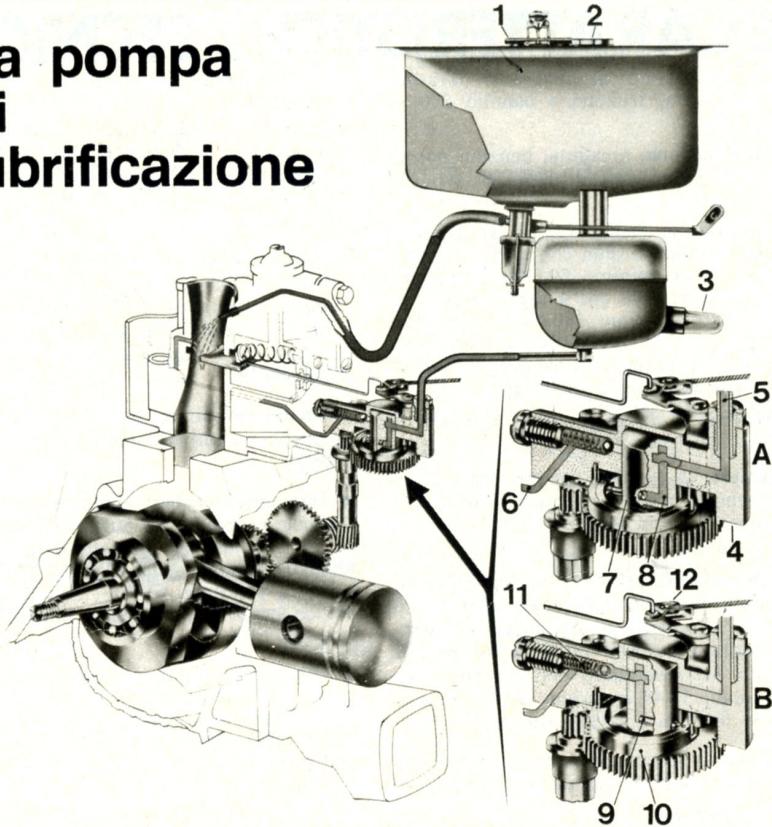


La pompa di lubrificazione



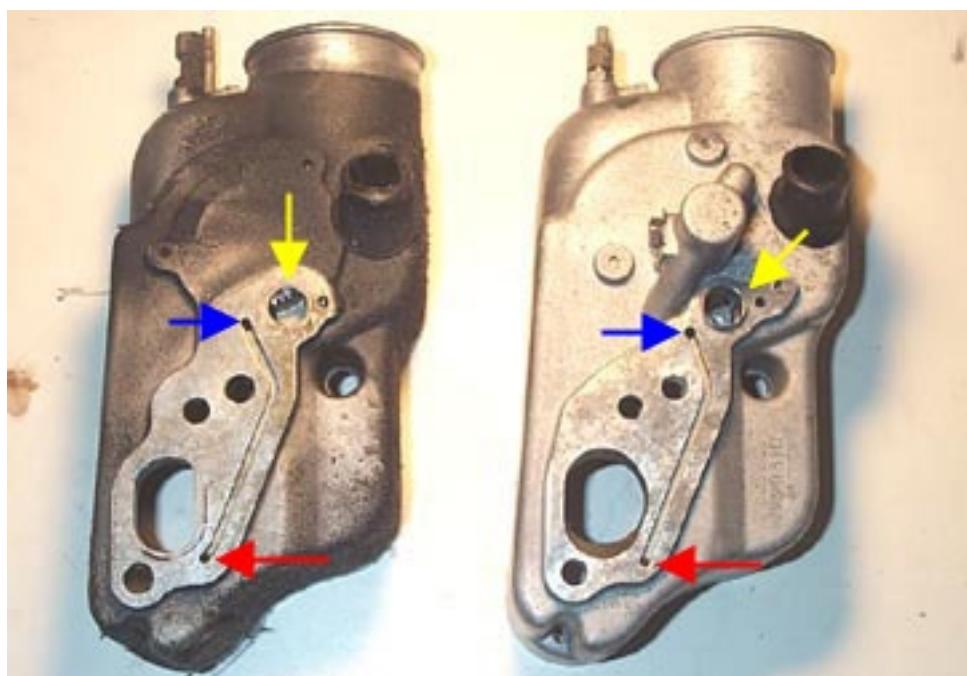
La Rally Electronic 200 (come quella della nostra prova) può essere fornita con la pompa di lubrificazione e relativo serbatoio dell'olio. La miscelazione tra le benzina normale e l'olio avviene nel diffusore del carburatore, a monte della valvola del gas di tipo a saracinesca. L'olio viene inviato nel carburatore da una apposita pompa, costruita dalla stessa Piaggio e comandata dall'albero motore mediante ingranaggi. La portata di questa pompa varia in funzione dei giri del motore e dell'apertura della valvola del gas e la percentuale di olio miscelata con la benzina e inviata al motore oscilla così da un minimo di 1,5 ad un massimo del 3 per cento. Il funzionamento di questa pompa, denominata dalla Piaggio gruppo miscelatore, è illustrato dal disegno: A, fase di aspirazione; B, fase di mandata; 1, tappo del serbatoio benzina; 2, tappo del serbatoio olio; 3, spia riserva olio; 4, scatola della pompa; 5, tubo di arrivo olio; 6, tubo di mandata olio; 7, terminale ingranaggio miscelatore; 8, tubo interno rotante; 9, pistone del miscelatore; 10, anello eccentrico; 11, valvola mandata olio; 12, dispositivo di comando.

Miscelatore

La Vespa 150 Super è stata la prima Vespa ad avere un serbatoio dell'olio a due tempi separato con un dispositivo di miscelazione per miscelare correttamente olio e benzina nell'aspirazione del motore. Per la prima volta i proprietari di Vespa potevano mettere in un litro di olio attraverso un tappo di riempimento, e poi riempire con la tipica benzina nel serbatoio principale, senza dover mescolare alla stazione. C'erano due sistemi utilizzati durante la corsa del motore della Vespa. Il primo sistema è annotato in questa sezione ed è stato utilizzato su qualsiasi moto con autolube fino ai modelli della serie P.

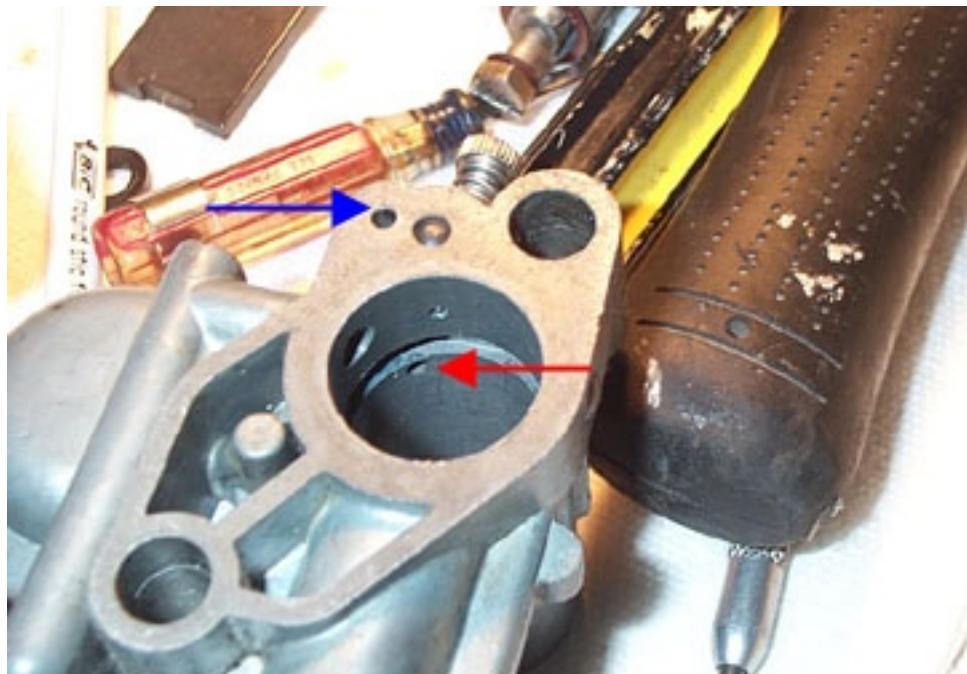


Il sistema è azionato da un piccolo ingranaggio sulla manovella che alimenta una piccola pompa dell'olio da un azionamento a vite senza fine. La pompa si trova nella scatola del carburatore appena davanti a dove dovrebbe essere il carburatore. Le caselle dei carburatori sopra sono dei due diversi sistemi. A sinistra c'è il vecchio sistema utilizzato fino al Rally 200. A destra c'è il sistema della serie P ancora in uso oggi. Entrambi i sistemi hanno un braccio che si collega alla tirante dell'acceleratore in modo che la quantità di olio pompato sia in relazione alla velocità del motore dalla trasmissione e dalla posizione dell'acceleratore.



Sopra è un'immagine della parte inferiore delle scatole del carburatore per entrambi i sistemi.

Anche in questo caso, il sistema più vecchio è a sinistra e il sistema più recente è a destra. Entrambi usano l'idea di una pompa con una piccola scanalatura nella parte inferiore della scatola del carburatore per ottenere l'alimentazione dell'olio dalla pompa al carburatore. Il foro di trascinamento dalla vite senza fine è contrassegnato da una freccia gialla, l'olio pompato dalla pompa esce dal foro contrassegnato da un blu freccia, e poi si sposta lungo il solco fino al buco rosso dove entra nel carburatore.



Una volta che passa attraverso la scatola del carburatore, entra nel carburatore dove è mostrata la freccia blu, e si combina con la benzina quando esce dal foro segnato con una freccia rossa, sopra l'acceleratore diapositiva.



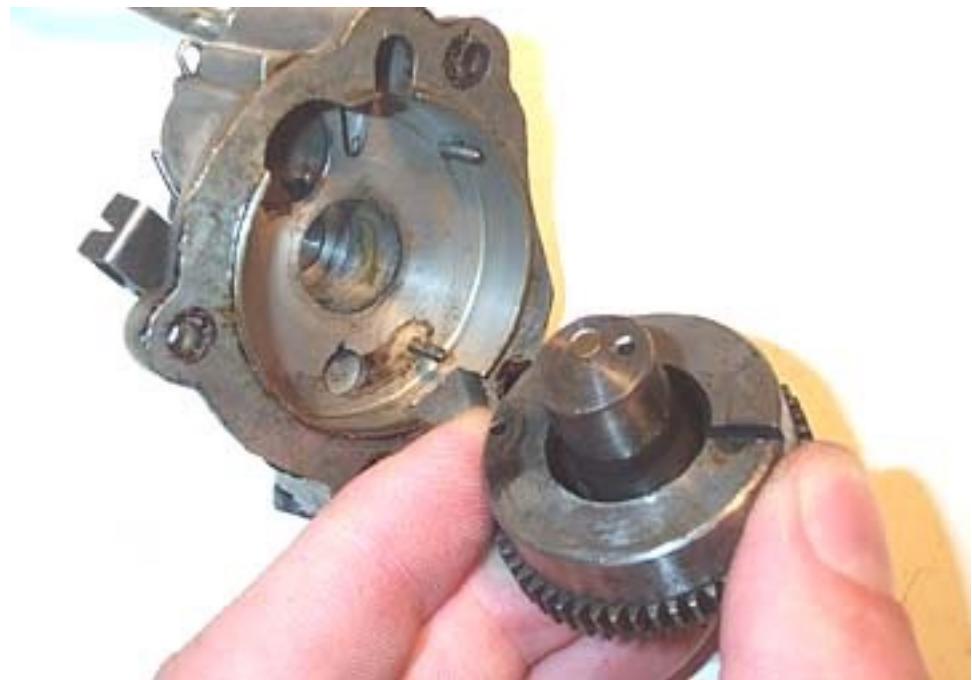
Non c'è davvero molto da riparare nella pompa se non sostituire la guarnizione e assicurarsi che i percorsi siano liberi. Per eseguire la manutenzione della pompa dell'olio nel sistema precedente, rimuovere le tre viti a testa piatta che fissano il corpo della pompa alla scatola del carburatore. Una volta rimossi, puoi farlo ruotare con attenzione la pompa fuori dalla scatola



... e fai scorrere la linea di aspirazione dell'olio attraverso il corpo della scatola del carburatore. Gettare la vecchia guarnizione in quanto dovrebbe essere sostituita ogni volta che la pompa viene rimossa.



Una volta che il corpo della pompa è fuori dalla scatola, guardalo attentamente per vedere come funziona. È un po 'complicato, ma una volta capito, inizia ad avere più senso.



L'ingranaggio conduttore centrale può essere rimosso estraendolo dal corpo pompa. Prestare particolare attenzione a come il leveraggio del braccio dell'acceleratore si collega al pezzo circolare sopra l'ingranaggio e come la fessura nell'ingranaggio si allinea con il piccolo tassello nel corpo della pompa.



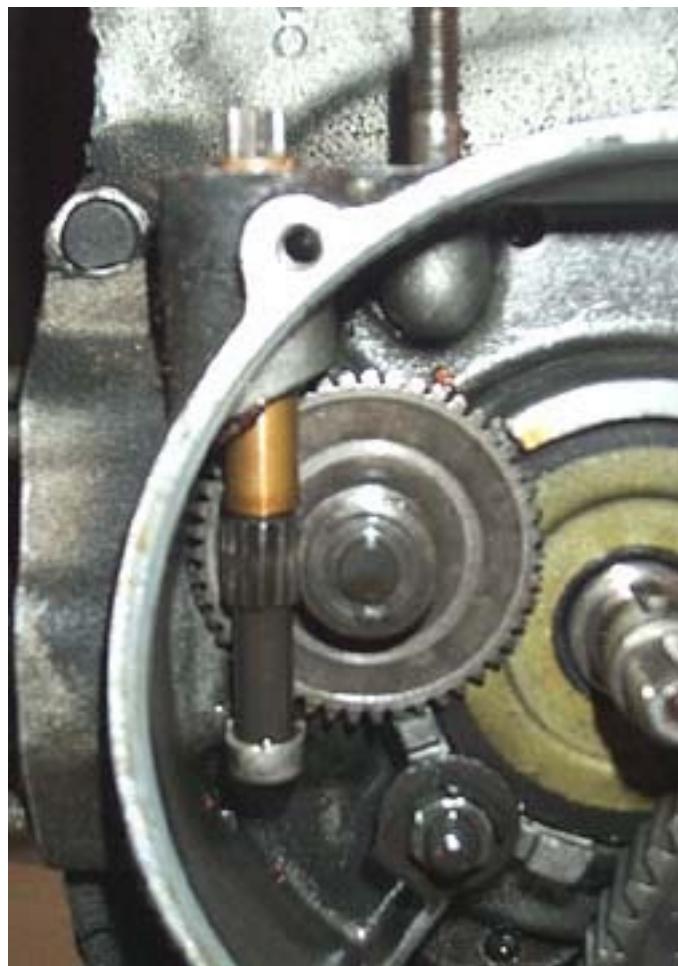
Il pezzo circolare può anche essere rimosso dall'ingranaggio conduttore per esporre un altro pezzo circolare che scorre su un tassello all'ingranaggio conduttore principale.



... e infine una piccola boccola tra i due. L'ho smontato per vedere come funzionava più di ogni altra cosa (sono così). Per la manutenzione assicurati che tutte le parti siano pulite e che i passaggi nella scatola del carburatore lo siano anche pulito.



Quando si sostituisce la pompa nel corpo del carburatore, utilizzare sempre una nuova guarnizione tra di loro.



L'unità stessa è l'unica altra parte che deve essere controllata. È ruotato da un piccolo ingranaggio che si trova all'estremità della manovella tra la frizione e il paraolio. È tenuto sull'albero dalla chiavetta Woodruff all'estremità della pedivella. Nella foto sopra è stato rimosso. Un secondo ingranaggio di trasmissione gira su un piccolo albero incorporato nella carcassa, che alla fine mette a punto un albero verticale tramite un ingranaggio a vite senza fine. Verificare che tutti i denti di tutti gli ingranaggi siano in buone condizioni. Ruotare gli ingranaggi per assicurarsi che l'albero verticale della trasmissione a olio giri. Girerà molto lentamente.



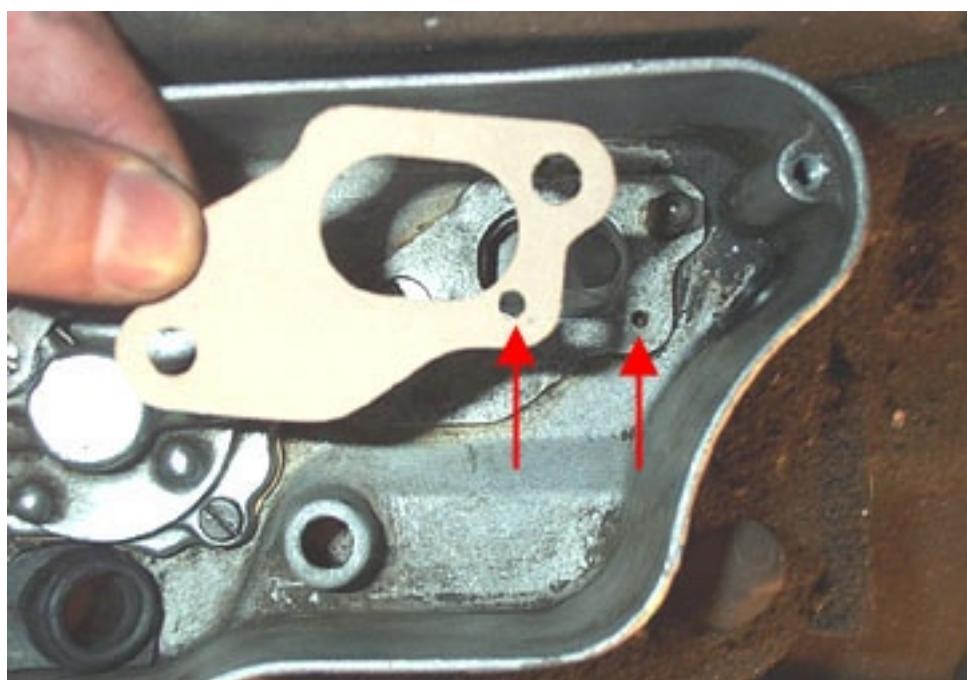
Se l'albero deve essere sostituito, può essere semplicemente sollevato dal involucro. Una volta che la pompa dell'olio è tornata insieme, puoi testarla con questo semplice test. Innanzitutto, collega la linea dell'olio dalla tua bici alla presa dell'olio della scatola del carb. Quindi, estrarre la trasmissione dell'albero verticale dagli involucri e fissarla con molta attenzione e senza bloccare in un trapano a velocità variabile. Inseriscilo nella parte inferiore del carb e ruotalo lentamente in senso antiorario. Sul lato inferiore del carburatore, l'olio dovrebbe iniziare a gocciolare fuori dal foro vicino al foro di trasmissione (nella scanalatura).



Quando installi la scatola del carburatore, usa una nuova guarnizione tra l'involucro e la scatola. Ci sono un sacco di guarnizioni diverse là fuori, quindi assicurati di averne una con un foro per l'ingranaggio di trasmissione del mixer.



Assicurarsi che l'ingranaggio si innesti nel foro della pompa dell'olio quando si posiziona la scatola sull'involucro.



Infine, assicurati che la guarnizione che usi tra il carburatore abbia il foro perforato come mostrato sopra. In caso contrario, l'olio passerà dalla pompa alla parte inferiore della scatola del carburatore e poi raggiungerà un vicolo cieco. Il foro nella guarnizione deve essere allineato con il foro dell'olio nel carburatore scatola per l'olio per farsi strada nel motore.