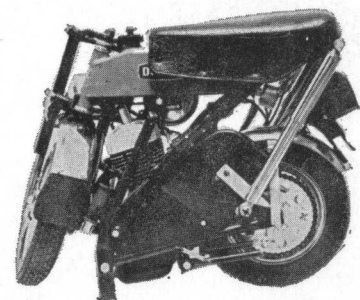




USO  
E  
MANUTENZIONE



CICLOMOTORE PIEGHEVOLE

**DI BLASI**

MOD. R7  
BREVETTATO

## CONDIZIONI DI VENDITA

- 1) La DI BLASI è esonerata da ogni responsabilità per qualsiasi incidente di persona o di cosa che potesse verificarsi per causa dei prodotti da essa forniti, anche se l'incidente sia derivato da difetto di costruzione o di materiali.
- 2) La DI BLASI è esonerata da ogni responsabilità per danni, spese, mancati guadagni derivanti da eventuali inefficienze dei suoi prodotti.
- 3) Le descrizioni, i dati, le illustrazioni forniti nella presente pubblicazione non sono impegnativi; la DI BLASI perciò in qualsiasi momento può apportare modifiche ai prodotti, senza impegnarsi ad aggiornare questa pubblicazione.
- 4) Per ogni controversia è competente il Foro di Catania.

## CARATTERISTICHE TECNICHE

- 1.1 **Dimensioni:**
    - a) ciclomotore aperto:
      - lunghezza mm 1283
      - passo mm 930
      - larghezza mm 540
    - b) ciclomotore ripiegato:
      - lunghezza mm 725
      - larghezza mm 330
      - altezza mm 550
  - 1.2 **Peso a vuoto** Kg 33,5
  - 1.3 **Cerchi** (ant. e post.) 5"
  - 1.4 **Pneumatici** (ant. e post.) 400 x 5"
  - 1.5 **Freni** (ant. e post.)  $\varnothing$  90 mm
  - 1.6 **Impianto elettrico** 6V - 18W
  - 1.7 **Capacità del serbatoio** lt 3
  - 1.8 **Consumo** 1 lt x 50 Km (circa)
  - 1.9 **Velocità max** 40 Km/h
  - 1.10 **Motore:**
    - marca DI BLASI
    - tipo M 1
    - cilindri 1
    - tempi 2
    - alesaggio 39 mm
    - corsa 41,8 mm
    - cilindrata 49,9 cc
    - rapporto di compressione 8,65 : 1
    - potenza max (a 3700 g/1') 0,92 KW (1,23 HP)
    - coppia max (a 3000 g/1') 2,56 mN (0,261 mKg)
    - candela LODGE "HN" (o equivalente)
    - Carburatore Dellorto SHA 14-12  
getto 53  
diffusore  $\varnothing$  12 mm
    - Carburante: miscela di benzina normale con 2% di olio SAE 30.
    - Trasmissione primaria: variatore automatico costituito da:
      - \* puleggia a diametro variabile, funzionante anche da frizione automatica;
      - \* cinghia trapezoidale;
      - \* gruppo riduttore su supporto oscillante.
- Variazione continua dei rapporti: min. 1 : 1,577 ; max. 1 : 3,736.
- Trasmissione secondaria con catena 1/2" x 3/16" (Z 9/42 = 1 : 4,666)
  - Avviamento: leva messa in moto

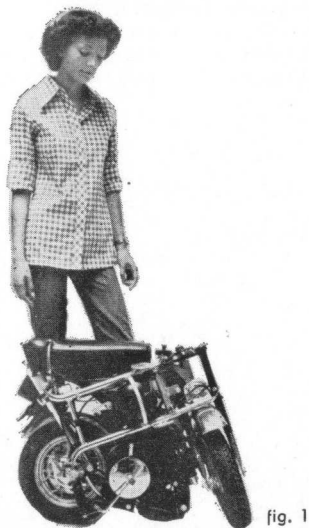


fig. 1

Il ciclomotore, quando è ripiegato, sta in piedi sul suo supporto laterale.



fig. 2

Solleverre il manubrio, senza raddrizzare la ruota, finché resta bloccato dall'apposito gancio.

Assicurarsi che le due molle che tirano il gancio siano efficienti.

Assicurarsi della corretta posizione del gancio (ved. cap. 5.2).



fig. 3

Afferrare con le due mani la sella sui bordi anteriore e posteriore e sollevarla parallelamente a se stessa il più possibile.



fig. 4

Tirare la sella indietro finché il telaio resta bloccato automaticamente dal gancio posto sul lato destro.

Porre il ciclomotore sul cavalletto.

Aprire i poggiatesta.

Aprire il rubinetto del carburante, posto sul lato inferiore del serbatoio, girando la leva verso il basso (fig. 9-A).

Aprire il foro di sfiato del serbatoio svitando l'apposito pomello (fig. 9-B).

Posizionare lo specchietto retrovisore.

### 3 - PER RIPIEGARE

### IL CICLOMOTORE



fig. 5

Chiudere il rubinetto del carburante, posto sul lato inferiore del serbatoio, girando la leva in posizione orizzontale.  
Chiudere il foro di sfiato del serbatoio avvitando l'apposito pomello posto sul tappo (fig. 9-B).  
Far girare il motore finché si consuma il carburante rimasto nel carburatore.  
Ripiegare lo specchietto retrovisore.  
Far scendere il ciclomotore dal cavalletto.  
**Girare il manubrio verso destra di 90°.**



fig. 6

Sbloccare il gancio del telaio posto sul lato destro sotto la sella e spingere la sella in avanti.



fig. 7

Spingere la sella verso il basso facendola accostare al serbatoio. Sganciare il manubrio e ripiegarlo.

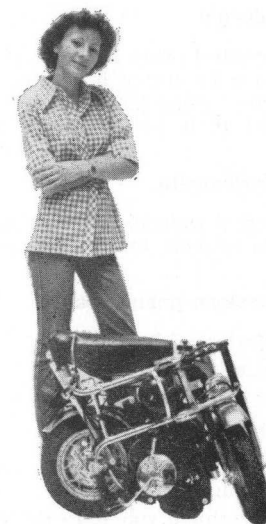


fig. 8

Ripiegare i poggiatesta.  
Il ciclomotore sta in piedi sul suo supporto laterale.

## 4 - NORME PER L'USO

### 4.1 Rodaggio

Durante i primi 500 Km usare una miscela di benzina normale con 4% di olio SAE 30 e non far girare il motore a più di 3/4 della manopola gas.

Dopo i primi 500 Km controllare il serraggio dei dadi e dei bulloni; stringere i dadi della testa del cilindro a 1 mkg.

### 4.2 Rifornimento

Dopo il rodaggio usare miscela di benzina normale con 2% di olio SAE 30. Una miscela errata danneggia il motore ed invalida qualsiasi garanzia.

### 4.3 Pressione pneumatici

Anteriore: 1,2 atm.

Posteriore: 1,8 atm.

### 4.4 Procedura di guida

- Porre il ciclomotore sul cavalletto assicurandosi che la ruota posteriore sia sollevata dal suolo.
- Aprire il rubinetto del carburante, posto sul lato inferiore del serbatoio, girando la leva verso il basso (fig. 9-A).
- Aprire il foro di sfiato del serbatoio svitando l'apposito pomello sul tappo (fig. 9-B).
- .....
- Girare la manopola del gas al minimo (fig. 10-B).
- Se il motore è freddo, abbassare la leva dello starter posta sul carburatore (fig. 11-A).
- Avviare il motore agendo sulla leva di avviamento. Se l'ingranamento inceppa non forzare, ma sollevare il piede e riprovare.

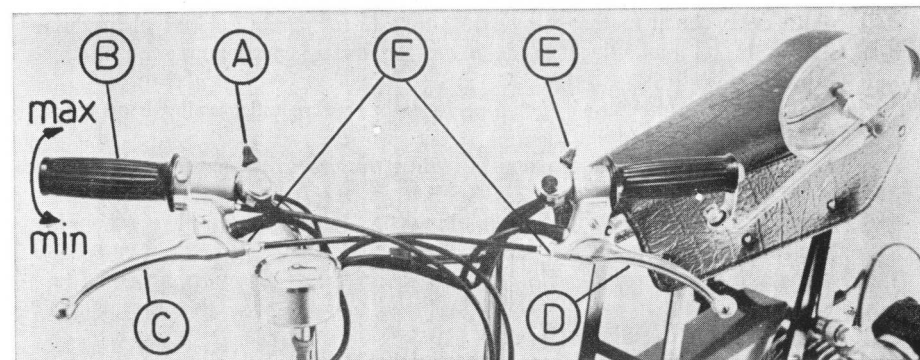


fig. 10

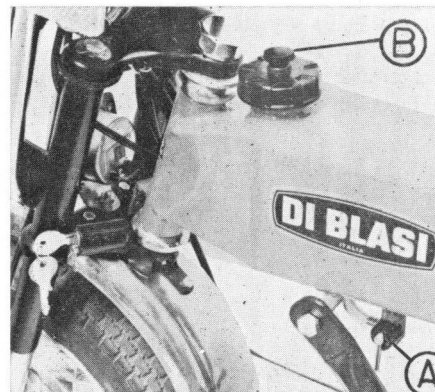


fig. 9

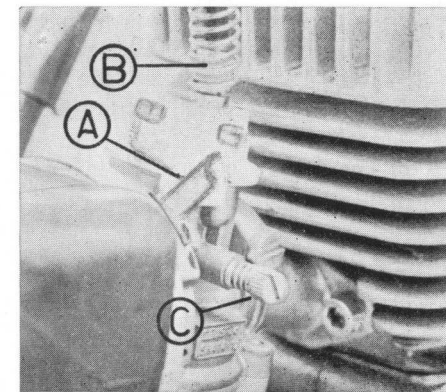


fig. 11

h) Subito dopo che il motore è avviato girare la manopola del gas al massimo (fig. 10-B) e in tal modo la leva dello starter torna automaticamente in posizione normale.

Durante questa manovra il ciclomotore deve restare sul cavalletto ed è prudente frenare la ruota anteriore.

L'uso prolungato del motore con la leva dello starter abbassata causa l'imbrattamento della candela.

i) Girare la manopola del gas al minimo (fig. 10-B), frenare la ruota posteriore, far scendere il ciclomotore dal cavalletto.

l) Per partire e regolare la velocità, agire sulla manopola comando gas (fig. 10-B).

m) Per rallentare o fermarsi, girare la manopola comando gas al minimo, e se necessario, agire sui freni (cap. 4.4-n).

n) Il ciclomotore è equipaggiato con due freni:

— un freno sulla ruota anteriore comandato da una leva sul lato destro del manubrio (fig. 10-C);

— un freno sulla ruota posteriore comandato da una leva sul lato sinistro del manubrio (fig. 10-D).

Normalmente usare soltanto il freno posteriore; se necessario, il freno anteriore deve essere usato con molta cautela: l'uso brusco del freno anteriore è molto pericoloso.

o) Per sostare col motore in moto, girare la manopola comando gas al minimo.

p) Per fermare il motore:

— girare la manopola comando gas al minimo;

— premere il bottone di massa posto sul lato sinistro del manubrio.

#### 4.5 Luci

L'interruttore luci è posto sul lato sinistro del manubrio.

#### 4.6 Avvisatore acustico

Il pulsante per l'avvisatore acustico è posto sul lato sinistro del manubrio.

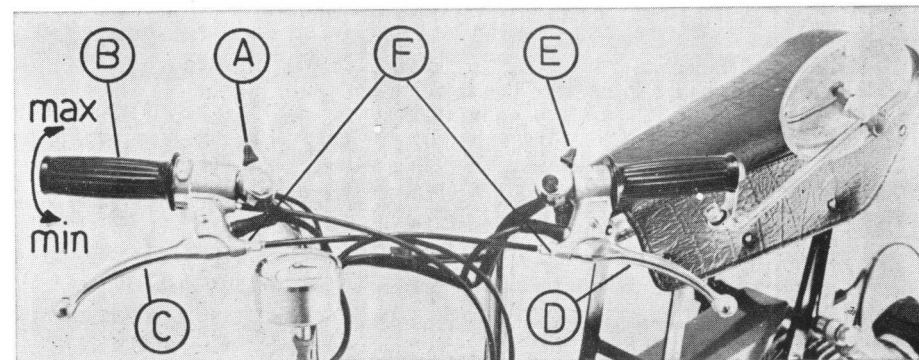


fig. 10

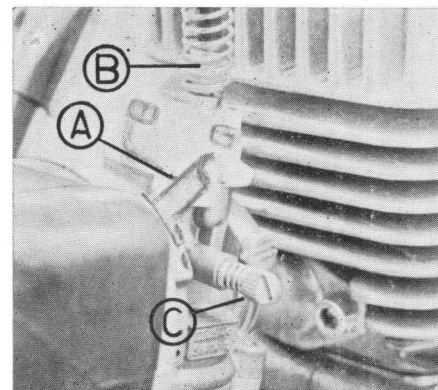


fig. 11

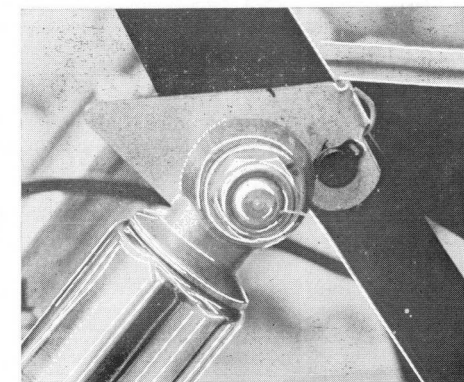


fig. 12



## 5 - CONTROLLI E REGOLAZIONI

### 5.1 Posizione del manubrio

Se il manubrio non è in squadra con la ruota anteriore:

- allentare il controdado cieco della serie terzo;
- ruotare la ghiera zigrinata (eccentrica) posta sopra il gancio manubrio, in modo da ottenere la corretta posizione del manubrio;
- serrare nuovamente il controdado.

Dopo questa regolazione verificare la posizione del gancio manubrio (ved. cap. 5.2).

### 5.2 Gancio manubrio (fig. 14-A)

La corretta posizione del gancio è illustrata in fig. 14: se se ne discosta, come in fig. 13 o 15, riportarlo alla posizione corretta nel seguente modo:

- allentare il controdado (C);
- se il gancio è nella posizione indicata in fig. 13, svitare la vite (B) (solo per una frazione di giro);
- se il gancio è nella posizione indicata in fig. 15, avvitare la vite (B) (solo per una frazione di giro);
- serrare il controdado (C);
- dopo questa regolazione controllare che la posizione assunta dal gancio sia quella illustrata in fig. 14.

### 5.3 Cerniera manubrio (fig. 16)

Per eliminare eventuali giochi alla cerniera del manubrio, procedere nel seguente modo:

- allentare i controdadi (A);
- regolare le due viti a testa conica (B) in modo da eliminare i giochi senza serrare;
- serrare i controdadi (A).

### 5.4 Freni

I freni possono essere registrati in due modi:

- per mezzo viti di registrazione (F) di fig. 10 poste sulle leve dei freni sul manubrio;
  - per mezzo delle viti di registrazione (A) fig. 17 poste sui portaceppi delle ruote;
- dopo ogni regolazione ricordarsi di serrare i controdadi delle viti di regolazione. Quando le leve dei freni sono in posizione di riposo, le ruote devono girare liberamente. Per controllare lo stato di usura dei ferodi, rimuovere i tappi di gomma posti sui portaceppi (fig. 17-B).

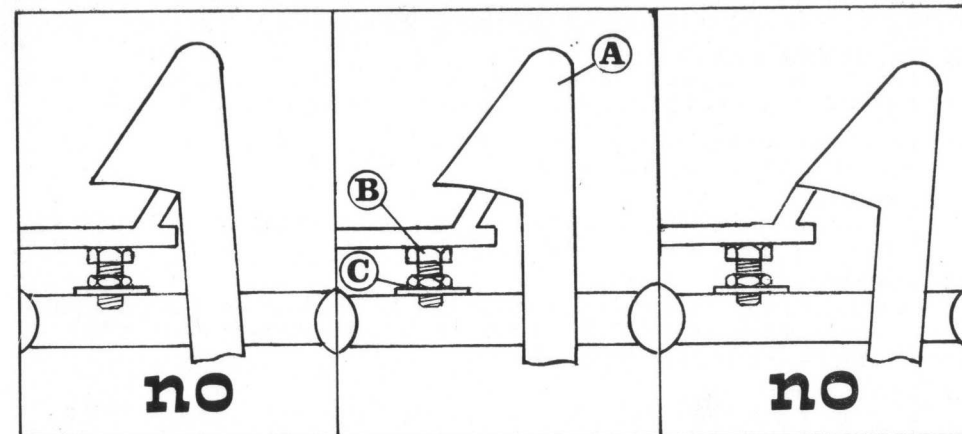


fig. 13

fig 14

fig. 15

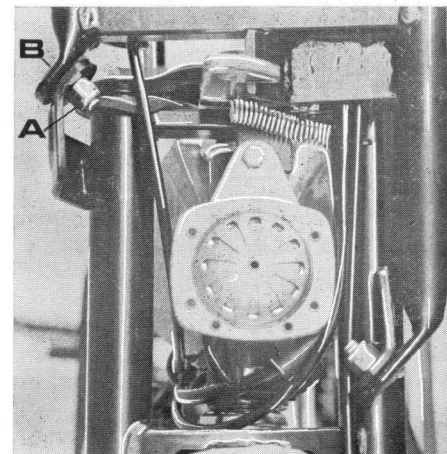


fig. 16

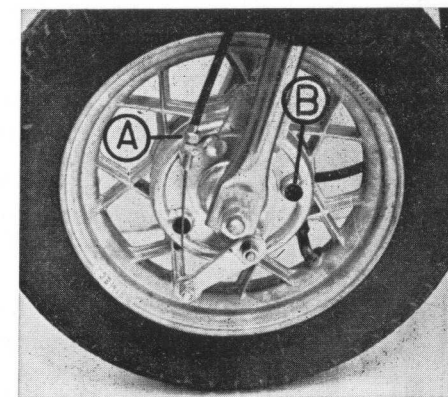


fig. 17

5.5 **Trasmissione comando gas**

Per eliminare eventuali giochi nella trasmissione comando gas, agire sulla vite di registrazione (B) di fig. 11. Dopo la regolazione serrare il controdado.

5.6 **Regolazione del minimo**

Agire sulla vite (C) fig. 11.

5.7 **Proiettore**

La posizione del proiettore può essere regolata orizzontalmente e verticalmente dopo aver allentato le due viti di fissaggio.

5.8 **Candela**

La distanza fra gli elettrodi deve essere di  $0,3 \div 0,4$  mm. Gli elettrodi possono essere puliti con spazzolino metallico. Il bloccaggio nella testata deve essere forzato ma non troppo (coppia di serraggio 2,8 kgm).

5.9 **Volano magnete**

L'anticipo accensione è  $22^\circ \div 24^\circ$  (corrispondente a  $2,30 \div 2,45$  mm prima del P.M.S.). La distanza fra i contatti è  $0,42 \div 0,45$  mm: l'eventuale regolazione può essere fatta a volano montato attraverso le luci all'uopo predisposte.

5.10 **Foro di sfiato del serbatoio**

Controllare che non sia otturato.

5.11 **Dadi e viti**

Tutti i dadi e le viti sono dotati di dispositivi antisvitamento (controdadi, dadi autobloccanti, rondelle dentellate): tuttavia è bene controllarne periodicamente il serraggio.

5.12 **Impianto elettrico**

Vedi schema elettrico fig. 18.

Controllare anche che il collegamento elettrico fra il motore e il telaio sia efficiente.

5.13 **Catena**

Per regolare la tensione della catena (ved. fig. 23):

- allentare il dado E;
- agendo con giravite sul taglio F far ruotare il perno eccentrico in modo da ottenere la corretta tensione della catena;
- tenendo il giravite sul taglio F, serrare nuovamente il dado E.

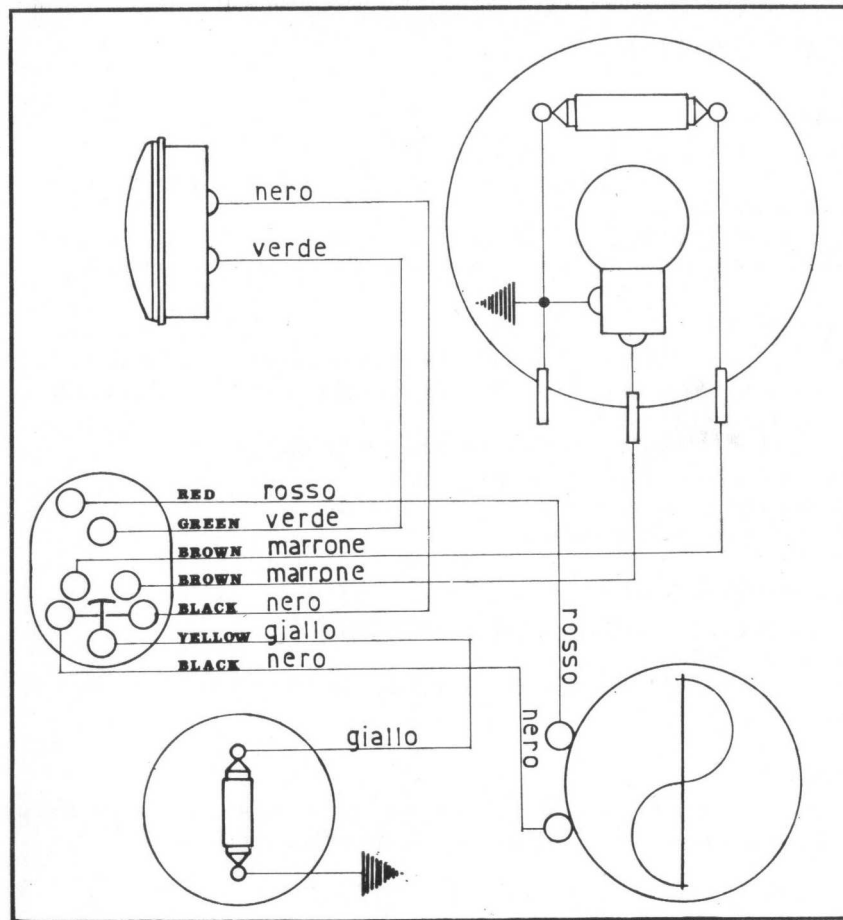


fig. 18



## 6 - SMONTAGGI

### 6.1 Ruota anteriore

- Scollegare il cavo del freno dal portaceppi (fig. 19-A).
- Scollegare il cavo di trasmissione del tachimetro (per i modelli che ne sono equipaggiati) (fig. 19-B);
- Svitare i dadi di fissaggio alla forcella (fig. 19-C);
- Attenzione: nel rimontare la ruota evitare di svitare le canne cromate.

### 6.2 Ruota posteriore

- Smontare il carter di protezione della trasmissione, svitando le tre viti;
- Scollegare la catena in corrispondenza della maglia di giunzione (fig. 20-A);
- Togliere la molla (fig. 20-D);
- Togliere la cinghia dalla puleggia posteriore (fig. 20-B);
- Scollegare il cavo del freno dal portaceppi;
- Svitare i dadi di fissaggio alla forcella (fig. 20-C);
- Sfilare la ruota dalla forcella.

### 6.3 Puleggia variabile (fig. 22)

- Liberare la vite (A) dalla rosetta di sicurezza (B);
- Svitare la vite (A).
- Attenzione: nel rimontare non dimenticare di bloccare la vite (A) con la rosetta di sicurezza (B).

### 6.4 Riduttore (fig. 23)

- Per smontare il riduttore è dapprima necessario smontare la ruota posteriore (cap. 6.2) e sfilare tutto il supporto oscillante dall'asse della ruota stessa.

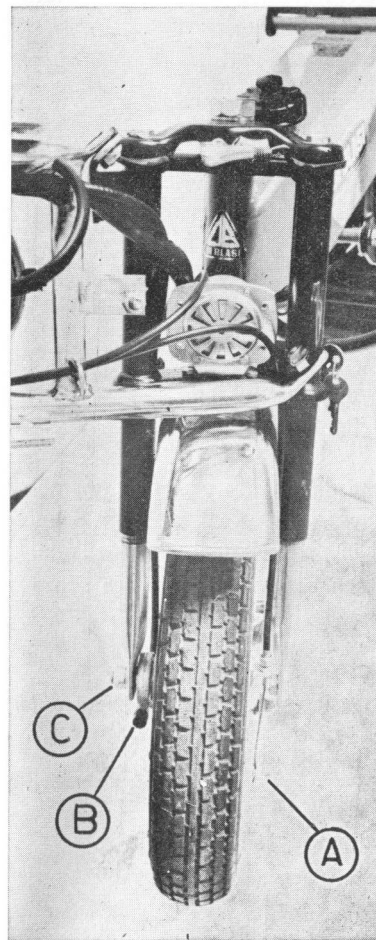


fig. 19

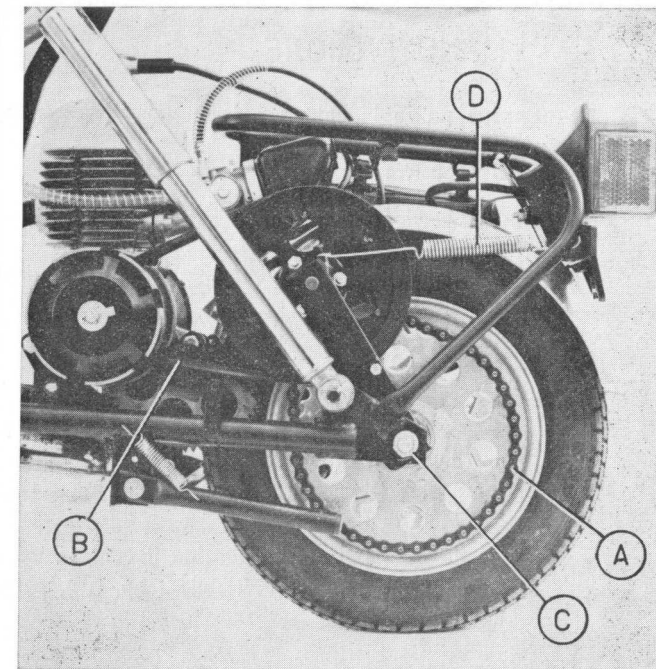


fig. 20

## 7 - MANUTENZIONE

7.1 **Spesso** pulire la catena e ingrassarla (fig. 21-A).

7.2 **Ogni 1000 Km**

Sostituire la cinghia trapezoidale della trasmissione primaria (la cinghia usurata provoca partenze a strappi).

Sostituire la campana in plastica 1-169 e la semipuleggia mobile 1-167 della puleggia variabile (fig. 22).

7.3 **Ogni 2500 Km**

a) Far smontare da un meccanico il riduttore (cap. 6.4) e:

- riempire con grasso pesante il serbatoio (C) fig. 23;
- riempire con grasso al litio il serbatoio (D) fig. 23.

b) Ingrassare il rinvio del tachimetro posto sul mozzo della ruota anteriore (ingrassatore D di fig. 21).

c) Smontare e pulire con benzina il carburatore ed in particolare il filtro dell'aria.

d) Smontare la puleggia variabile (cap. 6.3), pulire con benzina e rimontare senza ingrassare.

7.4 **Periodicamente**

a) Lubrificare con una goccia di olio i cavi (freni, gas, tachimetro) e gli snodi del telaio.

b) Pulire con benzina gli ingranaggi dell'avviamento (fig. 21-B) e ingrassare.



fig. 21

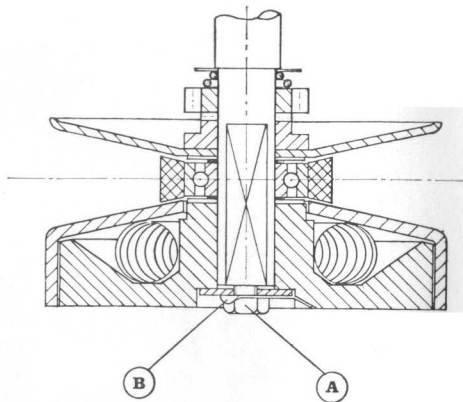


fig 22

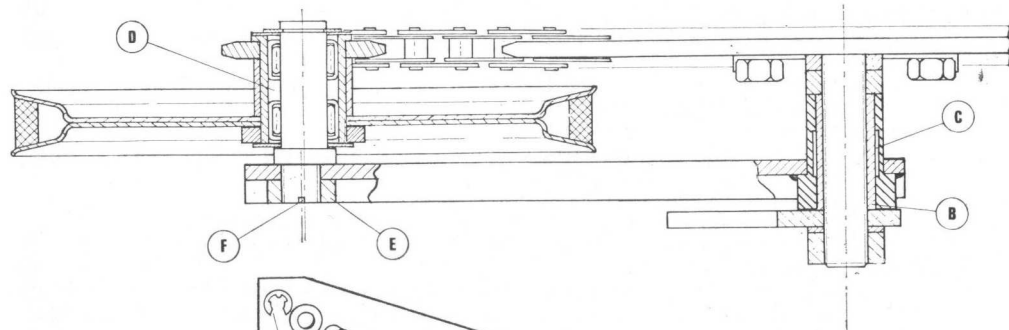
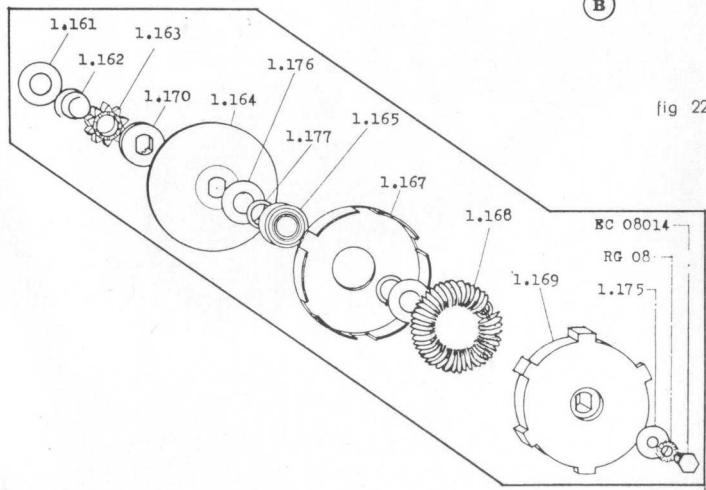
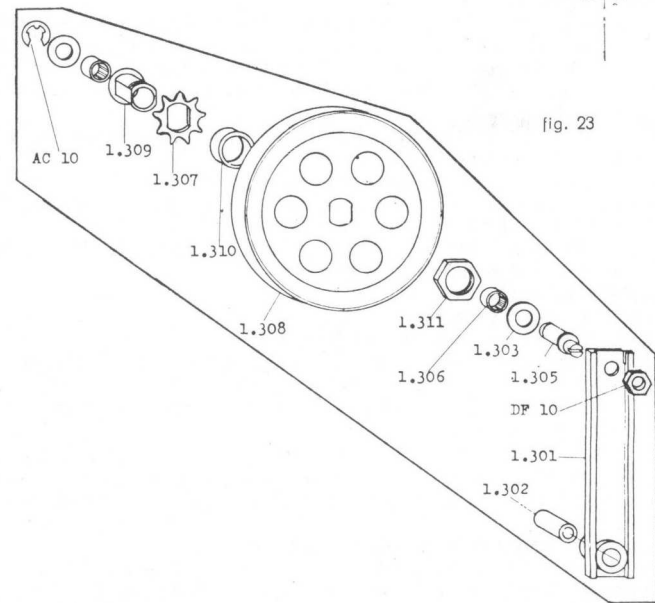


fig. 23



## 8 - INCONVENIENTI EVENTUALI

### 8.1 Il motore non parte

a) Controllare se il carburante non raggiunge il carburatore per uno dei seguenti motivi:

- il serbatoio è vuoto: girare la leva del rubinetto carburante in posizione di riserva (leva verso l'alto);
- il rubinetto carburante è chiuso;
- il foro di sfiato del serbatoio è chiuso (il pomello (B) di fig. 9 è avvitato) oppure ostruito da sporcizia;
- il filtro del rubinetto carburante è ostruito;
- il tubo carburante è ostruito (da una bolla d'aria, per esempio);
- il carburatore è sporco (in particolare il filtro dell'aria o il getto).

b) Controllare l'accensione:

- Con la candela smontata e poggiata con la sua parte metallica fra le alette della testa del cilindro, agire manualmente sulla leva di avviamento per controllare che la candela dia la scintilla fra gli elettrodi;
- controllare se la candela è sporca: in tal caso pulire con uno spazzolino metallico;
- controllare la distanza fra gli elettrodi della candela: essa deve essere di  $0,3 \div 0,4$  mm;
- controllare se il cavo della candela (o qualche altro cavo) è rotto o mal isolato;
- controllare se i contatti del ruttore sono sporchi, avariati o mal registrati (ved. cap. 5.9);
- controllare l'impianto elettrico (ved. schema fig. 18) ed il collegamento elettrico fra il motore ed il telaio.

### 8.2 Il motore va male

La ragione può essere:

a) Una delle cause elencate al Cap. 8.1;

b) Incrostazioni alla testa del cilindro, a quella del pistone, alla luce di scarico del cilindro, al tubo di scarico della marmitta;

c) La candela o la testa del cilindro o il collettore di aspirazione non serrati bene.

### 8.3 Incrostazione fra gli elettrodi

La causa può essere una non corretta carburazione: pulire il carburatore, la luce di scarico del cilindro, il tubo di scarico della marmitta; serrare bene la candela, la testa del cilindro e il collettore di aspirazione. Assicurarsi che la miscela sia al 2%.

### 8.4 La puleggia variabile (fig. 22) si inceppa

Smontare e pulire (cap. 6.3).

### 8.5 Il supporto oscillante del riduttore (fig. 23) si inceppa

Smontare (cap. 6.4) e controllare che la boccola (B) fig. 23 sia ingrassata.

## INDICE ANALITICO

Apertura del ciclomotore	2
Avvisatore acustico	4.6
Candela	1.10-5.8
Caratteristiche tecniche	1
Carburante	4.1
Cerniera manubrio (registrazione)	5.3
Gancio manubrio (registrazione)	5.2
Inconvenienti eventuali	8
Luci	4.5
Manutenzione	7
Minimo del motore	5.6
Pressione pneumatici	4.3
Proiettore (regolazione)	5.7
Puleggia variabile (smontaggio)	6.3
Riduttore (smontaggio)	6.4
Rifornimento	4.2
Ripiegamento del ciclomotore	3
Rodaggio	4.1
Ruota anteriore (Smontaggio)	6.1
Ruota posteriore (smontaggio)	6.2
Schema elettrico	5.12
Catena (regolazione)	5.13
Manubrio (regolazione)	5.1

