

LIBRETTO
PER L'USO E LA MANUTENZIONE
della Motoleggera 125 cc.
SPORT



PRESENTAZIONE

A differenza del Modello TURISMO LUSO, pure bicilindrico e di identica cilindrata, questa motoleggera non è da ritenersi la più idonea per un uso prettamente turistico.

Ciò sebbene essa abbia caratteristiche generali d'insieme pressapoco identiche al modello citato; solo il suo motore, più compresso, la trasforma idealmente in una macchina per prestazioni sportive.

Non si deve però credere che si tratti di una motoleggera atta ad affrontare gare di velocità. Infatti, per questo ramo sportivo, sarà più logico affidarsi al modello « BICARBURATORE » o alla nuova « SPORT 3V » che appositamente furono concepiti per garantire le migliori prestazioni velocistiche, onde meglio soddisfare le aspirazioni dei giovani ai primi cimenti su circuito.

Nel definirla quale modello sportivo, nel suo genere, la consigliamo come la più idonea per le gare di regolarità che richiedono ad una macchina, oltre ad una buona velocità aggirantesi sui 100 Km. orari, le indispensabili doti di stabilità, frenata e, soprattutto, di ripresa.

E' quindi d'uopo riconoscere che in fatto di Gare di Regolarità, anche per le impegnative, la RUMI 125 SPORT non teme rivali di sorta. Le sue rinomatissime affermazioni in tale campo — fra le quali la vittoria assoluta in tutte le 5 prove del Campionato Italiano di Regolarità 1952 (6 giorni SCUDO DEL SUD - 2 giorni VALLI BERGAMASCHE - 3 giorni TRIFOGLIO TOSCANO - 2 giorni ROMANA DI REGOLARITA' e GRAN PREMIO di Melfi) nonché le due consecutive vittorie di classe nella « più lunga gara del monod » la LIEGI-MILANO-LIEGI degli anni 1951 e 1953 (di 2.450 Km. in una sola tappa) — sono indubbiamente il suo miglior « pedigree » in fatto di eccellenza e di durata.

GIUDIZI E COLLAUDI

Stralciamo e riportiamo qui integralmente alcuni passi, tradotti dall'originale, riguardanti la descrizione del presente modello di motoleggera RUMI 125 SPORT di serie, pubblicati dalla rinomatissima rivista settimanale francese «MOTO REVUE» (N. 1164 del 5 dicembre 1953) a seguito di un severo collaudo operato da un tecnico:

«All'inizio del collaudo il contachilometri segnava Km. 30, al termine Km. 750. Peso del collaudatore Kg. 80 - Altezza mt. 1,75.

Nella sua presenza in generale, la nostra RUMI SPORT, era perfetta: nettamente sagomata e ben delineata dal contrasto di due vivissimi colori, ebbe da noi un particolare successo di curiosità.

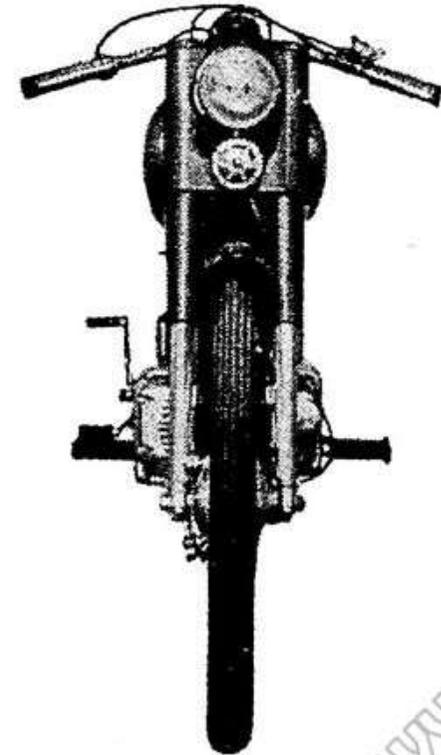
Questa curiosità si trasformò poi in stupore — od in ammirazione — quando il motore girava.

Noi non sappiamo ancora quale sarà l'accoglienza del pubblico francese al diretto contatto della RUMI SPORT, ma siamo certi che il solo rumore dei suoi scappamenti potrà essere per numerosi giovani sportivi un argomento decisivo.

La RUMI SPORT non è forse la motoleggera più silenziosa. Ma quel suo suono è magnifico, inimitabile! I suoi due cilindri, a due tempi, funzionano con una regolarità impressionante e giammai ci è capitato di riscontrare un'irregolarità a 4 tempi, malgrado i frequenti sbalzi da noi volutamente operati sul regime di giri.

Tutta la «charme» di questa motoleggera risiede nel suo motore. E' in una sola volta dolce e nervoso, e in questo suo brio ci fa ben credere che esso possieda le doti di una eccellente 175 cc. o di una buona 250 cc.

L'equilibrio di un tal motore è naturalmente più certo che quello di un monocilindrico. Calettato a 180° com'è, la sua regolarità di funzionamento fa sì che il motore non vibri assolutamente a qualsiasi regime di marcia».





(Continuazione) **GIUDIZI E COLLAUDI**

E ANCORA:

« Nelle prove di accelerazione (con partenza da fermo) noi abbiamo ottenuto dei tempi validissimi, giacchè, per esempio, entro i primi 300 mt. noi abbiamo riscontrato risultati uguali alle prestazioni forniteci dalle migliori 350 cc. inglesi quali la DOUGLAS o la ROYAL ENFIELD « Bullet ». Evidentemente dopo, le 350 inglesi si prendono un netto vantaggio, ma ciò non toglie alla RUMI 125 cc. SPORT, per la sua piccola cilindrata, il primato di una potenza d'accelerazione veramente terribile che le permette di conseguire i seguenti risultati:

PARTENZA DA FERMO:

100 metri 7" 4/5 media 46,2 Km.

200 metri 12" 3/5 media 57,1 Km.

400 metri 21" 1/5 media 67,9 Km.

500 metri 25" media 72 Km.

1000 METRI 43" 4/5 MEDIA 82,200 KM.

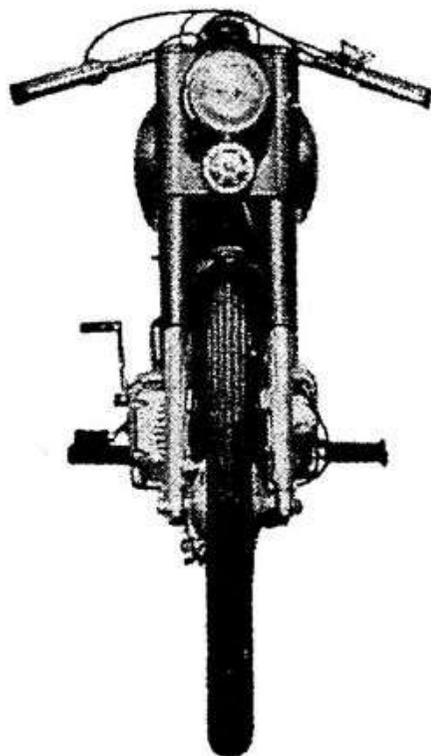
Confrontando quindi questi risultati con quelli di tutte le altre marche da noi collaudate, possiamo affermare che, a pari cilindrata, la RUMI 125 SPORT non ha rivali di sorta ».

CONCLUDE TESTUALMENTE:

« LA RUMI SPORT?

TOUT SIMPLEMENT LA MEILLEURE 125 QUE NOUS AYONS JAMAIS ESSAYÉE ».

G. R. - da *Moto-Revue* - Parigi





RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05



CARATTERISTICHE

TELAIO in tubi d'acciaio trafilato ad alta resistenza, triangolato, indeformabile (modello depositato). Sella a doppio posto per secondo passeggero.

SOSPENSIONI: anteriore idro-telescopica e posteriore con molle antagoniste.

FRENI: ad espansione interna di grande diametro, centrali. Comando anteriore a mano e posteriore a pedale.

RUOTE: a raggi. Cerchi in acciaio. Pneumatici misura 2,375x21", anteriore rigato, posteriore scolpito. Per fuori strada o gara di regolarità, su richiesta, si forniscono i cerchi in acciaio con pneumatici misura 2,50x19".

IMPIANTO ELETTRICO: alimentato da volano alternatore NASSETTI, 6V 30W. Faro anteriore a due luci con deviatore sul manubrio, fanalino posteriore, avvisatore acustico.

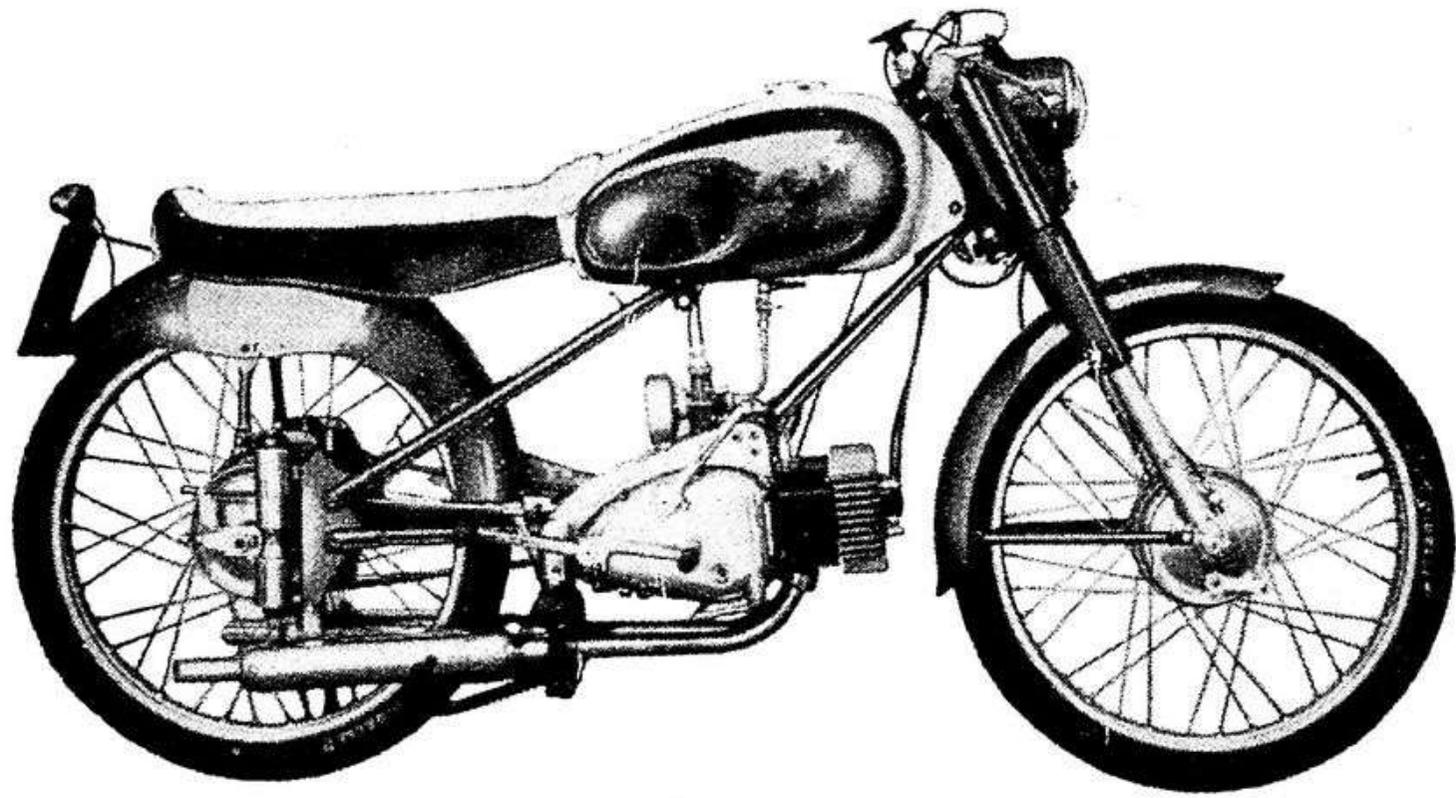
CONTAKILOMETRI VDO incorporato nel fanale.

CONTENUTO DEL SERBATOIO: litri 13 di miscela che assicurano una autonomia di Km. 400 circa.

www.rpvy.it



MOTOLEGGERA "RUMI SPORT,, 125 cc.



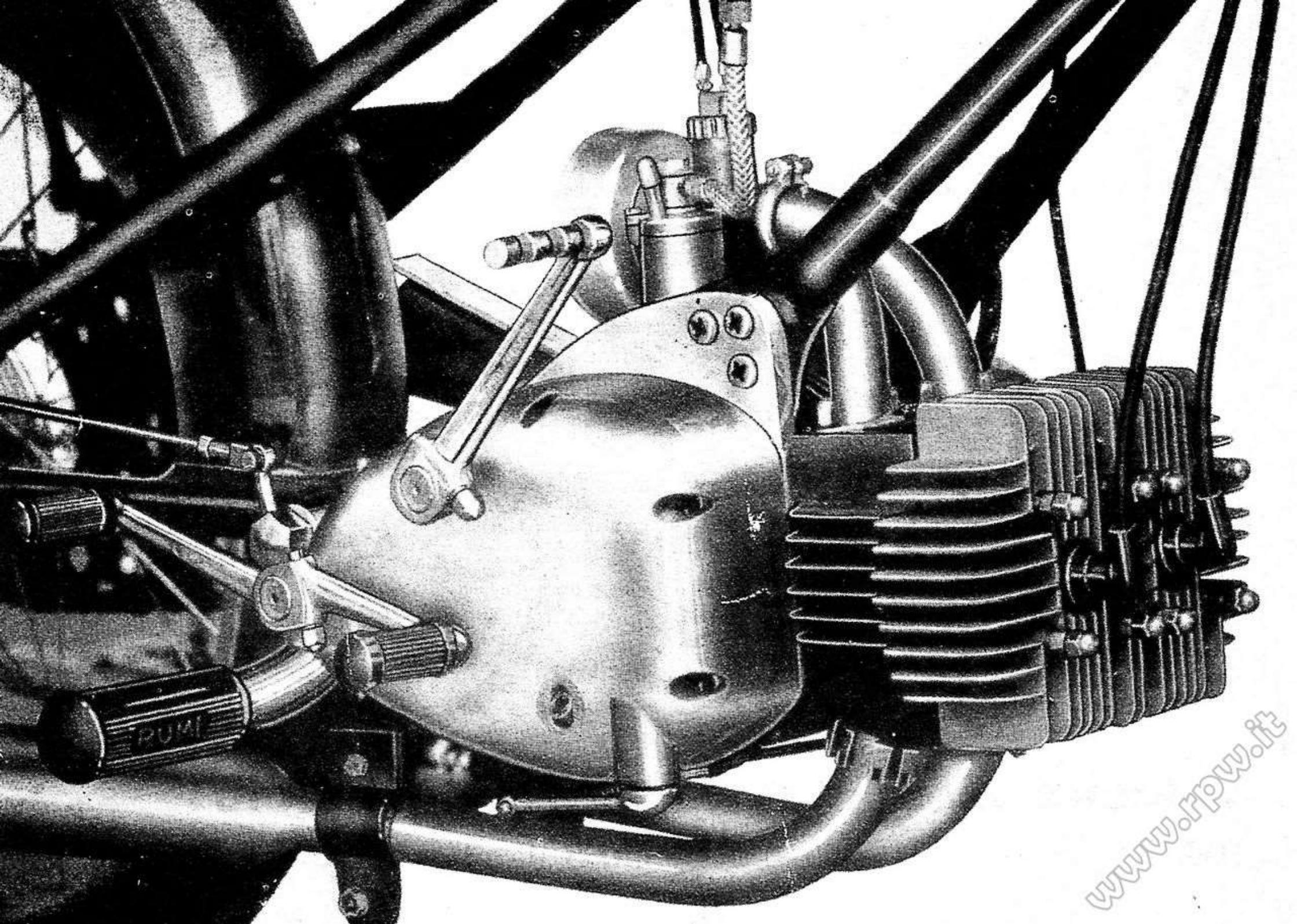
Velocità massima:

100 Km / orari

Consumo medio:

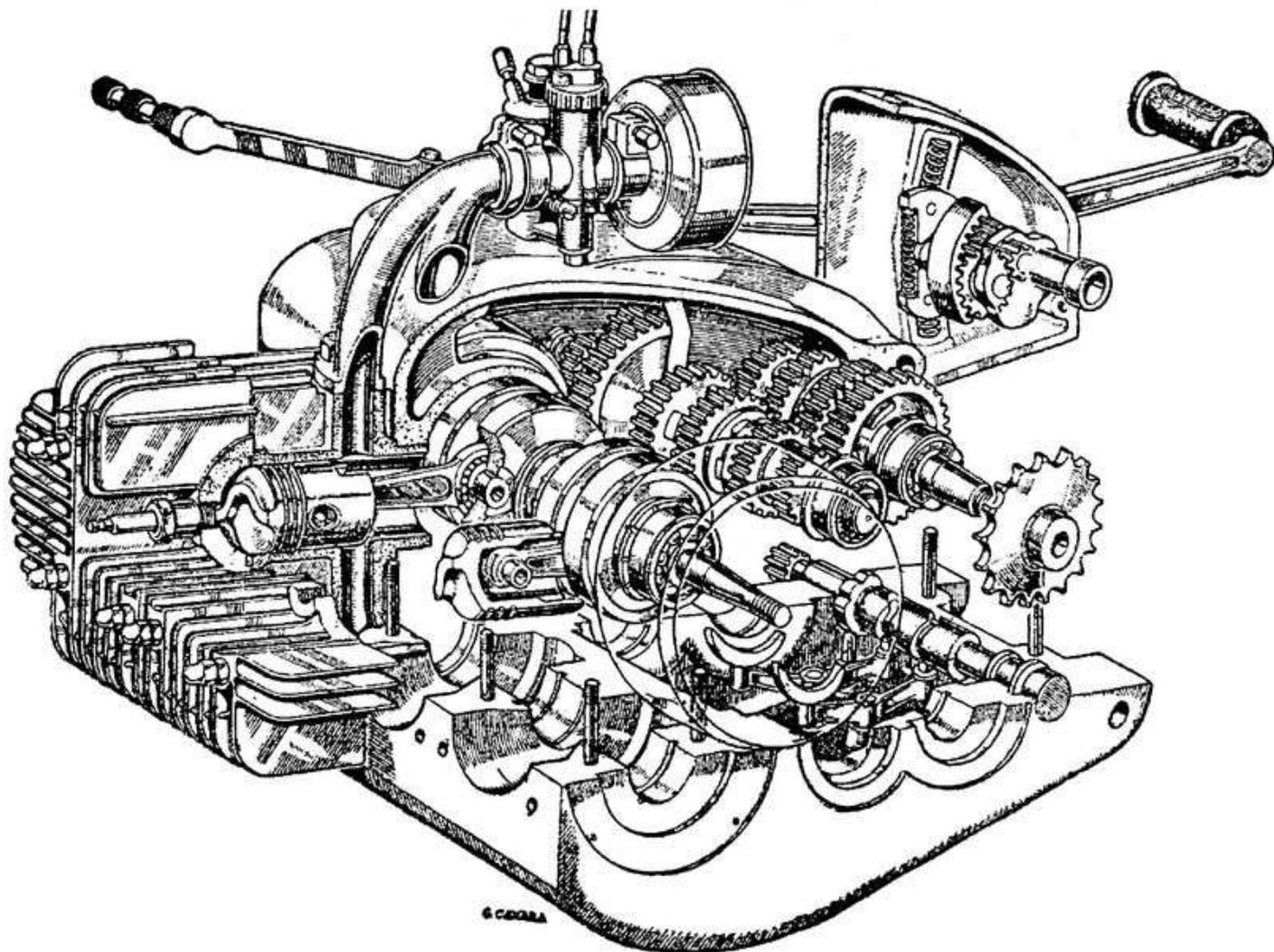
litri 3 di miscela ogni 100 Km.

www.rpv.it



Con la formula bicilindrata a 180° lo squilibrio naturale del monocilindrico viene ad essere superato ottenendo di conseguenza una marcia veramente regolare e senza vibrazioni di sorta con un conseguente notevole beneficio del confort di guida nonchè della durata della macchina stessa.

IL MOTORE:



Le testine sono a doppio lavaggio con incontro di corrente. I pistoni come le testine hanno uno speciale deflettore atto a provocare un'alta turbolenza che assicura un notevole incremento alla potenza.

Il fatto stesso che questo motore, pur girando ad alto regime di giri, necessita di soli 23° di anticipo all'accensione contro i 30° - 35° necessari ai motori con altro sistema, dimostra la bontà di questo speciale ritrovato.



RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05

www.rpw.it

MOTORE

CILINDRI in ghisa speciale al nichel-cromo.

TESTINE in lega speciale leggera.

PISTONI in lega speciale d'alluminio.

CICLO a due tempi - due cilindri orizzontali affiancati con accensione a 180°. Alesaggio mm. 42 - Corsa mm. 45 - Cilindrata totale cc. 124,68 - Numero dei giri al minuto: 6.800 - Rapporto di compressione 1:7,2 - Potenza massima CV 7,8 - Potenza fiscale CV 3.

ACCENSIONE mediante volano magnetico NASSETTI a due ruttori indipendenti.

LUBRIFICAZIONE a miscela per i cilindri e le bielle. Diretta con l'olio del cambio per i cuscinetti di banco (sistema brevettato).

ALIMENTAZIONE con carburatore Dell'Orto.

PER IL RICAMBIO:

PISTONI



CUSCINETTI

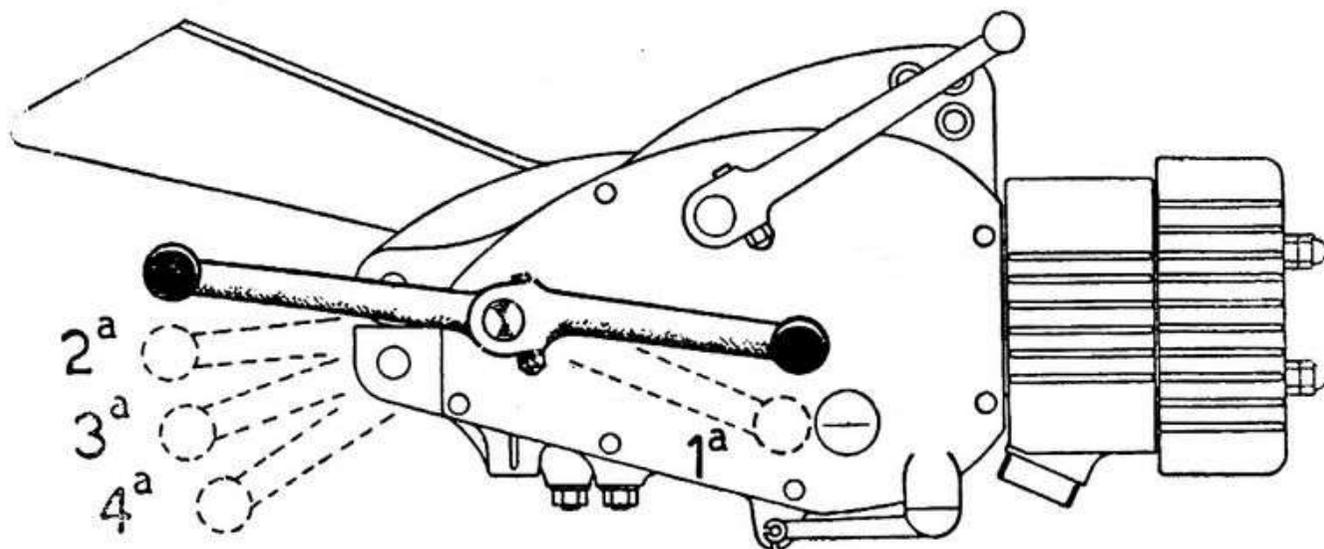
A SFERE



SKF

CAMBIO DELLE MARCE

In blocco a 4 rapporti di velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali, con il comando a pedale doppio.



La posizione **Folle** si trova fra la marcia della 1.a velocità e della 2.a.



RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05



Come si regola il carburatore

La regolazione del carburatore si effettua operando sulle due viti laterali avvitate sul lato sinistro del carburatore.

A — Sulla vite inclinata con controdado si potrà operare per la **REGOLAZIONE DEL MINIMO**.

Quindi:

Avvitare per ottenere un aumento del minimo.

Allentare per diminuire il minimo.

B — Sulla vite orizzontale con molla di frenaggio si potrà operare per la **REGOLAZIONE DELL'ARIA**.

Quindi:

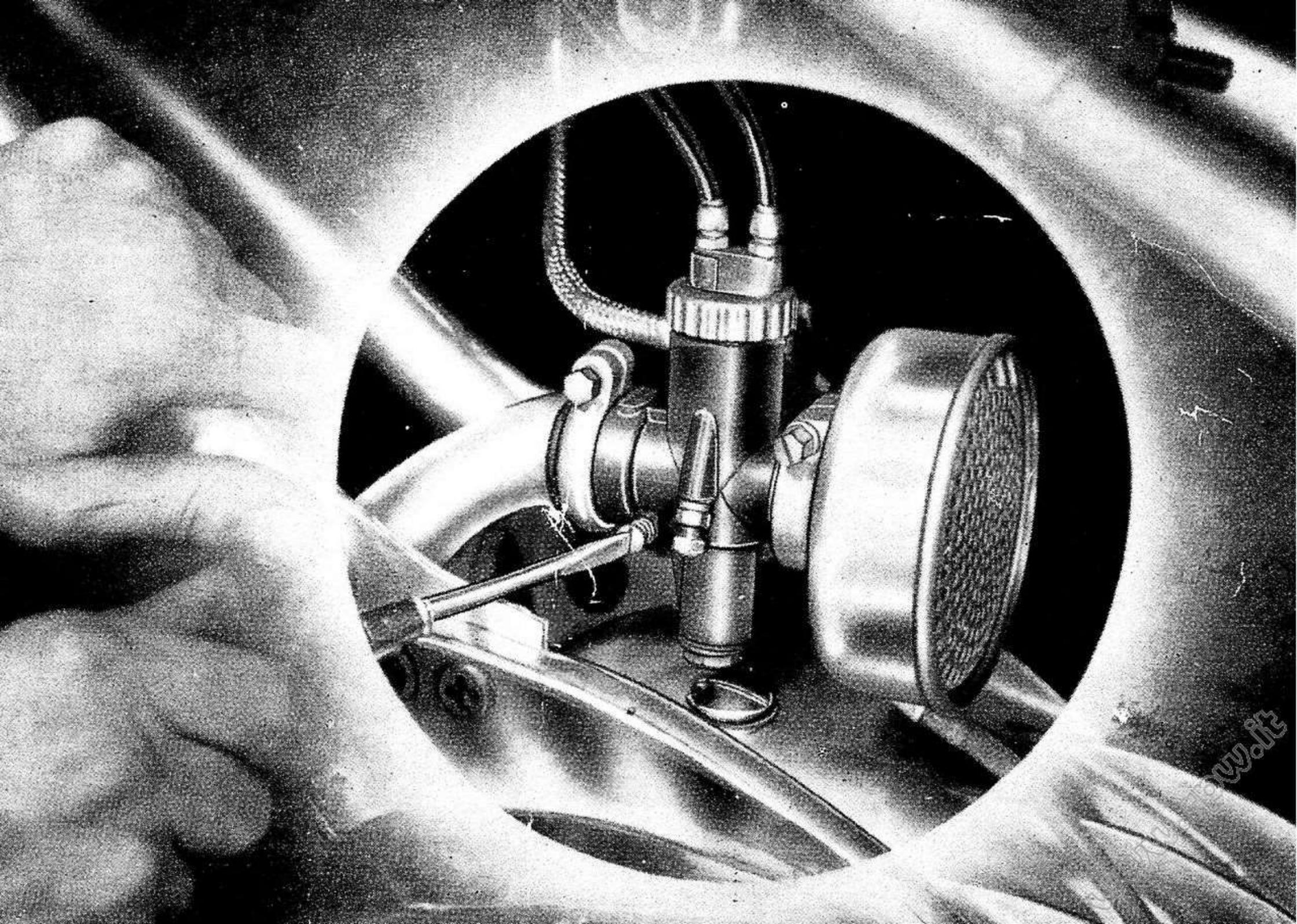
Avvitare per diminuire la quantità di aria.

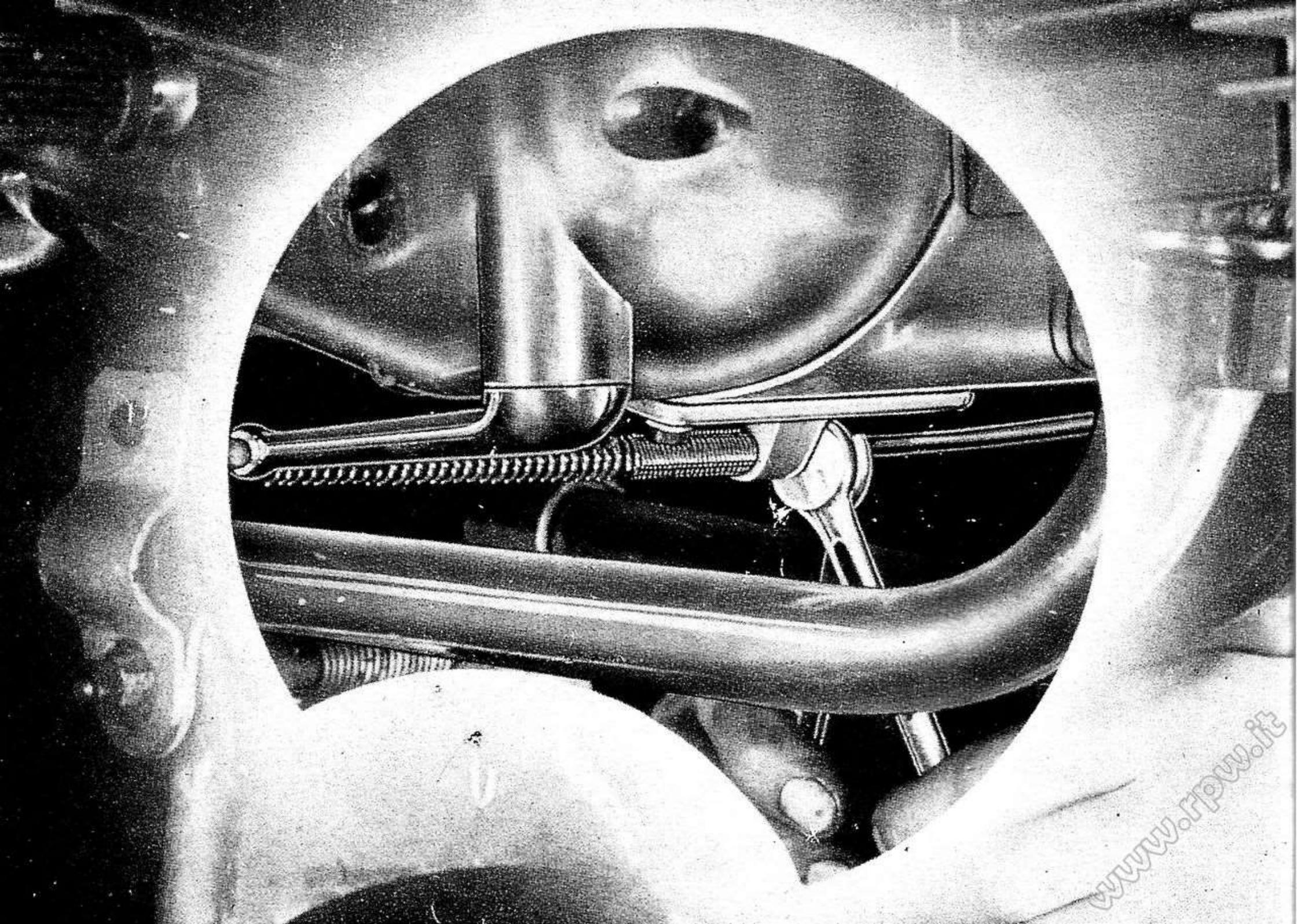
Allentare per aumentare la quantità di aria.

P E R I L R I C A M B I O :

CARBURATORI DELL'ORTO

www.rpwo.it





www.fpw.it

Come si regola la frizione

La regolazione della frizione si effettua operando con due chiavi fisse (misura 9 e 10) sulla vite di regolazione posta sotto il motore, all'altezza dell'attacco con la leva esterna del motore (foto pag. 10).

- A** - sbloccare il dado di fermo posto vicino alla guida del carter ;
- B** - avvitare ed allentare la vite filettata a seconda dell'esigenza (avvitare per addolcire la tensione del cavo ed allentare per indurire la tensione) ;
- C** - bloccare il dado di fermo facendolo aderire alla guida del carter.

Per verificare l'ottimo funzionamento della FRIZIONE

Tirare la leva di comando della frizione posta sul lato sinistro del manubrio e nel contempo premere il pedale di avviamento. Il pedale di avviamento dovrà abbassarsi senza minimo sforzo.



RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

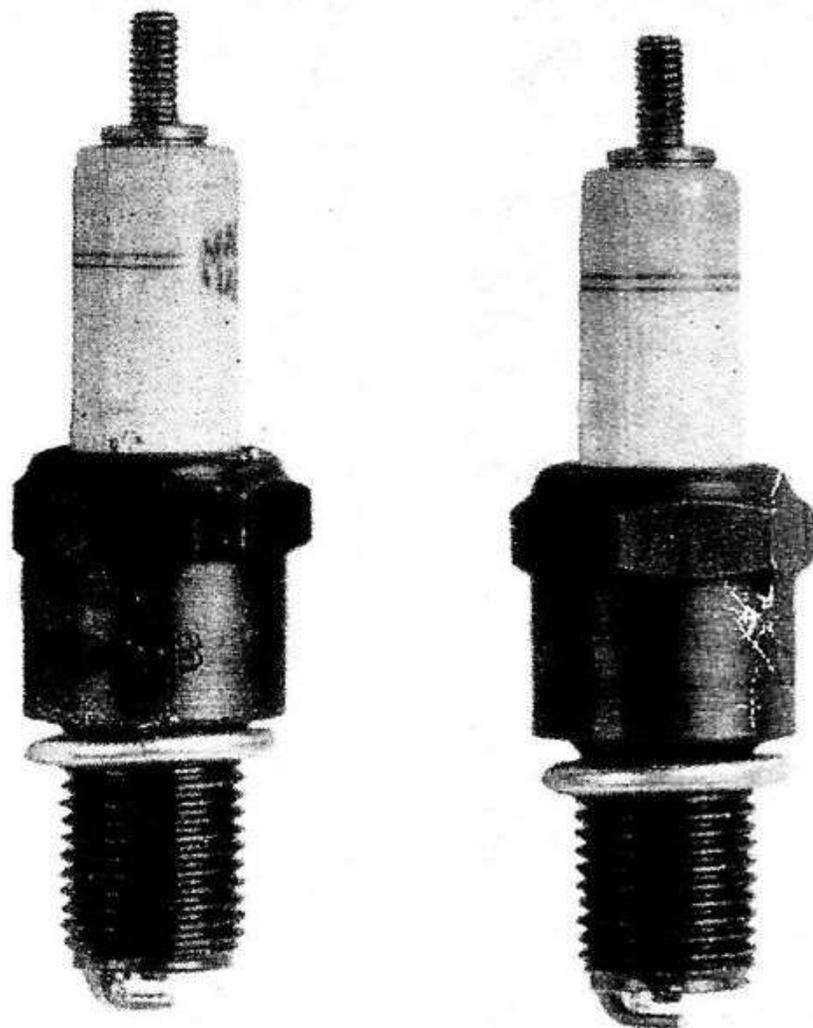
Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05

CANDELE

GRADAZIONE E TIPO

È assolutamente indispensabile aver cura che entrambe le candele:

- A** - siano sempre della medesima gradazione termica;
- B** - corrispondano al tipo munito filetto lungo (diam. 14 mm.).



Per il periodo di RODAGGIO:

Periodo invernale ed estivo:

Marelli CW 225 B

Dopo il RODAGGIO:

Periodo invernale ed estivo:

Marelli CW 240 B

Marelli CW 260 B

PER IL
RICAMBIO:

CANDELE

**MAGNETI
MARELLI**

Volano magnetico

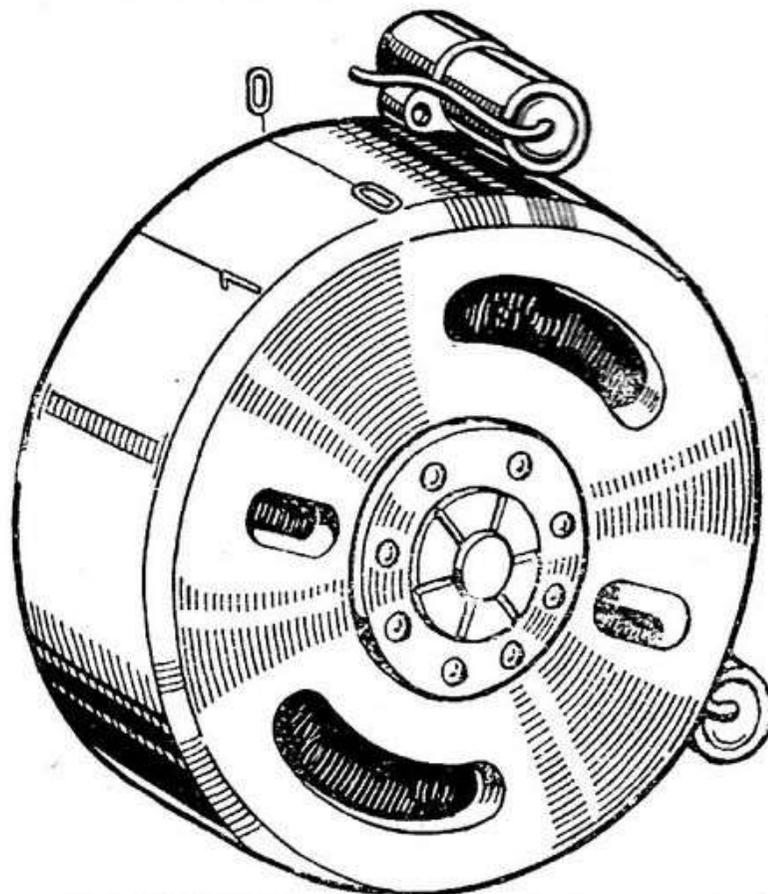
Il volano magnetico di tipo speciale, si presenta munito di due ruttori di corrente indipendenti l'uno dall'altro e posti all'interno, e due condensatori pure indipendenti posti all'esterno.

IMPORTANTE

La perfetta fasatura del volano magnetico è fattore importantissimo per il migliore funzionamento del motore. Essa inoltre assicura il massimo rendimento con il minimo consumo di carburante.

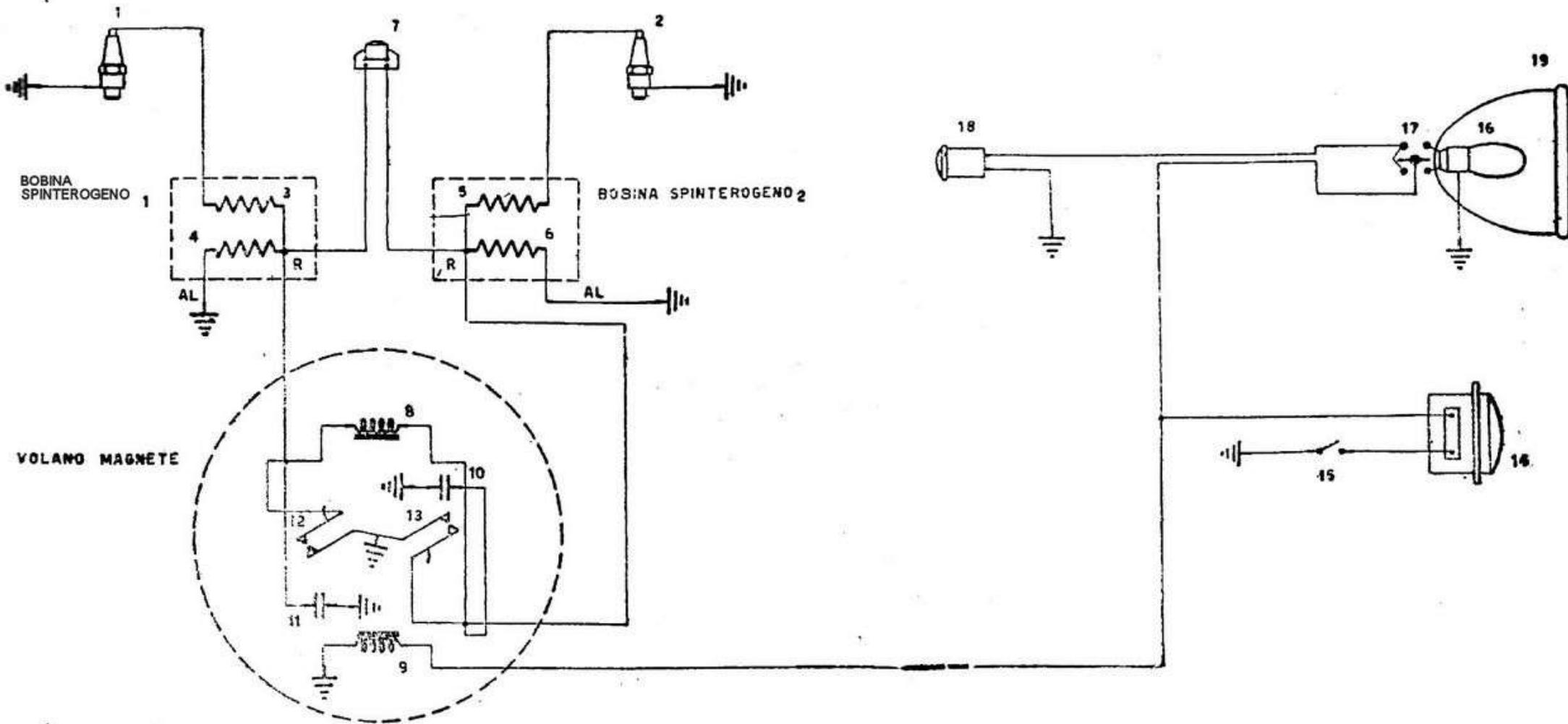
Si rende quindi indispensabile:

- a) Far controllare la fasatura del volano magnetico almeno ogni 2.000 Km.
- b) Per questa operazione rivolgersi esclusivamente presso le Stazioni di Servizio RUMI ove il personale specializzato Vi assicurerà una perfetta fasatura a mezzo di un apposito apparecchio di verifica.



PER IL RICAMBIO:
VOLANO E RUTTORI

ETTORE MASSETTI



SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

PER IL RICAMBIO: FANALERIA



www.zpw.it



RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05

Uso



Avviamento del motore a freddo :

Prima di avviare il motore:

- a* - aprire il rubinetto del serbatoio osservando le indicazioni incise sulla levetta (A - aperto C - chiuso R - riserva).
- b* - premere ripetutamente il bottone posto sulla vaschetta del carburatore per richiamare la miscela nel motore.
- c* - premere la leva dell'aria posta sul carburatore.
- d* - aprire per un terzo il comando gas (manopola di destra).
- e* - dare un colpo energico verso il basso alla leva dell'avviamento.
- f* - dare alcuni leggeri colpi di gas per far scaldare il motore, quindi ritirare verso l'interno la leva dell'aria posta sul lato sinistro del manubrio.

Se il motore non parte :

Nella maggior parte dei casi è dovuto al fatto di aver accumulato troppa miscela nel motore:

- a* - chiudere il rubinetto della benzina e spingere per un tratto la moto con innestata la prima marcia e tenendo tirata la leva della frizione.
- b* - lasciare la leva della frizione ed accelerare leggermente.

Qualora anche così non parta sarà indispensabile togliere le due candele e dare alcuni colpi alla leva dell'avviamento al fine di espellere la miscela accumulatasi all'interno dei cilindri. Se le candele sono bagnate di miscela asciugarle aiutandosi con un fiammifero acceso.

A motore caldo :

In questo caso non necessita toccare la leva dell'aria né di chiamare miscela dal carburatore.

Arresto del motore :

Per spegnere il motore basta premere leggermente il pulsante di massa posto sotto la maschera del fanale sul lato destro.

www.fpw.it

MANUTENZIONE

LA LUBRIFICAZIONE

Per tutte le parti che vanno periodicamente lubrificate

Tipo di olio :

Estate ed inverno **Mobiloil "A,,**

Dose e periodicità :

MOTORE - Kg. 0.800 - Dopo i primi 500 Km.
e quindi dopo ogni 3-4000 Km.

FORCELLA ANTERIORE - Fino al livello ogni
1000-1500 Km.

SOSPENSIONE POSTERIORE - Fino a traboccare
ogni 1000-1500 Km.





RUMI

FONDERIE

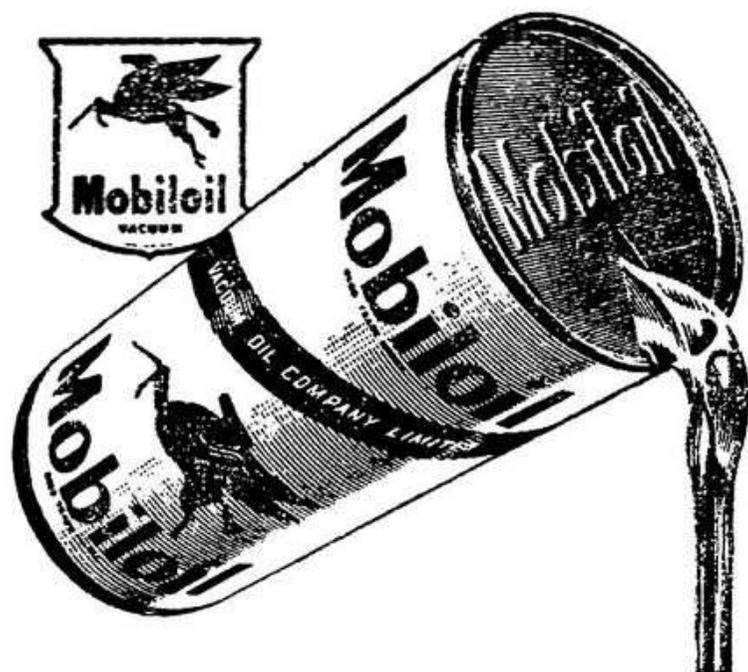
OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05

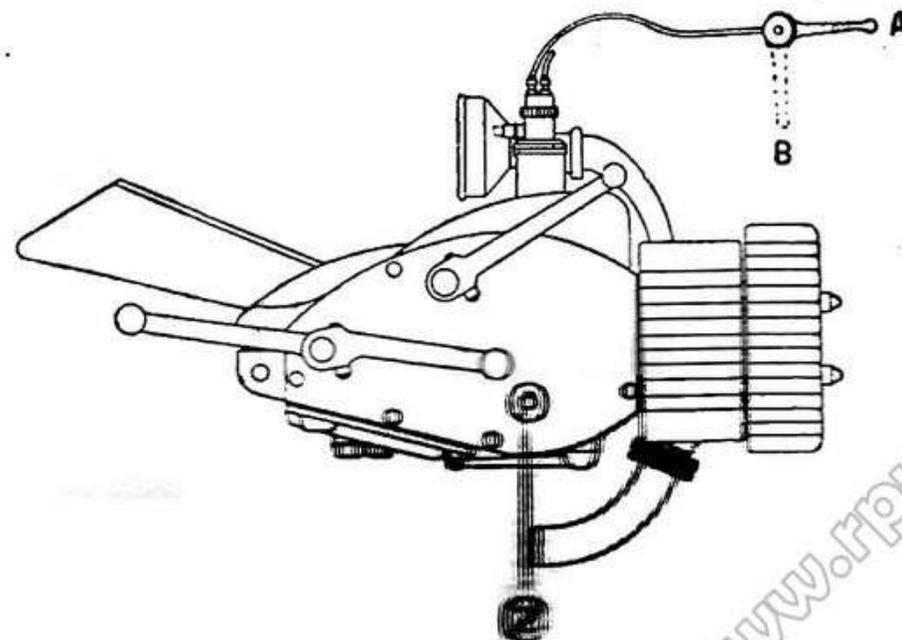
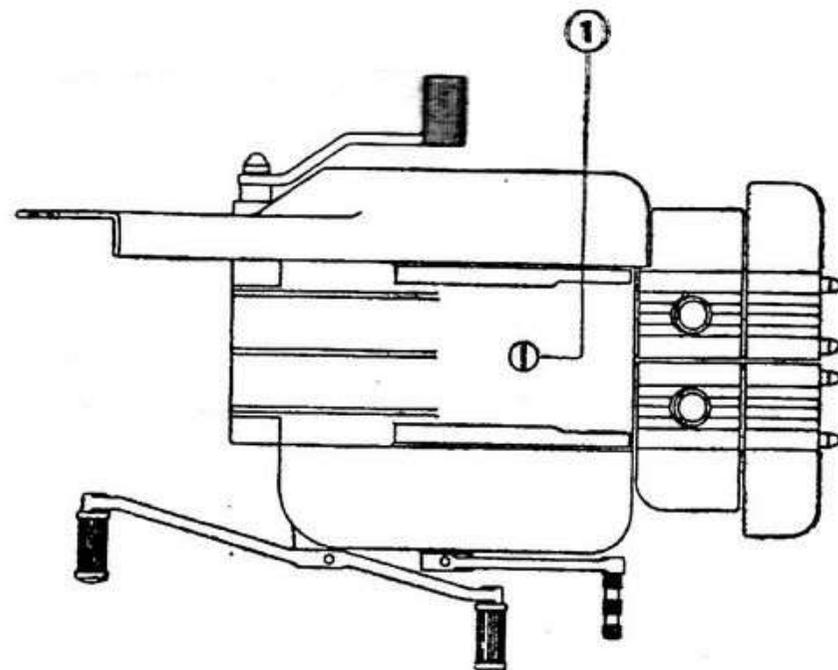


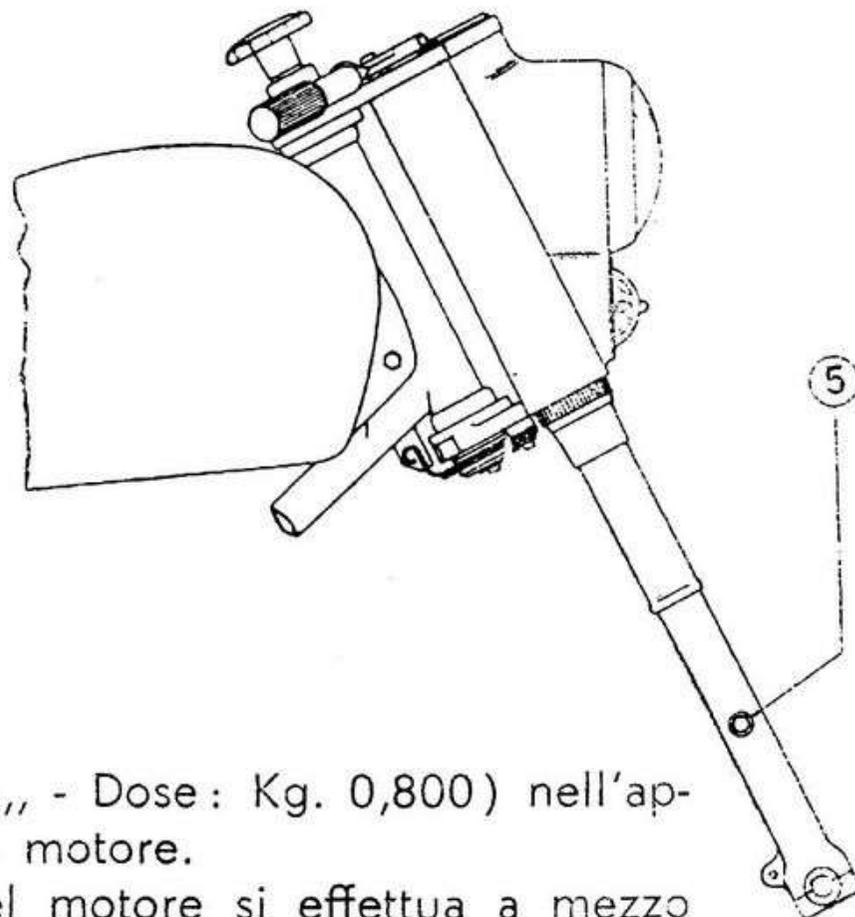
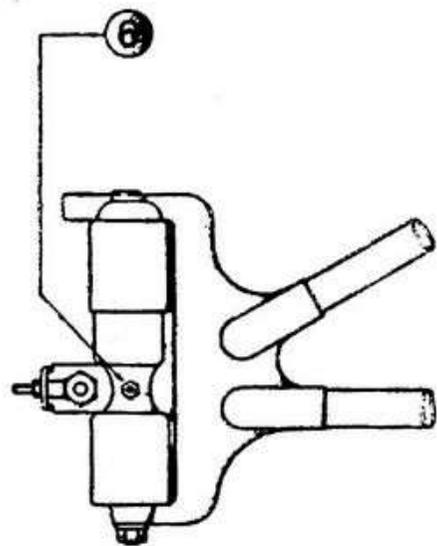
LUBRIFI



PER LA LUBRIFICAZIONE DEL
MOTORE E DELLE SOSPENSIONI
USARE ESCLUSIVAMENTE
QUESTO TIPO DI OLIO

Mobiloil "A"





Del motore: Introdurre l'olio Mobiloil "A,, - Dose: Kg. 0,800) nell'apposito foro (n. 1) sul basamento motore.

La verifica del livello dell'olio nel motore si effettua a mezzo dell'apposita spia (n. 2) sul lato destro del carter motore.

Della Forcella anteriore: Introdurre l'olio nell'apposito foro segnato dal disegno (n. 5).

Della Forcella posteriore: Introdurre l'olio nell'apposito foro (n. 6).



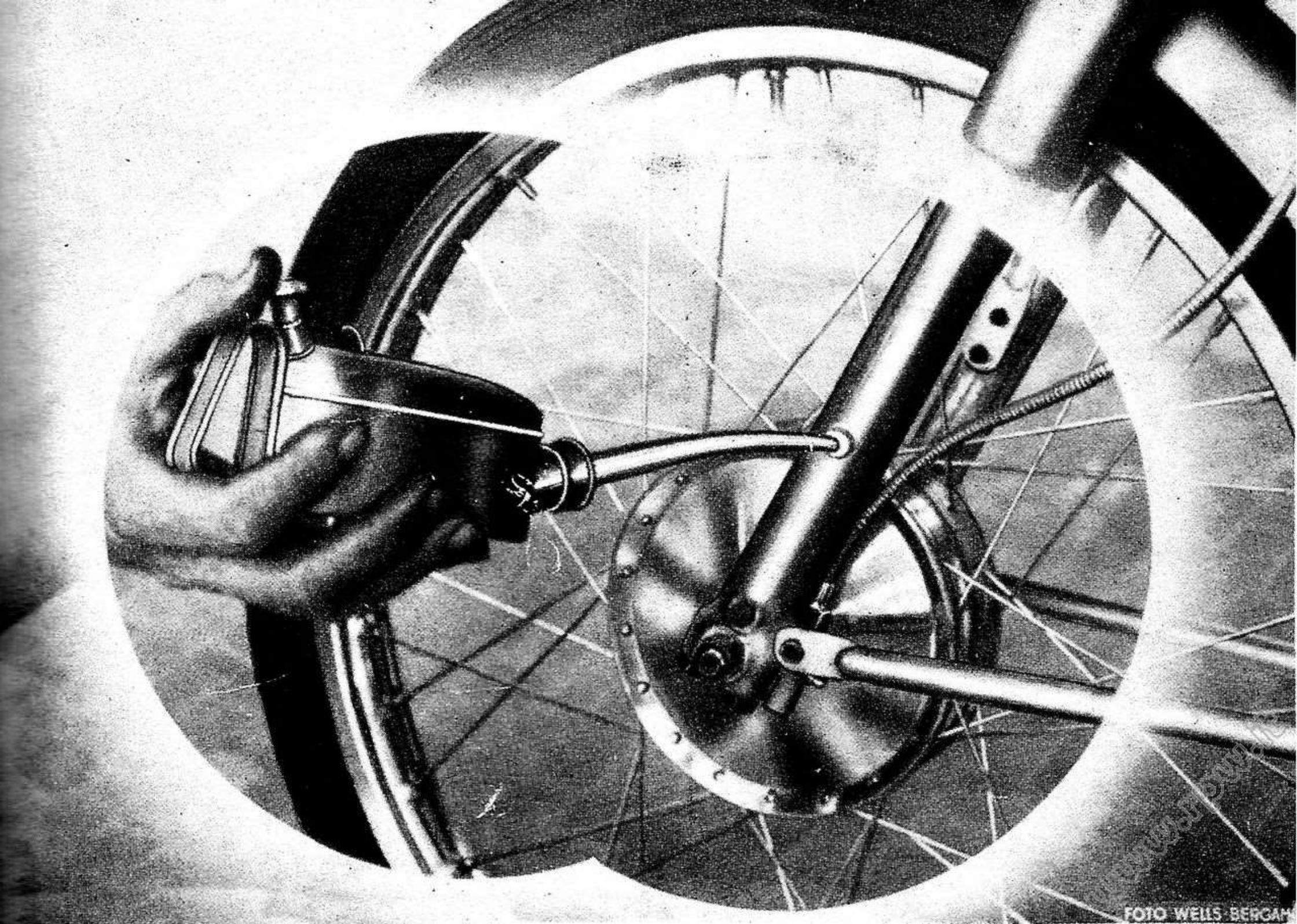
RUMI

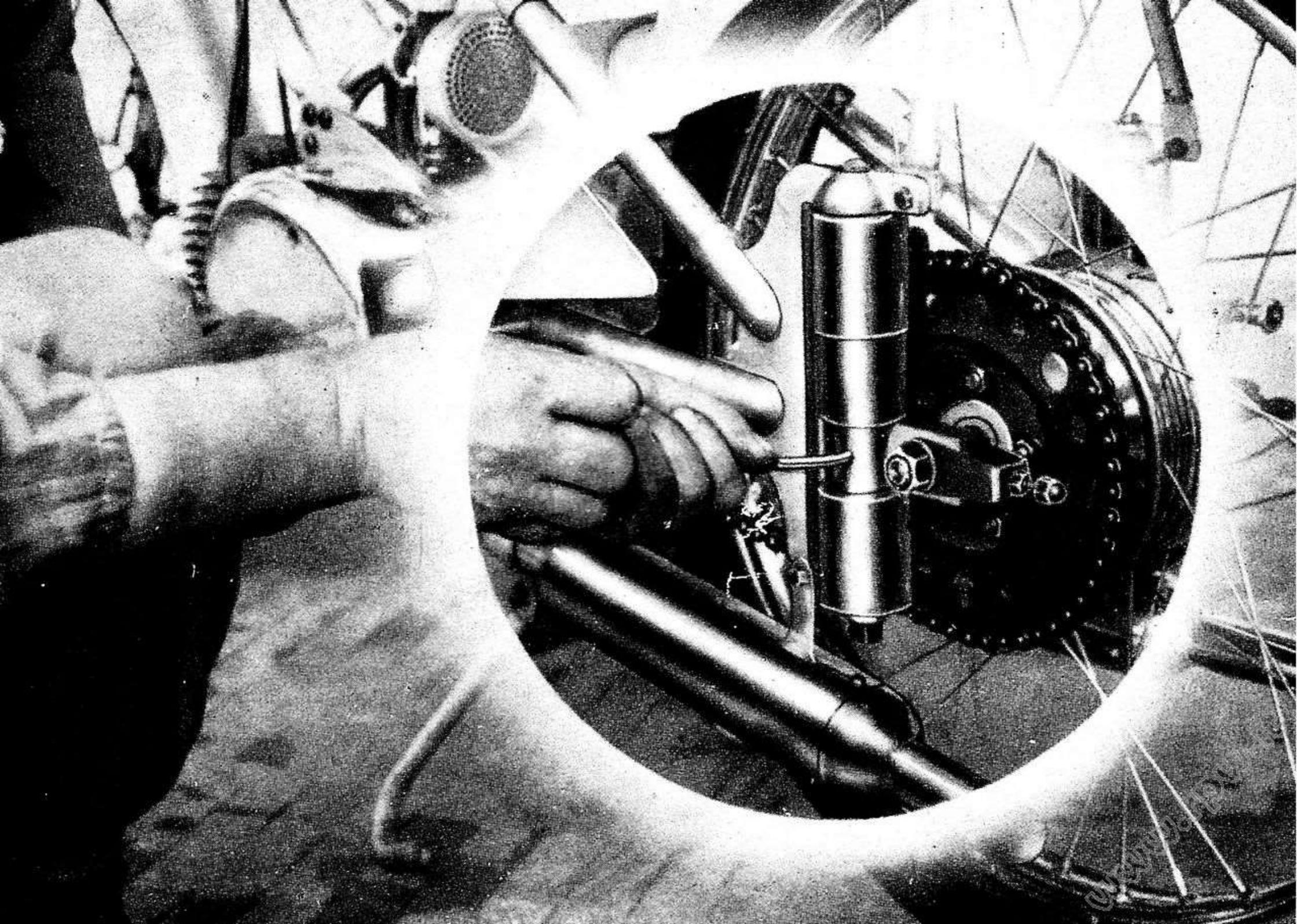
FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05







RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05



MANUTENZIONE

REGOLAZIONE DEI FRENI

FRENO ANTERIORE:

La regolazione del freno anteriore si effettua usando due chiavi fisse (misura n. 9 e 10).

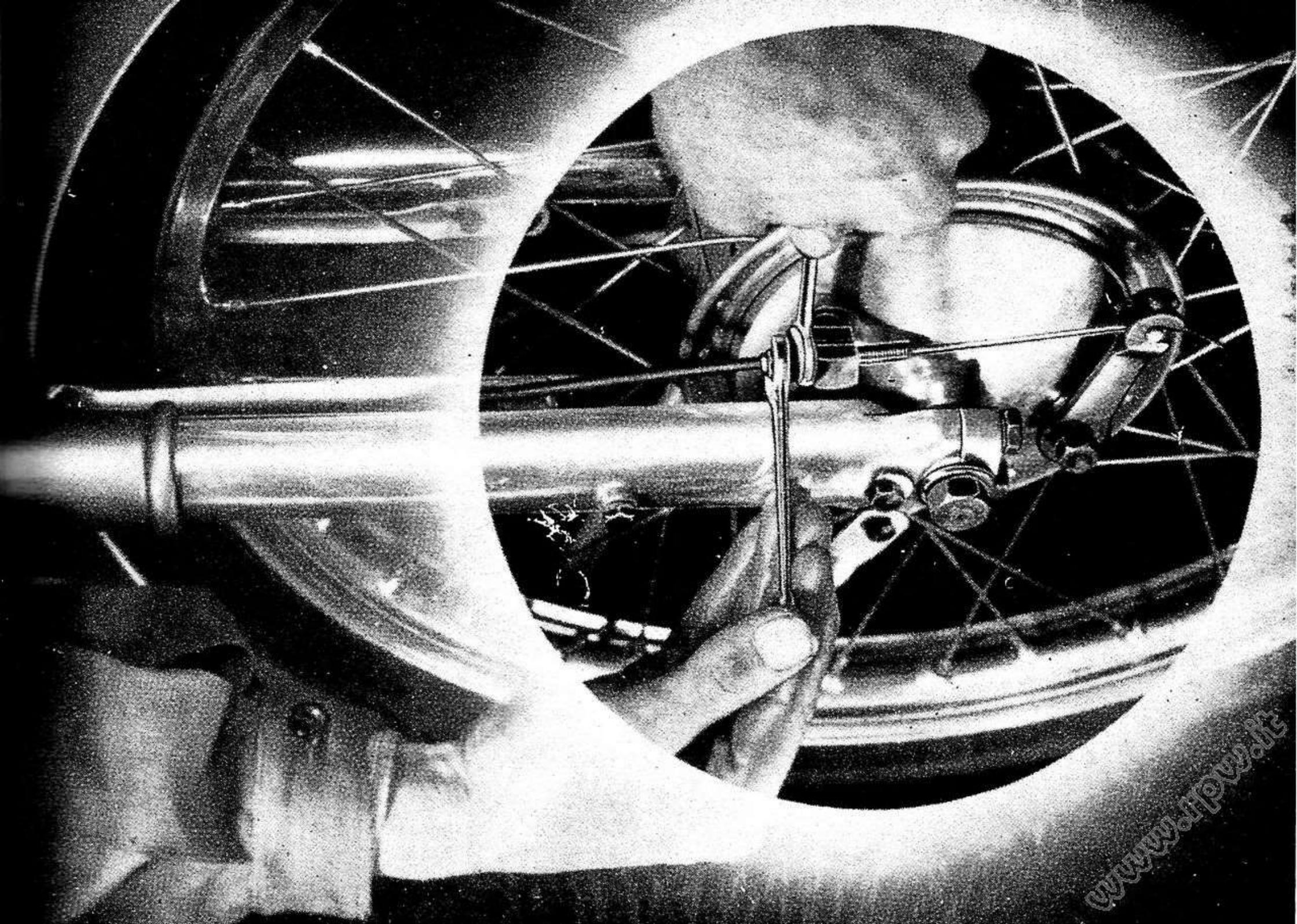
- A — Sbloccare il dado di fermo posto all'altezza della guida del portaceppi del mozzo;
- B — Avvitare od allentare la vite filettata a seconda delle esigenze (avvitare per addolcire la frenatura ed allentare per indurirla);
- C — Bloccare il dado di fermo facendolo aderire alla guida posta sul portaceppi del mozzo.

FRENO POSTERIORE:

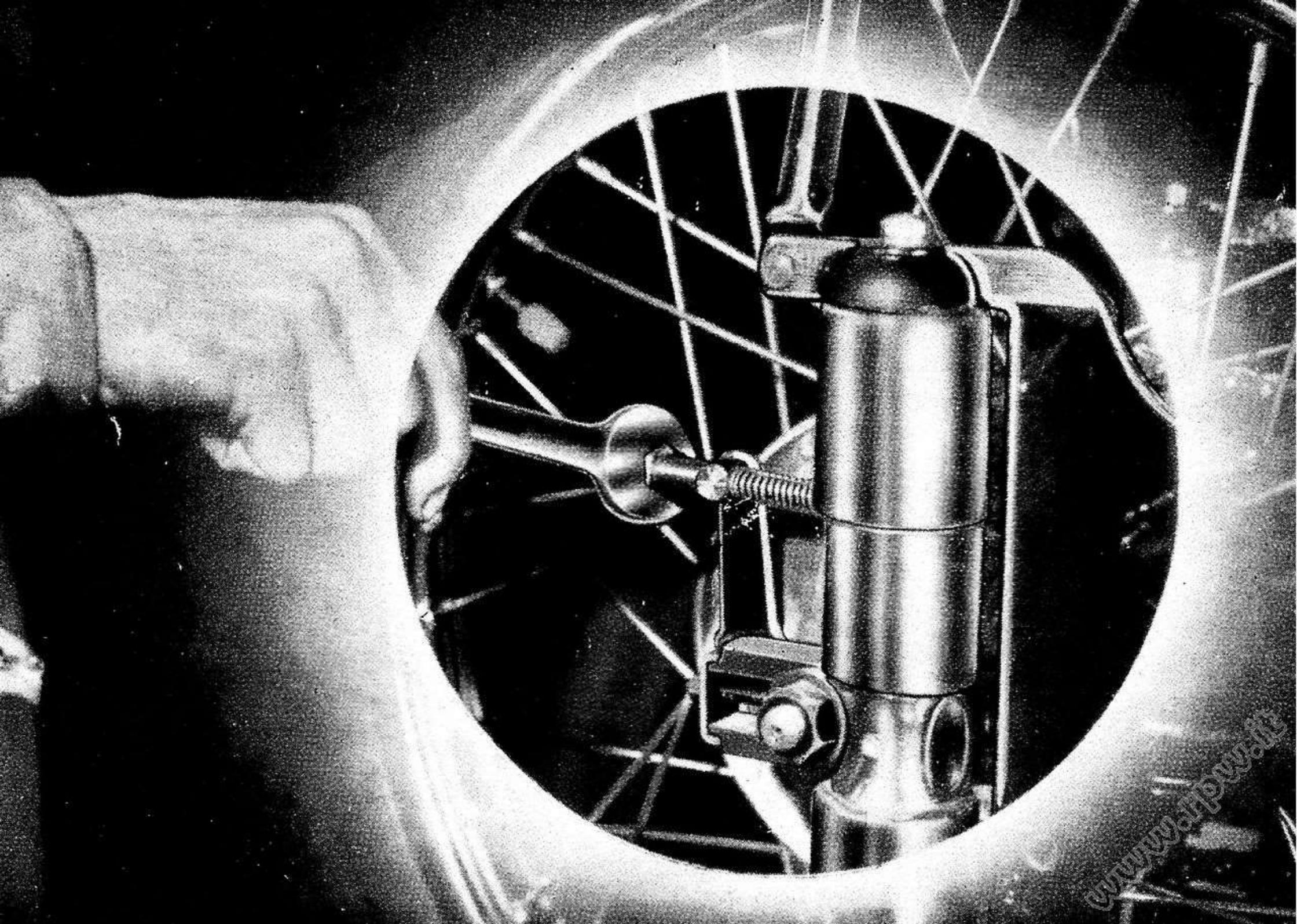
La regolazione si effettua sul dado filettato avvitato sull'astina del comando freno posteriore.

PER IL RICAMBIO: GUARNIZIONI FERODO

www.fow.it



www.1000.it





RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05



LE RUOTE

ANTERIORE:

— COME SI SFILA LA RUOTA ANTERIORE —

- A — Allentare i due dadi bloccanti il perno della ruota.
- B — Sfilare il cavo del contachilometri dall'apposito rinvio infilato sul perno della ruota.
- C — Svitare le due viti che da sotto tengono avvitato il morsetto contro il perno. Quindi svitare le altre due viti sull'altra parte della forcella.

Pressione nel gonfiaggio: Atm. 1,5

PER IL RICAMBIO:

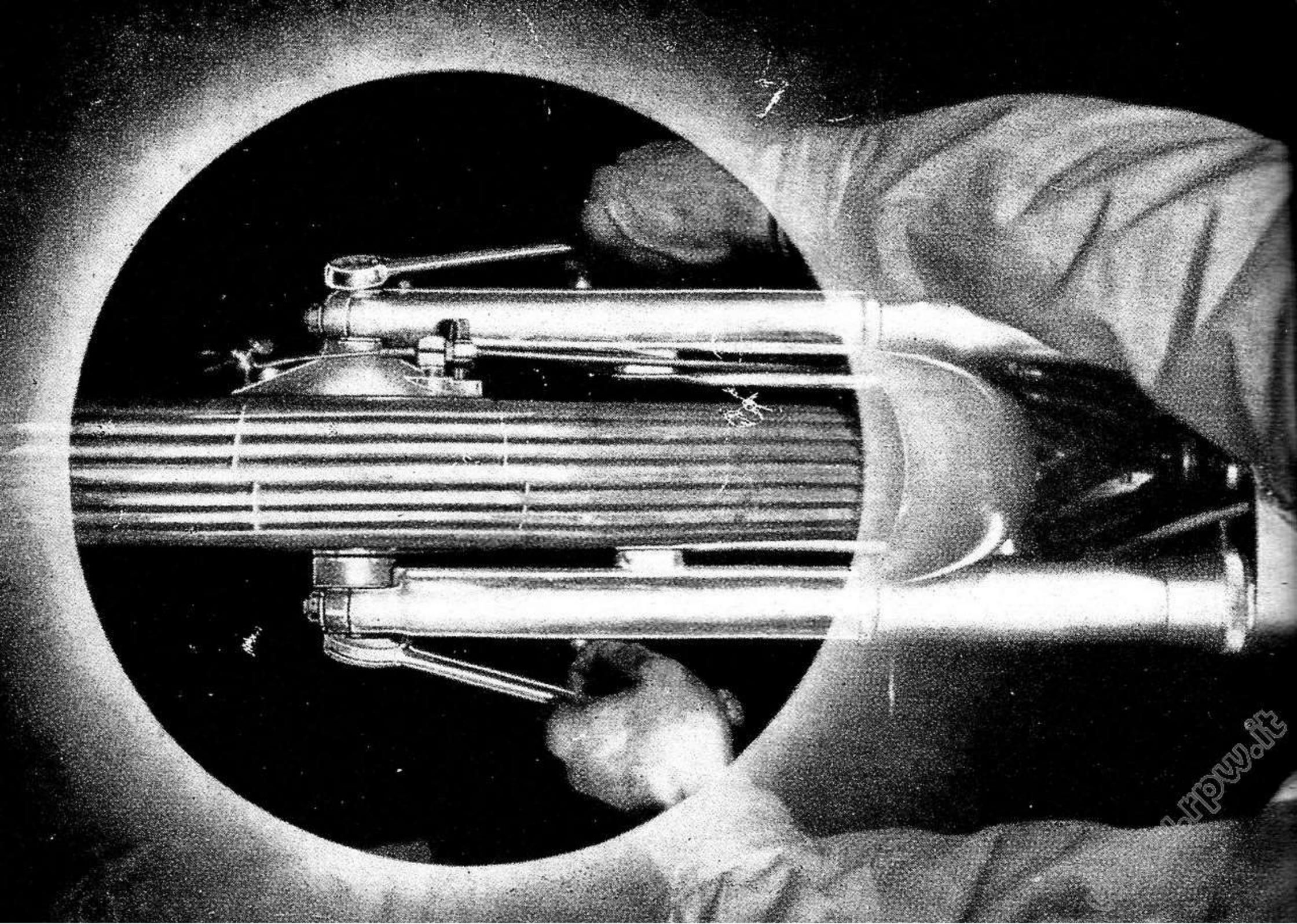


**CUSCINETTI
A SFERE**



SKF

www.fpw.it





www.how.it



LE RUOTE

POSTERIORE:

COME SFILARE LA RUOTA POSTERIORE

- A —** Togliere il giunto alla catena e liberare la corona dentata.
- B —** Allentare il freno posteriore e sfilare l'astina dal morsetto a leva.
- C —** Svitare i due dadi che bloccano il perno della ruota e sfilare la ruota dai sostegni.

Pressione nel gonfiaggio: Atm. 1.8

PER IL RICAMBIO:

**Italcerchio**

CUSCINETTI

A SFERE



SKF

www.how.it



RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

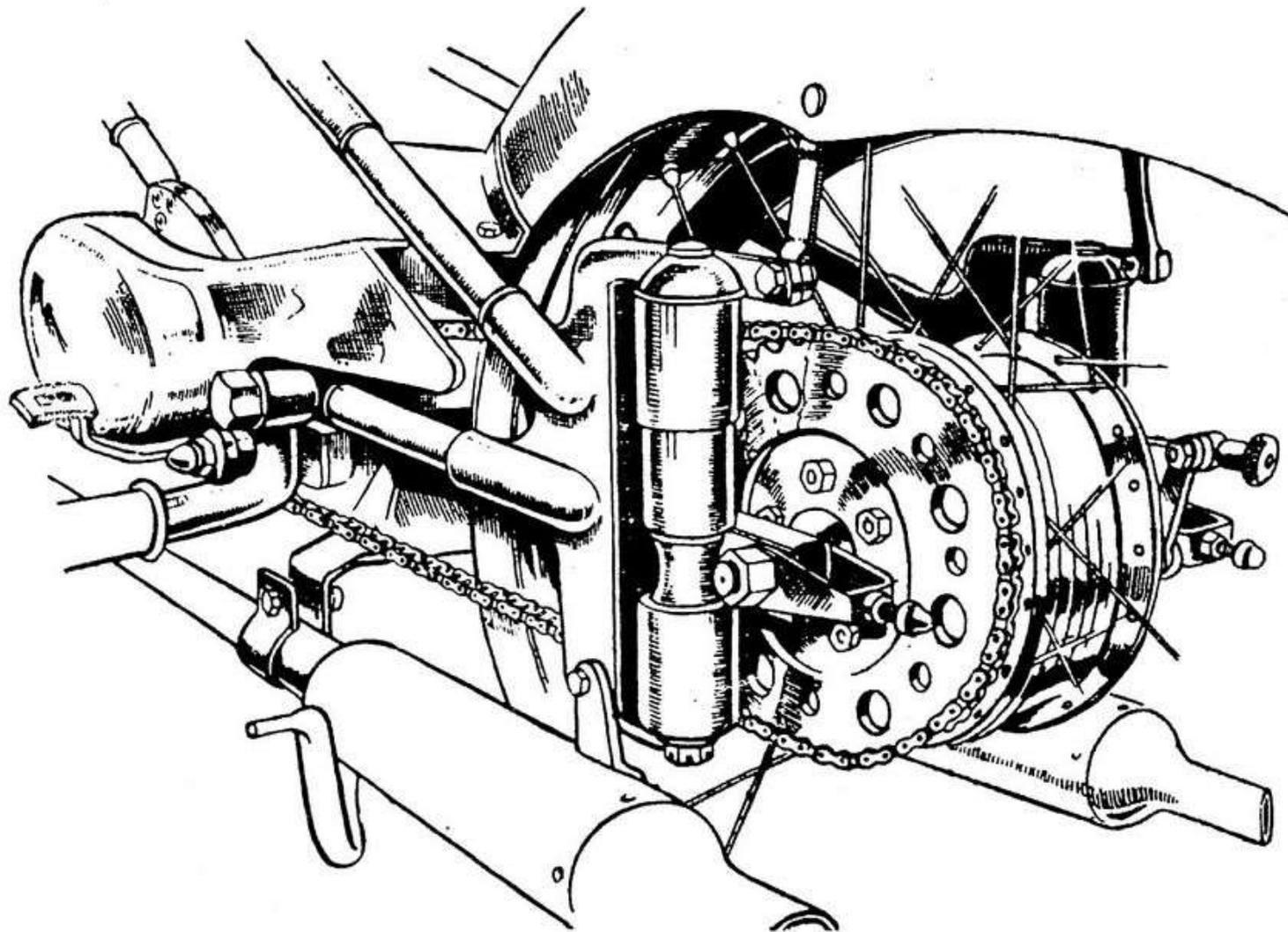
Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05



G. 1533

1
H
2

www.howtofix.com



PER IL RICAMBIO:

CATENA

**ORIGINAL
FOSSATI**

www.fossati.it



RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05



(ESTRATTO DELLE CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA)

GARANZIA

La Fabbrica declina ogni responsabilità per qualsiasi incidente di persona o di cosa che potesse verificarsi durante l'uso e per causa o in dipendenza dei prodotti da essa forniti, e ciò anche durante l'esecuzione del collaudo di consegna. Parimenti non assume responsabilità verso il compratore in dipendenza di eventuali infrazioni di brevetti, marche, modelli, che venissero riscontrate sulle merci da essa fornite.

La Fabbrica garantisce per il solo primo acquirente, i suoi prodotti di costruzione normale, per sei mesi dalla data di consegna al compratore, sono escluse dalla garanzia le gomme, gli organi dell'impianto elettrico e tutte le parti non costruite dalle Officine RUMI. Questa garanzia è limitata alla ripresa pura e semplice da parte della Fabbrica del pezzo rotto per ben accertato difetto di materiale ed al suo ricambio gratuito, franco Fabbrica.

La garanzia resta annullata per i prodotti eventualmente riparati, modificati o semplicemente smontati anche solo in parte fuori dalle Officine della RUMI; e per i prodotti che fossero stati utilizzati non conformemente alle indicazioni della Fabbrica stessa.

L'esame delle avarie e delle cause sarà sempre fatto dalla RUMI e tutte le spese di trasporto relative saranno a carico del Compratore.

Sono parimenti a carico del Compratore le eventuali spese di sopraluogo, qualora venisse chiesto dal Compratore ed accettato dalla Fabbrica.

Le riparazioni sono da pagarsi in contanti prima della consegna. Qualora le merci di proprietà del compratore si trovassero nelle Officine della RUMI, questa non risponde degli eventuali danni di qualsiasi natura essi siano se non nella misura di cui potrà rivalersi verso Società di Assicurazioni, esclusa una sua qualunque responsabilità per qualsiasi titolo.

www.rumi.it

STAZIONI DI SERVIZIO

La targa di riconoscimento delle Stazioni di servizio dove è stata accertata la completa attrezzatura per qualsiasi revisione o riparazione sia al motore che al motor scooter.

Presso queste Stazioni di Servizio si dovranno presentare i possessori dei motomezzi RUMI per l'assistenza gratuita muniti dell'apposito libretto.





OFFICINE DI ASSISTENZA

La targa di riconoscimento delle Officine di Assistenza dove ci si potrà rivolgere **esclusivamente** per piccole riparazioni.

In nessun modo e per nessuna ragione si dovrà affidare a queste Officine la revisione o la riparazione del Motore RUMI o della sua apparecchiatura elettrica.





TARGA DI SERVIZIO ANNULLATA

Questa Targa di Servizio è stata
annullata dalla Casa RUMI.

In nessun caso e per nessun motivo si dovrà affidare a queste Officine la riparazione del motore o dei motomezzi RUMI

La Casa RUMI non si assume nessuna responsabilità verso quei possessori di motomezzi RUMI che si rivolgeranno a queste Officine.



www.pow.it



RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05



Il motore abbisogna di un periodo di buon

RODAGGIO

e cioè fin quando il contachilometri segnerà km. 1500

NORME UTILI

Usare miscela esclusivamente composta di Benzina Super (80 ottani) e olio Mobiloil "A,, in misura del 10%.

A rodaggio terminato diminuire la percentuale di olio all'8%.

Dopo i primi 500 km. sostituire l'olio nel motore.

Dose: km. 0,800 di Mobiloil "A,,. A rodaggio terminato sostituire l'olio almeno ogni 3-4000 km.

VELOCITÀ

Non sforzare il motore in salita ed evitare il trasporto del 2° passeggero per i primi 500 km.

La velocità massima da raggiungere durante il rodaggio è di chilometri 60 - 65 orari.

UN BUON RODAGGIO È LA MIGLIOR GARANZIA DI DURATA



SILENZIOSITA'

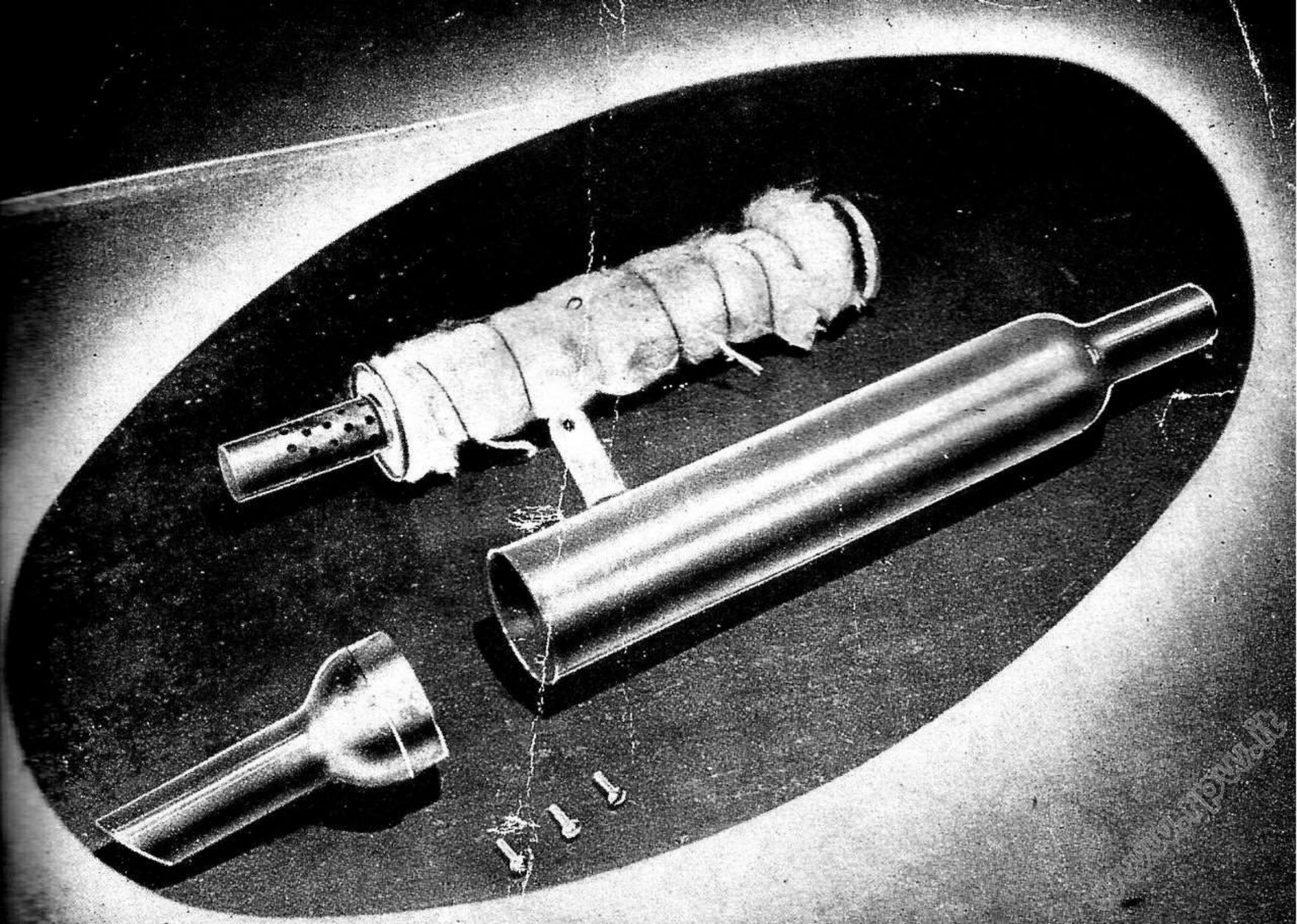
La Casa **RUMI** fa appello al senso civico dei possessori di motomezzi **RUMI** affinché essi rispettino al massimo grado la silenziosità dei propri motori.

Sarà quindi opportuno che essi si facciano premura, non appena le marmitte di scarico diventino rumorose, di far provvedere alla sostituzione della lana di vetro nell'interno della marmitta stessa.

Sono state impartite precise disposizioni a tutte le stazioni di servizio affinché non venga riconosciuta alcuna assistenza nè gratuita nè a pagamento a quei possessori di motomezzi RUMI che abbiano volontariamente alterato le marmitte dei silenziatori o vuotate le stesse della lana di vetro.

Tutti gli esperimenti eseguiti presso la Fabbrica hanno chiaramente dimostrato che, **contrariamente a quanto certuni credono**, il motore non si avvantaggia in potenza vuotando le marmitte dei silenziatori.

www.rumi.it





RUMI

FONDERIE

OFFICINE

BERGAMO

Via G. B. Moroni, 255 - Telefono 24-05