

**CICLOMOTOR
VALE**

**STANDARD
ESPECIAL**



MOTOVESPA



INSTRUCCIONES DE USO Y ENTRETENIMIENTO

MOTO VESPA, S. A.

C. B. 44/E 45/E 53/54/E.

Mod. VPO12. 1/7500

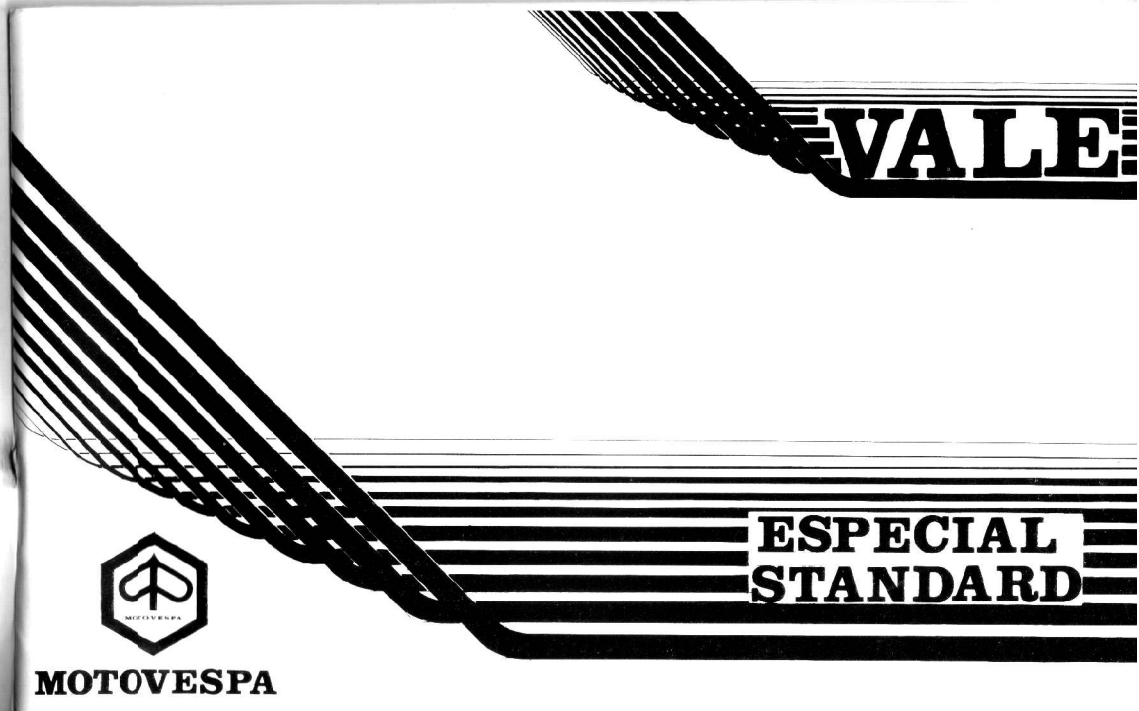
MADRID, MARZO 1981

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.



The advertisement features a large, stylized graphic of a Vespa scooter's front end, including the headlight and handlebars, rendered in black and white. The Vespa logo, a shield with a stylized 'V' and 'P', is positioned in the center. Below the logo, the text 'MOTO VESPA' is written in a bold, sans-serif font. To the right, the word 'VALE' is written in a large, bold, sans-serif font, with 'ESPECIAL STANDARD' written below it in a smaller, bold, sans-serif font. The background consists of horizontal lines that create a sense of motion and depth.

Presentación

MOTO VESPA desea agradecerle su elección del nuevo ciclomotor VALE cuatro versiones, STANDARD monoplaça, STANDARD sillín corrido, ESPECIAL monoplaça y ESPECIAL sillín corrido, con la seguridad de que este vehículo será de su completa satisfacción.

El ciclomotor VALE 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 VALE 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.

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, dirijase 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.

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

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 VALE Especial. Sillín corrido.
Rueda aleación y encendido electrónico.



Ciclomotor VALE Standard. Sillín monoplaza.
Rueda de radios. Encendido magnético.

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 grabado en el tubo de dirección (ver fig. 2).



Fig. 1
Datos identificación motor

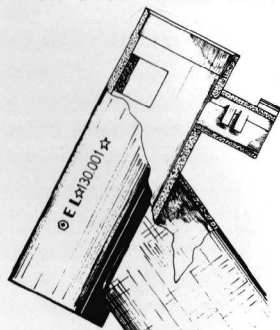


Fig. 2
Datos identificación chasis

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 cilíndricos 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

En algunos modelos la grabación ha sido realizada en la placa soporte depósito.

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-

se apoyan y encierran todos los órganos principales.

B) Cáster 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

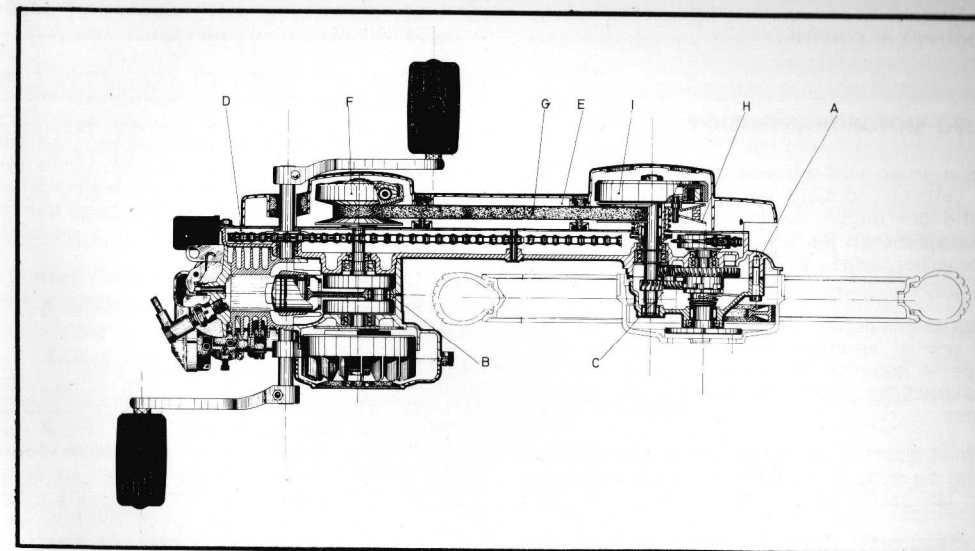


Fig. 3
Esquema del motor y transmisiones

7

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).

9

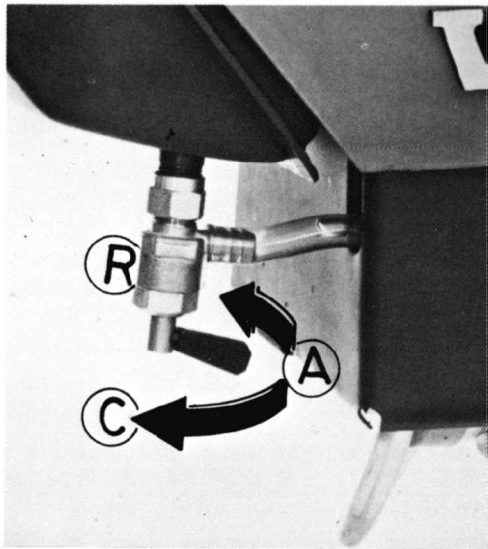


Fig. 4
Posiciones del grifo de gasolina

FILTRO DE AIRE

Con toma en el interior del tubo bastidor.

DEPOSITO COMBUSTIBLE

Situado en la parte delantera bajo el bastidor. Posee una capacidad de 3,4 litros (incluida la reserva, 0,5 litros), con llave del grifo de tres posiciones (cerrado, abierto, reserva) (fig. 4); estas posiciones están indicadas con las letras «C», «A» y «R».

EQUIPO DE HERRAMIENTAS

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

- (1) Tubo destornillador 21-24.
- (2) Desmontable 10-11.

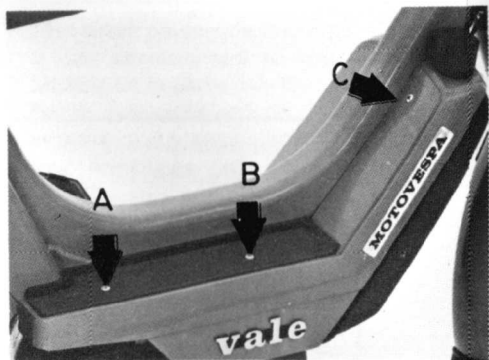


Fig. 6
Cubremotor

10

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 ménsula prevista para la fijación del amortiguador trasero, va fijado también en la ménsula el sillín, el portaequipajes y el guardabarros trasero.

Por la parte inferior del tubo lleva dos soportes: el anterior, situado frontalmente para la fijación del depósito, y el posterior, para fijar el grupo motor-transmisión.

Todo esto protegido por el cubremotor de

12

(3) Desmontable 11-19.

(4) Llave plana de 8.

ARRANQUE

Mediante los pedales del vehículo.

REFRIGERACION

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

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

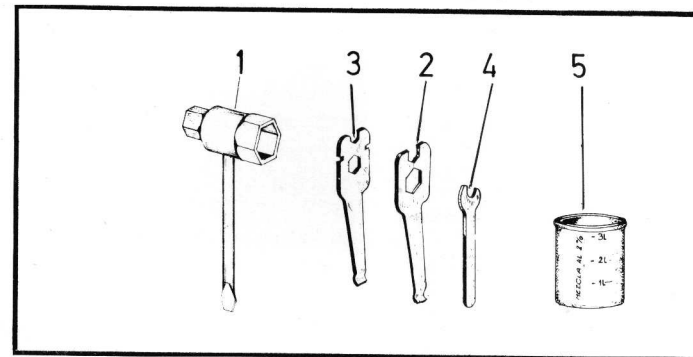


Fig. 5
Equipo de herramientas

11

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

SUSPENSION

Supensión delantera formada por horquilla telescópica en baño de aceite, incorpora una ménsula portaequipajes.

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

MANILLAR

De tubo cromado con faro independiente y cláxon incorporado a este último.

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

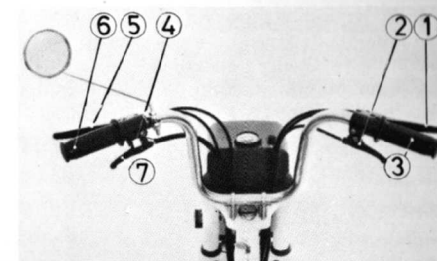
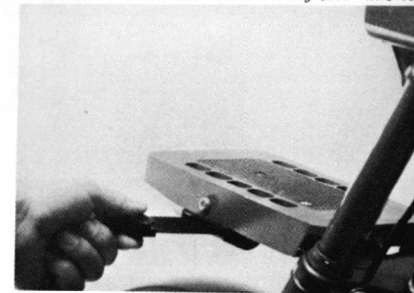


Fig. 7
Mandos sobre el manillar, en la fotografía superior.
Ménsula delantera, en la fotografía inferior.



13

Al lado izquierdo:

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

El conmutador se encuentra en el faro delantero, a la derecha del velocímetro.

ANTI-HURTO

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



Sillín con portaequipajes extraíble.

14

RUEDAS

En el modelo Standard se montará rueda de radios.

En el modelo Especial se montará rueda de aleación (Integrales).

Las dimensiones de los neumáticos serán:

En el modelo Standard: 2,25 x 16".

En el modelo Especial (aleación): 2,25 x 16".



Sillín monoplaza con portaequipajes.

Fig. 8

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

FRENOS

De expansión sobre ambas ruedas y transmisión por cables regulables.

Rueda de radios:

Superficie de frenado rueda delantera:

14 x 2 cm².

Superficie de frenado rueda trasera:

25,74 cm².

Rueda de aleación:

Superficie de frenado rueda delantera:

18,00 x 2 cm².

Superficie de frenado rueda trasera:

25,74 cm².

SILLIN PORTAEQUIPAJES

Ambos modelos tienen distintas soluciones en cuanto a sillín y portaequipajes.

- Sillín biplaza, con portaequipajes abatible y extraíble (fig. 8).
- Sillín monoplaza, con portaequipajes abatible (fig. 8).

INSTALACION ELECTRICA

MODELO ESPECIAL (aleación).

La energía eléctrica se suministra en corriente alterna por un generador electrónico con tensión normal de 6 V. 18 W. (ver esquema de instalación eléctrica) (fig. 9 b).

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.

15

MODELO STANDARD (ver fig. 9 a).

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), cerciarse en particular que los cables estén correctamente conectados, respetando los colores indicados en el conmutador electrónico o bobina de A. T.

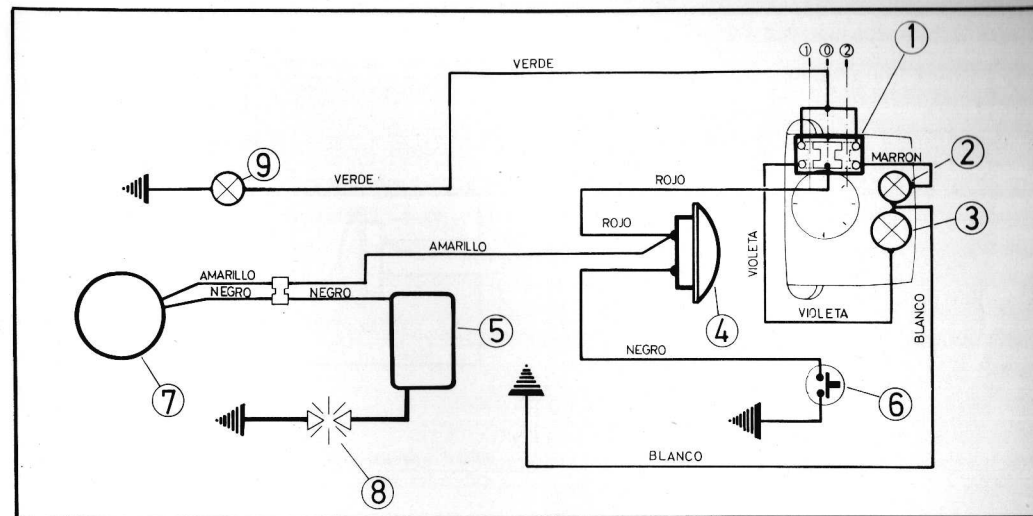


Fig. 9-a

Esquema eléctrico (Modelo Standard)

1. Conmutador.—2. Luz carretera (6 V. 15 W.).—3. Luz cruce (6 V. 15 W.).—4. Cláxon (6 V.).—5. Bobina A. T.—6. Pulsador cláxon.—7. Volante magnético (6 V. 18 W.).—8. Bujía.—9. Luz piloto (6 V. 4 W.).

16

17

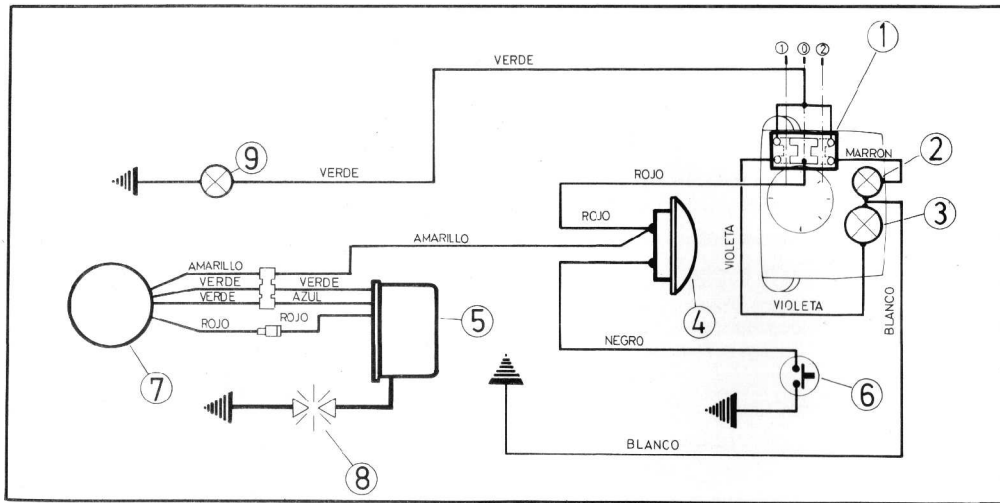


Fig. 9-b
Esquema eléctrico (Modelo Especial)

1. Conmutador.—2. Luz carretera (6 V. 15 W.).—3. Luz cruce (6 V. 15 W.).—4. Cláxon (6 V.).—5. Conmutador electrónico.—6. Pulsador cláxon.—7. Generador electrónico (6 V. 18 W.).—8. Bujía.—9. Luz piloto (6 V. 4 W.).

18

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: $20^\circ \pm 1^\circ \rightarrow 1,63$ mm.
Marca de bujías: Firestone F-36.
 Bosch 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 ESPECIAL. Mediante volante magnético y bobina de A. T., para el modelo STANDARD.

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: 3,4 litros.
Reserva: 0,5 litros.
Transmisión: Mediante correa trapezoidal y grupo reductor de engranajes helicoidales.
Cambio de velocidad: Continuo por variador de velocidad, con correa trapezoidal.
Velocidad máxima: 40 Km/h.
Pendiente máxima: 20 %.
Plazas: 1.
Distancia entre ejes: 1.040 mm.
Longitud máxima: 1.600 mm.
Altura máxima: 1.022 mm. (sin espejo).
Anchura máxima: 660 mm.
Radio mínimo de giro: 1.090 mm.
Peso en vacío: 49,400 kilogramos.

20

FARO DELANTERO

Compuesto por dos lámparas de luz carretera y cruce, 6 V. 15 W., respectivamente. Incorpora conmutador de luces.

FARO PILOTO

Con catadióptico y lámpara 6 V. 4 W.

CLAXON

Tensión nominal 6 V. con pulsador en el manillar.

CONMUTADOR DE LUCES

Está situado en la parte derecha del velocímetro, en el faro delantero. Tiene tres posiciones (fig. 10):

- (0) Luces apagadas.
 (1) Luz de carretera encendida.
 (2) Luz de cruce encendida.

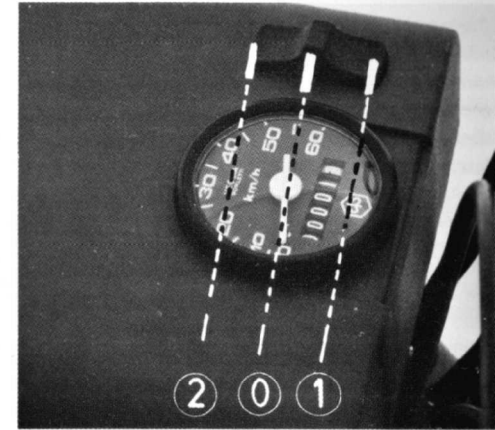


Fig. 10
Conmutador de luces. Posiciones

19

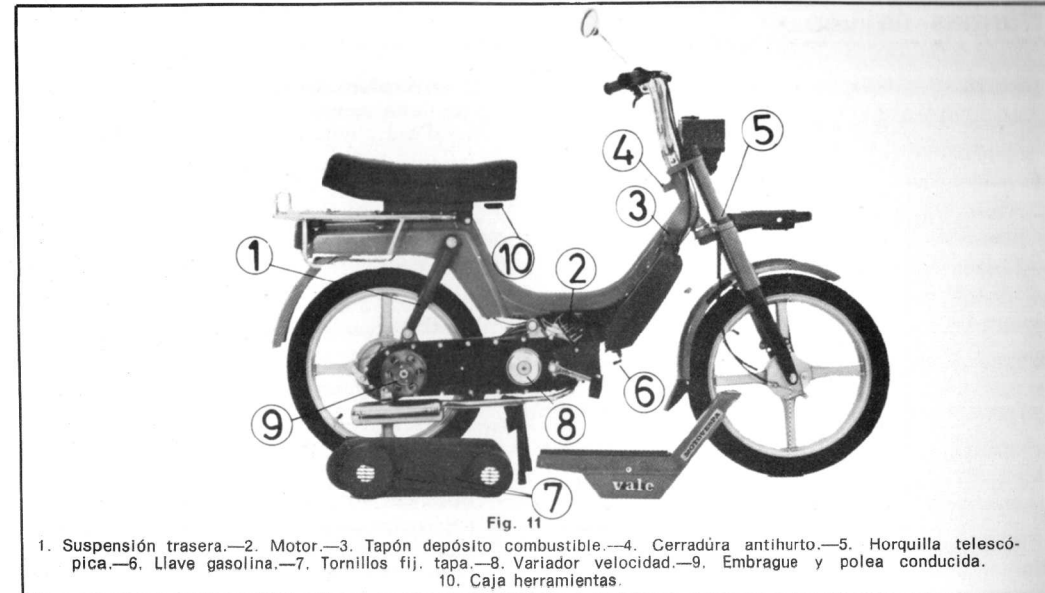


Fig. 11
1. Suspensión trasera.—2. Motor.—3. Tapón depósito combustible.—4. Cerradura antihurto.—5. Horquilla telescópica.—6. Llave gasolina.—7. Tornillos fij. tapa.—8. Variador velocidad.—9. Embrague y polea conducida. 10. Caja herramientas.

21

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 %.

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

El respiradero del tapón del depósito de gasolina debe mantenerse siempre bien limpio.

ACCESO A LA CAJA DE HERRAMIENTAS

Se encuentra bajo el sillín, con una fijación de pivotes introducidos a presión fácilmente accesibles (fig. 11) (núm. 10).

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).

24

De esta forma hemos desconectado la transmisión del motor a rueda.

- Pedalear unos metros, poner el puño-cambio en posición m) y accionar paulatinamente el mando-gas.
- La velocidad se regula accionando en un sentido u otro el mando-gas.

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.

UTILIZACIÓN 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 engrasar nunca la cerradura.

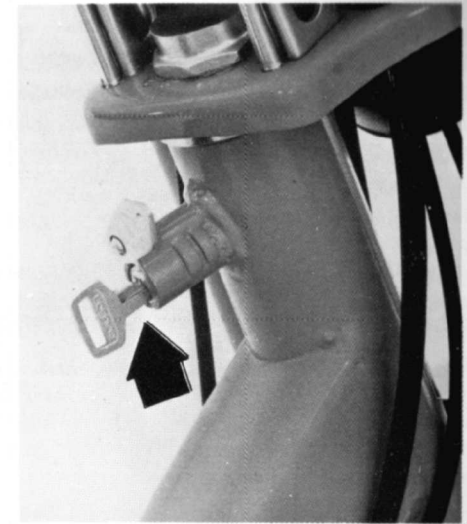


Fig. 12
Cerradura antihurto

23

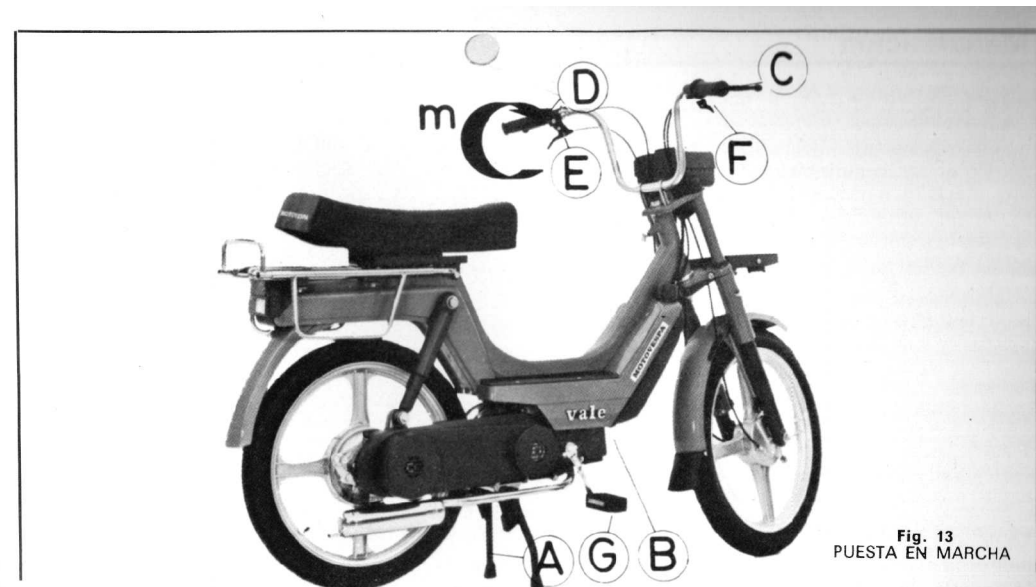


Fig. 13
PUESTA EN MARCHA

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

25

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).

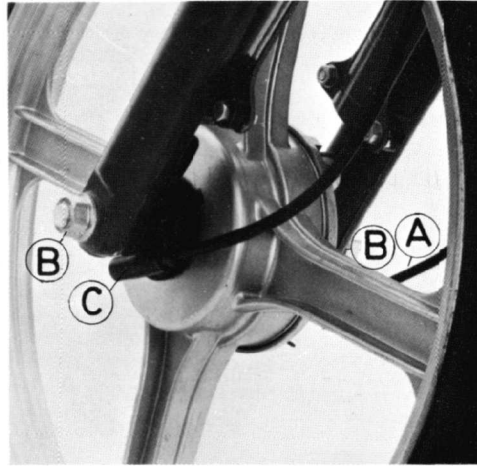


Fig. 14
Rueda delantera

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 y chapa protectora desmontados, 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**.

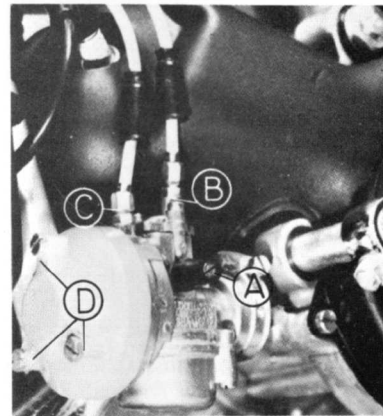


Fig. 16
Ajuste carburación

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

Desmontar la chapa protectora mediante su fijación al conmutador y deflector.

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

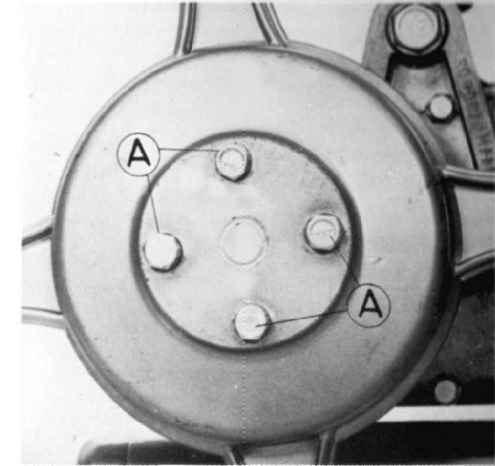


Fig. 15
Rueda trasera

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.

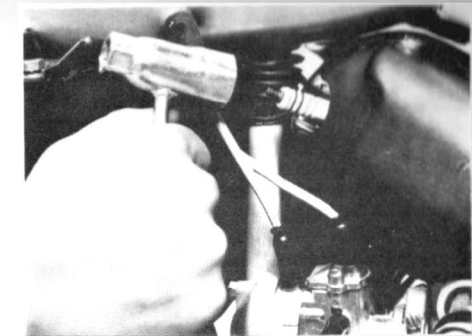


Fig. 17
Desmontaje de bujía

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

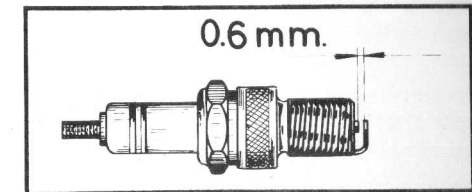


Fig. 18
Bujía. distancia electrodos

29

LIMPIEZA DEL ESCAPE

Desmontaje

Quitar las tuercas de unión al cilindro. Seguidamente desatornillar el tornillo unión semicárter.

Limpieza

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

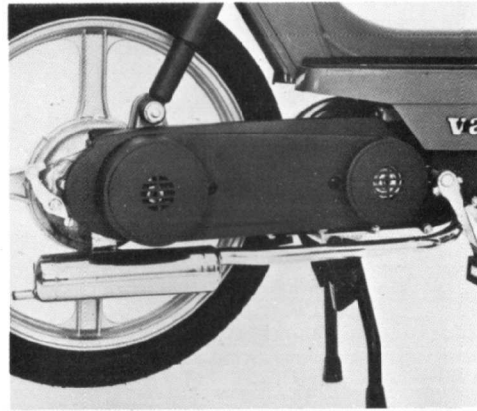


Fig. 19
Tubo escape

30

SUSTITUCION DE BOMBILLAS Y REGULACION FARO

Para sustituir las bombillas del faro delantero se seguirá el procedimiento indicado:

- Desatornillar los tornillos (1) fijación tapa superior del faro.
- Una vez desmontada la tapa superior actuar sobre los portalámparas y sustituir la bombilla defectuosa.

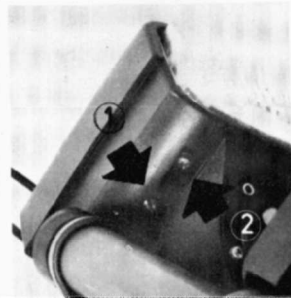


Fig. 21
Faro delantero

— Para el montaje seguir procedimiento inverso.

Para regulación del faro actuar directamente sobre los tornillos (2).

NIVEL DE ACEITE

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

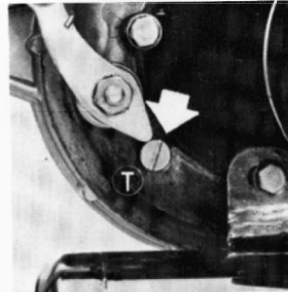


Fig. 22
Tapón carga aceite

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

FRENOS

Para que los frenos funcionen perfectamente es necesario que las ruedas giren libremente cuando las palancas de los mandos se encuentren en posición de reposo.

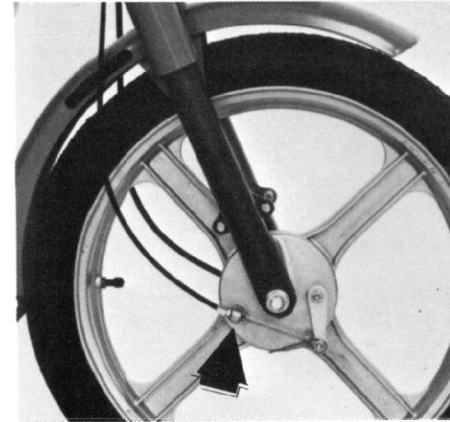
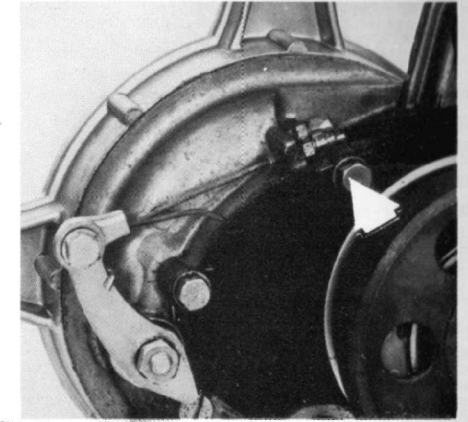


Fig. 20
Regulación de frenos

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.



31

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.

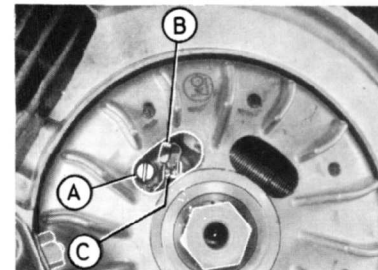


Fig. 23
Reglaje de platinos

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.—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.

33

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.

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).

LUBRICACION

ORGANOS A LUBRICAR	OPERACIONES	MOMENTO	LUBRICANTE
Motor.	Mezcla al 2 %.	Al repostar.	Aceite Repsol 2 T. Aceite CS-2 T.
Piñón cuentakilómetros (1). Variador del cambio (1).	Lubricar.	2.000 Km.	AGUILA n.º 80 BRUGAROLAS.
Cables transmisiones.	Lubricar.	2.000 Km.	Aceite SAE 30.
Piñón libre. Polea móvil variador (2). Polea móvil embrague (2).	Lubricar.	4.000 Km.	
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.
Horquilla telescópica. Reductor de engranajes.	Sustituir aceite.	8.000 Km.	Aceite SAE 30.

(1) (2) Véase página 37.

- (1) Antes de engrasar, lavar cuidadosamente las piezas con petróleo o gasolina y secar con aire comprimido. Utilizar **exclusivamente** el tipo de 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.

Localización y eliminación de eventuales inconvenientes

Cuando 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
DIFICULTAD DE ARRANQUE — Grifo cerrado inadvertidamente. — Falta de combustible en el depósito. — Surtidor, cuerpo del carburador o grifos obstruidos o sucios. — Motor ahogado.	— 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-

38

LOCALIZACION DE LOS INCONVENIENTES	R E M E D I O S
— Filtro de aire obstruido o sucio. — No existe chispa en la bujía. — En tiempo frío.	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.

39

LOCALIZACION DE LOS INCONVENIENTES	R E M E D I O S
— 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.	— 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-

40

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

LOCALIZACION DE LOS INCONVENIENTES	R E M E D I O S
— Frenos poco eficaces. — Irregularidades en la puesta en marcha.	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.

41