

vespino

VESPA

GILERA

BIANCHI

VESPINO SC

VESPINO SCA

Manual de USO Y ENTRETENIMIENTO

1984



MOTOVESPA, S. A.
PUBLICACIONES TECNICAS
C.B.—37 E/42 E. Núm. E 5566
Mod. VP013 - 10.^a edición/11.100
MADRID - OCTUBRE 1984

MUY IMPORTANTE

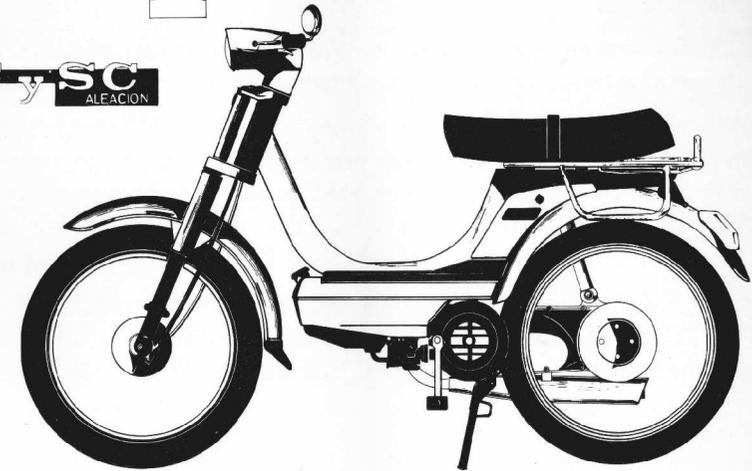
No efectúe usted el cambio de bicicleta a motor a velocidad superior a 10 Km/h., ya que puede producirse rotura de engranajes.

La avería producida por la inobservancia de esta norma no estará amparada por la garantía del vehículo.

Convertido a PDF por www.lawebdelvespino.ya.st para su difusión gratuita.

vespino

SC y SC
ALEACION



VESPA
GILERA
BIANCHI

instrucciones de uso y entretenimiento

IDENTIFICACION CICLOMOTOR (SC - SCA) VESPINO

El marcaje del chasis a partir del progresivo SCA 290.500 ha sido trasladado de lugar, y a continuación de dicho progresivo se efectúa en la parte trasera izquierda del vehículo, en el tubo rectangular del bastidor, bajo el sillín (ver figura adjunta).

El marcaje del motor se mantiene en su lugar de origen.

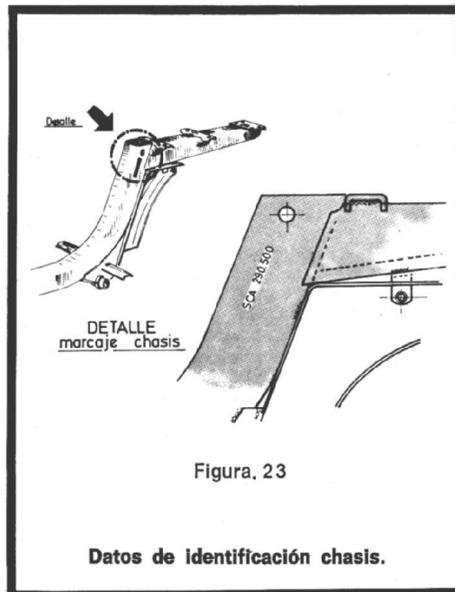


Figura. 23

Datos de identificación chasis.

Presentación

MOTOVESPA desea agradecerle su elección del nuevo VESPINO, con la seguridad de que este vehículo será de su completa satisfacción.

El ciclomotor VESPINO es una de nuestras más recientes creaciones, en el cual hemos renovado y condensado las técnicas más avanzadas, de tal forma que hemos conseguido un motor más generoso, una nueva línea más dinámica, que hacen del VESPINO un vehículo elegante, cómodo, con sencillez de manejo y máxima limpieza para el usuario.

Para mantener siempre en perfecto estado el vehículo, le aconsejamos siga las normas contenidas en este MANUAL DE INSTRUCCIONES, de esta forma usted quedará bien enterado de su manejo y funcionamiento.



MOTO VESPA, S. A.

ADVERTENCIAS

- Juntamente con el ciclomotor se entrega al Cliente el CARNET DE GARANTIA, en el que se incluye UN BONO de Asistencia Técnica Gratuita.
- Para orientación de los señores Clientes, todos los Servicios Oficiales Vespa tienen a su disposición un «Listín de precios de piezas de recambio».
- Para conservar su ciclomotor en perfecto estado de eficiencia, y para no anular las condiciones de garantía, diríjase en las reparaciones exclusivamente a las Agencias, Sub-Agencias y Talleres Autorizados Vespa, quienes cuentan con personal técnico especializado y recambios originales.
- No descuide el entretenimiento de su ciclomotor y lleve a cabo todos los cuidados periódicos que indicamos en el presente librito.
- Emplee exclusivamente recambios originales de MOTO VESPA, S. A., ya que estas piezas son de la misma calidad y han sido sometidas a los mismos controles que las piezas que forman su ciclomotor. De esta forma se garantiza el mejor funcionamiento y duración de su vehículo.
- Al repostar no mezcle distintas marcas de aceite y no use mezclas previamente preparadas en los surtidores, ya que no existe garantía de la calidad de los aceites empleados. Efectúe la mezcla en el momento de repostar, disolviendo en la gasolina un aceite envasado de marca (véase pág. 22), y en particular no emplee aceites vegetales ni aditivos.

Convertido a PDF por www.lawebdelvespino.ya.st para su difusión gratuita.



CICLOMOTOR VESPINO SCA (lado derecho) **

I N D I C E

	Pág.		Pág.
Descripción del vehículo	6	Puesta en marcha	24
Datos para la identificación	6	Parada del motor	24
Instalación eléctrica	15	Manutención	26
Características técnicas	20	Pares de bloqueo	34
Normas de uso	22	Normas para manutención	35
Presión neumáticos	22	Tabla de lubricación	36
Mezcla de carburante	22	Localización y eliminación de eventua- les inconvenientes	38
Rodaje	22		



CICLOMOTOR VESPINO SC (lado izquierdo) *

Descripción del vehículo

IDENTIFICACION DEL CICLOMOTOR

El número del motor se encuentra grabado en el semicárter, lado transmisión (ver fig. 1).

El número del bastidor se encuentra en el

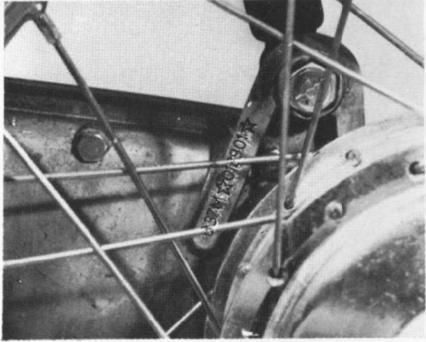


Fig. 1
Datos identificación motor

soporte, donde se fija el depósito (ver fig. 2). Dichos datos deben ser siempre indicados en los pedidos de recambios.

Estas numeraciones sirven para identificar el ciclomotor a los efectos de la ley y figu-

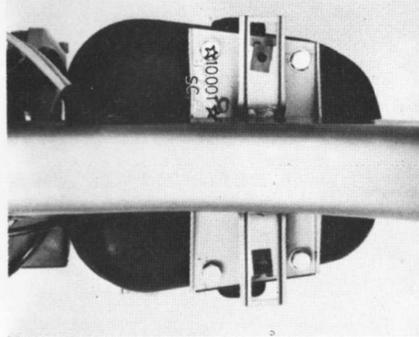


Fig. 2
Datos identificación chasis

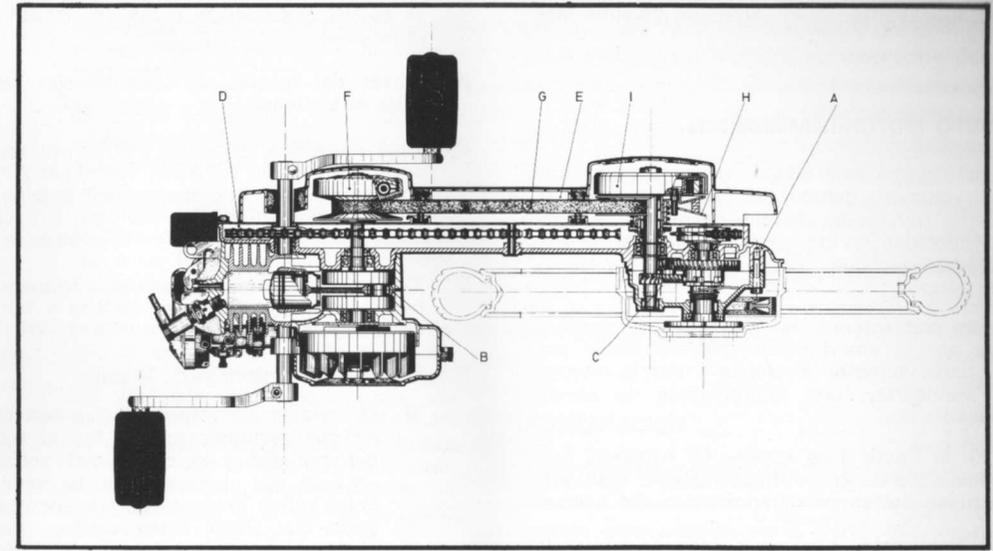


Fig. 3
Esquema del motor y transmisiones

6

ran, igualmente, en el carnet de garantía que se entrega al cliente.

GRUPO MOTOR-TRANSMISION

Este grupo está situado en la parte central del vehículo, debajo del bastidor, unido al mismo por medio de dos casquillos cilindricos alojados en los semicárter y por un tornillo-pasador que hace de eje de oscilación del grupo.

Las oscilaciones del grupo son compensadas por el amortiguador trasero, unido por su parte superior al chasis y por la inferior al semicárter, con interposición de silent-blocks.

En la figura 3 se expone un esquema funcional de este grupo, indicándose a continuación las partes más importantes del mismo.

A) Semicárter base, que hace de brazo de oscilación y pieza fundamental en la que

se apoyan y encierran todos los órganos principales.

B) Cártter del motor, en cuyo interior se aloja el cigüeñal.

C) Caja reductora, en cuyo interior se encuentra el grupo reductor, formando por dos parejas de engranajes helicoidales, y el mecanismo del cambio para que el vehículo funcione a motor o a pedales.

D) Conjunto transmisión-pedales, formado por la corona, piñón libre cadena y tensor automático de ésta.

E) Transmisión motor, formada por:

f) El variador de velocidad, que consta de dos semipoleas, una fija al eje del cigüeñal y la otra móvil sobre un buje fijo al mismo eje. La semipolea móvil lleva en su exterior dos guías que alojan cinco rodillos, que al moverse radialmente por efecto de la fuerza centrífuga, desplazan esta

semipolea sobre el buje fijo, variando el diámetro motriz de la correa trapezoidal.

g) La correa trapezoidal, que transmite el movimiento a la polea secundaria y al embrague.

h) La polea secundaria, formada como la anterior por dos semipoleas, una fija a un buje y la otra desplazable sobre éste.

i) El embrague centrífugo, montado sobre el mismo eje que la polea secundaria. Sobre el buje de esta polea va fijada una brida con tres zapatas móviles. Por efecto de la fuerza centrífuga, las zapatas se hacen solidarias con la caja del embrague, transmitiéndose el movimiento al grupo reductor y al eje de la rueda trasera.

Todos estos mecanismos van cubiertos por

un carenado aerodinámico que le da una singular elegancia y facilidad de montaje y desmontaje.

ENGRASE

Mediante el aceite de la mezcla combustible, para los acoplamientos pistón-cilindro y eje pistón-biela-cigüeñal-cojinetes del cigüeñal. El grupo reductor de engranajes trabaja en baño de aceite.

ALIMENTACION

Por gravedad, con mezcla de gasolina y aceite. Carburador provisto de stárter, cuyo mando está situado en la parte inferior izquierda del manillar (ver fig. 7, mandos y controles).

8 Convertido a PDF por www.lawebdelvespino.ya.st para su difusión gratuita.

7

9

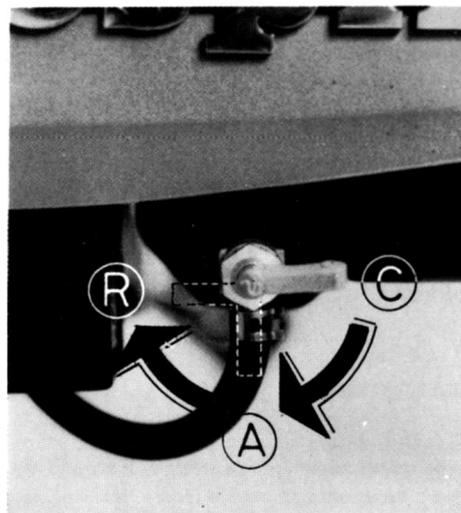


Fig. 4
Posiciones del grifo de gasolina

FILTRO DE AIRE

Con toma en el interior del tubo bastidor.

DEPOSITO COMBUSTIBLE

Posee una capacidad de 3,3 litros (incluida la reserva, 0,9 litros), con llave del grifo de tres posiciones (cerrado, abierto, reserva) (fig. 4); estas posiciones están indicadas con las letras «C», «A», «R».

EQUIPO DE HERRAMIENTAS

El ciclomotor se entrega con un equipo de herramientas, preparado especialmente para el vehículo (ver fig. 5).

- (1) Llave de tubo 21-24.
- (2) Desmontable 10-11.

- (3) Desmontable 11-19.
- (4) Llave plana de 8.
- (6) Gancho.
- (7) Destornillador.

También se entregará el vaso de mezcla (5) y el presente libro de instrucciones, uso y entretenimiento.

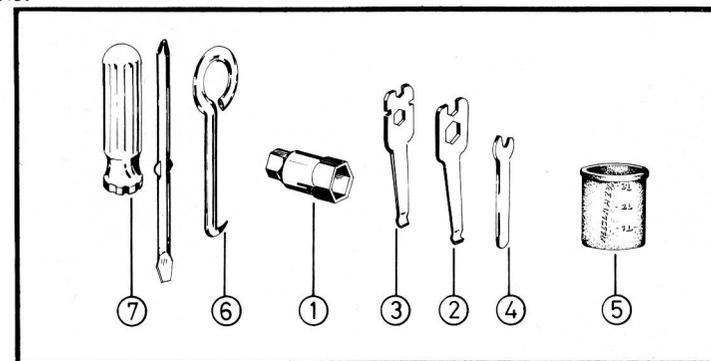


Fig. 5
Equipo de herramientas

ARRANQUE

Mediante los pedales del vehículo.

REFRIGERACION

Por aire forzado, mediante ventilador incorporado al volante. El aire es canalizado por

un deflector a las aletas del cilindro y culata.

DIRECCION

Por horquilla telescópica giratoria sobre dos cojinetes de bolas.

BASTIDOR

Formado por un tubo de acero rectangular curvado; en su parte anterior está provisto de un tubo soldado para alojar los cojinetes de dirección, y en la parte posterior una mensula que lleva incorporado un perno para la fijación del amortiguador trasero, va fijado también en la mensula el sillín, el portaequipajes y el guardabarros trasero.

En la parte inferior del tubo lleva dos soportes, el anterior para fijar el depósito y el posterior para fijar el grupo motor-transmisión.

Todo esto protegido por el cubremotor de



Fig. 6
Cubremotor

dos piezas, fácilmente desmontable (ver figura 6, tornillos A y B).

SUSPENSION

Suspensión delantera formada por horquilla telescópica en baño de aceite.

Suspensión trasera mediante amortiguador de muelles y grupo-motor transmisión oscilante.

MANILLAR

Monobloque, fundido en aleación ligera con faro y cuentakilómetros incorporado.

MANDOS Y CONTROLES

Estando sentado en el ciclomotor en posición de marcha, podrá usted encontrar en el manillar los siguientes mandos (fig. 7):

Al lado derecho:

- (1) Palanca freno delantero.
- (2) Conmutador de luces, claxón.

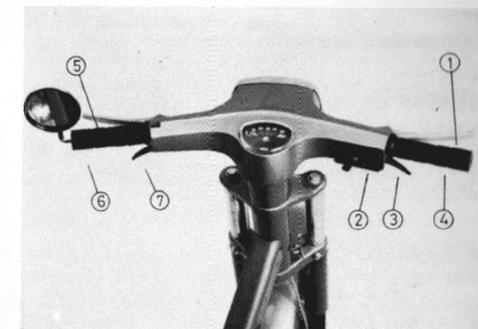


Fig. 7
Mandos sobre el manillar

- (3) Palanca mando descompresor.
- (4) Puño mando gas.

Al lado izquierdo:

- (5) Palanca freno trasero.
- (6) Puño mando cambio pedales a motor.
- (7) Palanca mando stárter.

RUEDAS

En el modelo SC se montará rueda de radios (fig. 8).

En el modelo SCA se montará rueda de aleación (Integrales) (fig. 8).

Las dimensiones de los neumáticos serán:

En el modelo SC: 2,25×18".

En el modelo SCA (aleación): 2,50×17".



Fig. 8
Rueda de aleación. Rueda de radios

ANTI-HURTO

Mediante cerradura en la dirección (fig. 12, página 23).

Convertido a PDF por www.lawebdelvespino.ya.st para su difusión gratuita.

MODELO SC (ver fig. 9a).

La energía eléctrica es suministrada en corriente alterna por un volante magnético de cuatro polos con tensión nominal de 6 V 18 W. En el estátor van montadas dos bobinas generadoras de la corriente de baja tensión para el alumbrado.

La bobina de A. T. fijada al cárter suministra la corriente de encendido.

Comprende los siguientes dispositivos de alumbrado y de señalización.

Advertencia: En las eventuales intervenciones al equipo eléctrico (ver fig. 9), cerciorarse en particular que los cables estén correctamente conectados, respetando los colores indicados en el conmutador electrónico o bobina de A. T.

FRENOS

De expansión sobre ambas ruedas y transmisión por cables regulables.

Rueda de radios:

Superficie de frenado rueda delantera: 14 × 2 cm²

Superficie de frenado rueda trasera: 25,74 cm²

Rueda de aleación:

Superficie de frenado rueda delantera: 18,00 × 2 cm²

Superficie de frenado rueda trasera: 23,38 cm²

INSTALACION ELECTRICA

MODELO SCA (aleación)

La energía eléctrica se suministra en corriente alterna por un generador electrónico con tensión normal de 6 V. 25 W. (ver esquema de instalación eléctrica) (fig. 9b).

El sistema de encendido es electrónico, FEMSATRONIC, estando colocadas en el estátor del generador, además de las bobinas de alumbrado y de encendido; otra especial que manda el disparo del conmutador electrónico, en el cual están colocados los componentes que generan la chispa.

Tanto los elementos montados en el estátor como los del conmutador están alojados en sendos bloques de resina termoestable que les protegen de los agentes atmosféricos y de posibles averías mecánicas.

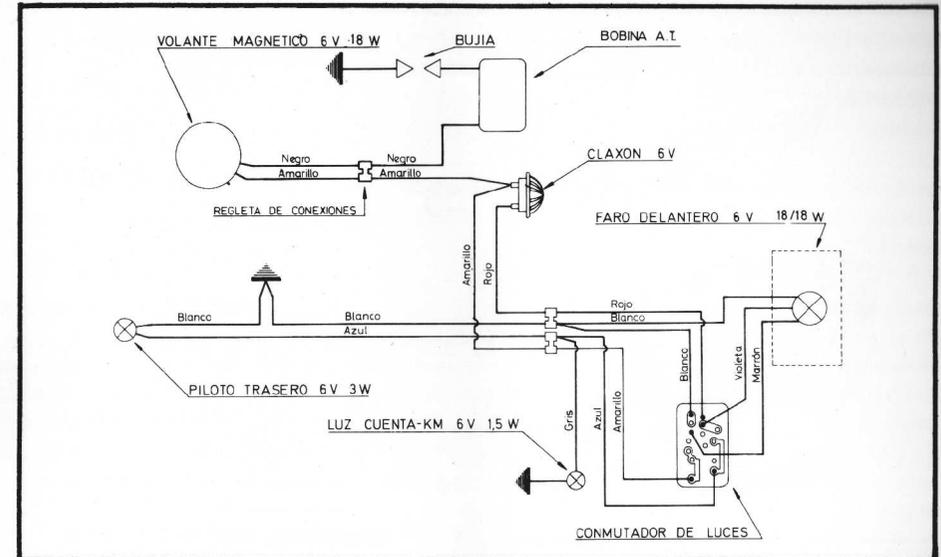


Fig. 9-a
Esquema eléctrico (Modelo SC)

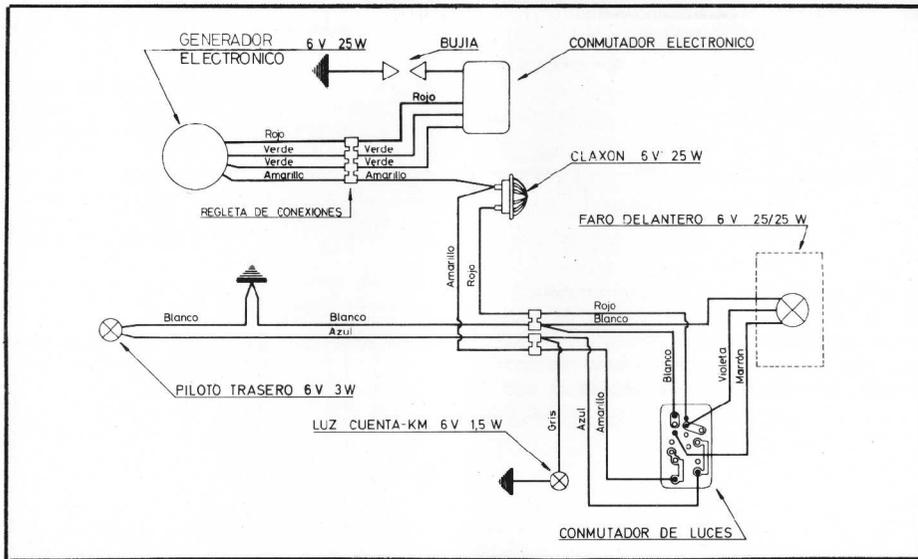


Fig. 9-b
Esquema eléctrico
(Modelo SCA)

18

FARO DELANTERO

Con lámpara biluz de 6 V 25/25 W (luz de cruce y de carretera) para el modelo SCA y 6 V 18/18 W para el modelo SC.

FARO PILOTO

Con catadióptico y lámpara 6 V 3 W.

CLAXON

Tensión nominal 6 V.

CONMUTADOR DE LUCES

Está situado en la parte derecha del manillar, encontrándose en éste los mandos siguientes (fig. 10):

- A) Interruptor de dos posiciones que permite actuar sobre las luces cruce y carretera (1).
1.—luz de carretera
2.—luz de cruce.
- B) Pulsador de claxon.

Nota: (1) Al arrancar el vehículo automáticamente las luces del proyector quedan encendidas, el conmutador (A) servirá exclusivamente para seleccionar el tipo de luz.

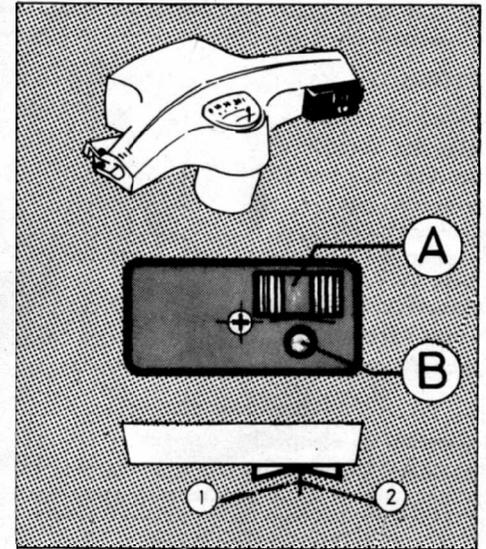


Fig. 10
Conmutador de luces. Posiciones

19

Características técnicas

MOTOR

Número de cilindros: 1.
Ciclo: dos tiempos.
Diámetro: 38,4 mm.
Carrera: 43 mm.
Cilindrada: 49,77 c. c.
Distribución: rotativa, con tres lumbreras de paso.
Potencia: 2 C. V.
Avance de encendido: $20^{\circ} \pm 1^{\circ}$ —1,63 mm.
Marca de bujías: Firestone F-36.
Bosh W 240 T1.
Champion L.81.

Separación de electrodos: 0,6 mm.

Encendido: Mediante conmutador electrónico alimentado por un generador electrónico FEMSATRONIC para el modelo SCA. Mediante volante magnético y bobina de A. T. para el modelo SC.

DATOS DIVERSOS

Carburador: Tipo Sha 12/12, con stárter y diámetro del difusor 12 mm., filtro de aire y silenciador de admisión.
Carburante: Mezcla de gasolina-aceite al 2 %.
Consumo (CUNA) a los 100 Km.: 1,6 litros.
Capacidad del depósito: 3,3 litros.
Reserva: 0,9 litros.
Transmisión: Mediante correa trapezoidal y grupo reductor de engranajes helicoidales.
Cambio de velocidad: Continuo por variador de velocidad, con correa trapezoidal.
Velocidad máx.: 40 Km/h.
Pendiente máx.: 20 %.
Plazas: 1.
Distancia entre ejes: 1.130 mm.
Long. máx.: 1.745 mm.
Altura máx.: 1.040 mm.
Anchura máx.: 620 mm.
Radio mínimo de giro: 1.400 mm.
Peso en vacío: 52,400 Kilogramos.

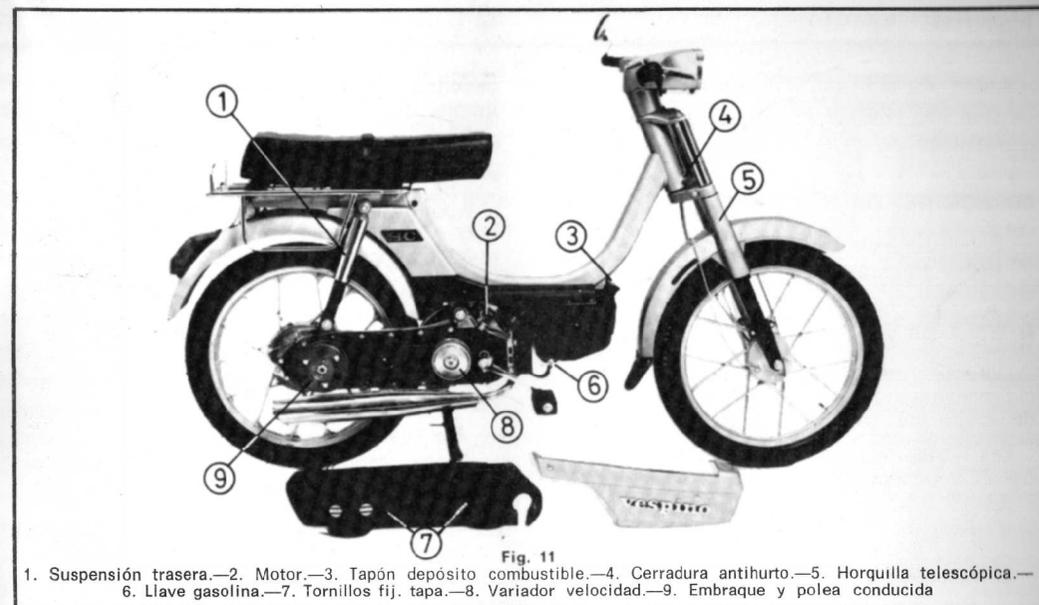


Fig. 11
1. Suspensión trasera.—2. Motor.—3. Tapón depósito combustible.—4. Cerradura antihurto.—5. Horquilla telescópica.—6. Llave gasolina.—7. Tornillos fij. tapa.—8. Variador velocidad.—9. Embrague y polea conducida

Normas de uso

Antes de emplear el vehículo comprobar:

- Que hay combustible en el depósito.
- Posición del grifo de gasolina.

PRESION DE LOS NEUMATICOS

- Rueda delantera: 1,7 Kg/cm²
- Rueda trasera: 2 Kg/cm²

MEZCLA DE CARBURANTE

Durante y después del rodaje usar la mezcla gasolina-aceite, al 2 % de aceite (20 c. c. de aceite por litro de gasolina).

Los tipos de aceites más adecuados: CS 2T y Repsol 2T.

Hacer una mezcla perfecta y nunca superior al 2 %.

El respiradero del tapón del depósito de

gasolina debe mantenerse siempre bien limpio.

ACCESO A LA CAJA DE HERRAMIENTAS

Para acceder a la caja de herramientas, quitar la tapa izquierda; dicha tapa está unida mediante un tornillo, preparado para utilizarle sin ninguna clase de herramienta.

RODAJE

Durante los primeros 500 kilómetros observar las siguientes prescripciones:

- No sobrepasar los 35 Km/h.
- Evitar aceleraciones bruscas durante el período de calentamiento del motor después del arranque.
- No frenar enérgicamente durante los primeros centenares de kilómetros, salvo en casos de urgencia.

PUESTA EN MARCHA

Para arrancar el motor se puede seguir uno de los siguientes sistemas (fig. 13).

1.º Arranque con vehículo sobre caballete:

- Colocar el ciclomotor sobre el caballete A), de tal forma que la rueda trasera no apoye en el suelo.
- Abrir el grifo del combustible B).
- Tener el puño-gas C) ligeramente acelerado.
- Colocar el puño del cambio D) en posición de motor (sentido de flecha m).
- Con motor frío, accionar la palanca del stárter E).
- Accionar la palanca del descompresor F).
- Accionar el pedal G) y, una vez vencida la resistencia del motor, soltar la palanca F) para permitir el arranque.

2.º Arranque pedaleando:

- Girar el puño-cambio en el sentido contrario a m).

PARADA DEL CICLOMOTOR QUEDANDO EL MOTOR EN MARCHA

Cerrar el mando-gas y frenar, el motor queda en ralentí.

PARADA DEL MOTOR

Una vez parado el ciclomotor, accionar la palanca del descompresor.

UTILIZACION COMO BICICLETA

Situar el puño del cambio en el sentido contrario de la flecha m) (fig. 13) y pedalear.

- No someter el motor durante períodos largos a un número de revoluciones muy elevado para ello, **se evitará llevar el mando de gas a tope.**
- Controlar que tuercas y tornillos estén bien apretados, especialmente las ruedas.
- Verificar que el carburador esté bien apretado sobre el racord de admisión, para que no entre aire.

CERRADURA ANTIHURTO

Para bloquear el manillar, girar a la izquierda completamente el mismo, empujar la llave al tiempo que se hace girar hacia la izquierda. Una vez bloqueado, dejar que vuelva la llave a su posición primitiva y extraerla.

Para desbloquearlo, seguir procedimiento inverso (fig. 12).

No dejar la llave puesta, ya que al girar el manillar puede tropezar con la horquilla y deteriorarla.

No engrasar nunca la cerradura.

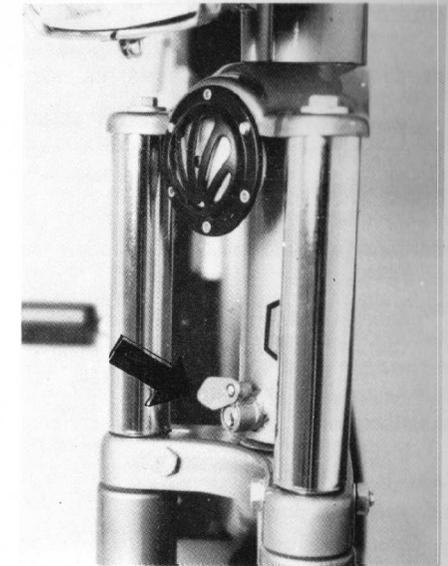


Fig. 12
Cerradura antihurto

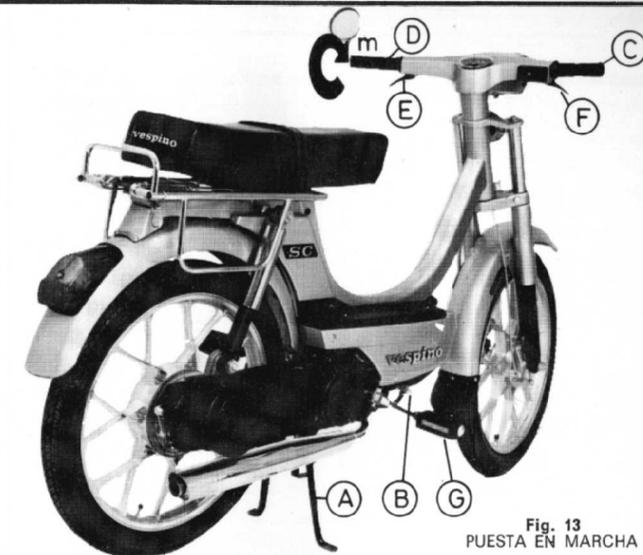


Fig. 13
PUESTA EN MARCHA

EL CAMBIO DE BICICLETA A MOTOR DEBE EFECTUARSE A VEHICULO PARADO O A VELOCIDAD REDUCIDA, YA QUE A GRAN VELOCIDAD SE CORRE EL RIESGO DE ROMPER LOS ENGRANAJES DEL GRUPO REDUCTOR

Manutención

La perfecta eficacia y la duración de su vehículo depende, en gran parte, del cuidado que ponga en su manutención. Antes de proceder a su manutención, debe efectuarse una limpieza exterior del motor con petróleo y pincel, secando con trapos limpios. Para las partes pintadas utilice agua, usando esponja para limpiar y gamuza para secar.

Advertencia: No se debe utilizar petróleo para las partes pintadas, porque las vuelve opacas y las deteriora.

DESMONTAJE Y MONTAJE DE LAS RUEDAS

Colocar el ciclomotor sobre el caballete. Para desmontar la rueda delantera, soltar el cable del freno (A), aflojar las tuercas que fijan el eje de la rueda delantera a la horquilla (B), y una vez fuera, desplazar largamente la toma del cuentakilómetros (C), hasta sacarla del eje (ver fig. 14).

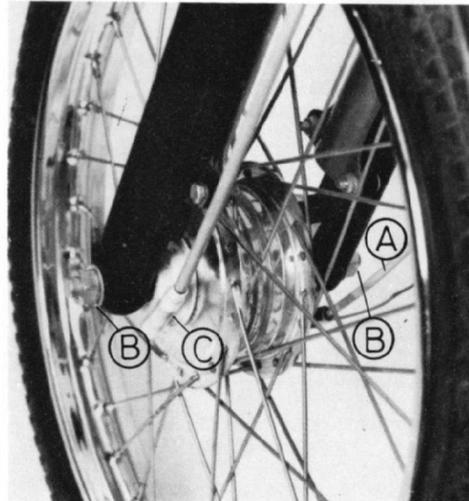


Fig. 14
Rueda delantera

26

filtro al carburador; separarla lo suficiente para extraer el elemento filtrante (no es necesario desmontar la tapa del fuelle de goma que se fija al bastidor), limpiarlo con gasolina pura, secar después con aire comprimido.

AJUSTE DE CARBURACION

Con el cubremotor desmontado, los capuchones de goma quitados, podemos ver el carburador y filtro de aire, según la figura 16.

- A) Tornillo regulación **ralentí**. Apretando o aflojando éste, aumentamos o disminuimos el número de revoluciones del motor.
- B) Actuando sobre este dispositivo se regula el juego del puño **mando-gas**.
- C) Actuando sobre este dispositivo se regula el juego de la palanca **mando a stárter**.

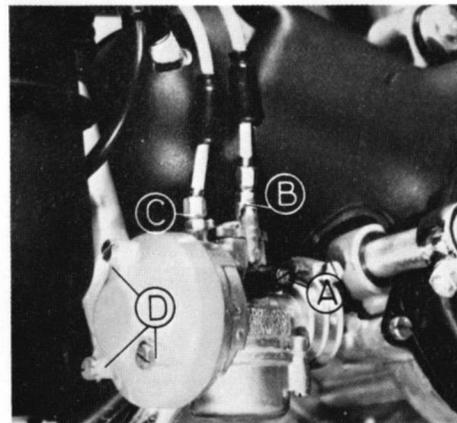


Fig. 16
Ajuste carburación

28

Para el montaje, actuar en sentido inverso, cuidando que el pivote de anclaje rueda entre en el correspondiente alojamiento del tambor.

Una vez colocada la rueda, fijar y tensar cable del freno.

Para desmontar la rueda trasera, aflojar los cuatro tornillos (A) que fijan el tambor a la brida, extraer éstos con sus correspondientes arandelas y quitar la rueda (fig. 15).

Para el montaje, colocar la rueda y apretar en diagonal los tornillos de fijación.

La sustitución y reparación de la cámara de aire se efectuará como en una bicicleta.

DESMONTAJE DEL FILTRO DE AIRE

Aflojar y quitar los tres tornillos D), señalados en la figura 16, que fijan la tapa del

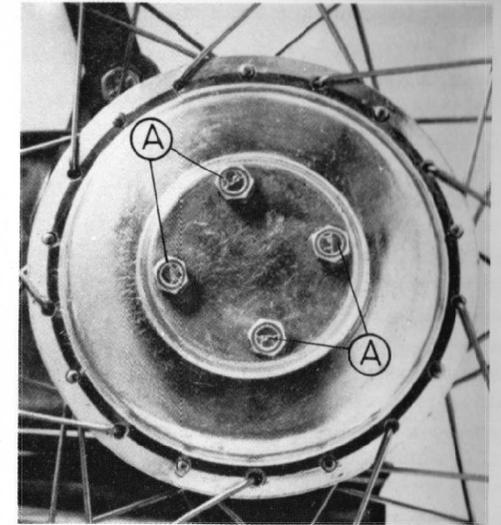


Fig. 15
Rueda trasera

27

DESMONTAJE Y LIMPIEZA DE LA BUJIA

Cada 4.000 kilómetros, desmontar y limpiar la bujía.

Desmontaje.—Desmontar el cable de A. T. de la bujía y actuar sobre la misma con la llave de tubo (fig. 17).

Limpieza.—Limpiar con un cepillo metálico los electrodos y ajustar la distancia entre éstos, que debe de ser de 0,6 milímetros (ver fig. 18). Mirar el aislador de la bujía; si hay grietas o roturas, sustituirla.



Fig. 17
Desmontaje de bujía

Advertencia: Volver a montar la bujía a mano, con la debida inclinación, empleando la llave sólo para bloquear.

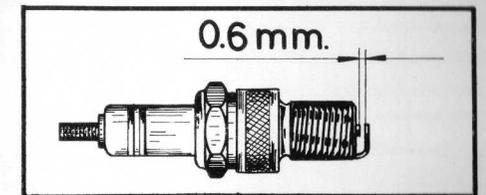


Fig. 18
Bujía, distancia electrodos

29

DESMONTAJE Y LIMPIEZA DEL ESCAPE

Desmontaje.—Quitar las tuercas de unión al cilindro, seguidamente desatornillar el tornillo unión semicárter, y así ya tenemos el tubo de escape suelto para trabajar con él.

Limpieza.—El proceso a seguir para realizar la limpieza del escape será el siguiente:

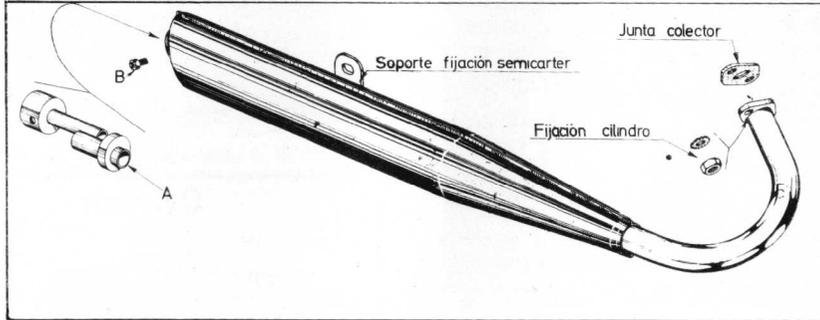


Fig. 19
Tubo escape

Desmontar tubo (A) (fig. 19); para ello, quitar el tornillo (B) y extraer el tubo.

Para realizar la limpieza introducir por los extremos de las distintas piezas un cable de acero, haciéndole girar hasta conseguir desprender toda la carbonilla. Soplar después con aire a presión para expulsarla de su interior.

FRENOS

Para que los frenos funcionen perfectamente es necesario que las ruedas giren libremente cuando las palancas de los mandos no encuentren en posición de reposo.

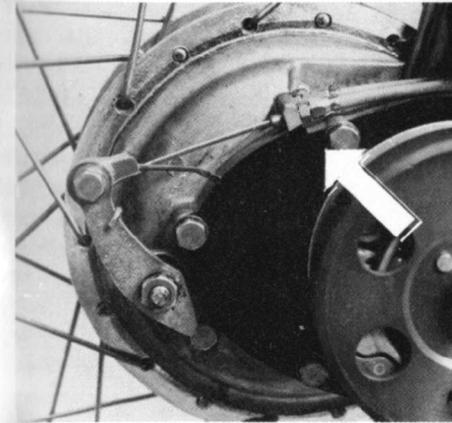


Fig. 20
Regulación de frenos

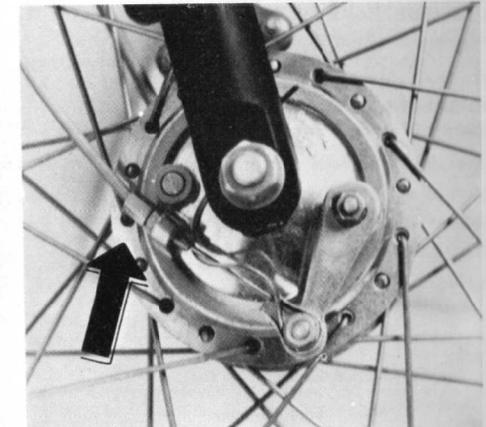


Fig. 20
Regulación de frenos

Las zapatas deberán empezar a frenar apenas se accionen los mandos. Estas condiciones se logran ajustando los correspondientes tornillos de reglaje indicados con flechas en la figura 20.

30

SUSTITUCION DE BOMBILLAS Y REGULACION FARO

Para sustituir la bombilla del faro delantero se seguirá el procedimiento indicado:

- Soltar los muelles de fijación parábola (figura 21); de esta forma la misma queda libre.
- Desmontar portalámparas actuando sobre el muelle de fijación y sustituir la bombilla defectuosa.

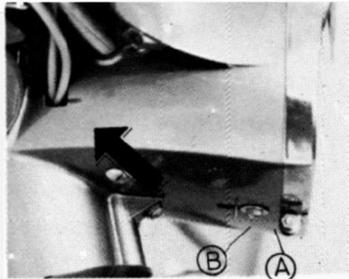


Fig. 21
Faro delantero

— Para el montaje seguir procedimiento inverso.

Para realizar la regulación del faro aflojar el tornillo (A) (fig. 21) y actuar sobre la palanca (B).

NIVEL DE ACEITE

Para verificar el nivel de aceite desenroscar el tapón (T) (fig. 22), el líquido deberá permanecer a la altura del taladro.

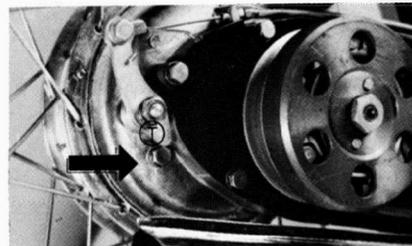


Fig. 22
Tapón carga aceite

LIMPIEZA DEL CICLOMOTOR

Para la limpieza exterior del motor es conveniente utilizar petróleo y un pincel, secando con trapos limpios.

Para las partes pintadas lavar con agua, usando esponja para limpiar y gamuza para secar.

No debe emplearse petróleo sobre la pintura, porque la vuelve opaca y la deteriora rápidamente.

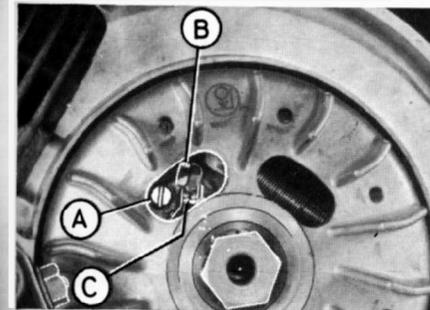


Fig. 23
Reglaje de platinos

LARGA INACTIVIDAD

Cuando se prevé un largo período de inactividad efectuar lo siguiente:

- Limpieza general del vehículo (párrafo anterior).
- Con el motor parado y el pistón en posición de punto muerto inferior, **desmontada la bujía**, introducir a través del orificio de la misma de 10 a 15 c.c. de aceite del usado para la mezcla. Después de esto, dar tres o cuatro vueltas a los pedales con el cambio en posición motor.
- Vaciar el combustible contenido en el depósito y en el carburador.
- Cubrir con grasa antioxidante todas las partes metálicas que puedan oxidarse.
- Evitar que las ruedas del vehículo estén en contacto con el suelo.

← **Reglaje de platinos (Mod. SC).**—Desmontar el deflector y quitar los tapones que cierran las ventanas del plato magnético. Aflojar en media vuelta el tornillo A, actuar sobre la excéntrica B para obtener la apertura de contactos C a 0,4 mm. Una vez conseguido, apretar el tornillo A.

PARES DE BLOCAJE

GRUPO MOTOR		
Tuerca fijación embrague		2,5-3 m.Kgr.
Tuerca fijación volante		3 -3,5 m.Kgr.
Tuerca fijación variador		2,5-3 m.Kgr.
GRUPO SUSPENSION POSTERIOR RUEDA TRASERA		
Tornillo fijación rueda trasera		3 -3,5 m.Kgr.
Tuerca fijación superior amortiguador		2,5-3 m.Kgr.
Tuerca fijación inferior amortiguador		2,5-3 m.Kgr.
GRUPO SUSPENSION ANTERIOR RUEDA DELANTERA		
Tuerca fijación eje rueda		6 -6,5 m.Kgr.
Tuerca fijación horquilla a bastidor		2,5-3 m.Kgr.
Tuerca fijación motor a bastidor		2,5-3 m.Kgr.

34

Normas para la manutención

DESPUES DE LOS PRIMEROS 2.000 KM.

1. Controlar el aprete de tornillos y tuercas; desmontar y volver a montar las ruedas (pág. 26).
2. Controlar y reglar los frenos (pág. 31).
3. Comprobar el nivel de aceite de la caja reductora.
4. Efectuar las lubricaciones indicadas en la página 36.
5. Reglar el carburador (pág. 28).
6. Controlar la bujía y, si es necesario, reglar la distancia entre los electrodos (ver página 29).
7. Limpiar filtro de aire.

CADA 4.000 KM.

1. Repetir las operaciones anteriormente indicadas a los 2.000 kilómetros.

2. Desmontar la culata, tubo de escape.
3. Limpiar la cabeza del pistón mediante un rascador; tener cuidado no rayar la superficie.
4. Desincrustar la lumbrera del escape, cuidando que los residuos carbonosos no queden en el interior de éste; esta operación se efectuará después de haber llevado el pistón al punto muerto inferior (P.M.I.).
5. Limpiar el tubo de escape.

CADA 8.000 KM.

1. Repetir las operaciones efectuadas a los 4.000 kilómetros.
2. Sustituir el aceite de la caja reductora.
3. Sustituir el aceite de la horquilla telescópica (40 c. c. en cada brazo).

35

LUBRICACION

ORGANOS A LUBRICAR	OPERACIONES	MOMENTO	LUBRICANTE
Motor.	Mezcla al 2 %.	Al repostar.	AGIP 2T SM. Aceite Repsol 2T. Aceite CS-2T.
Piñón cuentakilómetros (1). Variador del cambio (1).	Lubricar.	2.000 Km.	AGUILA n.º 80 BRUGAROLAS.
Cables transmisiones.	Lubricar.	2.000 Km.	
Piñón libre. Polea móvil variador (2). Polea móvil embrague (2).	Lubricar.	4.000 Km.	Aceite SAE-30. AGIP SIC 105.
Casquillo agujas embrague. Cojinetes cubo rueda delantera. Articulaciones palancas mandos. Cadenas y pedales. Cojinetes dirección.	Lubricar.	4.000 Km.	Grasa lítica. Grupo 8.º de CAMPSA. AGIP GR MU.
Horquilla telescópica. Reductor de engranajes.	Sustituir aceite.	8.000 Km.	Aceite SAE-30. AGIP SIC 105.

(1) (2) Véase página 37.

36

- (1) Antes de engrasar, lavar cuidadosamente las piezas con petróleo o gasolina y secar con aire comprimido. Utilizar **exclusivamente** el tipode grasa indicado.
- (2) Limpiar cuidadosamente los casquillos de bronce con un paño impregnado en aceite, hecho lo cual se dará una capa de aceite en el interior del casquillo.
Limpiar el buje con petróleo o gasolina y secar con aire comprimido.
Estos casquillos de bronce **nunca** se deberán lavar con petróleo, gasolina o cualquier tipo de disolvente.

I M P O R T A N T E

NOTA:

Los aceites indicados en un mismo apartado, en una misma operación son EQUIVALENTES; por esta razón siempre que se haga mención a algún tipo de aceite en las páginas del libro se entenderá el nombrado o su equivalente.

Convertido a PDF por www.lawebdelvespino.ya.st para su difusión gratuita.

37

Localización y eliminación de eventuales inconvenientes

Quando el vehículo presente irregularidad en el funcionamiento, conviene realizar los siguientes controles y proceder como se indica al lado.

Si realizados los controles y consejos que

se citan continuasen los inconvenientes, aconsejamos al cliente se dirija a uno de los servicios oficiales VESPA, los cuales disponen de utillaje apropiado para cualquier tipo de reparación.

LOCALIZACION DE LOS INCONVENIENTES	R E M E D I O S
<p>DIFICULTAD DE ARRANQUE</p> <ul style="list-style-type: none"> — Grifo cerrado inadvertidamente. — Falta de combustible en el depósito. — Surtidor, cuerpo del carburador o grifos obstruidos o sucios. — Motor ahogado. 	<ul style="list-style-type: none"> — Abrirle. — Abrir la reserva, repostar lo antes posible. — Desmontar y lavar con gasolina, secar con aire comprimido. — Cerrar la llave del combustible, desmontar la bujía (pág. 29). Accionar lentamente los pedales en posición de motor, para que el motor dé unas revoluciones y elimine el exceso de combustible. Después lim-

LOCALIZACION DE LOS INCONVENIENTES

- Filtro de aire obstruido o sucio.
- No existe chispa en la bujía.

- En tiempo frío.

R E M E D I O S

piar la bujía, secarla con un paño limpio y montarla.

Abrir nuevamente la llave del combustible y utilizar cualquiera de los métodos para la puesta en marcha.

- Ver pág. 27.
- Para verlo, desmontar la bujía, conectarle el cable de A. T. y, actuando sobre el pedal, con el cambio en posición de motor, comprobar si saltan chispas en los electrodos, teniendo cuidado que la parte metálica de la bujía haga masa. Si la bujía se encuentra sucia y con los electrodos mal regulados, limpiarla y poner la distancia entre electrodos a 0,6 milímetros; si se encuentra averiada, sustituirla.
- Eventualmente mantener unos minutos con el motor en marcha, al mínimo, antes de partir.

LOCALIZACION DE LOS INCONVENIENTES

- No llega gasolina al carburador.
- Falsas explosiones del motor.
- Funcionamiento irregular.
- Falta de potencia.
- Irregularidades en el funcionamiento de la transmisión.
- Irregularidades en el funcionamiento del embrague.

R E M E D I O S

- Si es necesario, limpiar el grifo de gasolina y el tubo de alimentación.
- Desmontar la bujía, limpiarla y reglarla como se indica en página 29. Si persiste el inconveniente, es necesario limpiar el filtro de aire y el carburador y quitar las incrustaciones de carbonilla de la culata, pistón, lumbrera de escape del cilindro y tubo de escape.
- Cuando se note dificultad en alcanzar la relación adecuada, puede ser debido al mal funcionamiento de la transmisión. En este caso es necesario desmontar y comprobar el estado del variador de velocidad y de la polea móvil, limpiándola y engrasándola; si es necesario, sustituir las piezas desgastadas. Comprobar el estado de la correa, y si está alargada o rota, sustituirla.
- Cuando se adviertan anomalías en el funcionamiento del embrague (puesta en mar-

LOCALIZACION DE LOS INCONVENIENTES

- Frenos poco eficaces.
- Irregularidades en la puesta en marcha.

R E M E D I O S

- cha irregular) es necesario desmontarlo y engrasar la polea, comprobar el estado de los muelles y de los forros de zapatas; si es necesario, sustituir las piezas desgastadas.
- Desmontar el tambor correspondiente, comprobar el estado de los forros de las zapatas y que no haya grasa en el tambor; antes de montarlo limpiar éste cuidadosamente y, si es necesario, sustituir las piezas desgastadas.
- Cuando, estando el cambio en motor, se observe que al actuar sobre los pedales ofrecen poca resistencia y el motor no gira, es necesario desmontar la caja del embrague y comprobar el estado de los muelles de las zapatas de arranque y que no haya grasa en su alojamiento; si es así, limpiar éste y las zapatas cuidadosamente antes de montarlas; si es necesario, sustituir las piezas desgastadas.