>Articolazione levette freno - Settore cambio - Sospensione anteriore - Trasmissione e rinvio contachilometri.</p> <p>Pulizia e lavaggio filtro aria (in benzina).</p> <p>Testa cilindro e pistone: pulizia.</p> <p>Pulizia e registrazione elettrodi della candela.</p> <p>Disincrostazione marmitta.</p>	<p>Cambio (sostituz. totale olio)</p> <p>Cavetti dei comandi: ingrassaggio *</p> <p>Feltro del volano: ingrassaggio *</p> <p>Pulizia e registrazione puntine del ruttore (controllo fasatura) *</p>	<p>Esso Motor Oil 30</p> <p>Esso Beacon 3</p> <p>Miscela Esso Mix 2% (20 cm³ di olio Essolube 30 Ms per 1 litro di benzina).</p> <p>Esso Ammortizzatori A 43.</p>
<p>Motore: ad ogni rifornimento (lubrificazione effettuata dalla miscela).</p>		
<p>Ammortizzatori anter. e poster. (solo se inefficienti) *</p>		

* Rivolgersi alle Officine autorizzate.



ESSO MOTOR OIL 30

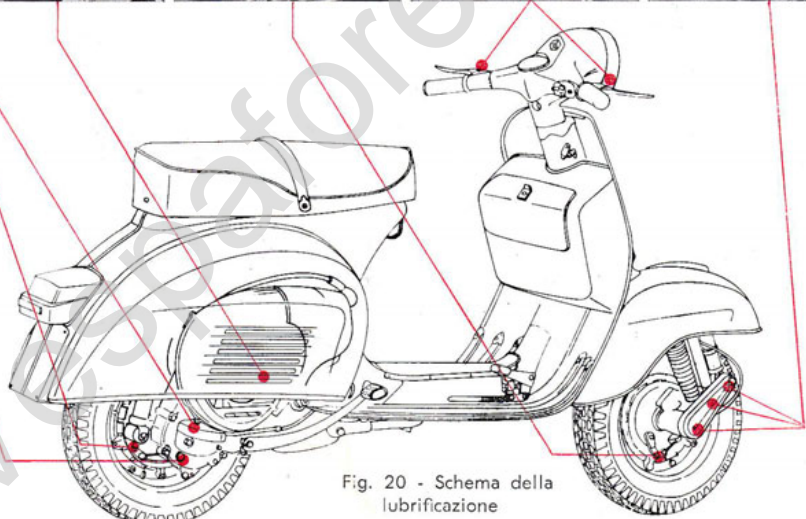


Fig. 20 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

LAVAGGIO DELLA CARROZZERIA

Le superfici verniciate devono dapprima essere trattate con un getto d'acqua a bassa pressione affinché lo sporco e il fango si ammorbidiscano. Non usare un getto a pressione troppo elevata perchè forzerebbe la polvere e lo sporco entro la vernice. Una volta ammorbiditi, fango e sporcizia devono essere tolti con un spugna soffice per carrozzeria imbevuta in molta acqua e «shampoo» (in commercio esistono molti shampoo, come ad esempio il tipo «Atlas Auto - casa» della «Esso Standard italiana», che vengono usati in soluzione acquosa al $3 \div 5\%$ in peso).

La spugna deve essere passata dapprima leggermente, poi premendola lievemente, avendo cura di lavarla spesso e di tenerla sempre ben pulita per evitare che le parti verniciate si scalfiscano. Successivamente si sciacqui con molta acqua limpida.

A lavaggio finito si passi sulla superficie

una pelle scamosciata ben pulita per asciugarla e per evitare che sulla verniciatura si formino macchie lasciate dall'acqua.

— Macchie.

Con il solo lavaggio non si possono togliere macchie di catrame, di grasso, di olio, gli insetti ecc. - È invece opportuno togliere queste macchie al più presto, perchè possono corrodere la vernice.

Dopo aver lavato e asciugato la carrozzeria come riportato sopra, eventuali macchie di catrame, grasso, olio ecc. rimaste sulla vernice possono essere rimosse mediante uno straccio morbido o cotone leggermente imbevuti in petrolio o acqua ragia e sfregando dolcemente sulle macchie finchè non siano state eliminate.

Le zone così trattate devono poi essere immediatamente sciacquate con acqua abbondante.

Gli insetti che vanno a schiacciarsi in grande quantità sul parafango, sullo scudo, sul faro

ecc., se seccati, non si possono togliere con acqua semplice, ma occorre una soluzione leggermente tiepida di acqua e shampoo.

— Lucidatura.

Qualora i trattamenti sopra citati non riportino lo smalto alla sua normale brillantezza o qualora la superficie verniciata, in seguito a insufficiente cura, si sia sciupata per effetto del sole, della polvere o della pioggia, si dovrà procedere alla lucidatura.

Per essa occorre impiegare il polish o preparati analoghi esistenti in commercio, purchè di buona qualità.

Il polish si adopera imbevendo un panno soffice o dell'ovatta puliti e strofinando leg-

germente le superfici in modo uniforme, con un movimento alternato non circolare. Si ricorda che la lucidatura deve essere sempre preceduta dal lavaggio.

AVVERTENZE

— Il lavaggio e la lucidatura non devono mai essere eseguiti al sole, specialmente se d'estate quando la carrozzeria è ancora calda.

— Non usare mai stracci imbevuti di benzina o nafta per il lavaggio delle superfici verniciate o in materia plastica, per evitare la perdita della loro brillantezza.

RICERCA DEI GUASTI E DELLE IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

Se il veicolo presenta irregolarità di funzionamento, provvedere come sotto indicato.

Se l'inconveniente persiste, rivolgersi alle Officine delle Agenzie di vendita.

Ricerca e indiv. dell'inconveniente	Provvedimenti	Note
<p>DIFFICOLTÀ D'AVVIAMENTO</p> <p>1. - Alimentazione - Carburazione - Accensione</p> <p>Mancanza miscela nel serbatoio</p> <p>Filtro, getti, corpo del carburatore o rubinetto ostruiti o sporchi.</p> <p>Motore ingolfato.</p> <p>Filtro aria otturato o sporco.</p> <p>Candela sporca - Isolante della candela rotto.</p> <p>Puntine del ruttore sporche, consumate o bucherellate, mal registrate.</p> <p>IRREGOLARITÀ VARIE</p> <p>1. - Scarso rendimento motore.</p> <p>Scoppietto candela e inconvenienti di accensione (ved. schema di fig. 21).</p>	<p>Inserire la riserva. Rifornimento appena possibile.</p> <p>Smontare e lavare in benzina. Asciugare con getto di aria compressa. Vedere pag. 16.</p> <p>Vedere pag. 20.</p> <p>Distaccare il cavo dalla candela e controllare se, azionando la leva di avviamento, scocca la scintilla fra l'estremità del cavo e la massa.</p> <p>Rivolgersi alle Officine autorizzate.</p> <p>Pulire o sostituire la candela e registrarne gli elettrodi - Pulire il ruttore. - Controllare la fasatura del volano. (Pag. 26).</p>	<div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">Fig. 21 Schema dell'accensione</p> <p>1. Bobina del volano - 2. Bobina A. T. esterna - 3. Camma del volano - 4. Ruttore - 5. Condensatore - 6. Candela - 7. Massa motore.</p>

Ricerca e indiv. dell'inconveniente	Provvedimenti	Note
<p>Marmitta (o motore) incrostata. Candela non bene avvitata sulla testa del cilindro. Errato accoppiamento testo - cilindro.</p>	<p>Disincrostare (ved. pag. 30). Avvitare con la chiave a tubo.</p> <p>Piazzare bene la testa sul cilindro. Stringere fortemente ed uniformemente i dadi.</p>	
<p>2. - Consumo elevato.</p> <p>a) Filtro aria otturato o sporco, o anche comando del dispositivo « starter » fisso in posizione di « chiuso » o non completamente aperto.</p> <p>b) Altre cause (carburatore, scarsa compressione, etc.).</p>	<p>Lavare con benzina pura, asciugare con aria compressa. Sbloccare la levetta del dispositivo « starter » e lubrificarla.</p> <p>Rivolgersi alle Officine autorizzate.</p>	
<p>3. - Rumorosità - Inefficienza sospensioni - Avarie meccaniche in genere.</p>	<p>Rivolgersi alle Officine autorizzate.</p>	
<p>4. - Inefficienza impianto elettrico.</p> <p>Terminali dei cavi distaccati o male allacciati. Errato orientamento dei fasci luminosi del proiettore. Avaria lampade.</p>	<p>Riallacciare correttamente. Regolare correttamente (v. pag. 29). Ved. pag. 24 per la sostituzione.</p>	

DESCRIZIONE DEL VEICOLO

MOTORE (ved. caratteristiche a pag. 6 e sezione fig. 5): è incernierato elasticamente al telaio del veicolo (fig. 22) e porta la ruota posteriore (motrice) all'estremità dell'albero di uscita cambio.

Lubrificazione: del motore (pistone, cilindro, albero motore, cuscinetti di banco) eseguita dall'olio della miscela.

Frizione e organi del cambio lavorano in bagno di olio.

Alimentazione a gravità, con miscela benzina - olio (fig. 9).

Carburatore - incorporato nell'involucro del depuratore aria - con « cassetto » parzializzatore dell'aria carburata.

Rubinetto a 3 vie (chiuso, aperto, riserva).

Accensione con bobina A. T. esterna, alimentata da apposita bobina del volano magnete.

Frizione (ved. fig. 5): a dischi multipli.

Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile.

Rapporti di trasmissione motore - ruota:

1.a velocità 1 : 14,47

2.a velocità 1 : 9,84

3.a velocità 1 : 6,81

4.a velocità 1 : 5,08

Avviamento (ved. fig. 6): con leva a pedale.

Raffreddamento realizzato da un ventilatore centrifugo.

1. Gruppo sterzo e sospensione anteriore -
2. Motore -
3. Braccio del semicarter lato frizione, incernierato nel telaio -
4. Gruppo molla sospensione posteriore con ammortizzatore idraulico.

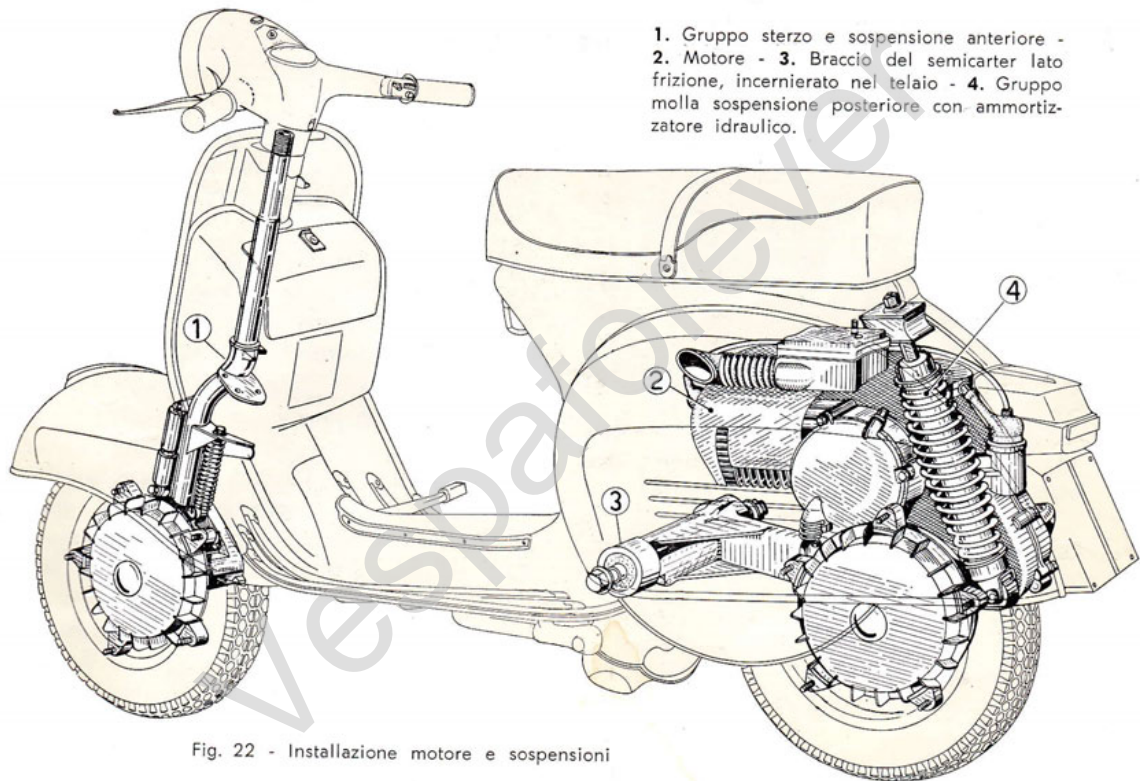


Fig. 22 - Installazione motore e sospensioni

TELAIO: CARROZZERIA PORTANTE del tipo a guscio, in lamiera di acciaio stampata; è completata, per le funzioni protettive, dai cofani laterali e dal parafango.

Manubrio: fuso in lega leggera, a comandi interni, con faro \varnothing 130 e con **tachimetro contachilometri**. - È predisposto per una pronta applicazione di un parabrezza (accessorio).

Sterzo, sospensioni: Tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta-ruota anteriore; sospensioni anter. e poster. a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.
Sella biposto. - **Antifurto** sullo sterzo.

Ruote: intercambiabili, con cerchi da 2.10" in lamiera di acciaio. Pneumatici 3.50 - 10".

Freni: meccanici, ad espansione, a pedale (posteriore) e a mano (anteriore).

Comandi frizione, cambio, gas, freno anteriore e posteriore, starter, con trasmissioni flessibili e registrabili.

ATTREZZI DI CORREDO (contenuti nel bauletto anteriore): una chiave a tubo quadrupla, di aperture mm. 11 - 13 - 21 - 22, e due chiavi piatte doppie, rispettivamente con aperture 11 - 13 e 7 - 10; una chiave piatta semplice da 8 mm.; un cacciavite.

ACCESSORI: Per l'eventuale applicazione di accessori, consigliamo il cliente di interpellare i Commissionari presso i quali hanno acquistato il veicolo.

IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE E SEGNALAZIONE

L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli; tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per claxon e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio (fig. 23).

I gruppi utilizzatori sono i seguenti:

— Il **proiettore anteriore** \varnothing 130, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.). e lampada da 5 W (luce di città).

— Il **fanalino posteriore**, con catarifrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno).

— Le lampade **d'illuminazione contachilometri** e di spia luce proiettore, ambedue da 6 V - 0,6.

— **L'avvisatore acustico.**

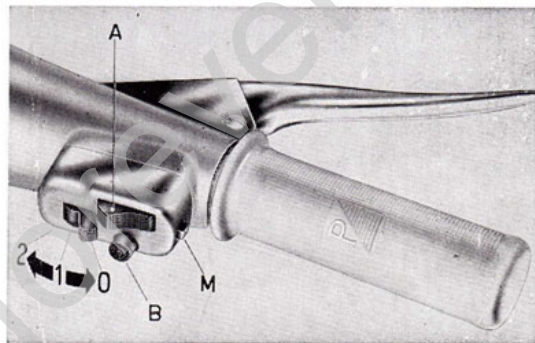


Fig. 23 - Posizioni del commutatore - deviatore

0 - 1 - 2 = Posizioni della levetta del commutatore

0 = Luci spente;

1 = Luci di città e fanalino posteriore accese;

2 = Luci del proiettore, luce di posizione anteriore e fanalino posteriore accesi.

A: Levetta di deviazione (Abbagliante; Anabbagliante)

B: Pulsante per avvisatore acustico.

M: Massa motore.

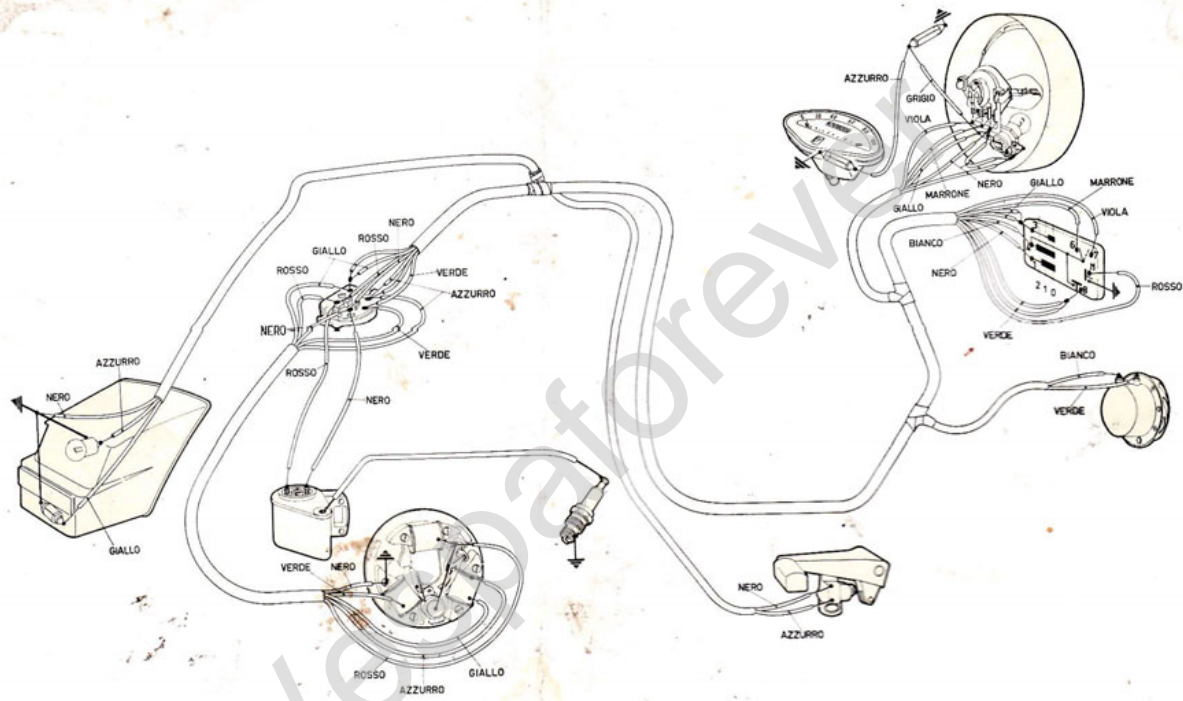


Fig. 24 - Installazione impianto elettrico sulla moto

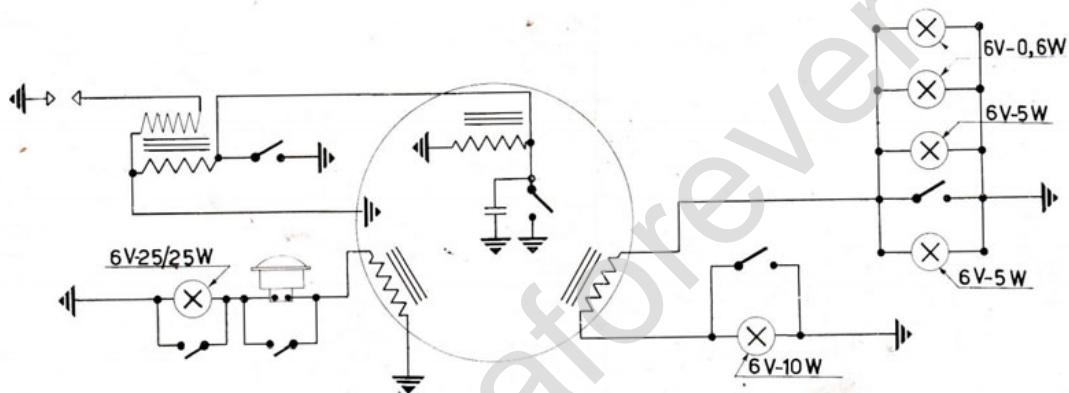


Fig. 25 - Schema elettrico dei collegamenti

AVVERTENZA :

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in **serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

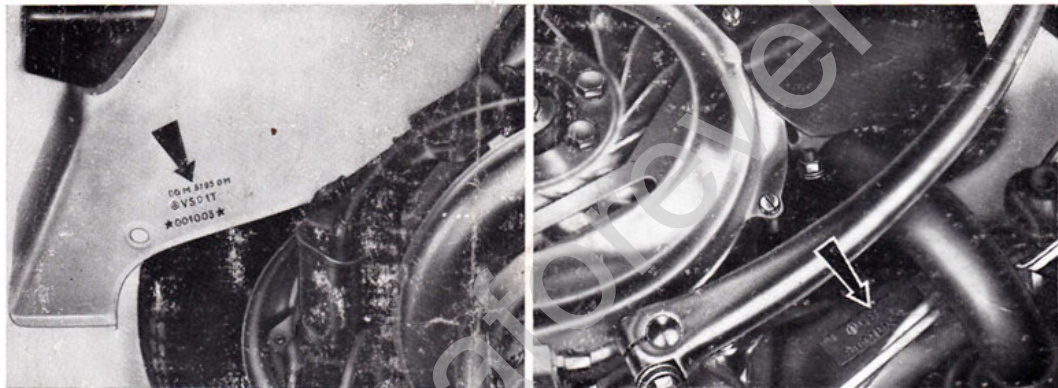


Fig. 26 - Stampigliatura dati d'identificazione: sul telaio (VSD 1 T), e sul motore (VSD 1 M), coi rispettivi numeri di matricola.

N. B. - Nelle richieste di parti di ricambio indicare sempre i dati matricolari del veicolo.

Le descrizioni ed illustrazioni fornite nella presente pubblicazione s'intendono non impegnative; la PIAGGIO perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del tipo qui descritto ed illustrato, di apportare in qualunque momento, senza impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, particolari o forniture di accessori, che essa ritenga conveniente per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo o commerciale.

VSD I - Dlx. 153590 - 1.a Edizione

Tip. MORI