

motovespa

VESPA
125 NK
75 PK

INSTRUCCIONES DE USO Y ENTRENAMIENTO

MOTO VESPA, S. A.

Mod. VO14. 1/8.100

MADRID, marzo 1981

presentación

MOTOVESPA desea agradecerle su elección de la nueva VESPA 125 «NK» o 75 «PK», seguro de que tal vehículo será de su completa satisfacción.

Las nuevas VESPAS 125 «NK» y 75 «PK» (tras lumbreras de paso) le sorprenderán por la vivacidad de su aceleración, las puntas de velocidad máxima, el perfecto arranque y el perfecto funcionamiento, en cualquier condición de empleo.

Es un vehículo en el cual MOTOVESPA, con la técnica acostumbrada, ha sabido conservar una línea limpia y elegante, esconder una estructura sólida y un potente motor, que necesita pocos cuidados para permanecer siempre en perfecta eficiencia.

MOTOVESPA pone en sus manos el presente libro con el propósito de que, siguiendo sus sencillas instrucciones, pueda sacar el mejor partido de su vehículo.

Este libro no está escrito para enseñar a reparar averías, sino para evitar que se produzcan. Si eventualmente se encontrara con algún problema que no pudiera resolver con ayuda del presente libro, ponemos a su disposición una extensa red de talleres del Servicio Oficial MOTOVESPA.

recomendaciones generales

- No descuide el entretenimiento del vehículo y lleve a cabo los cuidados periódicos que se indican en este libro en el momento oportuno.
- Cuide la pureza y calidad de lubricantes y combustible, utilizando únicamente los recomendados.
- Haga revisar inmediatamente todo defecto que observe. Una pequeña anomalía puede convertirse en una avería de importancia.
- Emplee **EXCLUSIVAMENTE RECAMBIOS ORIGINALES** Motovespa, ya que son piezas cuya calidad han sido sometidas a un control riguroso. Igual a las que lleva usted montadas en su vehículo, ya que son las únicas que pueden proporcionarle la seguridad de un buen servicio.

INDICE

	<u>Pág.</u>		<u>Pág.</u>
Descripción del vehículo	5	Instalación eléctrica	18
Características técnicas	11	Manutención	24
Normas de uso	14	Larga inactividad	37
Presión neumáticos	14	Tabla lubricación	40
Mezcla gasolina-aceite	15	Anomalías funcionamiento	42
Rodaje	17		



descripción del vehículo

Motor (ver características en las páginas 11 y 12 y sección fig. 1). El motor va acoplado elásticamente al bastidor de la moto mediante el brazo del aemicárter, lado embrague.

La rueda trasera va montada sobre el extremo del eje del cambio.

Engrase: Mediante el aceite de la mezcla para pistón, cilindro, cigüeñal, cojinete principal, lado volante magnético.

Alimentación (ver fig. 10): Por gravedad, con mezcla de gasolina-aceite.

Carburador con estrangulador de aire carburado. Toma de aire situada en el interior del bastidor.

Advertencia.—Para el buen funcionamiento de la alimentación, el respiradero del tapón del depósito de combustible debe estar siempre limpio.

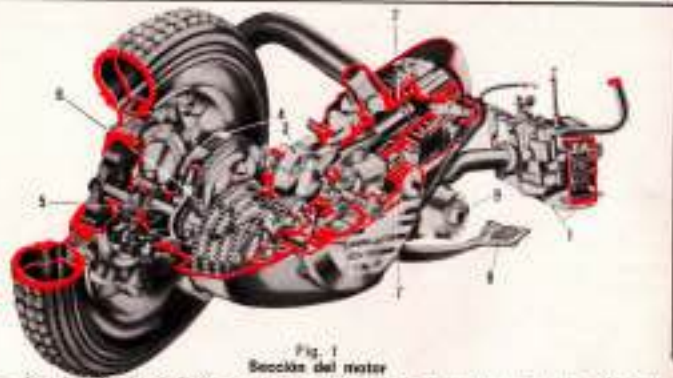


Fig. 1
Sección del motor

1. Depósito de combustible.—2. Pistón.—3. Cilindro.—4. Embrague.—5. Eje con engranajes de cambio.—6. Deposito para engranar las marchas.—7. Volante magnético.—8. Pedal de arranque.—9. Brazo del acelerador, lebr embrague (acoplado al bastidor).

Depósito combustible: Capacidad ~ 5,6 litros (incluido la reserva de ~ 1 litro) con llave del grifo de tres posiciones (cerrada, abierta, reserva). Mando gas por puño giratorio (lado derecho del manillar).

Encendido: Por bobina de A. T. conectada con la salida del volante.

Refrigeración: Por ventilador centrífugo.

Embrague: De discos múltiples. Mando por palanca situada en el extremo izquierdo del manillar y transmisión por cable regulable.

Cambio: De cuatro velocidades con engranajes de toma continua. Mando por puño giratorio combinado con la palanca del **embrague** (izquier-

de del manillar. Para las relaciones de transmisión motor-rueda, ver página 12).

Silenciador de escape: Va provisto (en la parte terminal) de dispositivo de bloqueo (por tornillo) que permite sacar el tubo de escape; por lo tanto, las operaciones de limpieza (deincrustación) resultarán más fáciles.

Bastidor: Carrocería monocasco estampada en chapa de acero de línea abierta y carenada.

Manillar: Fundido en aleación ligera, con mandos internos, faro trapecial y cuenta-kilómetros. Se le puede aplicar un parabrisas (accesorio). Incorpora conmutador con llave.

Dirección y suspensiones: Tubo de dirección unido al buje porta-rueda delantera; suspensiones delanteras y traseras provistas de muelle helicoidal y amortiguadores hidráulicos de doble efecto.

Sillín: Biplaza, con cerradura.

Antihurto (con llave) en la dirección.

Ruedas: Intercambiables, con llanta estampada en chapa de acero, 2,10-10"; dimensiones de los neumáticos: 3,00-10".

Frenos: De expansión y transmisión por cable regulable.

— El freno trasero (estribo derecho) se acciona por medio de un pedal.

PARES DE APRIETE

	Kg./m.
Tornillo fijación soporte bobinas	0,2 + 0,6
Tornillo fijación pedal de arranque	2,5 + 2,5
Tuerca fijación grupo embrague	4 + 4,5
Tuerca fijación volante	3,5 + 4
Tuerca sujet. engranaje motor	5 + 5,5
Tuerca fijación culata	1,5 + 1,8
Plata superior dirección	0,8 + 0,7
Tuerca fijación inferior amortiguador	2 + 2
Tuerca cojinete superior dirección	5 + 6
Tuerca fijación llanta rueda al tambor	2 + 3
Tuerca fijación rueda	5,5 + 8
Tuerca para perno anclaje buje rueda delantera	5,5 + 8

EQUIPO DE HERRAMIENTAS

Llaves: Una llave de tubo de 11-13 y 21 mm.; dos llaves planas de 7 y 8 mm., respectivamente. Un destornillador.

En la caja porta-herramientas, situada bajo el sillín, se encuentra una bolsa de lona conteniendo el equipo anterior y el presente librito.

Advertencia.—Para tener acceso a la caja de herramientas hay que desbloquear la cerradura del sillín y bascular al mismo.

Arranque: Por pedal situado en el lado derecho del vehículo, después de haber introducido y girado la llave del conmutador en posición 1 (fig. 6).

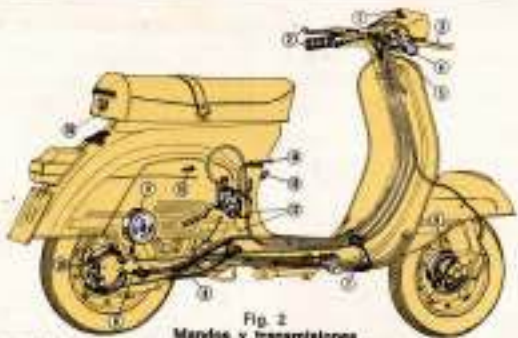


Fig. 2
Manijas y transmisiones

1. Computador con leve para las posiciones, ver Fig. 211—2. Mando embrague unido al mando cambio—3. Palanca freno delantero—4. Puño mando gas—5. Computador—6. Zapatas freno delantero—7. Pedal freno lateral—8. Palanca puesta en marcha—9. Ajuste mando cambio—10. Zapatas freno trasero—11. Embrague—12. Carburador tipo de aire—13. Línea gasolina—14. Escarier—15. Manilla como tapa motor—16. Cerradura al (to) (escarier).
17. Escarier—18. Manilla como tapa motor—19. Cerradura al (to) (escarier).

características técnicas

Carburante: Mezcla gasolina aceite al 2 % (aceite mineral puro SAE 30).

Consumo (Normas CUNA) ~ 2,1 litros a los 100 Km.

Capacidad total depósito (reserva 1 litro aprox. incluida): 5,6 litros.

Velocidad máxima (Normas CUNA): más de 90 Km./h. [Vespa 125 «NK»], más de 80 Km./h. [Vespa 75 «PK»].

Autonomía: Más de 265 y 280 Km., respectivamente.

Carga útil: Piloto, pasajero y 10 Kg. de equipaje.

Distancia entre ejes: 1.180 mm.

Anchura máxima del manillar: 680 milímetros.

Longitud máxima: 1.735 mm.

Altura máxima: 1.005 mm.

Altura mínima del estribo: 225 mm.

Radio mínimo: 1.650 mm.

Peso total en vacío: 78 Kg.

Motor: Monocilíndrico de dos tiempos, distribuidor rotativo y tres lumbreras de paso.

	125 «NK»	75 «PK»
Diámetro	55	43 mm.
Carrera	51	51 mm.
Cilindrada	121,16	74,02 c.c.
Relación de compresión: 1 : 9,25.		

Avance encendido: $22^\circ \pm 1^\circ$ antes del P. M. S.

Marca de bujías: Bosch W 260 T 1, Champion L. 82.

Encendido: Realizado mediante bobina de A. T. alimentada por un específico volante magnético.

Cambio: De cuatro velocidades con mando por puño giratorio acoplado con la palanca del embrague (izquierda del manillar).

Carburador: Dell'Orto SHB 19/19.

Instalación eléctrica alimentada en corriente alterna (volante magnético de 4 polos, tensión nominal 6 V.).

Datos para la identificación: Las matrículas de identificación consisten

Advertencia.—En los pedidos de piezas de recambio indicar siempre los datos para la identificación del vehículo.

Relaciones de transmisión motor-rueda:

1.ª vel.: 1/14,74	3.ª vel.: 1/7,06
2.ª vel.: 1/ 9,80	4.ª vel.: 1/5,31

en un prefijo y un número sobre el motor y en un número sobre el chasis. Dichos datos deben ser siempre indicados en los pedidos de piezas de recambio.

125 «NK»:

Motor: 9 NK 240.001, 2, 3...

Chasis: NK9 240.001, 2, 3...

75 «PK»:

Motor: 9 PK 330.001, 2, 3...

Chasis: PK9 330.001, 2, 3...

Accesorios: El vehículo puede equiparse con útiles accesorios, como la rueda de repuesto (con soporte que se fija al chasis), el parabrisas, etc. Para los accesorios sobredichos dirijase a los distribuidores.



Fig. 3
Numeración del chasis.



Fig. 4
Numeración del motor.

normas de uso

Antes de emplear el vehículo averiguar:

1. Que haya combustible en el depósito.
2. El nivel de aceite en el cambio: destornillar el tapón sobre el cual está escrito «OLIO» (fig. 12). El nivel de aceite, cuando la moto está sobre el caballete, debe rozar el orificio.

Advertencia.—En el interior de la caja porta-objetos se halla el conmutador electrónico.

PRESION DE LOS NEUMATICOS

Rueda delantera: 1,25 atm.

Rueda trasera: 1,6 atm., con sólo piloto; 2,5 atm., con dos pasajeros.

MEZCLA GASOLINA - ACEITE

Tanto durante el rodaje como después usar mezcla al 2 % de gasolina y aceite mineral puro SAE 30, CS2T o REPSOL 2T (Gasolina 90 N.O.).

ACCESO AL DEPOSITO Y A LA CAJA PORTA-HERRAMIENTAS

Para el acceso al tapón del depósito y a la caja porta-herramientas volcar el sillín hacia adelante. Para ello accionar la cerradura (fig. 5).

ANTI-HURTO CERRADURA DIRECCION

Bloqueo del manillar: Girar el manillar completamente hacia la izquierda,

girar la llave y apretarla para dentro, de manera que entre el pestillo de la cerradura en el orificio del tubo de dirección. Para facilitar la introducción del pestillo, mover el manillar girándolo ligeramente de su posición final hacia la derecha. Blocado el manillar, dejar que la llave vuelva a su posición inicial y sacarla.

Desbloqueo manillar: Introducir la llave en la cerradura, girarla hacia la izquierda tirando hacia fuera, luego llevar el manillar a la posición normal.

Cerradura sillín: Para bascular el sillín, introducir la llave en la cerradura y girarla a izquierdas al final de carrera; seguidamente presionar sobre la misma.

Aceite Sintético Homologado Agip Super 2T-500.

Advertencias.—No engrasar nunca la cerradura.

Para tener acceso al tapón del depósito, bascular el sillín.



Fig. 5
Cerradura del sillín.

RODAJE

Durante los primeros 2.000 Kms. no insistir con el gas abierto a tope.

Kilómetros	DURANTE EL RODAJE NO SUPERAR LAS SIGUIENTES VELOCIDADES (Km./h.)			
	1.º	2.º	3.º	4.º
Primeros 2.000 Kms.	25	38	52	70

Después de los primeros 1.000 Kms.

- Sustituir el cambio de aceite [ver pág. 27, instrucciones].
- Controlar que las tuercas y tornillos estén bien apretados, particularmente los de las ruedas.
- Verificar además que el carburador esté bien bloqueado sobre el cárter, de manera que no se verifiquen infiltraciones de aire.

MANDOS DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN

El vehículo va equipado con:

- Un conmutador «C», lado derecho del manillar, con palanquita «D» para las luces de cruce y carretera, pulsador del cláxon «E» (ver figura 6) y pulsador de parada «M».
- Un conmutador principal «B» con llave de predisposición de marcha (posición 1) y de parada del motor (posición 0). La llave puede sacarse, centro del manillar.

INSTALACION ELECTRICA

La energía eléctrica es suministrada en c. a. por el volante magnético de 4 polos, siendo la tensión nominal 6 V. (ver esquema fig. 8).

La instalación comprende los siguientes dispositivos de alumbrado y señalización:

Faro delantero, de forma trapezoidal, con lámpara bilux de 6 V. - 25/25 W. (luz de carretera y luz de cruce) y lámpara de 6 V. 3 W., para la luz de posición delantera, y lámpara de 6 V. - 1.5 W., para la iluminación del cuentakilómetros.

El faro piloto, bombilla de 10 W. (luz roja de posición y alumbrado de matrícula), de 7 W. (luz roja de stop).

Conmutador de luces del proyector situado sobre el manillar, lado derecho (ver fig. 6).

Conmutador con llave (extraíble), situado en el centro del manillar.

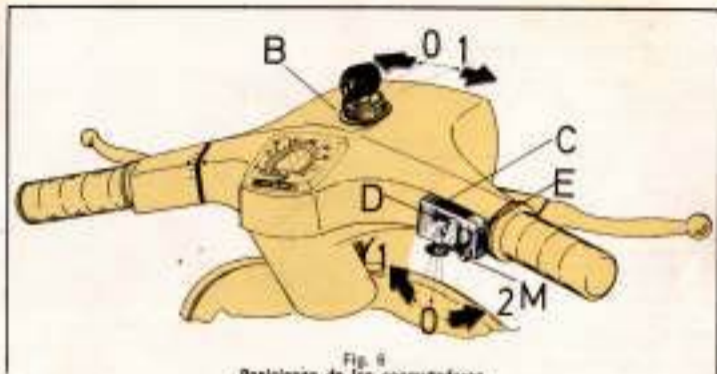


Fig. 6
Posiciones de los conmutadores.

«B». Conmutador.—«B-0». Motor parado.—«B-1». Predisposición marcha.—«C». Conmutador luces.—«C-0». Luces apagadas.—«C-1». Luces protección piloto encendidas.—«D-0». Luces de faro delantero, luz posición delantera piloto encendidas.—«D-1». Parada para luces de cruce y carretera.—«E». Pulsador cláxon.—«M». Pulsador parada motor.

Advertencias:

● El dispositivo de alumbrado y deflección también funciona como antifurto, puesto que el conmutador «B», en posición 0, accionando la palanca de puesta en marcha el motor no arranca.

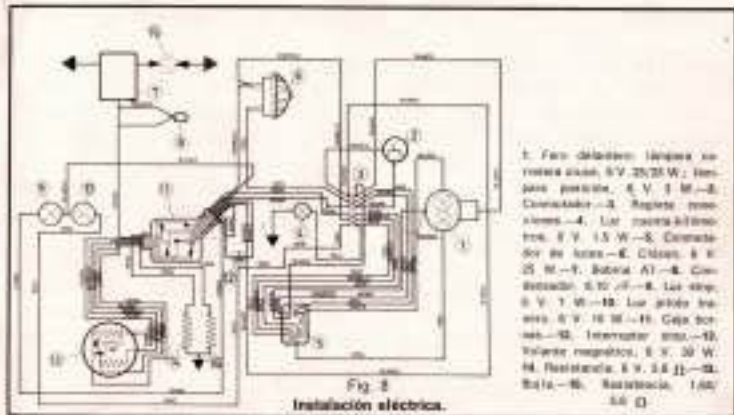
● En las eventuales intervenciones del equipo eléctrico (fig. 8), cerciorarse en particular de que los cables estén bien conectados, respetando los colores indicados en el conmutador electrónico.

● En caso de dificultad de arranque, ver página 26. Cuando haya que intentar el arranque empujando la moto (como indica la página 26) es necesario girar antes la llave del conmutador «B» (fig. 6) en la posición 1 (pre-disposición de marcha).

● Cuando haya que disminuir la velocidad, no zudar nunca en pasar a la marcha inferior.



Fig. 7
Manillar.



ARRANQUE

Ejecutar las operaciones de la fig. 9. No emplear el «stárter» con motor caliente. Después del arranque debe meterse la palanca del «stárter» en la posición normal.

SALIDA

Con el motor a régimen mínimo, apretar la palanca de embrague y girar el puño izquierdo a la posición de 1.ª velocidad (fig. 9). Soltar el embrague gradualmente dando gases hasta la salida (puño derecho del manillar).

CAMBIO DE VELOCIDAD

Cortar gases, accionar la palanca de embrague y girar el puño del cambio a la posición de la marcha superior o inferior (fig. 9).

PARADA DEL MOTOR

Antes de parar el motor llevar el cambio a la posición de punto muerto; a continuación apretar el pulsador «M» de paro (fig. 6).

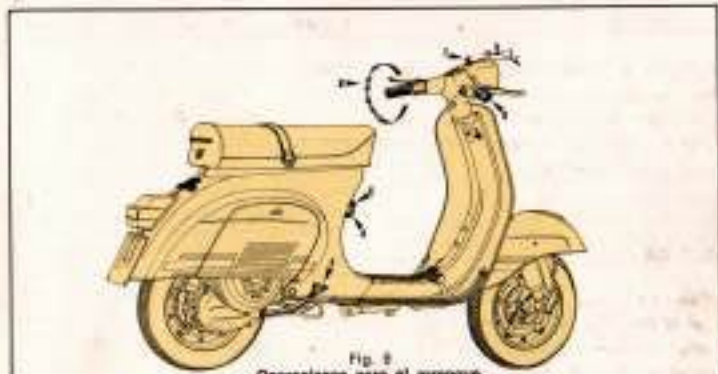


Fig. 9
Operaciones para el arranque.

A. Abrir la llave del conductor.—B. Poner el cambio en posición de punto muerto.—C. Tirar del mando del «stárter» (en el caso de motor frío).—D. Tener el acelerador al mínimo.—E. Accionar el pedal de la pata en marcha.

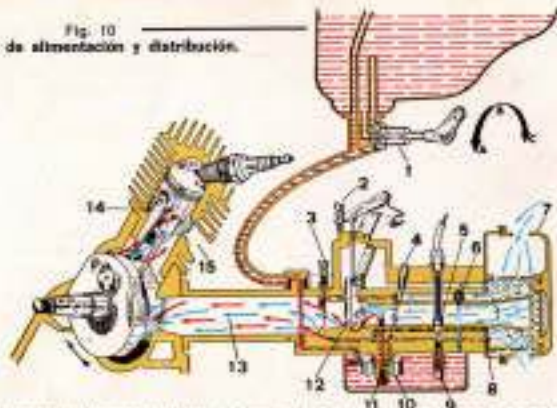
AJUSTE CARBURACION

Para regular el mínimo, atornillar o desatornillar el tornillo núm. 2 de la figura 9 (tornillo indicado también con la letra «A» en la figura 13). Sobre el cuerpo del carburador hay un tornillo para regular el juego transmisión mando gas («B», en la fig. 13), que solamente debe regularse en caso de necesidad o de desmontaje y nuevo montaje.

Sobre el carburador hay también un tornillo con muelle que parcializa el conducto del mínimo (fig. 10, núm. 3, y fig. 13, «C»). Para no alterar el funcionamiento del motor en los bajos regímenes, se aconseja al cliente de

Advertencia.—No modificar la posición del tornillo que parcializa el conducto mínimo (figura 9, núm. 3). Recurrir a una estación de Servicio.

Fig. 10
Esquema de alimentación y distribución.



1. Grifo del combustible. Al Reserva, B) Abierto, C) Cerrado.—2. Tornillo ajuste en de cámara válvula gas.—3. Tornillo regulación mínimo.—4. Filtro de aire.—5. Filtro de aceite.—6. Válvula «abierta».—7. Calibrador aire del mínimo.—8. Filtro de aceite.—9. Calibrador aire máximo.—10. Calibrador para cámara.—11. Flotador.—12. Tornillo de mínimo.—13. Válvula de gas.—14. Conducto de admisión.—15. Luminosa de peso (se ve con en los tres conductos).—16. Conducto de escape.

no modificar la posición del tornillo sobredicho; en caso de necesidad, efectuar estas operaciones en una Estación de Servicio.

ARRANQUE (Motor ahogado)

Motor ahogado (se queda en el cilindro mezcla no vaporizada): se debe proceder según alguno de los métodos siguientes:

- Con el cambio en 2.^a velocidad, empujar la moto desembragada hasta alcanzar cierta velocidad; embragar de golpe y desembragar tan pronto como el motor haya arrancado.
- Cerrar la llave del combustible (-A-, fig. 9), quitar la bujía (ver página 27 y la fig. 11) y limpiarla. Accionar el pedal de puesta en

marcha para que el motor dé unas cuantas revoluciones. Montar la bujía, abrir la llave del combustible y accionar el pedal de puesta en marcha.

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

DESMONTAJE DE LA BUJIA

Quitar la tapa del motor girando en sentido contrario a las agujas del reloj la palanquita de cierre (fig. 2, número 15) y sacándola hacia el exterior.

Desconectar el cable de A. T. de la bujía y actuar sobre la misma con la llave de tubo (fig. 11).

SUSTITUCION DE ACEITE EN LA CAJA DE CAMBIO

Vaciar el cárter a través del orificio de vaciado (ver fig. 12).

Introducir una pequeña cantidad de aceite limpio, dar unas vueltas al motor durante unos segundos y vaciar nuevamente el cárter.



Fig. 11
Desmontaje de la bujía.

Introducir a través del orificio de carga 250 g. de aceite limpio (hasta que el nivel roce el agujero).

DESMONTAJE DEL FILTRO DE AIRE

Volcar el sillín (fig. 5), quitar la caja porta-herramientas y el cable del estrangulador de aire (el anillo del cable puede verse en la fig. 13, «D»); desmontar la varilla del grifo mezcla [ver fig. 13, «E»], destornillar las tuercas «F» (fig. 13) de fijación del filtro de aire y extraerlo.

DESMONTAJE DEFLECTOR Y CULATA

Quitar el carburador, el silenciador (fig. 16), la rueda trasera (fig. 16).

Advertencia.—Se aconseja efectuar las operaciones sobreenunciadas (desmontaje deflector y culata) en una estación de servicio.



Fig. 12
«A»: Orificio de vaciado. — «B»: Orificio de carga de aceite.



Fig. 13

Para descubrir el carburador y el filtro de aire, ver las instrucciones en la página 24. Estos vehículos incorporan un rasero portacables.



Fig. 14
Desmontaje rueda.



Fig. 15
Reglaje frenos.



Fig. 16
Desmontaje rueda trasera del vehículo.
Para desmontar el tubo «E» del silenciador quitar el tornillo de sujeción «D».

alfojar el tornillo de fijación sobre el brazo motor (núm. 9, fig. 1), desconectar el amortiguador trasero y girar el motor hacia abajo para desmontar el «deflector».

CAMBIO RUEDAS Y NEUMATICOS

Para desmontar las ruedas, quitar las tuercas de fijación (Fig. 14).

Al montaje blocarlas alternativa y progresivamente.

Para sacar el neumático, desinflarlo y desacoplar la llanta de la contrallanta, desatornillando las tuercas de unión (fig. 17).

N. B.—Las ruedas son intercambiables variando la presión (ver pág. 15).

AJUSTE DE FRENOS

Actuar sobre los tornillos de ajuste indicados en la fig. 15. Con los man-

IMPORTANTE

Para desmontar la rueda trasera (tuercas de fijación «C», fig. 16) girar ante el silenciador hacia abajo mediante desmontaje de las fijaciones superiores «A» del silenciador (llave de tubo de 13 mm.) y alfojando la fijación «B» (ver fig. 16).



Fig. 17
Desmontaje del neumático.



Fig. 18
Reglaje de los platinos.

dos en posición de reposo, la rueda debe poder girar libremente.

REGLAJE DE LOS PLATINOS

Quitar el tapón de goma que cierra la ventana del plato magnético. Aflojar en media vuelta el tornillo «E», actuar sobre la excéntrica «F» para obtener la apertura de contactos a 0,4 mm. (fig. 18), una vez conseguido el reglaje, apretar el tornillo «E».

SUSTITUCION BOMBILLAS

En caso de avería de la bombilla para luz de posición delantera, antes de sustituirla cerciorarse de que no esté averiada también la de la luz alumbrado de matrícula, y viceversa.

REGULACION FARO

La orientación del faro se obtiene desplazando en su ranura el tornillo que está situado en la parte baja del cuerpo del manillar. Antes de efectuar la operación, comprobar que los neumáticos delantero y trasero estén inflados a 1,25 y 2,5 Kg/cm².

Accionar el motor con gas a cerca de un tercio y encender la luz de carretera; con dos personas a bordo, actuar sobre el dispositivo de regulación y orientar el proyector verificando que el centro del haz luminoso coincida con el punto «+» de la pantalla. (Ver fig. 19).

MANUTENCION

En caso de dificultad de encendido, verificar el estado de la buja; limpiar

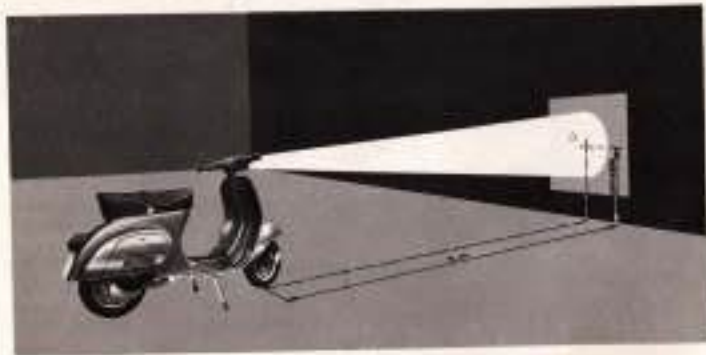


Fig. 10
Orientación del faro.

NOTA.—La altura del punto «C» se refiere al vehículo con una o dos personas a bordo.

con cepillo metálico o con tela gamberil los electrodos y ajustar la distancia de los mismos, que debe ser de 0,6 milímetros. Sustituir la bujía si en el aislador de la misma hay grietas o roturas. Para limpiar la bujía usar gasolina pura.

No es aconsejable cambiar el tipo de bujía montado por la Casa.

LARGA INACTIVIDAD

Se aconseja efectuar las siguientes operaciones:

1. Limpieza general del vehículo.
2. Con el motor parado y con el pistón en p.m.i., desmontada la bujía introducir a través del orificio de la misma 10 + 15 c.c. de aceite SAE 30. Luego accionar 3 + 4 veces el pedal de puesta en marcha.
3. Vaciar la mezcla contenida en el vehículo; untar con grasa antioxidante todas las par-

tes metálicas no pintadas. Apoyar el estribo sobre dos tacos de madera, de forma que los neumáticos no toquen el suelo.

Advertencia.—Antes de encender las nuevas bombillas cerciórese de que los contactos eléctricos con los porta-lámparas sean eficaces.

Advertencia.—El faro puede regularse también con el solo piloto a bordo. Si el vehículo fuera empleado con dos personas sería necesario controlar nuevamente la orientación.

Cada 4.000 Km.

1. Verificar el nivel del aceite en la caja del cambio.
2. Sacar (actuando sobre el tornillo «D») el tubo de escape «E» del silenciador (fig. 16) y desincrustar.
3. Desincrustar culata, cabeza del pistón y lumbreras del cilindro (página 28), cuidando que los residuos carbonosos no queden en el interior.
4. Lubricar las palancas mando freno y el selector cambio.
5. Desmontar el filtro de aire (ver página 28) y limpiar en un baño de gasolina, secar posiblemente con aire comprimido.
6. Limpiar y llenar el engrasador del buje de la dirección, en la suspensión delantera (2.º detalle de la izquierda, fig. 19); desmontar el tapón

Advertencia.—Si la extracción del tubo «E» resulta difícil (excesiva incrustación), introducir un pasador a través del agujero sobre la extremidad del tubo y con movimientos axiales y rotaciones desbloquearlo.

de goma de la suspensión delantera y llenar de grasa el alojamiento.
7. Limpiar la bujía como se indica en la página 35 (Manutención).

Cada 8.000 Km.

1. Sustituir el aceite del cambio (página 28).
2. Lubricar las transmisiones flexibles.
3. En caso de inconvenientes al motor o disminución de rendimiento recurrir a una Estación de Servicio.
4. Verificar el estado de los platinos «A»; si están sucios, limpiar con un trapo impregnado en gasolina pura y secar después. Si las superficies de contacto están fogueadas, limpiar con tela de esmeril muy fina para que las superficies queden pulidas.

Engrasar el fieltro «B» con unas gotas de aceite normal fluido (fig. 18).

LIMPIEZA DEL VEHICULO

Para la parte exterior del motor usar petróleo (utilizar el pincel y trapos limpios para secar). Todas las partes pintadas hay que lavarlas con agua usando una esponja para limpiar y gamuza para secar. Cuidar las partes pintadas como las de los automóviles y de los vehículos.

No lavar ni dar brillo al sol, especialmente

ADVERTENCIA

durante el verano, cuando la carrocería aún está caliente.

No emplear nunca trapos empapados de gasolina o nafta para lavar las superficies pintadas o de material plástico, para evitar la pérdida del brillo.

LUBRICACION

ORGANOS A LUBRICAR	OPERACIONES	MOMENTO	LUBRICANTE
Motor.	Mezcla al 2 por 100.	Al repostar.	
Cambio.	Sustituir completamente el aceite (1).	Entre los 800 y 1.000 primeros Km.	Acete Repsol 2T.
	Restablecer el nivel del aceite (1). Sustituir completamente el aceite (1).	Cada 4.000 Km. Cada 8.000 Km.	Acete CB-2T.
Cables transmisiones. Transmisión cuenta-kilómetros.	Lubricar.	Cada 4.000 Km.	Acete SAE-30.
Suspensión delantera. Fijón cuenta-kilómetros.	Lubricar.	Cada 4.000 Km.	
Selector cambio. Cojinetes dirección. Filtro leva volante. Tubos gísterios manillar. Articulaciones palanca mandos.	Lubricar.	Cada 4.000 Km.	Grasa litica. Grupo 3.º de CAMPSA.

(1) Véase pág. 26.



Fig. 20

(1) Limpiar silenciador culata, pistón y bujía.

(2) Verificar nivel del aceite del cambio.

(3) Engrasar suspensión delantera, levas, frenos, sector del cambio.

(4) Limpiar filtro de aire.

(5) Engrasar cables transmisiones.

(6) Sustitución total del aceite del cambio.

busca de averías e irregularidades de funcionamiento

En caso de que la avería persista, recurrir a los talleres de los Distribuidores.

Si el vehículo presenta anomalías de funcionamiento, proceder como se indica a continuación:

DIFICULTAD DE PUESTA EN MARCHA

Alimentación - carburación - encendido.

Falta de combustible en el depósito:
Abrir la reserva y repostar lo antes posible.

Filtro surtidores, cuerpo del carburador obstruidos o sucios:

Desmontar y lavar con gasolina. Secar con un soplado de aire comprimido.

Mando stárter en la posición «cerrado»:
Meterlo en la posición correcta.

Aislador de la buja roto:
Verificar la buja y sustituirla.

Avería del dispositivo generador:
Quitar el cable de la buja y controlar al accionando el pedal de puesta en marcha se producen chispas entre la extremidad del cable y la masa. [Recurrir a los distribuidores.]

Motor ahogado:

Ver pág. 26.

ANOMALIAS VARIAS DE FUNCIONAMIENTO

1. Poca compresión:

Controlar la fijación de la buja y de la culata.

2. Poca rendimiento motor y consumo elevado:

Mando stárter en posición de cerrado o bloqueado:

Desbloquear la palanca de mando stárter y engrasar.

Filtro de aire obturado o sucio:
Lavar con gasolina pura, secar con aire comprimido.

3. Alumbrado defectuoso:

Terminalidad de los cables mal apretados o desconectados:

Conectar correctamente.

Orientación incorrecta del faro delantero:
Orientar correctamente [ver pág. 25].

Avería bombilla:
Ver en la pág. 25 las instrucciones para la sustitución.

Otras causas:
Recurrir al distribuidor.

Las descripciones y figuras de la presente publicación no son taxativas. MOTO VESPA se reserva el derecho —quedando inalteradas las características esenciales del modelo que aquí se describe— de aportar en cualquier momento, sin obligación por nuestra parte de hacer ediciones «ex professo» para la misma, eventuales modificaciones de órganos, detalles y de accesorios que la misma juzgue conveniente, a fin de introducir nuevas mejoras o por exigencias de carácter técnico o comercial.