

Velomotores

The logo consists of a red five-pointed star on the left, followed by the word "GIMSON" in a bold, red, stylized font. The text is contained within a red, elongated, rounded rectangular shape that has several sharp, horizontal lines extending from its right side, giving it a sense of motion or speed.

GIMSON

65 y 49 c.c.

Manual

Texto

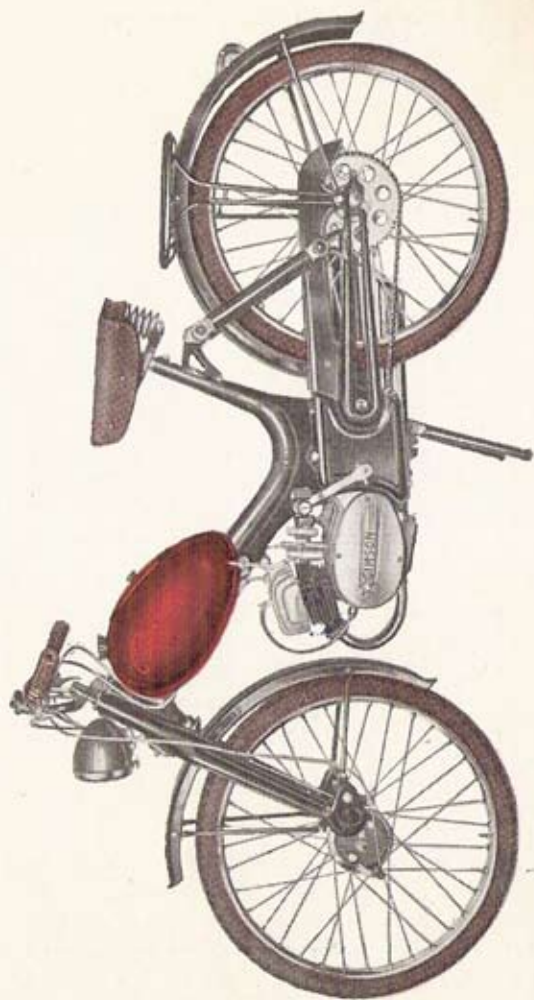
Prólogo

Al ofrecerle este Manual, pretende esta su casa hacer de Vd. un amigo íntimo del velomotor GIMSON, ¿cómo lograr tal propósito?

Rogándole, pues, se sirva leerlo atentamente, logrando de esta manera conocer sus principales características y aconsejándole seguir nuestras instrucciones para obtener de él, su velomotor anhelado, la más amplia confianza en su máximo y perfecto rendimiento.

Nos permitimos aconsejarle y por cuanto su necesidad considere Vd necesario someterlo a una revisión, no dude nunca en acudir a los cuidados del Servicio Oficial de nuestros Agentes.

Hacemos patente nuestro reconocimiento por la atención que nos ha dispensado al elegir el velomotor GIMSON y creemos que ha acertado Vd. plenamente en su elección.



Identidad Propietario

Propietario D.....

Modelo

Motor n.º

Cuadro n.º.....

Agente:.....

Garantía

El velomotor GIMSON está garantizado por un espacio de seis meses contra todo defecto de construcción, sin embargo hay que atenerse a las instrucciones y cuidados que exige un motor y ciclo y que se detalla en este Manual. De esta garantía se exceptúan los rodamientos, volante magnético, cadena, etc o sea todo cuanto se entiende como componente del equipo complementario del velomotor suministrado por nuestros proveedores habituales; no se entiende además al cubrimiento de los accidentes personales que puedan resultar de dichos defectos o vicios. El importe de la mano de obra correspondiente al montaje y desmontaje del velomotor así como los portes, son a cargo del cliente. Dentro del período de garantía y siempre que surja algún defecto, dirigirse al Agente o Representante a fin de efectuar la sustitución de la pieza defectuosa.

CARACTERISTICAS TECNICAS

	49 c. c.	65 c. c.
Motor monocilindrico a dos tiempos refrigerado por aire.		
Diámetro cilindro y carrera	38 x 43 mm.	44 x 43 mm.
Cilindrada	49 c. c.	65 c. c.
Compresión	7'5	7'5
Potencia máxima	1'90 C.V.	2'3 C.V.
Equipo eléctrico		
Volante magnético		
Monoplat	15 W	15 W
Potencia alumbrado	6 Vts. 15 W.	6 Vts. 15 W.
Bujía Firestone	F. 37-EFS	F. 37-EFS
Avance encendido antes p. m. s.	3'7 mm.	3'7 mm.
Carburador Dellorto con filtro de aire húmedo y dispositivo de arranque	T 1 - 12	T 1 - 12
Diámetro surtidor único	56	58

TRANSMISIÓN

Motor cambio
Cadena 3/8 " baño aceite

	49 c. c.	65 c. c.
Reducción	3	3
Embrague, a disco único en corcho de gran diámetro		
N° de velocidades	2	2
Mando: Puño giratorio en manillar		
Reducciones cambio	1.º. 1'83 2.º. 1:1	1.º. 1'83 2.º. 1:1

TRANSMISIÓN A RUEDA TRASERA

Cadena 1/2" Rodillo 7'8		
Piñón ataque	Z = 9	Z = 11
Corona trasera	Z = 46	Z = 46
Reducción	5'1	4'18
Reducción total	1.º. 27'99 2.º. 15'3	1.º. 22'94 2.º. 12'54
Reducción eje pedalier a rueda	0'98	1'19
Peso vehículo	54 Kgs.	54 Kgs.
Velocidad máxima	50 Km/Hora	60 Km/Hora
Depósito - Capacidad	6 L.	6 L.
Reserva depósito	3/4 L.	3/4 L.
Consumo	1'6L. 100 Km	1'8 L. 100Km
Neumáticos	600 x 45 B	600 x 45 B
Freno tambor	100 mm.	100 mm.
Amortiguadores		

Delanteros Semi Earles
Traseros Telescópicas

RODAJE

INSTRUCCIONES

El velomotor GIMSON de 49 y 65 c. c. es entregado a su comprador rodado y comprobado en un banco de pruebas dándole una absoluta garantía de buen funcionamiento, aunque aconsejamos para sacar de él un máximo rendimiento un buen rodaje de carretera.

Lo cual debe efectuarlo de la manera siguiente:

En los primeros 500 Km. procurando no pasar de una velocidad de 25 a 30 km. hora. cambiando de segunda a primera velocidad en las cuestas al darse cuenta que el motor pierde régimen o sea revoluciones. Pasado este primer período puede Vd. sin temor alguno obtener el rendimiento máximo de su velomotor.

Para la mezcla de carburantes en los primeros 500 km. **recomendamos**, atenerse fielmente a la cantidad de 2 medidas de aceite por cada litro de gasolina, tal como indica el tapón del depósito. **Aconsejamos** los tipos de aceites: S A E - 30 en **invierno** y S A E - 40 en **verano**.

Puesta en marcha

Verificaciones previas

1.º - Llenar depósito de carburante bien filtrado (mezcla).

2.º - Presión neumáticos Pirelli 2'25 kg./cm² Michelin 1'80 kg./cm².

3.º - Abrir la llave grifo depósito fig. 2 n.º 1. Posición n.º 2 fig. 3.

4.º - Durante 6 a 10 segundos dar con el pulsador del carburador con el fin de precipitar la llegada del carburante al tubo de admisión n.º 2 fig. 2.

5.º - Girar el cuerpo depurador (filtro de aire) fig. 2 n.º 3 en el sentido que indica la flecha para **Arrancar** fig. 4 n.º 1; una vez puesto el motor en marcha volver dicho cuerpo depurador a su posición inicial **Marcha** fig. 4 n.º 2.

6.º - Punto muerto y puesta en marcha.

El **punto muerto** en el cambio de velocidades es imprescindible para la puesta en marcha; y consiste en colocar en la ranura central posición 2, fig. 5, del **puño giratorio izquierdo** fig. 6 n.º 1 el trinquete; terminada esta operación se acciona a tope la maneta izquierda n.º 2 fig. 6 (embrague) obteniéndose así **rueda libre**, lo cual permite poner la manivela del pedal de la derecha o izquierda en posición superior suficiente para la **puesta en marcha** (Kik-Starter), no olvidando que en el preciso momento de accionar el pedal en el sentido de la marcha, de girar el **puño giratorio derecho** n.º 3 fig. 6 hacia la derecha (descompresor) y acto seguido girarlo hacia la izquierda a fin de abrir el paso de gases del carburador hacia el motor, lográndose así la **puesta en marcha definitiva**.

7.º - Cambio de velocidades:

Primera velocidad: 1.º - Cerrar el gas, girando hacia

la derecha el **puño giratorio derecho**, al mismo tiempo que se desembraga (maneta puño giratorio izquierdo) y se coloca el trinquete en la ranura de la posición 1 fig. 5.

2° - Soltar lentamente la maneta de embrague (izquierda), regulando la velocidad mediante el puño giratorio de gas (derecho).

Segunda velocidad: 1.° - Cerrar el gas, girando hacia la derecha, el **puño giratorio derecho**, al mismo tiempo que se desembraga (maneta puño giratorio izquierdo) y colocar el trinquete en la ranura de la posición 3 fig. 5.

2° - Soltar lentamente la maneta de embrague (izquierda), regulando la velocidad mediante el puño giratorio de gas (derecho) En las subidas y cuando el velomotor pierde régimen o sea potencia, debe procederse inmediatamente cambiar de velocidad de 2.° a 1.°.

Parar Velomotor (motor en marcha)

Frenar y simultáneamente cerrar todo el gas (puño giratorio derecho) así como desembragar (maneta puño giratorio izquierdo) a fin de colocar en la ranura de la posición 2 fig. 5 el trinquete del puño giratorio izquierdo (punto muerto), con lo que quedará el motor al **ralenti**.

Parar el Motor

- a) Desconectar el encendido, o sea oprimir el pulsador en el interruptor de luces en el manillar n.° 4 fig. 6
- b) Cerrar la llave grifo del depósito, posición 1 fig. 3

Instrucciones de Conservación y Ajuste

Lubrificación del Motor

A la entrega del velomotor, el motor va provisto del aceite necesario en el cambio de marchas y embrague, **se recomienda** que a cada 1.500 km. se controle el nivel, para ello se desenrosca el **tornillo de nivel** n.° 5 fig. 7. Aconsejamos el **aceite S A E 50**. Aunque el aceite del cambio de marchas y embrague no se gaste ni ensucie apenas, se altera por la acción del oxígeno del aire, por consiguiente se recomienda cambiarlo cada 4.000km. Para efectuar esta operación se desenrosca el tornillo n.° 4 fig. 7 produciéndose el vaciado total, terminado lo cual se procederá nuevamente al cierre por su tornillo; seguidamente, se desenrosca el tornillo nivel n.° 5 fig. 7 así como el n.° 1 que es el orificio de entrada de aceite tipo **S A E 50** hasta que el orificio nivel salga aceite, procediéndose seguidamente el cierre de este orificio por su tornillo, así como el de entrada de aceite n.° 1.

Reglaje del volante magnético

El velomotor está equipado con un volante magnético de las características siguientes: 6 Volts. 15 Wts de alumbrado.

Debe comprobarse la separación de los contactos del ruptor cada 3.000 km. Dicha separación debe oscilar en 0'3 y 0'4 mm. como máximo, fig. 8. Para ello

debe aflojarse en primer lugar el tornillo n.º 2 y seguidamente se afloja el n.º 1 (desplazable) que es el que regula en su desplazamiento la separación de los contactos. Apretar los tornillos terminada su regulación.

Recordamos también impregnar con grasa mineral densa cada 3 000 Km. la almohadilla que frota la leva.

Aconsejamos que confíe estas verificaciones a nuestros Agentes de Servicio Gimson.

Bujía:

(F-37-EF-S). Merece un cuidado especial. Hay que procurar que la separación de los electrodos de 0'5 a 0'6 mm. fig 8, sea constante. Por lo tanto en caso de fallos de encendido se debe examinar primero la bujía cuyos electrodos o cuerpo aislante no deben estar sucios por residuos de combustión de aceite (carbonilla) y además procurar una mezcla la más equitativa posible para lograr el color **siena** en la porcelana de la bujía.

Para limpiarla se procede como sigue: Rásquese el hollín lavándose con gasolina y finalmente frotando con un cepillo duro. Efectuada la limpieza de la bujía fijar el terminal del cable de encendido sobre la misma, y luego apoyando el cuerpo de ésta sobre la culata (masa) y accionando el pedal en el sentido de la marcha con el fin de hacer rodar el motor, se comprobará si la chispa es suficiente para el normal encendido, o sea intensa y color azulado fig. 9.

Carbonilla:

Limpieza de la cámara de combustión. - En todo motor una parte del aceite de lubricación se quema

y forma carbonilla que se posa en todas las superficies tocadas por los gases de escape del motor a dos tiempos, por lo tanto en el pistón, en la culata del cilindro, en el orificio de escape, tubo de escape y en el silenciador.

Esta limpieza recomendamos se haga cada 3.000 Km. Para eliminar la carbonilla de la cámara de combustión se levanta la culata del cilindro. La carbonilla de la culata y como también el pistón se quita frotando su superficie con cuidado, utilizando para ello un cepillo metálico.

Para limpiar el orificio de escape del cilindro, se quita el tubo de escape, y se coloca el pistón, en punto muerto inferior. En este momento se puede limpiar dicho orificio cómodamente desde fuera, pues soplando podemos expulsar la carbonilla que ha caído en el pistón.

Conservación y ajuste del embrague y cambio de velocidades

Embrague:

Por ser este órgano del motor donde recae una responsabilidad al transmitir la plena potencia del motor con los demás órganos de transmisión, precisa un ajuste impecable y cuidadoso, efectuándose de la siguiente manera:

1.º) Para ajustar el embrague, el motor tiene que estar en frío. La maneta de embrague (lado izquierdo) tiene que tener 3 mm. de juego, fig. 10. La palanca de embrague que se encuentra en la parte exterior, fig 11

n.º 3 e inferior del motor debe tener 5 mm. de juego que es la distancia que existe entre el carter y dicha palanca del cable de mando; de no tener esta holgura, que puede ser debido al desgaste de los discos de corcho, en este caso se tiene que abrir la tapa de registro que se encuentra al lado derecho del motor, teniendo acceso el tornillo de ajuste central n.º 1 de embrague con su contratuerca n.º 2, fig 12 Después de aflojar la contratuerca se regulará con el tornillo, la holgura deseada, recomendando, no descuidar de apretar de nuevo la contratuerca.

Cambio:

Al igual que el embrague, para lograr un manejo fácil de este órgano, es imprescindible un perfecto ajuste, el cual se logra cuando los cables de 1.º y 2.º velocidad tienen una tensión igual, en el instante que el trinquete se encuentra colocado en la ranura central n.º 2 del puño giratorio izquierdo (punto muerto). En la parte inferior del motor existe un carter que encierra el mecanismo del cambio compuesto de un retentor n.º 1 fig 11 y un trinquete n.º 2 sometido a la presión de un muelle.

Según el desplazamiento del retentor el trinquete puede ocupar tres posiciones, correspondientes a la 1.º y 2.º velocidad y punto muerto, correspondiéndole a éste la **ranura central** n.º 2, fig. 5.

Conservación y reglaje carburador

El carburador se separa del cilindro desenroscando el tornillo n.º 1 fig. 13.

Debe limpiarse:

1.º Filtro de aire:

Merece un cuidado especial, debido a la cantidad de polvo que se acumula en el mismo al cabo de poco tiempo, de modo que se recomienda la limpieza del mismo cada 1 000 Km. Se quita para ello y por mediación de unas pinzas n.º 1, fig. 16, el circlip n.º 2 y la tapa n.º 1, y cae el cartucho n.º 3 del filtro hacia fuera fig. 17. Se lava convenientemente con gasolina, bañándolo luego con la misma mezcla del motor a fin de que quede ligeramente humedecido de aceite.

2.º Filtro gasolina de entrada al vaso

Para la limpieza de este filtro fig 14, que se recomienda también hacerla cada 1.000 Km. se procederá como sigue: Se desmontará desenroscando el tornillo n.º 6 y separándolo con cuidado de la pipa de filtro n.º 7 que cubre este filtro, sacado éste, se limpiará con gasolina; efectuada esta operación se procederá también a la limpieza de la pipa de filtro del pequeño orificio de entrada central de la tapa del vaso. Terminadas estas operaciones se procederá a su montaje con sumo cuidado para no dañar la tela de filtro.

3.º Limpieza del vaso de gasolina

La limpieza del vaso n.º 5 se procederá como sigue: Se separa de la misma la tapa desenroscando los tornillos n.º 4 de la fig. 14, pudiéndole dejar el tubo de carburante.

Se limpiará con esmero la cavidad inferior con un

trapo seco, procediéndose luego y por medio de una aguja la limpieza del agujero guía del flotador, terminada esta operación se volverá a montar convenientemente y con cuidado

4.º Limpieza del Gicler (fig. 15)

Se puede proceder de dos maneras: en primer lugar aspirando o soplando en su agujero, o bien y como medio más práctico y racional el empleo exclusivo del **pelo de pincel**.

Conductos del carburante y filtro grifo depósito. No olvidar una limpieza cada 2000 ó 3000 Km.

Conservación horquilla directriz

Por ser la horquilla un mecanismo que apenas necesita entretenimiento no por ello dejamos de **recomendar** que a cada 5.000 Km. se desmonten las articulaciones interiores fig. 18, n.º 1, 2, 3, 4 y se engrasen con aceite muy denso, el n.º 1, 3 y 4, y el n.º 2 con grasa el sector de eje guía y tubo así como también el muelle obteniéndose de esta manera la máxima suavidad de funcionamiento.

Conservación tubos telescópicos motrices

De la misma manera que en la horquilla directriz desmontaremos los tubos telescópicos engrasando el órgano n.º 2 que es el sector del eje guía, el tubo, así como también el muelle, procediendo su montaje de

nuevo, asegurando dejar que las tuercas y arandelas bloquen bien el silenblok, de modo que este trabaje debidamente. (fig 19).

Conservación de la cadena

Por ser la cadena una de las piezas del velomotor que también requiere un buen entretenimiento, **recomendamos un cuidado especial**, en la limpieza y engrase de la misma, dicha operación debe hacerse como sigue: cada 500 Km. y cuando las condiciones atmosféricas (luvia) lo requieran necesario. Sacar la cadena del velomotor, dicha operación se efectúa aflojando las tuercas del tensor de cadena n.º 1 fig 20 así como también las dos tuercas del carrete n.º 2, al mismo tiempo que se saca el pasador n.º 1 fig 21, una vez efectuadas estas operaciones queda la rueda floja, se saca luego la varilla del freno n.º 3 fig 20; una vez efectuadas estas operaciones se procede a sacar ya la cadena, buscando en ella previamente el eslabón o mallón de cadena que sirve de cierre junto con un **muelle cerrojo**.

Una vez sacada la **cadena** y la **rueda** se debe proceder a la limpieza de esta última primero empezando por la corona, con bencina o petróleo, cuidando bien que **no** entre ni bencina ni petróleo al tambor del freno; una vez efectuadas estas operaciones secar bien la corona.

Acto seguido se desmontará la tapa del volante y se procederá a la limpieza del piñón de ataque también con gasolina o petróleo, secándolo bien.

Por lo que se refiere a la **cadena** la operación de

limpieza es más laboriosa, se procede a un lavado con gasolina o petróleo sumergiéndola en un pequeño recipiente de modo que cubra la misma, y con la ayuda de un cepillo se deja la cadena limpia, secándola bien con un trapo; seguidamente debe sumergirse en otro recipiente con aceite denso a ser posible caliente de 75° a 90°, remover la cadena a fin de que penetre en los interiores de los rodillos, una vez terminadas estas operaciones se puede proceder al montaje de la rueda y cadena, cuidando de dejar bien apretadas las tuercas n.º 1 y 2, así como también no descuidar de dejar el pasador n.º 1 fig 21 debidamente asegurado. Al montar nuevamente la cadena hay que tener muy en cuenta que el **muelle cerrojo** quede con la parte cerrada en dirección de la marcha de la cadena, y una vez tensada, comprobar que permita una oscilación de 10 a 15 mm. fig. 22.

Conservación y engrase de los cables de mando

Los cables y fundas del **freno directriz, carburador, descompresor, embrague y cambio de marchas**, están completamente engrasados al ser entregado el velomotor a su comprador con el fin de que no tenga que preocuparse durante 4000 ó 5000 Km.; pasado este periodo **recomendamos** que se recurra a la **Agencia Gimson** para que procedan desmontar todos los cables y bañarlos con aceite y una vez hecha esta operación proceder a su montaje, procurando dejar ajustado de una manera **muy especial el cable de embrague** dejando de 2 a 3 mm. de holgura entre la palanca y la parte fija del puño rotatorio izquierdo fig. 10.

A lo que se refiere al ajuste de los demás cables se tiene que dejar con el mínimo de holgura a fin de obtener el máximo de rendimiento.

Bujes y freno tambor

Se **recomienda** que cada 4000 Km se lleve a cabo un ajuste de las mordazas de los frenos tambor, dejando una holgura de 0'5 a 1 mm. entre el diámetro de las zapatas y el diámetro interior del tambor; dicho ajuste se obtiene desenroscando y desplazando el tornillo n.º 1 fig. 23 en el sentido que indica la flecha o sea hacia el centro. Una vez efectuada esta operación se recomienda volver atornillarlos fuertemente a fin de que no sufra el mínimo desplazamiento. Para la regulación del freno tambor trasero a causa de un natural desgaste de sus zapatas, se procederá desenroscando las tuercas n.º 4 y 5 izquierda y derecha respectivamente y seguidamente girar la tuerca tubo n.º 6 en sentido conveniente a fin de obtener la regulación deseada cuidando bien de apretar nuevamente las tuercas n.º 4 y 5 fig. 20. Para el freno tambor delantero se regulará desenroscando o roscando el tensor n.º 2 fig. 23 una vez aflojada su contratuerca n.º 3 volviendo apretarla terminada esta operación.

Muelle freno contra pedal

Es solidario del eje pedalier fig. 24, por lo tanto su acción depende del sentido de éste, o sea que para frenar es suficiente accionar el pedal hacia atrás, con lo cual dicho muelle sufre una compresión que transmi-

tida por una varilla regulable a la palanca del freno tambor le obliga un desplazamiento necesario para un seguro y eficaz frenado. Aconsejamos un engrase periódico del muelle.

Neumáticos

Para lograr un rendimiento y duración perfecta de los neumáticos debe procurarse que la presión sea siempre la debida. Por lo tanto y para la carga de una sola persona se precisa en las dos ruedas: 2'25 Kg. cm². (Pirelli) y 1'80 Kg. cm². (Michelin).

Silenciador

Merece un cuidado especial, pues de su limpieza depende en gran manera el rendimiento del velomotor, por lo tanto hay que procurar evitar la acumulación de suciedad en el mismo que obstruye e impide la salida normal de gases y por consiguiente su potencia habitual. Para su limpieza recomendamos sumergirlo en una disolución de agua y sosa cáustica en una proporción de un 20 %, por espacio de 24 horas, a fin de que toda la suciedad quede disuelta, terminada esta operación, se le somete a un lavado final con agua caliente, con lo cual quedará en perfectas condiciones. El mismo procedimiento se seguirá para la limpieza del tubo de escape.

Aconsejamos para estas operaciones dirigirse a nuestros Agentes de Servicio Gimson.

Horquilla motriz oscilante

Este órgano debe recibir un periódico engrase para

su normal y buen funcionamiento, por lo tanto **recomendamos** engrasar el eje guía n.º 1 fig 24 de esta horquilla cada 1000 Km. mediante los engrasadores Tekalemit con grasa Campsa n.º 95.

Un buen consejo

Si Vd. no es del oficio, no podrá resolver inmediatamente los defectos eventuales. El especialista puede con una pequeña reparación evitar a Vd. gastos inútiles. Lleve por lo tanto su velomotor a nuestros Agentes de Servicio Gimson cada 3000 Km., aproximadamente, él lo examinará detenidamente, y si es necesario efectuará una limpieza del motor de carbonilla, posible causa de la pérdida de potencia del mismo. Finalmente todos los 10 000 Km proceda a una revisión completa. Vd. será el primer beneficiado.

Averías y Remedios

EL MOTOR NO TIRA

CAUSA

REMEDIO

<i>El depósito no tiene carburante</i>	Llenar depósito (mezcla)
<i>El grifo está cerrado</i>	Abrir el grifo
<i>No se ha oprimido el pulsador</i>	Pulsarlo 2 o tres veces
<i>Tubo de carburante obstruido</i>	Limpiar el tubo, el grifo, y el filtro de éste
<i>Cable del encendido flojo o defectuoso</i>	Fijarlo o cambiarlo
<i>La bujía está cubierta de carbonilla, o bien excesiva separación de los electrodos</i>	Limpiarla y verificar dicha separación de 0'5 a 0'6 como máximo
<i>Escasa compresión</i>	Bujía mal atornillada (floja) Apretarla Defectuoso atornillado de la culata con el cilindro Atornillarla Segmentos pegados a las ranuras del pistón Consultar Servicios Gimson

CUADRO PERIODICO DE ENGRASE

Partes a engrasar	Operaciones a efectuar	Ejecución	Tipo de aceite o grasa a emplear
Motor	Mezclar 2 medidas aceite por litro de gasolina	Cada vez que se llene el depósito de carburante	SAE 30 (invierno) SAE 40 (verano)
Cambio	Cambiarlo	Cada 4.000 Km.	Aceite SAE 50
Amortiguadores	Restablecer el nivel	Cada 1.500 Km.	Aceite SAE 50
Cables de mando y puños	Ver Manual	Cada 5 000 Km	Aceite SAE 50
Horquilla oscilante motriz	Ver Manual	Cada 1 500 Km.	Aceite SAE 30
Bujes	Con engrasadores Tekalemit	Cada 1.000 Km.	Grasa Campsa n.º 95
Juego dirección	Ver Manual	Cada 3 000 Km.	Aceite SAE 30
Cadena	Ver Manual	Cada 1.000 Km. Cada 1.000 Km. Cada 500 Km	Aceite SAE 30

El carburador está sucio

Limpiar vaso gasolina gicler, filtro de aire compuerta de gas, émbolo de la bomba

La aguja cónica n.º 2 del pulverizador queda suelta de la ranura de retención

Apretar el anillo de retención en la ranura de la aguja (fig. 13).

La punta cónica n.º 1 del flotador atascada en su alojamiento de la tapa del vaso de gasolina.

Cambiar flotador n.º 2 y tapa vaso gasolina n.º 3 (fig. 14)

El embrague patina

Comprobar la tensión del cable de embrague y verificar el desgaste de los discos de corcho y en su efecto sustituirlos (pag. 11).

El tubo de escape y silenciador sucios

Limpiar la carbonilla del orificio de escape en el cilindro, silenciador y tubo de escape (instrucciones pag. 18).

Equipo eléctrico averiado

Comprobar contactos (instrucciones pag. 9).

(Estas operaciones recomendamos sean efectuadas por el

Servicio GIMSON.

EL MOTOR ARRANCA, PERO SE PARA

CAUSA

REMEDIO

Orificio para aire del tapón obstruido

Limpiar orificio del tapón (alfiler)

Conducto carburante obstruido

Limpiar el conducto de carburante, grifo y el filtro de éste.

Bujía defectuosa

Cambiar bujía

Volante magnético

Comprobar contactos visplatinés (instrucciones pag. 9)

EL MOTOR NO TIRA

CAUSA

REMEDIO

Gicler obstruido

Limpieza del mismo.

Carburante insuficiente, porque los conductos están sucios

Limpieza de los conductos.

Cable encendido, desconectado o flojo

Apretarlo bien al terminal de la bujía.

Bujía engrasada

Limpiar la bujía.

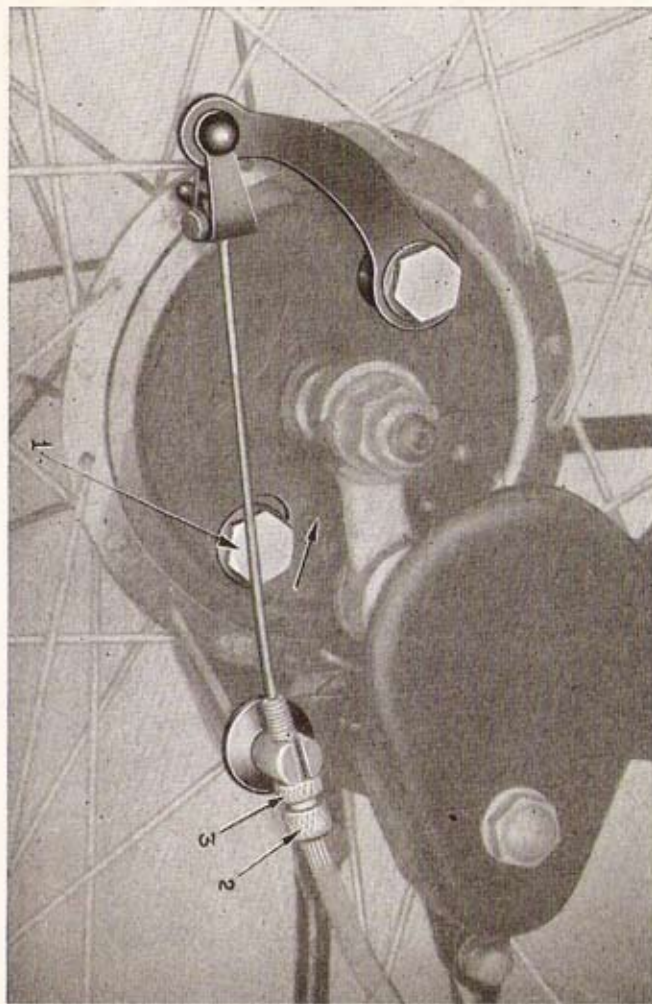
Bujía defectuosa

Cambiar la bujía

Separación de electrodos incorrecto.

Regular la separación de los electrodos entre 0'5 a 0'6 mm.

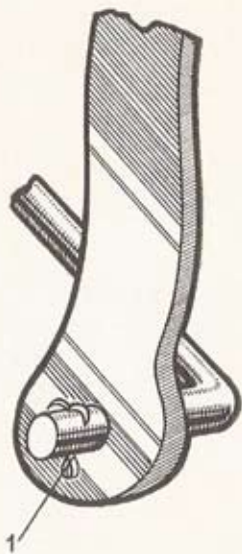
Gráficos



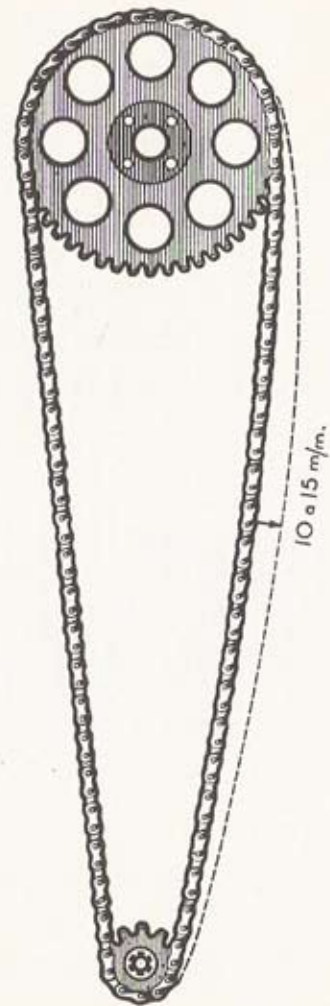
— fig. 23 —



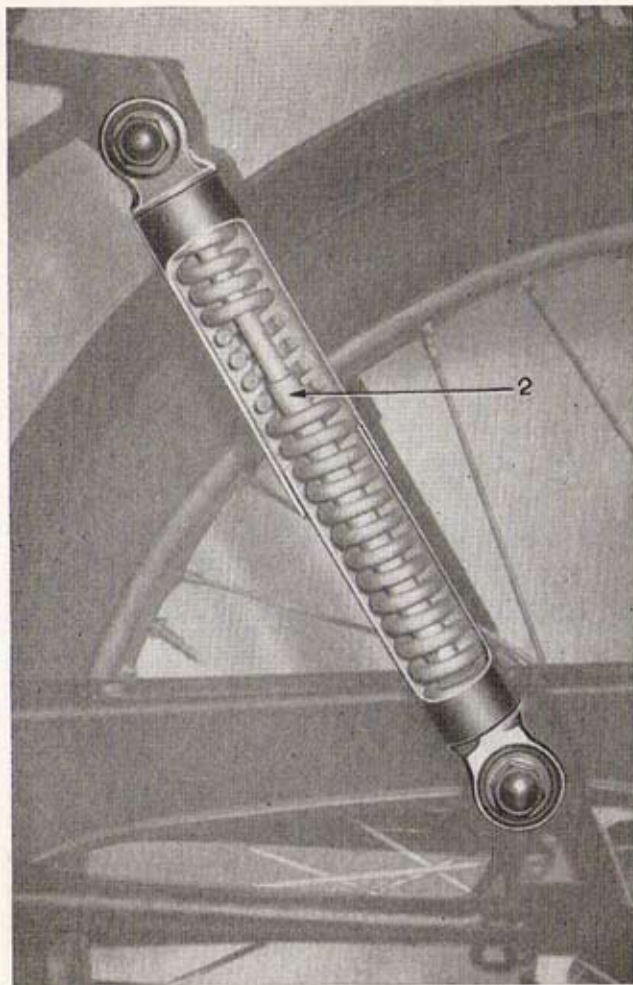
— fig. 24 —



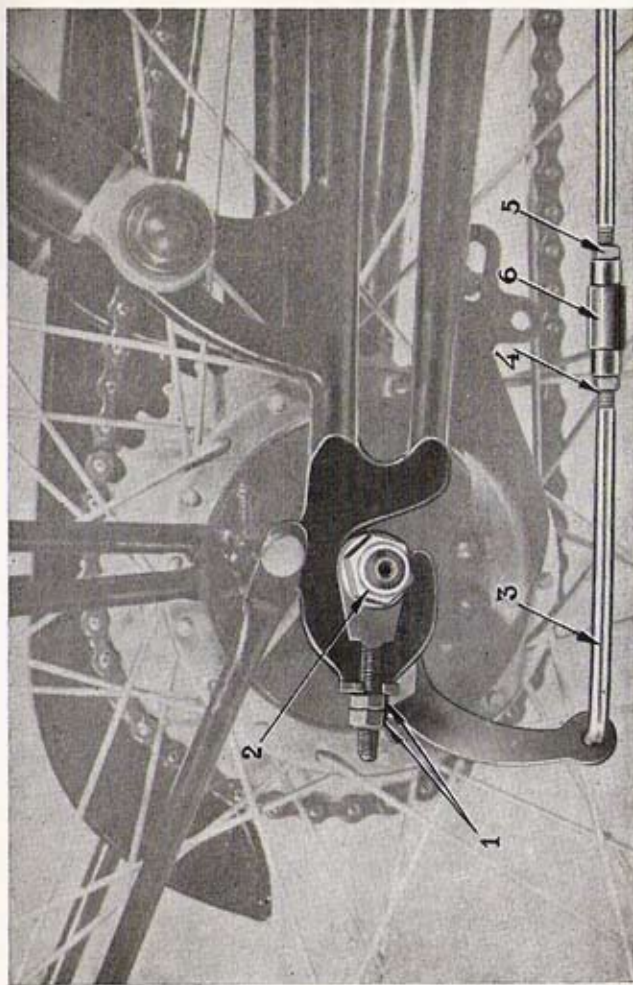
— fig 21 —



— fig 22 —



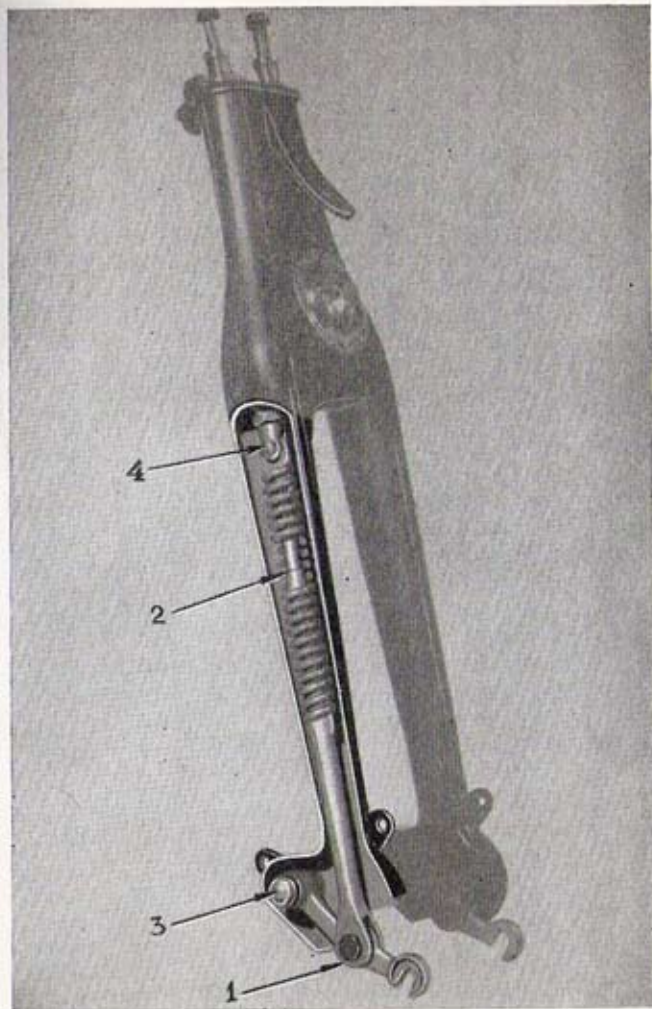
— fig. 19 —



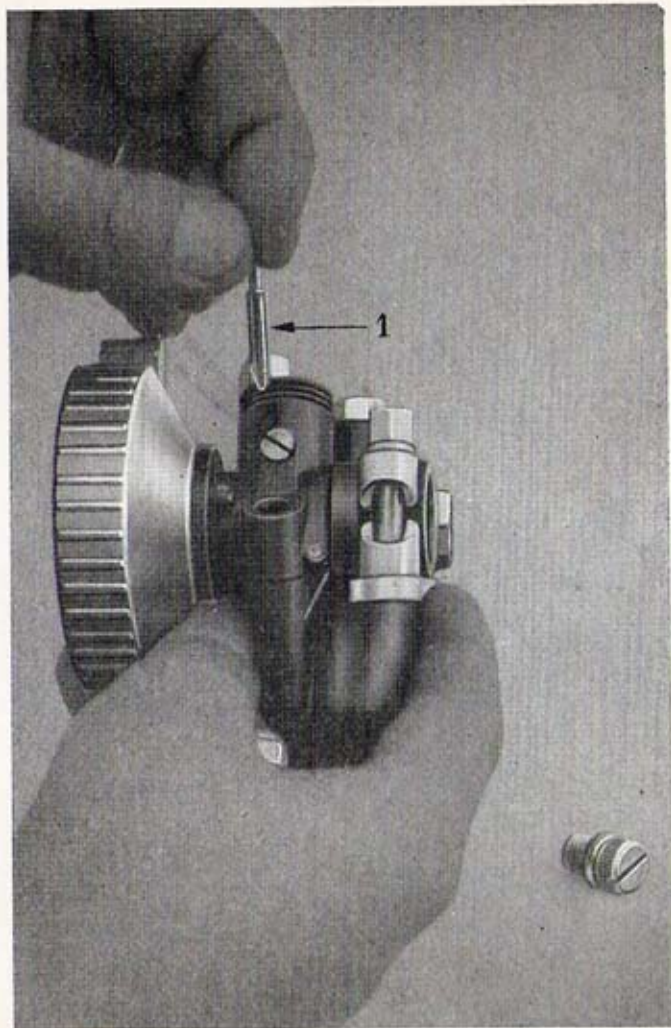
— fig. 20 —



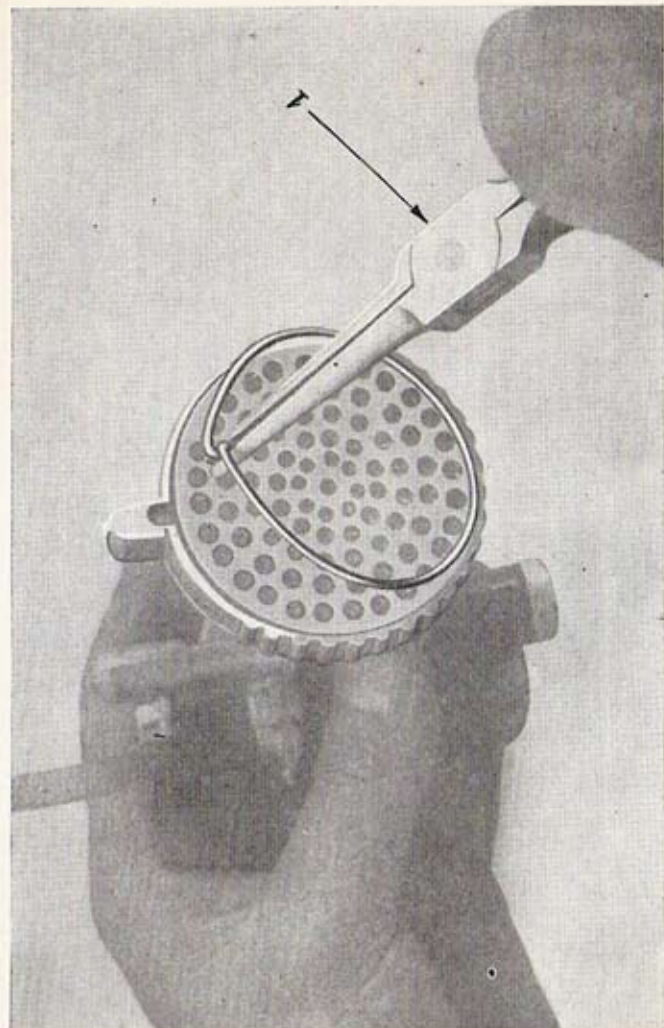
— fig. 17 —



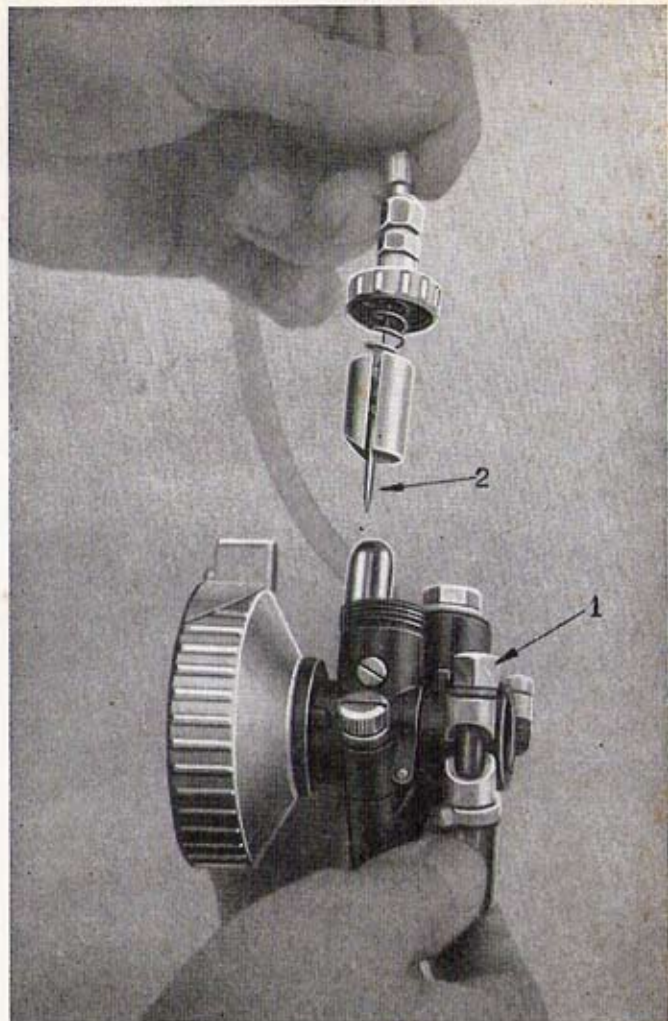
— fig. 18 —



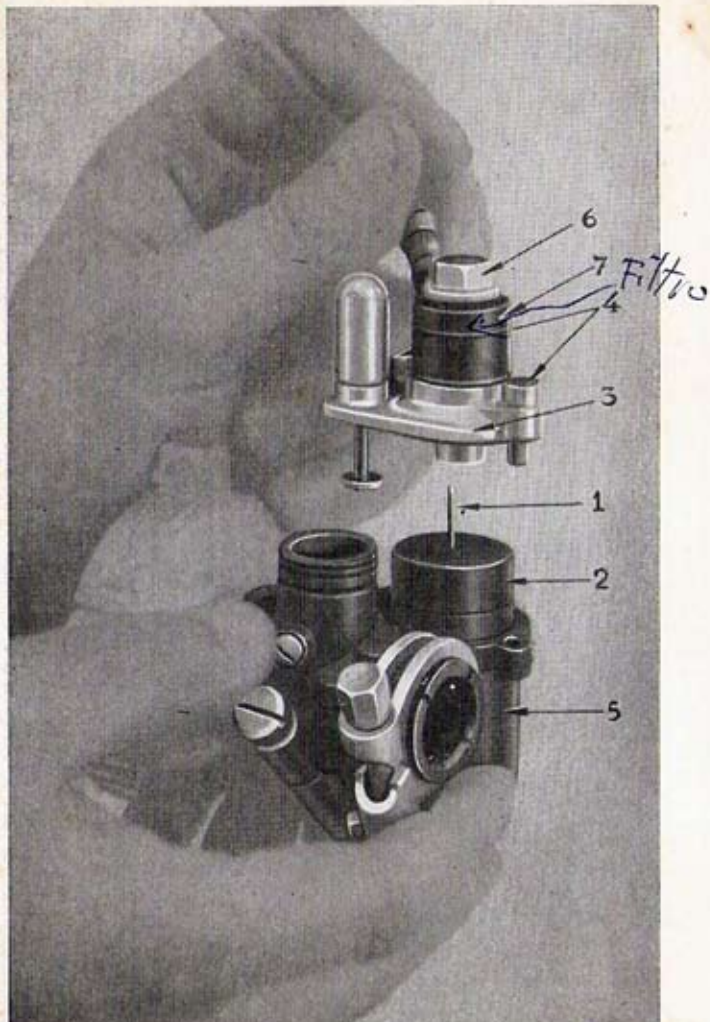
— fig 15 —



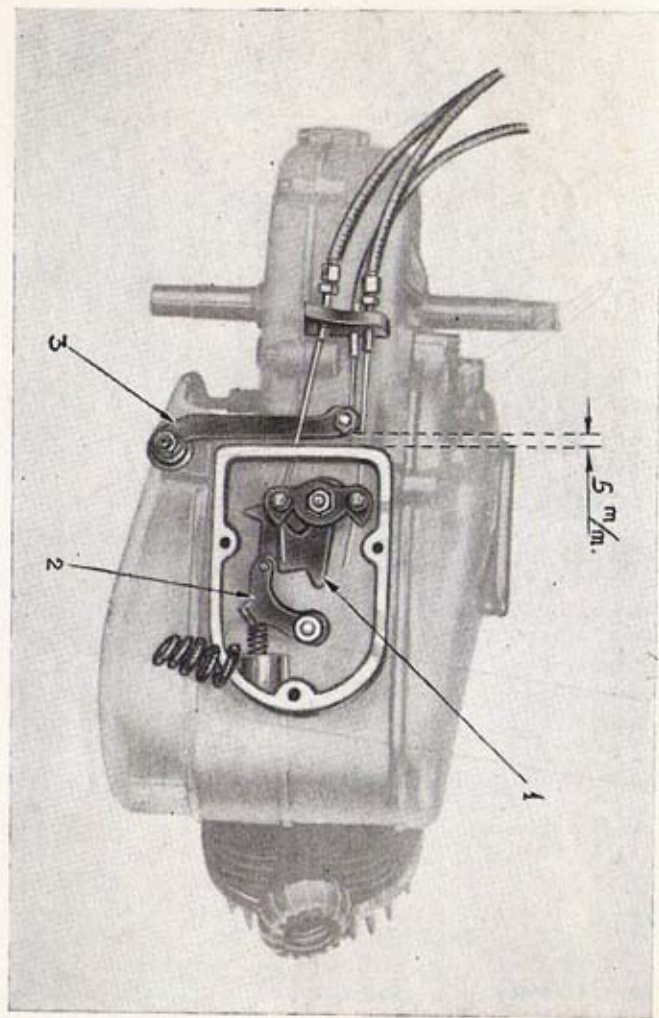
— fig. 16 —



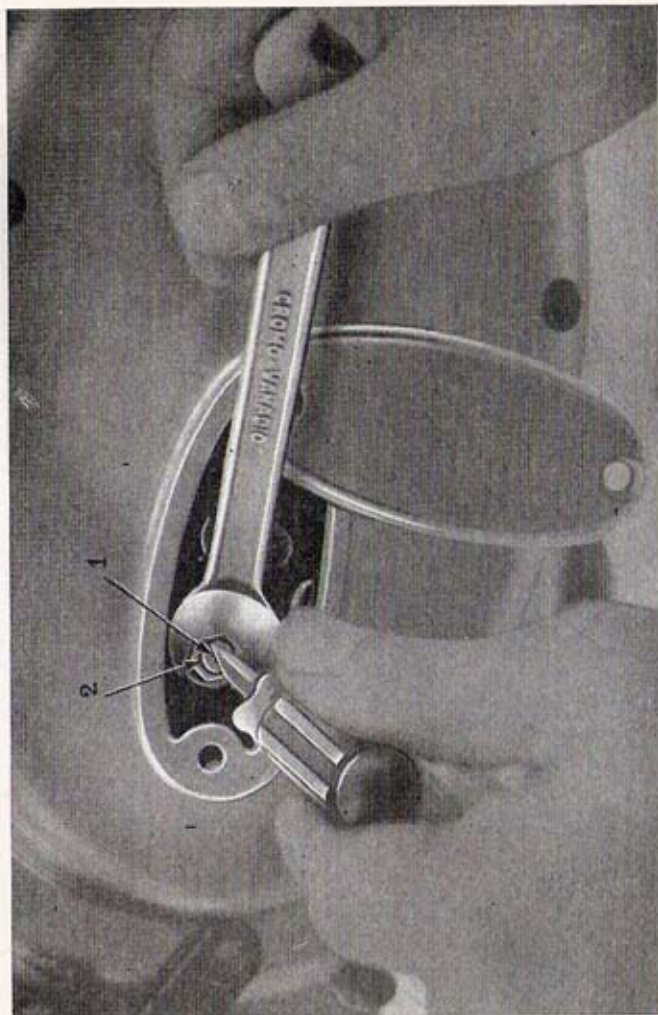
— fig. 13 —



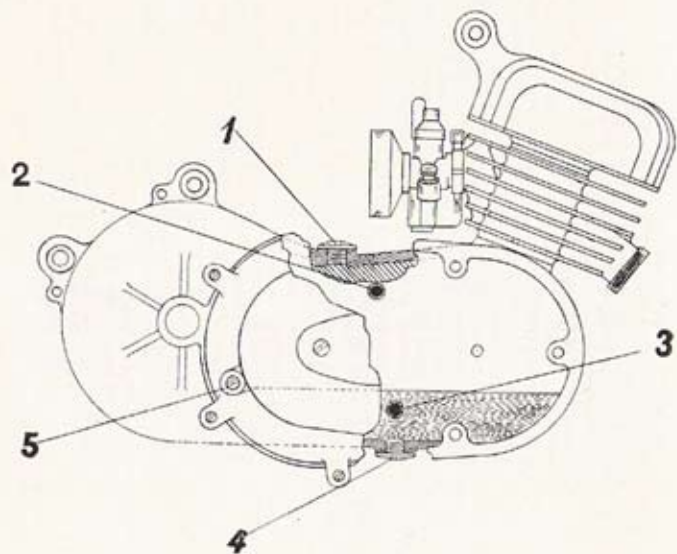
— fig. 14 —



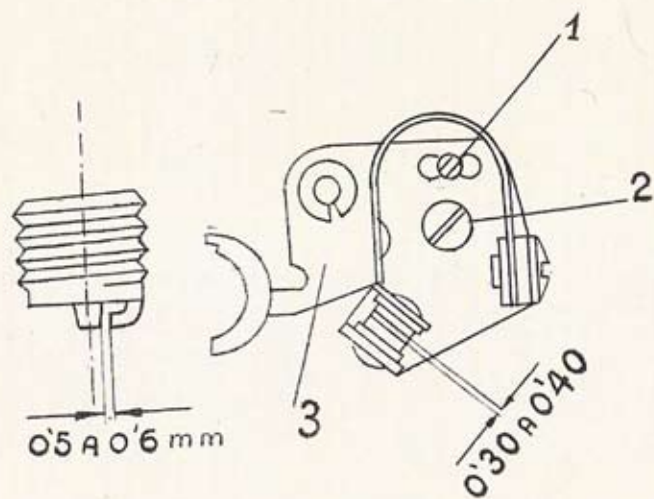
— fig. 11 —



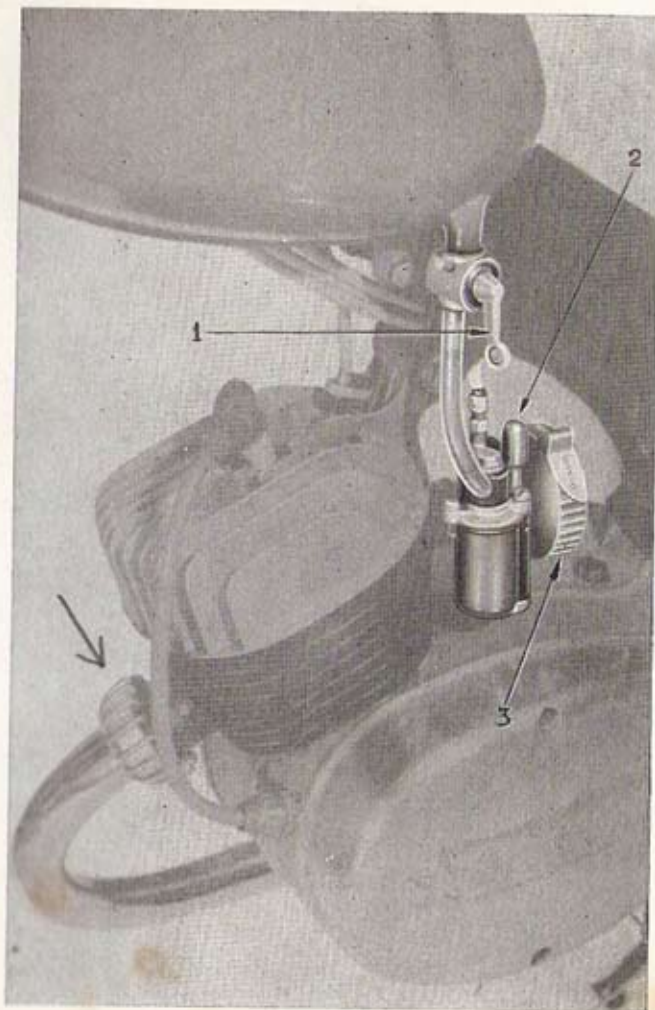
— fig. 12 —



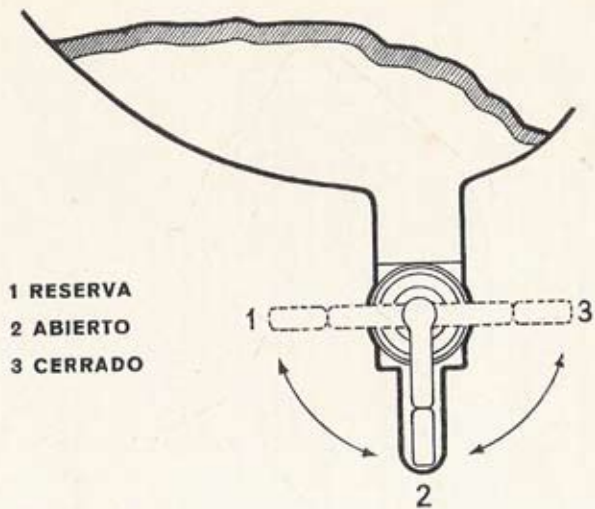
— fig. 7 —



— fig. 8 —

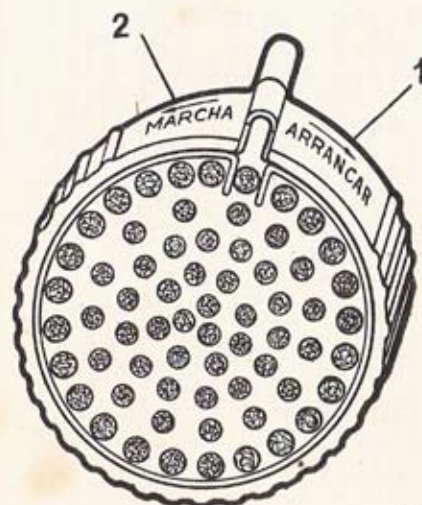


— fig 2 —



1 RESERVA
2 ABIERTO
3 CERRADO

— fig. 3 —



— fig. 4 —



Cruzamiento
de vías



Paso a nivel
guardado



Paso a nivel
sin guardar



Peligro



Prohibidas las
señales acústicas



Señal de peligro
(Centro calado)



Precaución



Limitación de
ancho libre

 **GIMSON**

INDICE

	<i>Páginas</i>
Identidad - Garantía	3
Características técnicas	4 - 5
Rodaje - Puesta en marcha	6 - 7 - 8

Instrucciones de Conservación y Ajuste

Motor:

Lubrificación	9
Equipo eléctrico	9
Bujía	10
Carbonilla	10
Embrague	11
Cambio	12
Carburador	12 - 13 - 14

Ciclo:

Horquilla delantera	14
Tubos telescópicos motrices	14
Cadena	15
Cables mando	16
Bujes y Freno tambor	17
Muelle freno cotrapedal	17
Neumáticos	18
Silenciador	18
Horquilla motriz oscilante	18
Cuadro periódico de engrase	20
Averías y Remedios	21 - 22 - 23



Prohibición de circular vehículos de todas clases



Prohibición de estacionamiento en la calzada



Dirección Prohibida



Dirección de marcha



Circulación prohibida a las motocicletas



Viraje



Prohibición de aparcar



Baden

GRÁFICAS  FIGUERAS