

Moto Vespa

Quien de los queridos Amigos del Club no manejo esta Hermosa MOTO VESPA, muchos comenzaron por tener su primera moto y hoy en día siguen con la tradición, llevándolas a los encuentros como si no hubiese pasado ya 62 años de su fundación. Hoy desde MOTOSCLASICAS hacemos un apequeña reseña de esta marca que sigue VIVA en cada uno de sus propietarios

En Abril de 1946, nace la Vespa formando parte de la historia Italiana dejando atrás la segunda guerra mundial y reconstruyendo muchos países de Europa como Italia, donde muchas empresas fueron destruidas por los bombardeos de los alemanes, no teniendo economía en toda Europa e Italia no era la excepción

De la Mano de Enrico Piaggio establecido en Pontedera.

Comienza la fabricación de esta emblemática Moto

En esta fecha salen las primeras 15 unidades una Verdadera utilitaria de las dos ruedas, una moto cómoda y elegante.

Ya para 1952 esta marca se instala en España, teniendo algunos modelos que veremos al pie de la página.

(y siendo una historia para otro momento)

Dos momentos de la vida de VESPA









MOTO VESPA, S. A.

OFICINA TÉCNICO COMERCIAL

1 - 10.000.

4.^a EDICIÓN - 1 - DICIEMBRE - 1955

OBSERVACIONES

Para conservar su VESPA en perfecto estado de eficiencia y para no anular las condiciones de garantía previstas en el contrato de venta, dirijase para las reparaciones exclusivamente a las Agencias, Sub-Agencias y Estaciones de Servicio autorizadas.

Emplee en las reparaciones solamente recambios originales de Moto «Vespa». Se recomienda especialmente el uso de la mezcla carburante compuesta de gasolina de primera calidad y aceite de marca, graduación y cantidad prescrita en el presente folleto.

Fig. 1. - MOTO VESPA 125 CC.



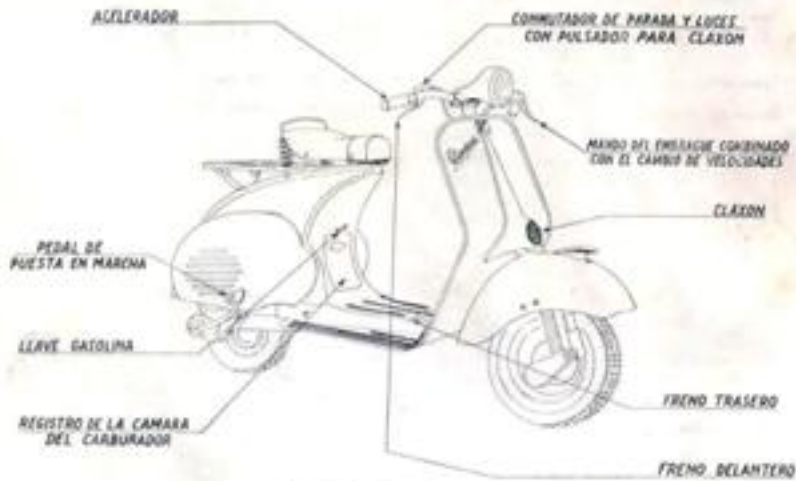


Fig. 2.- Motos de la moto

4

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

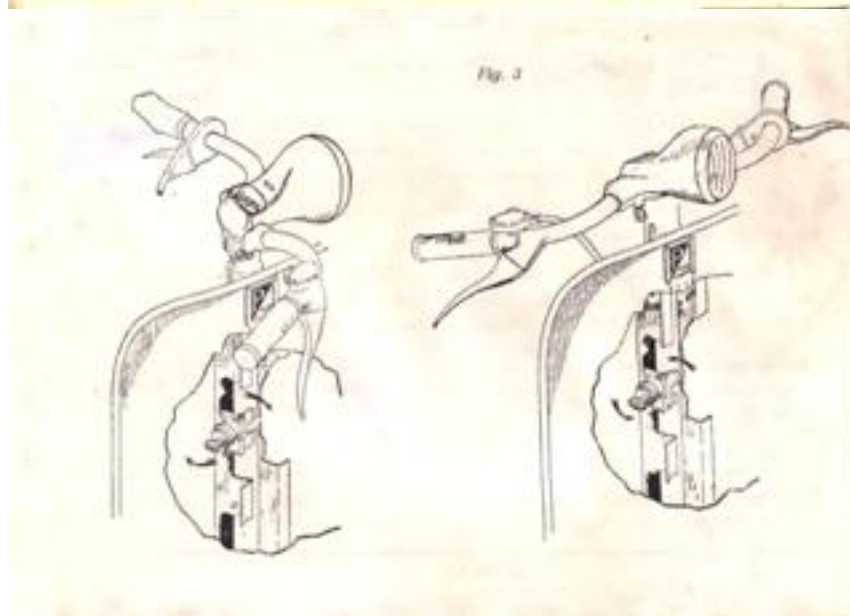
Bastidor:	Embutido de chapa de forma abierta y carenada.
Suspensión:	Elástica por resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos de doble efecto.
Motor:	De dos tiempos, con cilindro horizontal de hierro fundido y culata de aleación ligera.
	Diámetro del cilindro 54 mm.
	Carrera... .. 54 mm.
	Cilindrada... .. 123,672 cm ³ .
	Potencia efectiva... .. 5 HP a 5.000 r. p. m.
	Relación de compresión... .. 6,4
Transmisión:	Directa desde el motor a la rueda trasera a través del embrague, engranaje elástico y engranaje del cambio.
Puesta en marcha:	Por pedal al lado derecho de la moto.
Cambio de velocidades:	Tres hacia adelante, con engranajes de toma continua en baño de aceite. Mando combinado con el embrague, situado en la extremidad izquierda del manillar.

5

Embrague:	De discos múltiples de acero con pastillas de coque, abundantemente lubricados; mando por palanca y transmisión flexible.
Encendido:	Por volante magnético.
Alumbrado:	Por volante magnético con corriente alterna que alimenta el faro delantero (de tres luces) y la luz piloto.
Frenos:	El delantero es de expansión, accionado a mano por medio de una palanca situada en la extremidad derecha del manillar; el de la rueda posterior, igualmente de expansión, se acciona por medio del pedal situado en el estribo derecho.
Ruedas:	Neumáticos diám. 385 mm. (3,50" x 8,00"). Las ruedas se desmontan fácilmente por ser de sistema de disco, análogo al empleado en los automóviles, siendo, por tanto, intercambiables.
Depósito del combustible:	Con llave de tres posiciones: «abierto», «cerrado», «reserva». Capacidad de la reserva: 0,650 litros. Capacidad total: 6 litros.

6

Consumo (según las normas C.U.N.A.)	2.1 - 2.3 litros
Velocidad máxima	70 Km/h.
Distancia entre ejes	1160 mm.
Anchura máxima del manillar.....	700 mm.
Longitud máxima de la moto.....	1680 mm.
Altura máxima de la moto.....	1020 mm.
Altura desde el suelo al sillín	790 mm.
Altura mínima del estribo	220 mm.
Radio mínimo del viraje.....	1.5 m.
Peso total en vacío	83 kgs. aproximadamente.



Dispositivo anti-burto: Sobre el bastidor y próximo al manillar, está situada la cerradura anti-burto.

Para bloquear la moto, se gira completamente el manillar hacia la izquierda y se da una vuelta a la llave. En esta posición, la dirección se inmoviliza y la moto sólo puede moverse girando sobre sí misma.

El desbloqueo se efectúa dando una vuelta a la llave en sentido contrario, deshaciendo el giro del manillar (ver fig. 3).

Caballero: Bajo el estribo se dispone de un caballero de apoyo, de dos patas, fácilmente accionable, y con dos robustos muelles de retroceso que lo mantienen fijo al estribo durante la marcha impidiendo las vibraciones.

Equipo de herramientas: 1 llave cuádruple de tubo (11, 14, 21, 22 mm.), 3 llaves planas sencillas (7, 8, 10 mm.) 1 llave plana doble (11, 14 mm) y 1 destornillador.

En la caja porta-herramientas, que está al lado izquierdo de la moto, se encuentran: el equipo anterior (alojado en una bolsa de lona), una bomba para el inflado de los neumáticos, una llave de la cerradura anti-burto, los bujes de entretenimiento gratuito durante el rodaje, el soler de control y el preseteé foleto.

USO

Mezcla del carburante: La mezcla gasolina-aceite debe estar formada por:

- 80 cm.³ de aceite por litro de gasolina, durante los primeros 2.000 Km.
- 60 cm.³ de aceite por litro de gasolina para los sucesivos.

El respiradero del tapón del depósito del combustible debe estar siempre limpio.

Tipos de aceites más adecuados: Shell X-100 Motor Oil 30.
Esso Motor Cycle Oil S.A.E. 30

Arranque: Para poner en marcha el motor hay que abrir la llave del combustible (las tres posiciones: «abierto», «cerrado», «reserva», están indicadas en la fig. 4), poner el cambio en posición de punto muerto, el acelerador al mínimo y accionar el pedal de puesta en marcha.

En caso de encontrar dificultad para el arranque, comprobar si el motor está inundado, es decir, si el carburador rebosa combustible; en este caso, se debe proceder según alguno de los métodos siguientes:

10



Fig. 4

Con el cambio en segunda velocidad empujar la moto desembragada hasta alcanzar cierta velocidad; embragar y desembragar tan pronto como el motor haya arrancado.

Quitar la bujía y accionar el pedal de puesta en marcha para que el motor dé unas cuantas revoluciones. Antes de volver a montar la bujía secarla cuidadosamente con un trapo limpio.

Si por el contrario, el combustible no llega al carburador, apretar tres o cuatro veces el mando del flotador situado sobre la tapa del cuerpo del mismo y accionar nuevamente el pedal de la puesta en marcha.

11

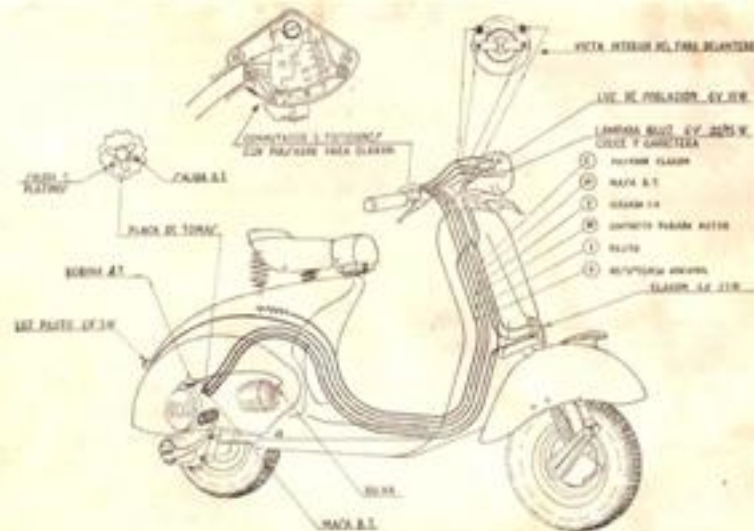
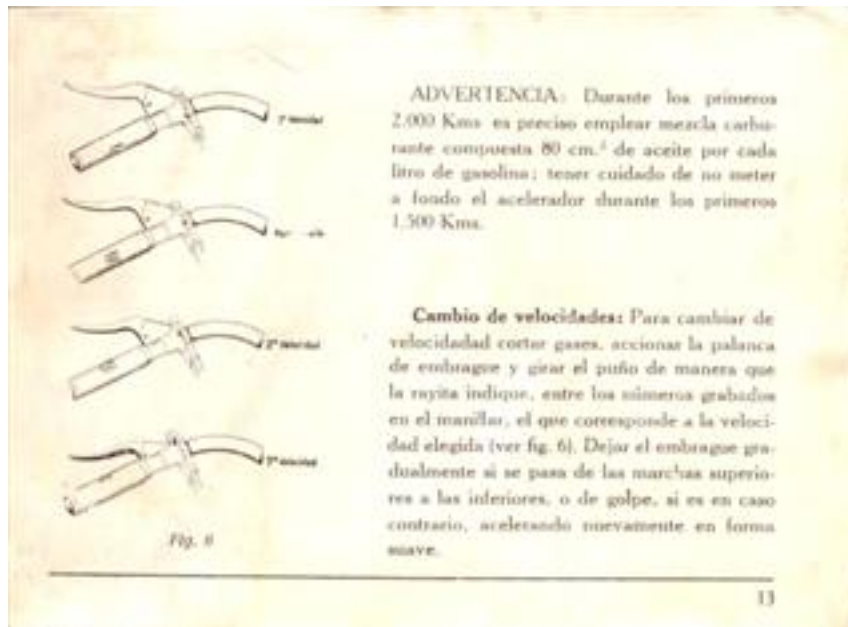
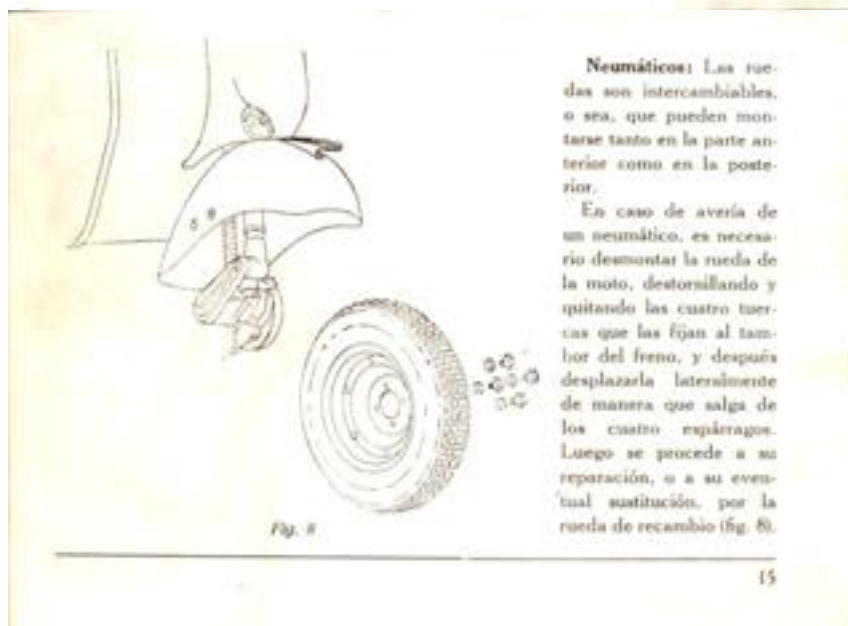
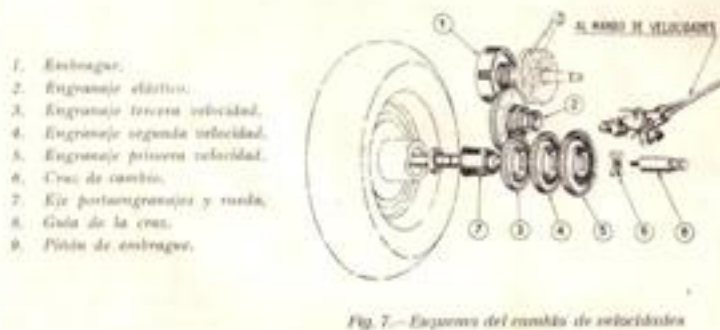


Fig. 5. - Esquema de la instalación eléctrica



Si se presentase alguna anomalía en el funcionamiento del cambio de velocidades, en particular un endurecimiento al manillar, aconsejamos al motociclista recurrir para el ajuste a una Agencia o Taller de Servicio autorizado.



Para sacar el neumático, destornillar las seis tuercas que unen la llanta a la contralanta, quitarlas conjuntamente con sus arandelas y separar estas últimas (ver fig. 9).

La presión del neumático trasero ha de ser de 1.25 Kg/cm² y la del delantero de 0.80 Kg/cm².

Si la moto se emplea regularmente para el transporte de dos personas, es preciso, aumentar la presión del neumático trasero, a 2 Kg/cm².

Parada del motor: Accionar el botón de masa. Queda en el cilindro combustible que deja al motor acondicionado para una nueva puesta en marcha.



Fig. 9

16

Ajuste de frenos: Para conseguir que los frenos funcionen bien, debe existir entre el material de frotamiento que está sobre las mordazas y los tambores un juego de 1 milímetro medido con la palanca o el pedal en su posición de reposo. Este juego se regula actuando sobre los correspondientes tornillos de reglaje (ver figs. 10 y 11).

Ajuste del ralenti: Se logra fácilmente atornillando o destornillando a mano el tornillo situado sobre la tapa del cuerpo del carburador. Para aumentar el ralenti hay que atornillar; para disminuir, destornillar.



Fig. 10

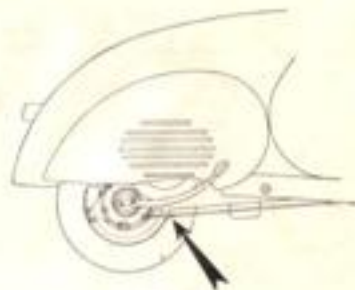


Fig. 11

17

ENTRETENIMIENTO

Limpieza de la moto: Para la limpieza es conveniente utilizar petróleo, un pincel y secar con trapos limpios.

Por el contrario, todas las partes pintadas, hay que lavarlas con agua, usando una esponja para limpiar y goma para secar.

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

Cada 1000 Kms : 1.º-Verificar el nivel del aceite en la caja de cambio, destornillando el tapón sobre el cual está escrito la letra «A» (ver figs. 12).

El nivel de aceite cuando la mo-

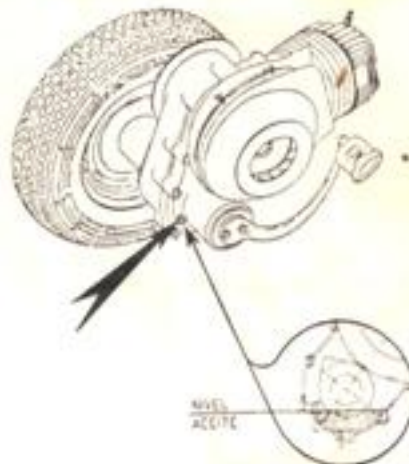


Fig. 12

15

to está sobre el caballete debe rozar el orificio.

2.° Limpiar y llenar los engrasadores del huejo delantero.

Nota: Para el engrase usar exclusivamente los aceites de las calidades indicadas en la tabla de la página 22.

Cada 2000 Kms.: 1.° Desmontar el silenciador de la moto y limpiar la extremidad del mismo, desincrustándolo con un alambre acodado, o soplando con aire comprimido por la brida de fijación al cilindro, previo calentamiento de dicha extremidad.

2.° Retirar el filtro de aire del carburador y agitarlo en un baño de gasolina con 30 % de aceite.

3.° Engrasar el fieltro que roza sobre la excéntrica del volante magnético.



Fig. 13

19

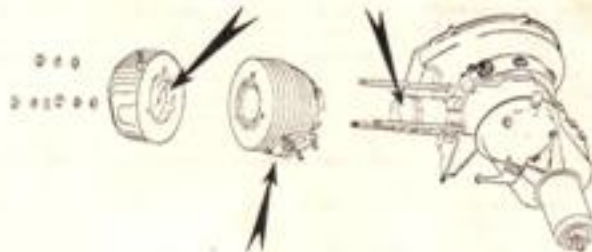


Fig. 14

4.° Verificar el ajuste, limpiar los platinos del ruptor del volante magnético y los electrodos de la bujía. Ajustar la distancia entre los platinos y los electrodos respectivamente (0,4 mm. y 0,6 mm.).

Para limpiar unos y otros, usar tela esmeril muy fina o limas especiales (ver fig. 13).

Verificar el estado del aislador de la bujía; si hay grietas o roturas, sustitúela. Para limpiar la bujía usar gasolina pura.

20

No es aconsejable cambiar el tipo de bujía que monta la Casa; muchos inconvenientes del motor se pueden evitar usando siempre un tipo apropiado de bujía.

5.° Quitar las incrustaciones formadas en la culata, en las humbreras y en la cabeza del pistón. Esta operación se puede hacer desmontando el tubo de escape, la culata del cilindro y el cilindro. Cuidar de que los residuos carbonosos no caigan en el interior del motor. Estas operaciones es conveniente que sean efectuadas por el Agente de venta o Taller autorizado.

Conviene poner junta nueva siempre que se separe el cilindro del cárter (ver fig. 14).

6.° Cuando los amortiguadores funcionen defectuosamente, hay que dirigirse a una Agencia o Taller autorizado por la Casa para la revisión del grupo, o bien para la limpieza del mismo y sustitución del aceite.

Asimismo es conveniente acudir a una Agencia o Taller autorizado para el engrase de los cables flexibles del mando del cambio de velocidades.

Almacenamiento de la moto: Cuando se prevea un largo período de inactividad, es conveniente:

Efectuar una limpieza general de la moto.

Introducir por el agujero de la bujía un poco de aceite en el motor, y dar a mano unas vueltas a este último con el fin de distribuir una película de protección contra la oxidación.

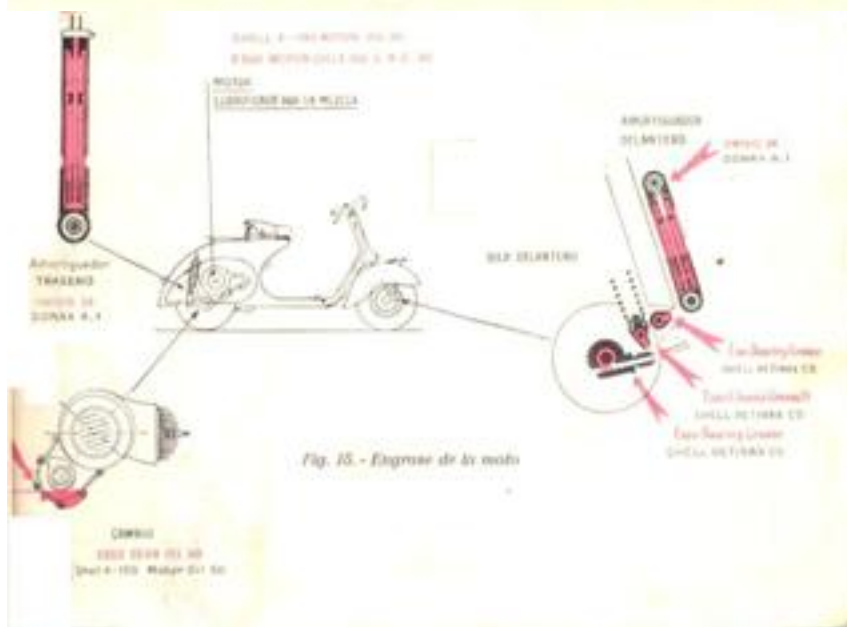
Alzar los ruedas apoyando los estribos en dos tacos de madera de forma que los neumáticos no toquen en el suelo.

21

ENGRASE

PARTES A ENGRASAR	OPERACIONES A EJECUTAR	EJECUCION	TIPO DE ACEITE A EMPLEAR
Motor	Mezclar 1 litro de gasolina con 80 cc. de aceite durante los primeros 2.000 kilómetros; con 60 cc. para los siguientes.	Cada vez que se frena de carburante	Tex Moter 1000 50 S.A.E. 50 Shell 3-100 Moter 50 50 (1)
Cambio	Limpiar completamente el aceite en el cárter. Efectuar la operación cuando el motor está caliente. Antes de introducir el nuevo aceite es necesario efectuar con cuidado un buen lavado con petróleo. Reajustar el nivel del aceite	Después de los primeros 1.000 kilómetros Cada 2.000 Km.	Esso Gear Oil 90 Shell 3-100 Moter 50 50
Rueda delantera	Limpiar los engranajes	Cada 3.000 Km.	Tex Sealing Grease Shell Rotaxna CD
Amortiguadores	Limpiar completamente el aceite	El aceite tiene que ser sustituido sólo cuando el amortiguador no funciona	Standard Film Grease 54 Shell Grease A. 1
Cables mando cambio	Engrase	Cada 3.000 Km.	Esposito 140 Shell Rotaxna CD

(1) Se recomienda a los Sres. clientes que al repostar no mezclen carburantes que contengan distintos tipos de aceite.



BUSCA DE AVERIAS E IRREGULARIDADES DE FUNCIONAMIENTO

Cuando el motor presenta anomalías de funcionamiento, es preciso ejecutar las comprobaciones siguientes y proceder como se indica a continuación.

En el caso de que la avería persista, el cliente debe evitar el emprender operaciones reservadas a las Agencias de venta las cuales poseen utillajes necesarios para una buena ejecución.

Causa o localización del inconveniente	Remedio	Ejecución
DIFICULTAD DE PUESTA EN MARCHA: 1 - Alimentación Falta de combustible en el cilindro El combustible no llega al carburador con el grifo en posición de válvulas o inyectores	Abren la reserva. Reiniciar lo antes posible. a) Apretar el mando del flotador hasta que toque en el pie de combustible. b) En la inyección del resultado de la operación anterior, desmontar y limpiar el orificio. La mezcla saldrá a lo largo de alimentación está en buenas condiciones.	
Filtro sobre el carburador Filtro sobre el carburador Cuerpo de la flama Cuerpo del carburador Inyectores Pulverizador Tubo entre dos y carbón Agua del flotador bloqueada en su alojamiento	obstrucción o suciedad Desmontar y lavar en gasolina. Secar con un soplo de aire comprimido. Despegarse suavemente el mando del flotador	

Bases y localización de la avería	Reparación	Comentarios
2 - Carburador Motor ahogado Filtro de aire sucio Filtro de aire obstruido o roto Carburador montado en posición falsa	Ver página 10 Desmontar Sustituir Ver página 10 n.º 2 Poner el carburador en posición vertical	
3 - Escudo Buja sucia Avulsor de la buja roto Palanca del conmutador fija en posición de arranque Puntos del motor sucios	Quitar el cable de la buja y controlar el movimiento al pedal de punto en marcha en posición ciega entre la antena del cable y la masa Limpiar o ajustar la distancia 0,6 mm. entre los electrodos Sustituir la buja Limpiar a su posición correcta Limpiar sus líneas ejecutoras a su posición de arranque	* Agencia de venta
Puntos del motor mal ajustados Puntos del motor gastados Cables impulsor Toma de A. T. agrietada	Corregir la distancia a 0,4 mm. Sustituirlos Corregirlos Sustituirlos	
ANOMALIAS VARIAS DE FUNCIONAMIENTO		
1 - Exceso rendimiento Selector obstruido	Limpiar con la herramienta especial	

Bases y localización de la avería	Reparación	Comentarios
Errores de admisión floja Obstrucción de las válvulas Junta entre cilindro y Carter en mal estado	Sustituir la junta entre bóveda y cilindro Ajustar las tuercas sobre los espárragos del cilindro Desmontar cilindro, culata y pistón	
2 - Exceso compresión Buja no bien ajustada entre la culata del cilindro Mal asentamiento culata-cilindro	Ajustarla Colocar la culata en su alojamiento en la verticalidad del cilindro. Ajustar fuertemente las tuercas	*
Junta de culata en mal estado Segmentos pegados	Sustituir Limpiar los segmentos y las ranuras del pistón	* Agencia de venta
3 - Explosiones en el escape y en el carburador Buja incorrecta o con los electrodos demasiado cercanos Formación de vapores entre el avulsor Auto-encendido	Sustituir o fijarla y ajustar la distancia entre electrodos (0,4) ** Limpiar a) Montar buja de grado térmico más elevado b) Controlar la exactitud del punto de encendido	** Usar aceite sintético o papel de arena
Condensador flojado en su alojamiento Punta del motor flojada Insuficiente fijado de combustible al carburador	Ver página 11	

Bases y localización de la avería	Reparación	Comentarios
4 - Mal Ajustamiento del embrague a) Dificultad frenar Disco curvado de acero mal ajustado b) Desequilibrio Muñeta demasiado floja Disco con puntas de cráter incorrectas o quemadas c) Desembrague incompleto Furgo excesivo del cable de mando Carotaje excesivo del disco curvado	Ajustarlo con la correspondiente herramienta de ajuste de las tuercas de ajuste Rectificar el disco Sustituirlos Sustituir los discos y los muñetas Ajustarlo Sustituirlos	* Agencia de venta
5 - Se saca los embragues en el cambio Cable del mando del cambio del regulador Selector dentro cambio flojado entre el Carter Muñeta del selector perdida entre el disco Juego excesivo la engranaje desparejo de la cadena interior de mando cambio Cua chafada Entalladura interna de los engranajes chafada	Ajustarlo Ajustar los tornillos Sustituirlos Sustituirlos Sustituirlos Sustituirlos	
6 - Mando defectuoso del grupo punto en marcha	Ajustarlo a las Agencias de venta	
7 - Consumo elevado 1 - Nivel combustible demasiado alto en el carburador		

Rotas y inspecciones de la moto	Frecuencia	Ejecución
a) Pulador manual: Rotador instalado en la posición inferior b) Rotador instalado c) Deficiente funcionamiento de la aguja del rotador	Llave a su posición superior Sustituir Limpiar o sustituir la aguja y la tapa del pistón	
II - Filtro de aire: lavado o nuevo	Lavar con gasolina pura, estar con aire comprimido Sumergir la masa filtrante en un baño gasificado al 20 %	
III - Atención al diámetro del agujero exterior del carburador	Sustituir con sustituto normal (0,75 milímetros) Calar *	* Agencia de venta
IV - Escandido: revisado V - Escala: compresión	Ver cap. 2 de este capítulo de «Bases de averías»	
8 - Defectos funcionales: mundos Cables oxidados en las fundas Juego excesivo	Engrasar o eventualmente sustituir Ajustar *	
9 - Endurecimiento de la dirección	Desmontar ligeramente el anillo superior del cojinete superior * Sustituir los apoyamientos inferiores de los cojinetes *	
10 - Excesivo juego de la dirección	Ajustar el anillo superior del cojinete superior *	