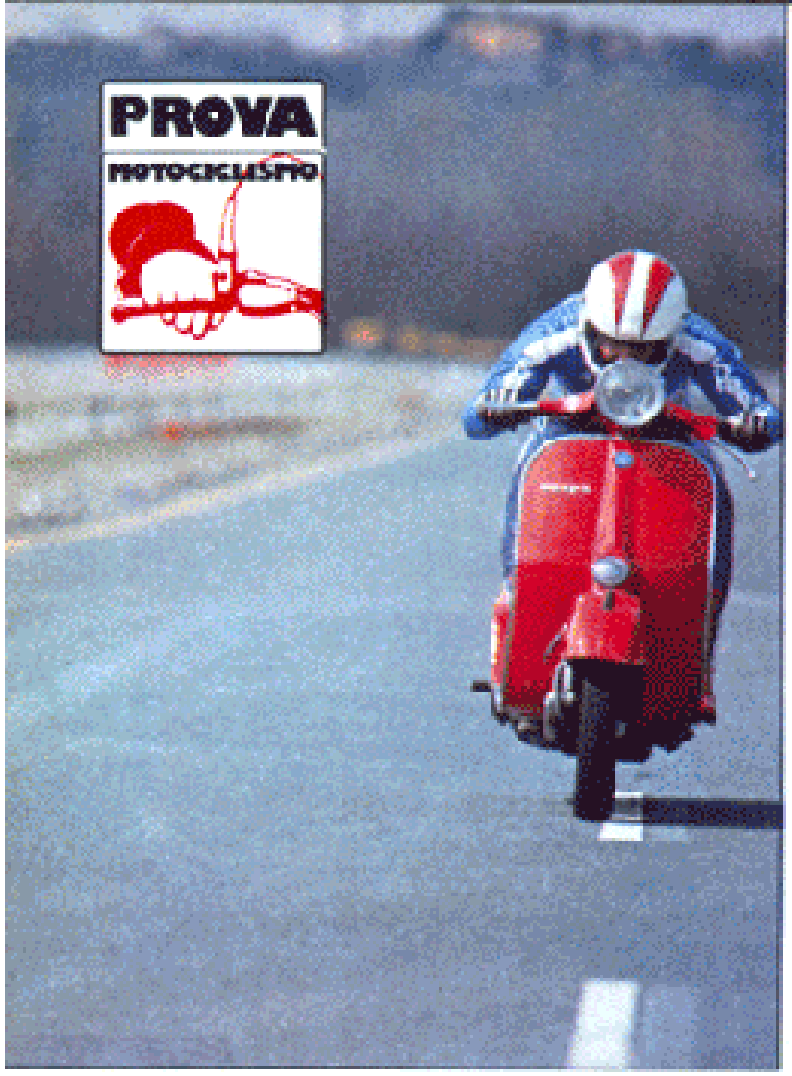
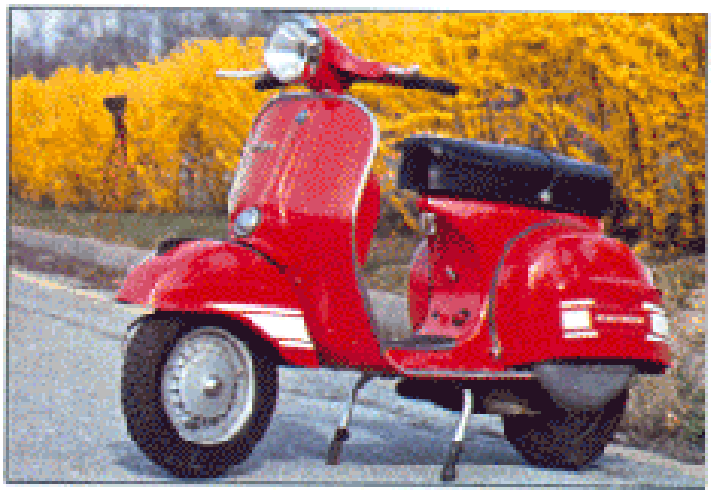
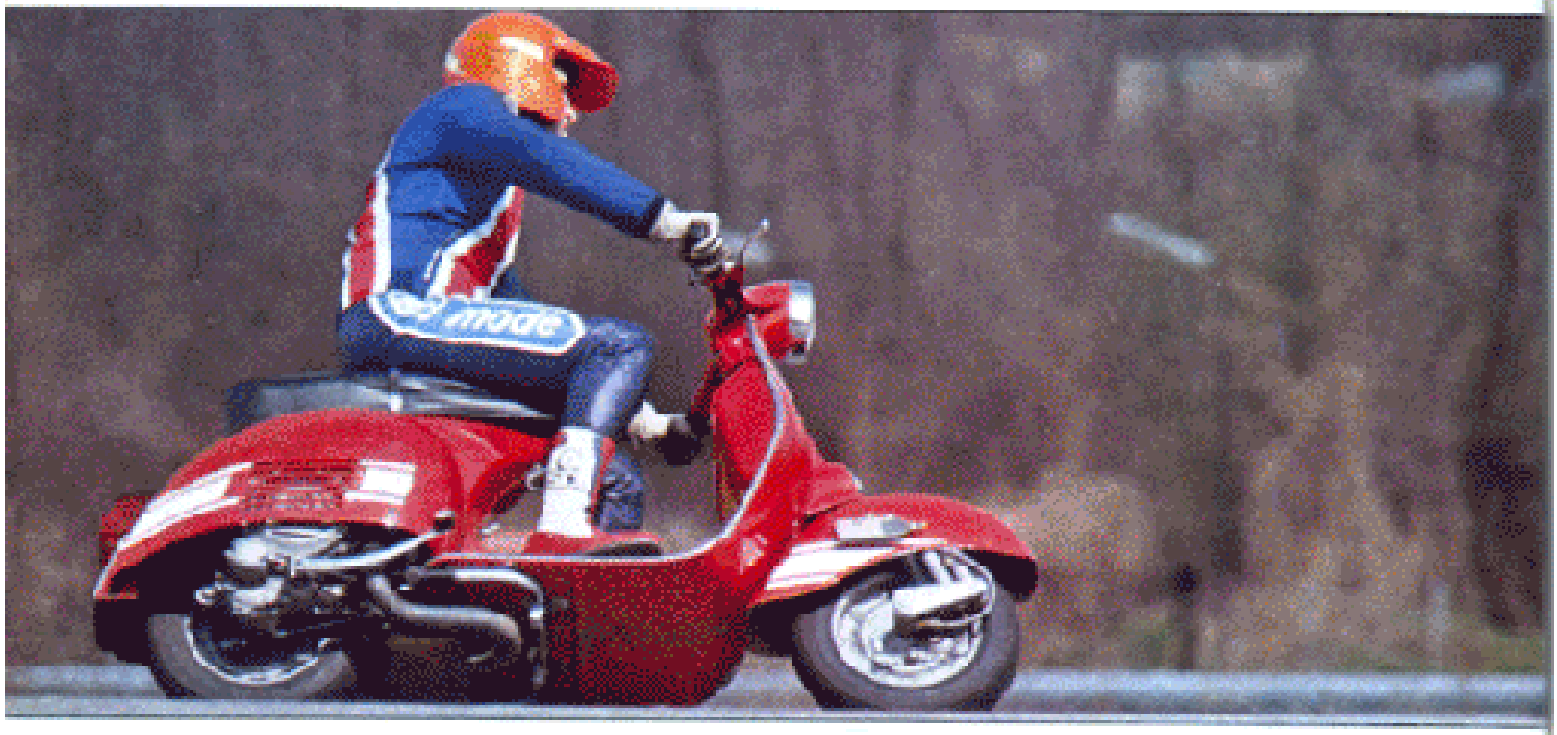


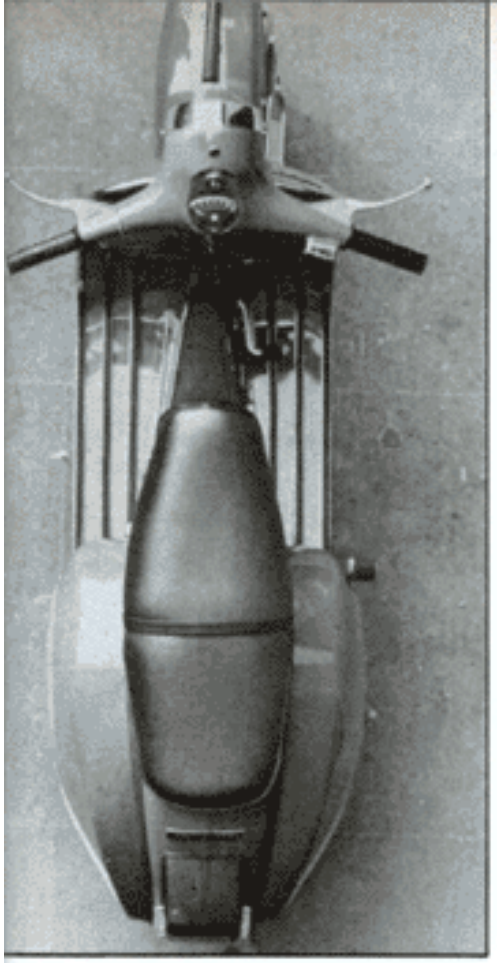


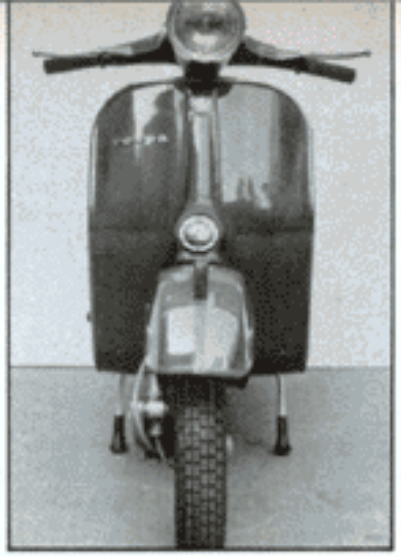
La ruota di scorta e il bauletto vengono forniti di serie. La Rally costa 793.180 lire più 41.000 sempre I.I. IVA compresa per la bomba di lubrificazione.

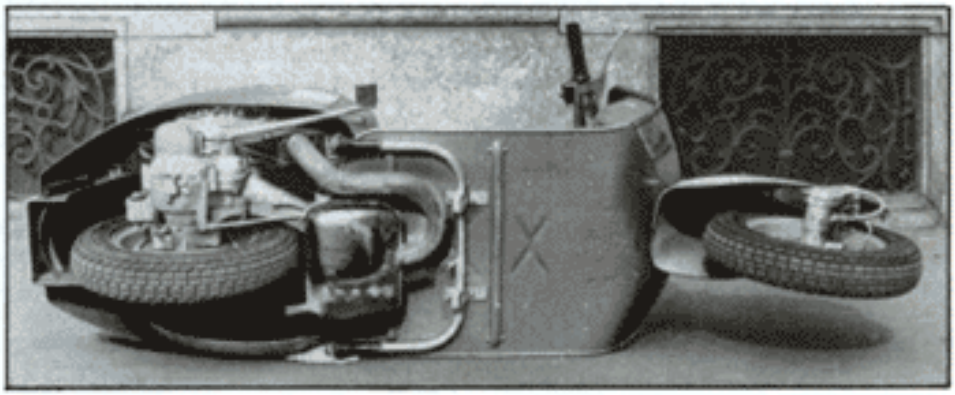
Vespa Rally 200

un gagliardo scooteron









con elevata velocità di crociera

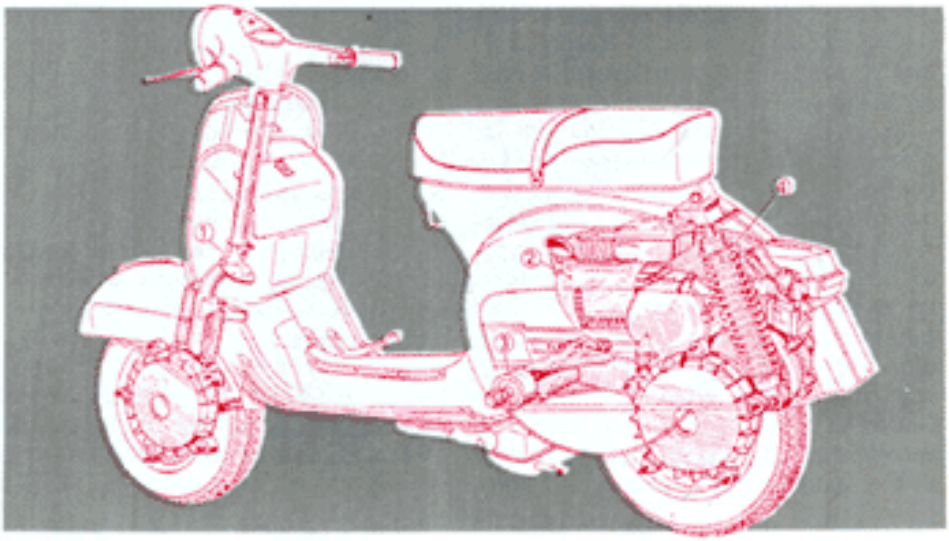
Viene ora offerto anche con la pompa di lubrificazione e col serbatoio dell'olio separato ad ampia autonomia. Il motore a distributore rotante ha tre travasi e l'accensione elettronica: molto elastico, assicura vivaci prestazioni con un consumo relativamente contenuto. Comodo, pratico, protettivo, dotato della ruota di scorta, questo scooter si presta particolarmente al turismo, anche di lungo corso.

★ A quasi cinque anni di distanza dalla prova della Rally Electronic 200, pubblicata sul fascicolo di ottobre 1972, siamo tornati in sella a questo gagliardo scooterone della Piaggio per due motivi.

Innanzitutto abbiamo voluto provare la nuova versione dotata di lubrifica-

Radiografia della Vespa Rally Electronic 200: 1, gruppo sterzo e sospensione anteriore; 2 blocco motore-cambio-trasmissione; 3, braccio della sospensione posteriore imperniato su silentbloc: 4, ammortizzatore teleidraulico posteriore montato su silentbloc e dotato di molla biconica.

Nella vista di fronte si notano l'ampio scudo, il grosso fanale e il disegno delle gomme CEAT. Nella vista dall'alto fa spicco lo spazioso sellone. Nella vista da tergo risaltano le voluminose sacche laterali. Nella vista da sotto si notano l'ampio e robusto cavalletto, l'andamento del grosso tubo di scarico e il braccio della sospensione solidale al blocco motore. L'escursione molleggiante della ruota poteriore è di 78 mm.



zione separata e poi abbiamo completato i nostri rilievi coi precisi test velocisti consentiti dalle strumentazioni della pista Pirelli che allora non avevamo ancora a disposizione.

Abbiamo quindi compiuto un doveroso aggiornamento e siamo giunti alla conclusione che la Rally Electronic 200, oltre alle tipiche doti di tutte le Vespa (eleganza, protettività, praticità, comodità), offre rispettabili prestazioni con un consumo relativamente contenuto.

Pur vantando un'eccellente elasticità (si può andare a soli 23 kmh in presa diretta) e una totale assenza di vibrazioni (le più avvertibili sono quelle che si producono al minimo), il motore è infatti in grado di spingere lo scooterone ben oltre i cento all'ora, con accelerazione vivace e rumorosità contenuta.

Come consumo abbiamo fatto dai 18 ai 25 km con un litro di benzina normale come consigliato dalla casa mentre un pieno d'olio ci è bastato per 2200 km e quando la spia ha cominciato a segnare riserva abbiamo percorso altri 300 km. A seconda del modo di guida, il serbatoio dell'olio (capacità litri 1,65) consente un'autonomia dai 2000 a 3000 km e quindi molto ampia. Non altrettanto può dirsi del serbatoio della benzina, che tenendo 7,6 litri consente un'autonomia da 130 a 180 km.

La linea della Rally è un po' massiccia nella zona posteriore mentre il sellone è un po' squadrato, soprattutto se osservato di fianco. Molto bello, invece, il gruppo manubrio-fanale, un monoblocco pressofuso in lega leggera.

Migliorabili in qualche particolare i comandi, come spiegato sotto le rispettive foto. La manopola del gas è irreversibile come su tutte le Vespa, cioè non si chiude da sola mollando la presa. Molto ampio il raggio di sterzo.

Buona la posizione di guida per le persone di statura medio-superiore. Le persone di statura medio-inferiore lamentano invece un'eccessiva distanza tra la sella e la pedana, che li costringe ad un assetto un po' forzato, ed inoltre non riescono a poggiare bene entrambi i piedi al suolo; per quest'ultimo motivo hanno pure qualche difficoltà a procedere alla messa in moto stando in sella. In compenso essi non accusano alcuna interferenza tra manopole e ginocchia col manubrio a fondo sterzo, da una parte o dall'altra.

La generosità del motore consente il trasporto del passeggero senza sacrifici in fatto di prestazioni; la sella resta accogliente anche con due persone a bordo però il passeggero non può tenere le gambe in posizione naturale. Deve infatti allungarle in avanti per raggiungere la pedana coi piedi.

Nell'uso in città si apprezzano le doti di ripresa e di elasticità ma si avvertono anche il peso e l'ingombro. A nostro giudizio la miglior utilizzazione di questo scooter è quindi il turismo, anche a largo raggio, per una somma di validi motivi: elevata velocità di crociera in rapporto alla velocità massima, accesso alle autostrade, disponibilità della ruota di scorta, trasmissione senza catene, dotazione di due capaci ripostigli, possibilità di applicare un portapacchi davanti e uno dietro, robustezza, impianto di illuminazione abbastanza efficiente, irrisorie necessità di manutenzione.

Il motore non pone alcun problema d'avviamento nonostante la sensibile compressione e la limitata escursione dalla leva. Questa facilità di messa in moto è dovuta anche all'accensione elettronica, che ha pure un altro merito: quello di tener pulite le candele con la sua potente scarica, prolungandone così l'efficienza. Altra nota positiva del motore è il regime massimo di rotazione contenuto entro i 6000 giri, quindi minor consumo, minor usura, minor fumosità.

Gli innesti del cambio non sono silenziosissimi; soddisfacente la rapportatura. La frizione è resistente ma l'innesto nelle partenze da fermo non è dolcissimo.

In curva si può piegare allegramente e sicuramente, sino al limite della pedana, che è un bel limite. Sulle strade un po' sconnesse si saltella a causa soprattutto della sospensione posteriore.

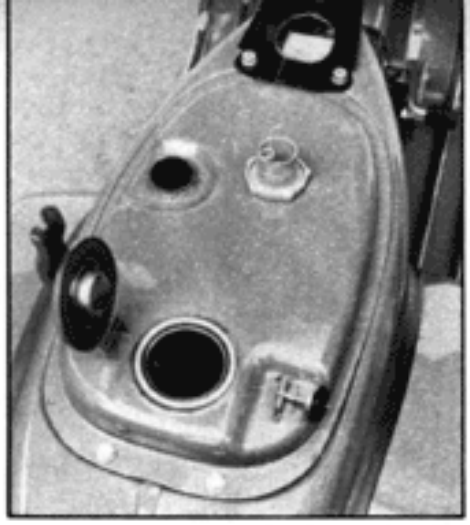
Progressivo ma non molto potente il freno anteriore, il cui azionamento è accompagnato dal tipico affondamento vespistico dell'avantreno. Un po' brusco il freno posteriore, che tende al bloccaggio della ruota con relativo saltellamento e scodinzolamento del retrotreno.

Ricordiamo che la Vespa Rally è comparsa nella primavera del '68 con motore di 180 cc., maggiorato a 200 cc. e dotato dell'accensione elettronica nell'estate '72. La lubrificazione separata è stata introdotta nella primavera del '75.

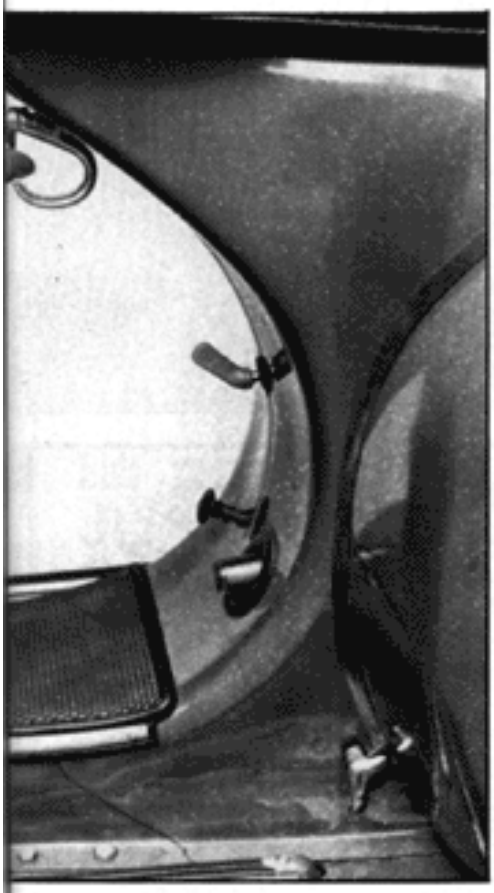
Le nuove leve, sagomate in modo da offrire una miglior presa, e dotate di sfere di sicurezza. L'escursione della manopola del cambio non è molto ampia e pertanto non affatica il polso.

Come altri modelli Vespa, anche la Rally 200 è stata dotata della chiave di contatto. Abbastanza contenuti gli scarti del tachimetro (a 50 = 48,650 kmh; a 100 = 97,830 kmh).

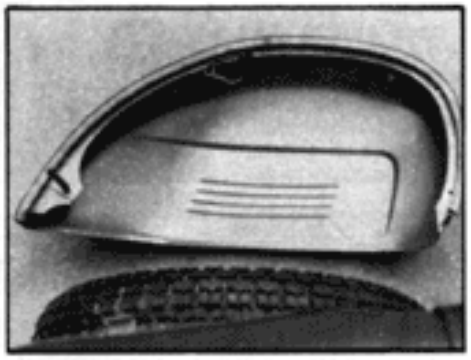
Comodo e capace il bauletto metallico dietro lo scudo, provvisto di un ampio sportello che si chiude con la stessa dotazione attrezzi, non certo encomiabile per qualità e quantità. Ben fatto il libretto di uso e manutenzione.

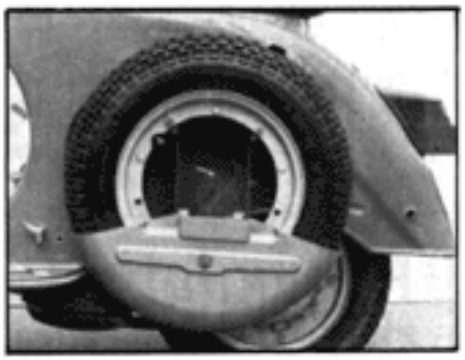


La coda della sella sporge un po' dalla scocca e può quindi essere comodamente afferrata per aiutarsi nelle manovre a spinta. Visibile anche il bottone per sbloccare il gancio del sellone stesso e consentirne così il ribaltamento in avanti. Vengono così alla luce l'imboccatura della presa d'aria, il tappo del serbatoio dell'olio e quello della benzina, col tradizionale sistema di chiusura non molto veloce.

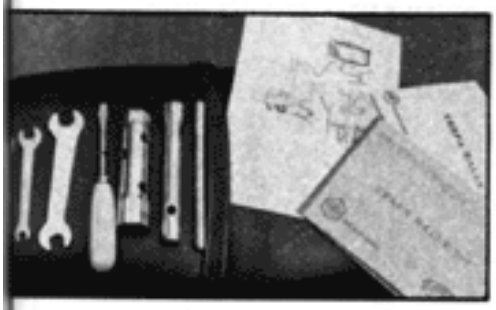


Dall'alto in basso, nel vano della scocca, il gancio appendiborsa, il rubinetto della benzina a tre posizioni, il pomello dello starter e la spia del serbatoio dell'olio. Il gancio è più scomodo da raggiungere rispetto a quello di altri modelli Vespa essendo posto più in basso. Il pomello dello starter può essere fatto rientrare anche col tacco. Si vede anche il gancio a molla per la sacca laterale. La spia dell'olio è visibile anche in marcia: normalmente piena d'olio, comincia a vuotarsi quando il livello nel serbatoio si abbassa al valore di riserva (litri 0,35).

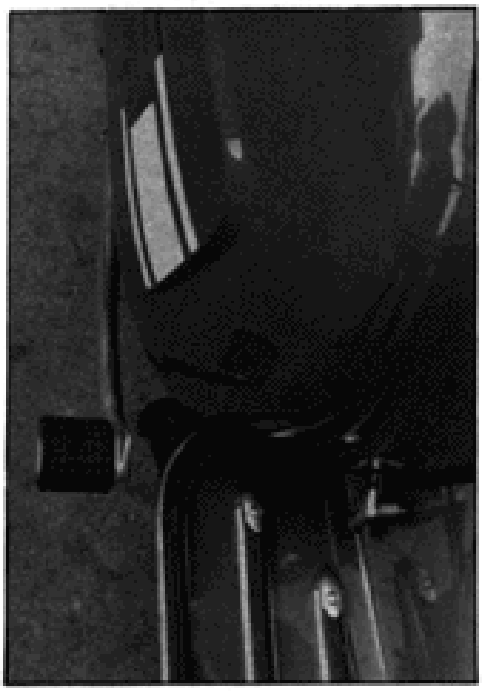




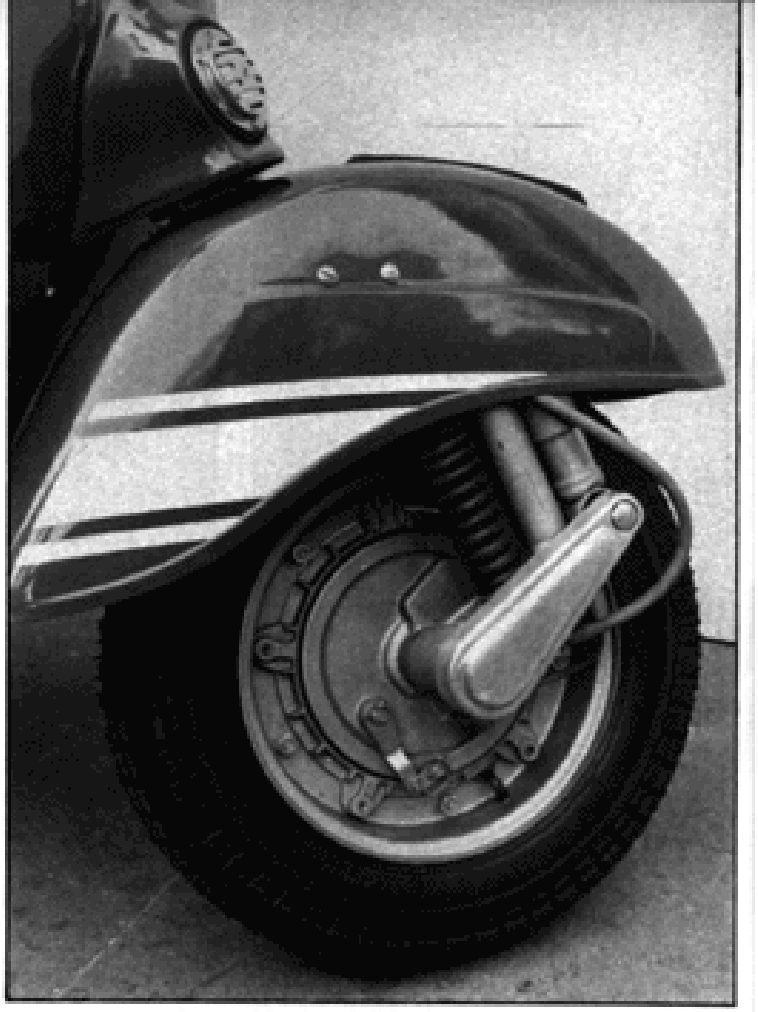
I cofani sono bordati di gomma per evitare vibrazioni e infiltrazioni. Si montano e si smontano facilmente. Quello sinistro nasconde la ruota di scorta e l'alloggiamento per l'eventuale batteria.



Il pedale del freno posteriore è un po' rialzato: non si può quindi tenervi il piede sopra per esser più pronti ad azionarlo.

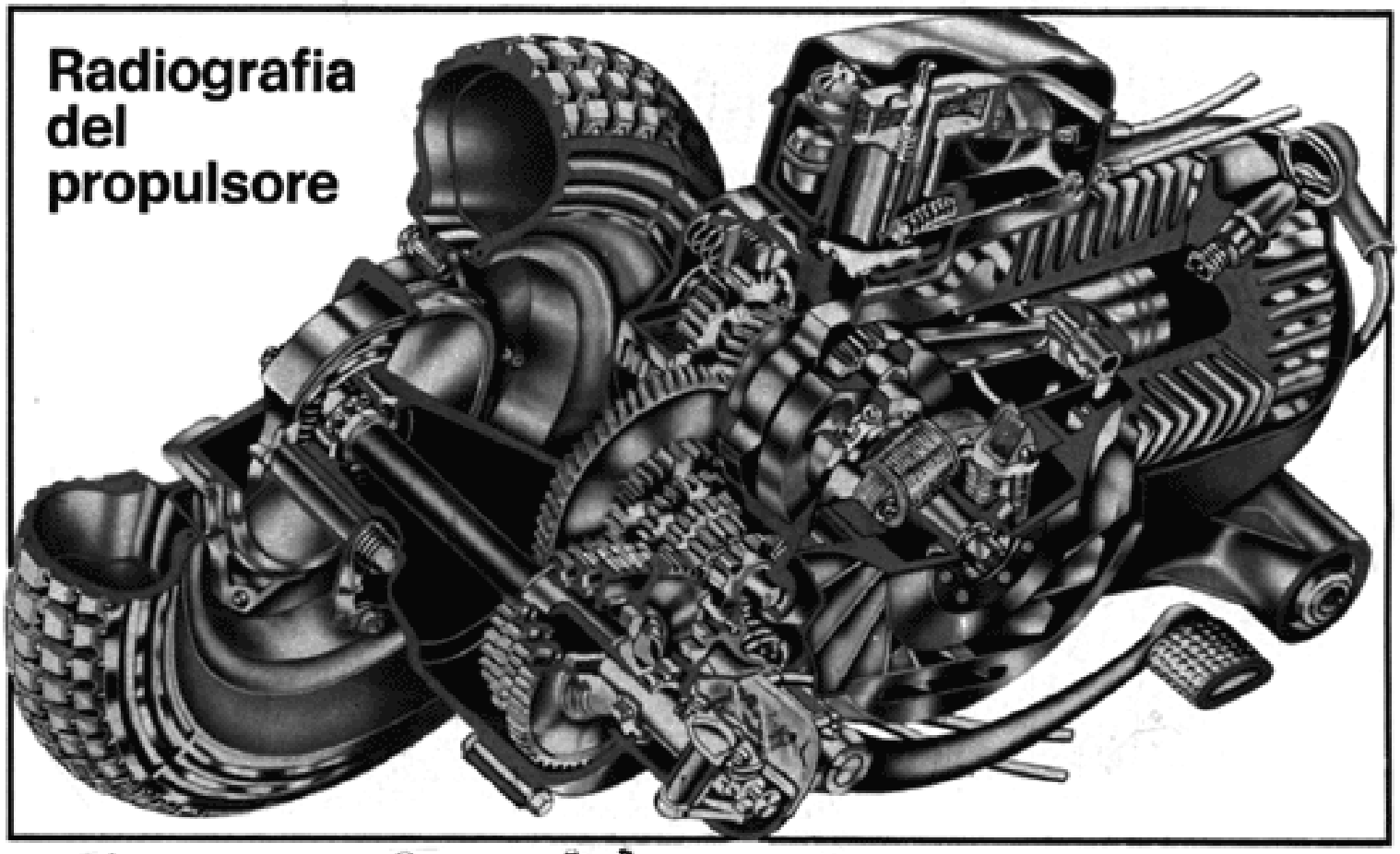


Pur essendo sporgente, la leva della messa in moto non consente una agevole manovra stando in sella. Inoltre ostacola il raggiungimento del piedino del cavalletto.



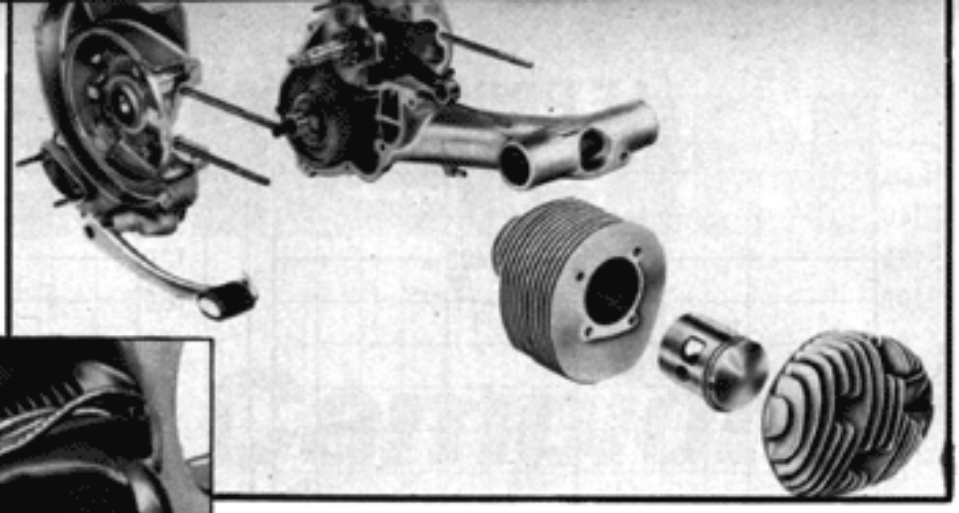
La tipica sospensione anteriore a levetta oscillante con mollone elicoidale e ammortizzatore idraulico separati. L'escursione molleggiante della ruota è di 70 mm. In vista il cavo del tachimetro e il claxon (che si fa sentire poco). Anche la ruota anteriore è montata a sbalzo, col cerchio scomponibile, il che facilita enormemente lo smontaggio della ruota stessa e dei pneumatici. Inoltre la Rally può contare sulla ruota di scorta, quindi nessunissima preoccupazione in caso di forature.

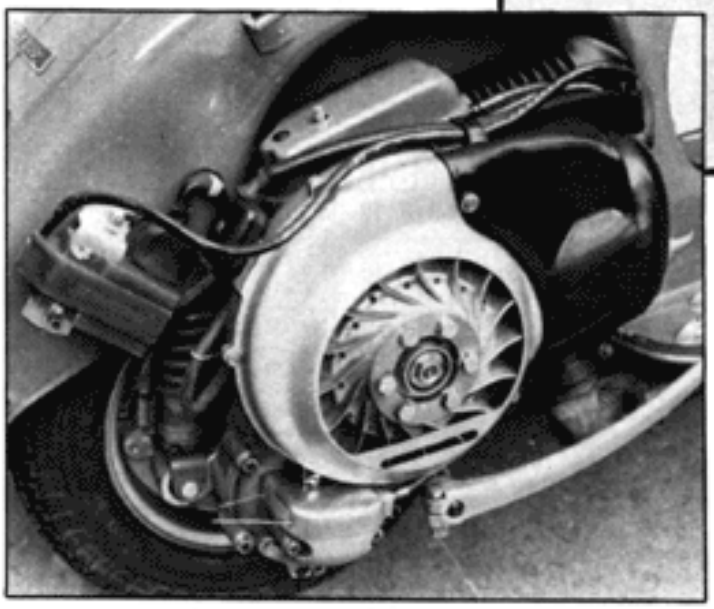
Radiografia del propulsore



• Prove: Mario Colombo, Carlo Pe

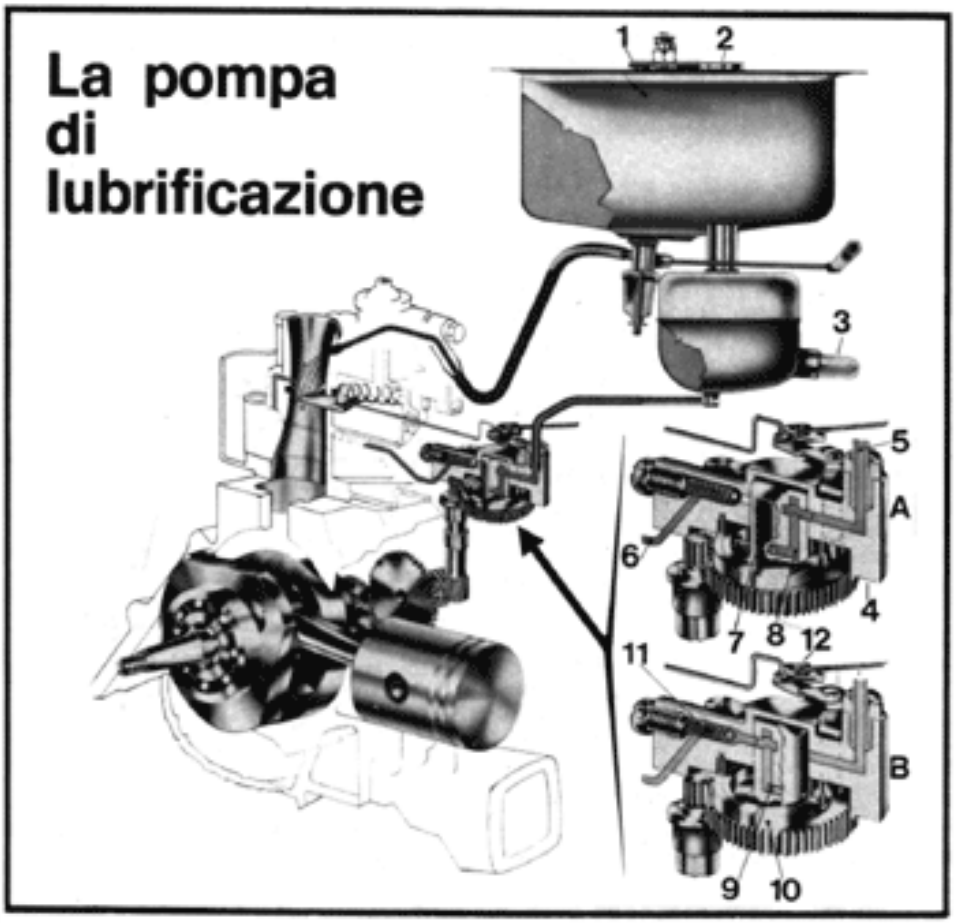
I componenti principali del motore





Il gruppo motore-cambio-trasmissione (peso kg. 33,5)) in tre viste che ne illustrano chiaramente tutte le particolarità. Il cilindro in ghisa è dotato di tre travasi. L'aspirazione viene regolata dalla spalla sinistra dell'albero motore. La frizione è calettata a sinistra dell'albero motore. Il perno della ruota è sullo stesso asse del secondario del cambio. Gli innesti del cambio avvengono per mezzo di una crociera scorrevole.

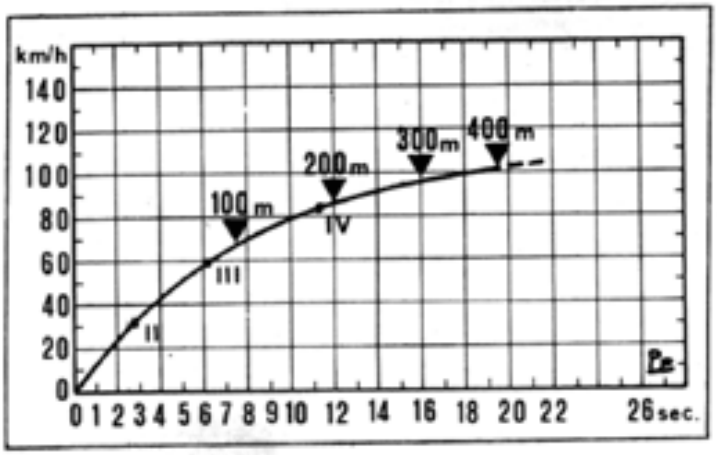
La pompa di lubrificazione

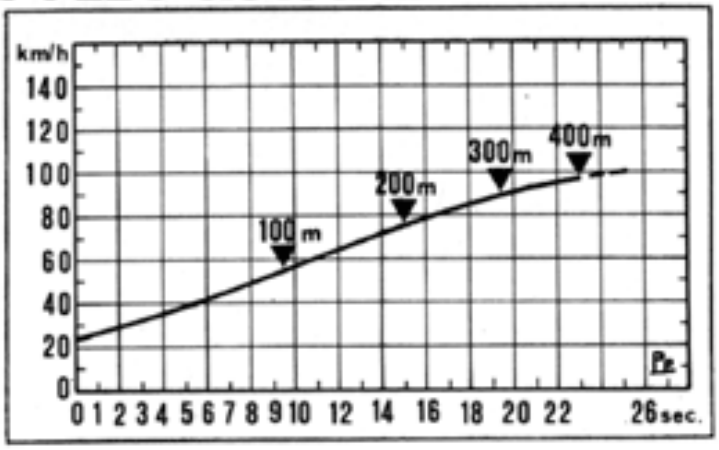


La Rally Electronic 200 (come quella della nostra prova) può esere fornita con la pompa di lubrificazione e relativo serbatoio dell'olio. La miscelazione tra le benzina normale e l'olio avviene nel diffusore del carburatore, a monte della valvola del gas di tipo a saracinesca. L'olio viene inviato nel 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.

cardo Selicorni • Grafici: Piergiorgio Padoan • Foto: Carlo Perelli

LE PRESTAZIONI VELOCISTICHE





metri	secondi	kmh
100	7,534	
200	12,054	87,800
300	16,002	
400	19,652	101,120

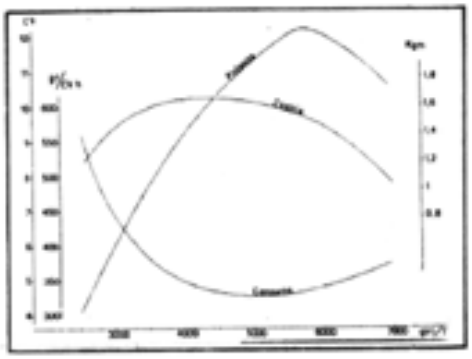
Il grafico a sinistra e i dati riportati sotto si riferiscono all'accelerazione sui quattrocento metri con partenza la fermo. Il grafico e i dati a destra sono invece relativi alla ripresa dalla minor velocità possibile nella marcia più alta, sempre sulla distanza di quattrocento metri. L'ingresso nella base è avvenuto a 23,380 kmh. La velocità massima da noi registrata dopo un buon lancio è stata di 108,320 kmh, naturalmente in posizione abbassata. In posizione normale abbiamo raggiunto i 89 kmh, andatura che può essere mantenuta sin che si vuole senza problemi data la proverbiale tenuta agli sforzi prolungati dei motori Vespa, dotati di raffreddamento ad aria forzata. Altri dati delle nostre prove: peso dello scooter 102 kg, carico 80 kg

metri	secondi	kmh
100	9,542	
200	15,092	75,950
300	19,472	
400	23,360	96,260

(conduttore 75, carburante 5 kg), temperatura 23 gradi, umidità 75 per cento.

I dati dichiarati dalla Casa sono: velocità massima 110 kmh, peso 103 kg, consumo tre litri ogni cento km.

LE CARATTERISTICHE TECNICHE



Le curve caratteristiche del motore denunciate dalla casa costruttrice.

● **Motore:** monocilindrico orizzontale a due tempi raffreddato ad aria forzata, distribuzione rotante con tre travasi. Alesaggio e corsa mm 66,5x57 = 197,97 cc - Compressione: 8,2:1 - Potenza CV 12,35 DIN a 5.700 giri.

● **Accensione:** Femsatronic elettronico, alimentato da generatore esapolare; anticipo 24° prima del PMS. Candela Bosch W 225 T2; distanza tra gli elettfodi mm 0,6.

● **Lubrificazione:** motore con pompa a ingranaggi e pistoncino, olio SAE 30 in serbatoio separato da litri 1,65. Trasmissione primaria, frizione e cambio 250 gr. olio SAE 30.

● **Alimentazione.** a caduta, benzina normale, capacità serbatoio litri 7,6 di cui litri 1,8 di riserva.

● **Carburatore:** Dellorto, tipo SI 24/24 E, diametro diffusore mm 24, getto massimo 118/100, getto minimo 50/100, getto starter 60/100, valvola gas a saracinesca, calibratore aria massimo 160/100, calibratore aria minimo 120/100, polverizzatore 300/100; filtro aria in tessuto doppio, ad alveare; vite aria aperta di un giro.

● **Frizione:** a dischi multipli in bagno di olio.

● **Cambio:** a quattro rapporti con ingranaggi sempre in presa. Rapporti interni 4,75 in prima, 3,23 in seconda 2,24 in terza e 1,67 in quarta.

● **Trasmissioni:** primaria ad ingranaggi eliocoidali, rapporto 9,3 (denti 23/65); secondaria attraverso gli ingranaggi del cambio (ruota posteriore montata sul prolungamento del secondario del cambio); rapporti totali; 13,44 in prima, 9,14 in seconda, 6,34 in terza e 4,73 in quarta.

● **Telaio:** a scocca portante in lamiera di acciaio, inclinazione cannotto di sterzo 25°.

● **Sospensioni:** anteriore a biscottino oscillante e ruota tirata, con molla eliocoidale a flessibilità variabile e ammortizzatore idraulico a doppio effetto; posteriore a gruppo motore-ruota oscillante, con molla elicoidale a flessibilità variabile e ammortizzatore idraulico a doppio effetto.

● **Ruote e pneumatici:** ruote a sbalzo intercambiabili con cerchi scomponibili in lamiera stampata da 2-10" e pneumatici da 3,50-10"; pressioni di gonfiaggio: anteriore 1,2 post. 1,75 con una persona e 2,5 col passeggero.

● **Freni:** a tamburo centrale con alettatura di rinforzo e raffreddamento, diametro utile 150x24 mm.

● **Impianto elettrico:** alimentato da volano magnete esapolare 6V-50W. Fanale anteriore di 130 mm di diametro con lampada abbagliante-anabbagliante da 6V-25/25 W e lampada posizione 6V-5W. Fanale posteriore con lampada posizione e targa 6V-5W e stop 6V-10W.

● **Dimensioni e peso:** lunghezza 1770 mm, passo 1230 mm, larghezza manubrio 690 mm, altezza massima 1070 mm, altezza manubrio 940 mm, altezza sella 795, altezza pedane 240 mm, altezza minima da terra 130 mm.