



MOTORHISPANIA, S. A.



MOTO GUZZI HISPANIA

Dingo 49 S

INSTRUCCIONES PARA SU USO Y MANTENIMIENTO



MOTORHISPANIA, S. A.

Avda. de la Catedral, 14 - 4 - A ♦ Teléfono 319 34 12 - 310 56 95

B A R C E L O N A

INSTRUCCIONES

para el uso y manutención de la

MOTO GUZZI HISPANIA

Dingo 49 S

MOTORHISPANIA, S. A. le recomienda encarecidamente la lectura de este librito de instrucciones y la perfecta observancia de las mismas, con ello adquirirá el conocimiento suficiente para obtener del ciclomotor un rendimiento mejor y la máxima duración,

P R E F A C I O

Este libro se propone dar las instrucciones necesarias para el uso y la manutención del vehículo. Las operaciones de una cierta responsabilidad forman parte de las obligaciones de nuestros Concessionarios, los cuales tienen personal y talleres para satisfacer todas las exigencias de nuestros clientes.

En caso de sustitución de cualquier pieza, para el perfecto funcionamiento del ciclomotor, se recomienda el uso de piezas originales de MOTORHISPANIA, S. A.

DOTACION

Llave tubo para bujía 21 mm

Destornillador

Llave fija 9 x 10 mm

Libro de instrucciones

Espejo retrovisor

DATOS DE IDENTIFICACION

Cada vehículo lleva grabado un número de identificación impreso en la pipa de la dirección y en la parte delantera del bloque motor.

Estos números son los que llevan el certificado de origen y sirven a los efectos de la Ley para la identificación del vehículo.

Estos números deben ser indicados en la eventual demanda de piezas de recambio.

I N D I C E

	Pág.		Pág.
Dotación	3	Lubricaciones varias	16
Datos de indentificación	3	Lubricación y regulación del ruptor	17
Mandos y accesorios	6	Bujía	18
Características generales	7	Limpieza del filtro del grifo y del carburador	18
Instrucciones para el uso	9	Desmontaje del carburador	19
Mezcla	9	Filtro del aire	19
Rodaje	9	Limpieza del depósito	20
Puesta en marcha del motor	9	Limpieza culata, pistón y escape	20
Arranque, marcha y paro	9	Regulación del embrague	21
Buen uso del vehículo	10	Regulación del cambio a mano	21
En período de larga inactividad	11	Regulación de la horquilla oscilante	21
Marcha mediante los pedales	11	Regulación de la tensión de la cadena	22
Defectos de carburación y remedios	11	Regulación de la dirección	23
Defectos de encendido y remedios	12	Regulación de los frenos	23
Defectos de compresión	13	Lubricación de tambores, rueda, dirección y horquilla	23
Tabla resolutive de la manutención y lubricación	14	Instalación eléctrica	24
Instrucciones para la manutención	16	Limpieza del ciclomotor	25
Lubricación del grupo motor cambio	16	Relación de Concesionarios	29

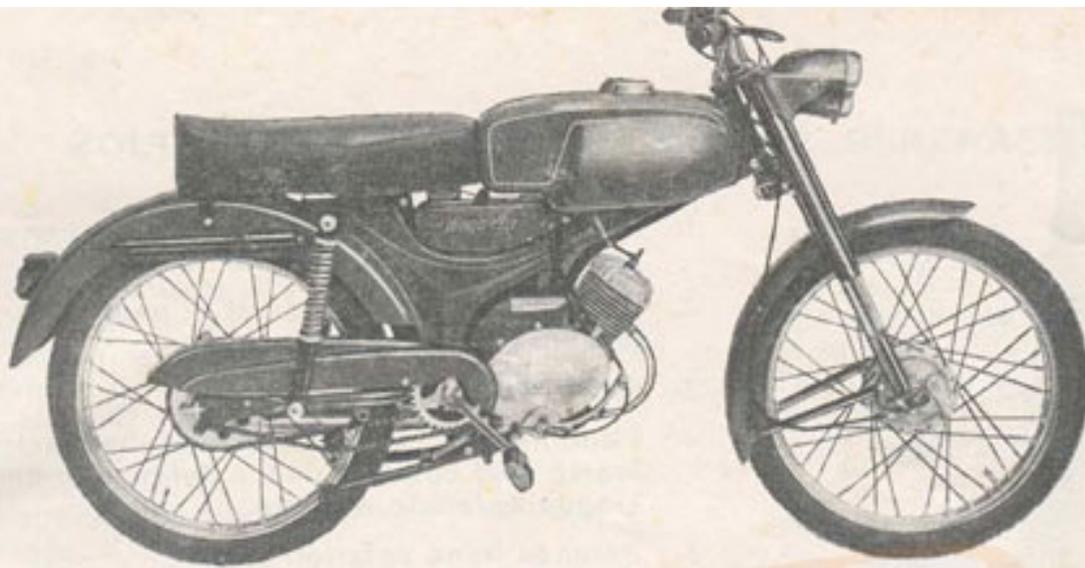


Fig. 2. Versión Sport
(Vista dcha.)

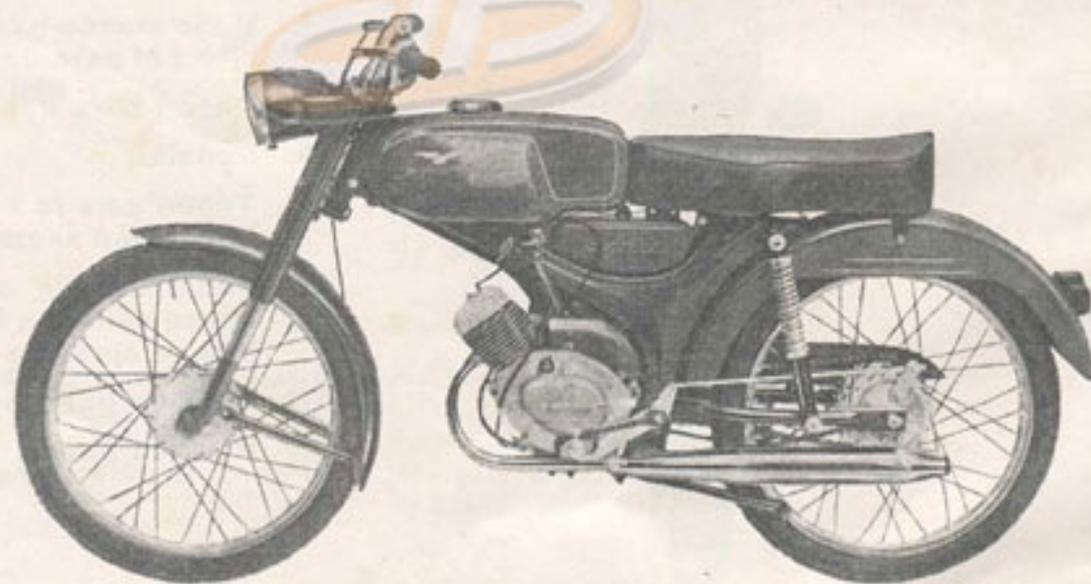
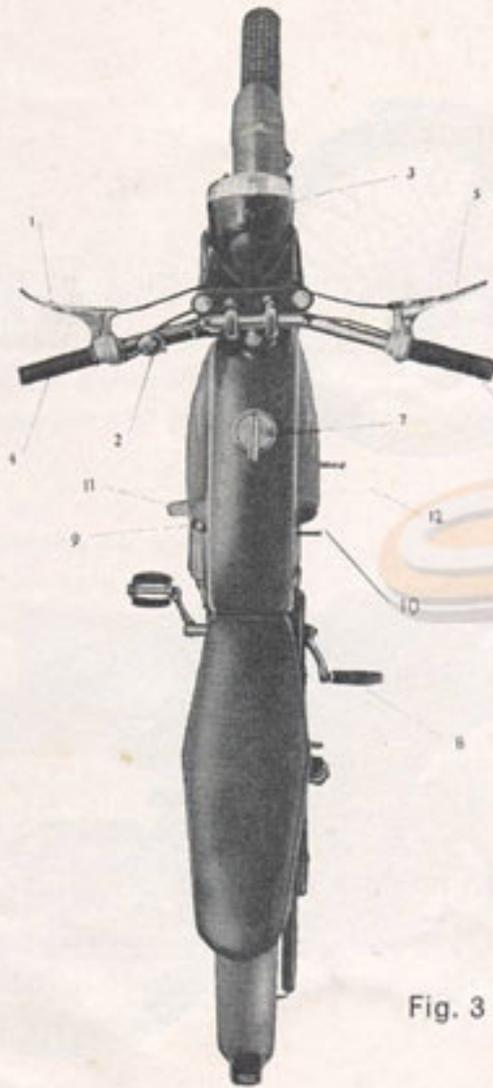


Fig. 1. Versión Turismo
(Vista izq.)

MANDOS Y ACCESORIOS



1. Palanca mando embrague, solidaria con el puño girable mando cambio a mano.
2. Pulsador bocina, conmutador para luces y pulsador de masa para motor.
3. Espia luces.
4. Puño para cambio velocidad, debe maniobrarse sólo con la palanca del mando embrague apretado a fondo.
5. Palanca freno anterior.
6. Puño mando gas, girando hacia delante se cierra el paso de la mezcla.
7. Tapón para depósito de gasolina.
8. Pedales.
9. Tapón para la introducción del aceite, lubricación engranajes transmisión-cambio
10. Pedal cambio de marchas, debe maniobrarse sólo con la palanca del mando embrague apretada a fondo.
11. Palanca freno posterior.
12. Palanca puesta en marcha motor.

CARACTERISTICAS GENERALES

MOTOR

Monocilíndrico a dos tiempos, pistón plano.
Culata de aleación ligera.
Cilindro en aleación ligera con un cromado de espesor.
Carrera 42 mm.
Diámetro 38,5 mm.
Cilindrada 49 c.c.
Potencia 1,18 CV a 4.500 r.p.m.
Potencia fiscal 1 CV.
Relación de compresión 1:7,5.

Encendido

Volante alternador ruptor tipo FEMSA VAJ-6-1 con bobina independiente de alta tensión. Tipo BA 9-16.

Bujía

Grado térmico Bosch 225.

ALIMENTACION

Por gravedad. Capacidad del depósito aproximadamente 4,900 litros, uno de los cuales corresponde a la reserva.
Carburador con filtro de aire silenciador de admisión, marca IRZ tipo 8-VM.

LUBRICACION

Por mezcla. La lubricación del motor se efectúa automáticamente por la presencia del aceite en la gasolina (mezcla 2%).
Para la lubricación de los engranajes-transmisión-cambio se realiza con el aceite contenido en el cárter que hace de depósito.

Refrigeración

Por aire. Culata y cilindro están dotados de aletas.

Arranque

Con pedal.

EMBRAGUE

De discos múltiples en baño de aceite.

Cambio de velocidades

A 3 marchas con engranaje rápido y mando a mano o con selector a pedal.
Relación primera velocidad, 1:3,30.
Relación segunda velocidad, 1:1,86.
Relación tercera velocidad, 1:1,26.

Transmisión

Por engranajes, con dentado helicoidal entre el motor y cambio.

Con cadena a rodillos entre piñón salida cambio y corona posterior.

Relaciones de transmisión

Entre motor y cambio, 3,70:1 (17-63).

Entre piñón y corona posterior, 3,25:1 (12-39).

Relaciones totales de transmisión

(Motor rueda)

En primera velocidad, 39,6825:1.

En segunda velocidad, 22,3665:1.

En tercera velocidad, 15,1515:1.

CUADRO

Monoestructura en chapa estampada

Peso 1,130.

Peso del ciclomotor 48 kg.

Suspensión

Anterior, horquilla telescópica con muelles actuando a compresión.

Posterior, de horquilla oscilante con amortiguadores telescópicos de muelle.

Ruedas

A radios con llantas WM 0/1.0.

Neumáticos

Anterior y posterior 2¼ × 18.

Frenos

Anterior mandado a mano y posterior, a palanca. Situado en el lado izquierdo del vehículo.

Instalación eléctrica

Con volante magnético alternador, que alimenta en marcha a la bocina eléctrica y al equipo de luces compuesto de:

Faro delantero con dos luces.

Faro piloto.

Rendimiento

Pendiente máxima superable 24 %.

Consumo de mezcla según normas C.U.N.A. 1,32 litros por 100 km.

Velocidad máxima consentida por Código de Circulación 40 km. hora.

NORMAS ESENCIALES PARA EL USO DEL CICLOMOTOR

Mezcla

Mezclar con un litro de gasolina 20 cm³ de aceite mineral (mezcla al 2%).

Atención: Durante el período de rodaje (los primeros 1.000 km) mezclar con un litro de gasolina 50 cm³ de aceite mineral (mezcla al 5%).

Rodaje

Se recomienda durante los primeros 1.000 km de recorrido, no someter al motor a esfuerzos excesivos.

Del modo en que sea tratado el motor durante este primer período de servicio, depende la eficacia, duración y rendimiento del mismo.

Arranque del motor

Controlar la cantidad de mezcla existente en el depósito y abrir el grifo, asegurándose que la mezcla llegue al carburador apretando el pulsador que mueve el flotador, girar ligeramente el puño de mando gas (aproximadamente una cuarta parte de su carrera), asegurándose de estar en punto muerto el puño de mando cambio. Impulsar con energía el pedal de puesta en marcha.

Apenas en marcha el motor, regular el gas según el mínimo que se desee.

Dada la ligereza del vehículo se puede poner en marcha estando sentado en el sillín y empujando con el pie, estando la segunda velocidad entrada y maniobrando oportunamente el mando de embrague.

Aceleración del motor en frío

Estando el motor frío es conveniente hacer girar el mismo a bajo régimen (para calentarlo) antes de dar gas para la velocidad máxima.

Se recomienda no acelerar el motor estando el ciclomotor parado.

Conducción del ciclomotor

Después de puesto en marcha el motor se aprieta a fondo el embrague, se introduce la primera velocidad y se deja suavemente la palanca del embrague acelerando al mismo tiempo el motor. Tener presente que para pasar de una marcha inferior a su inmediata superior, debe tirarse a fondo la palanca del embrague y oportunamente cerrar el gas, girar el mando del cambio (ver fig. 4) de modo que engrane la marcha superior, dejando suavemente el embrague y acelerando al mismo tiempo el motor.

Para pasar de marchas superiores a las inferiores se repite la misma maniobra, no haciendo falta cerrar completamente el gas.

Es conveniente pasar a la marcha superior cuando el motor tiende a aumentar el número de revoluciones y, por el contrario, hay que pasar a marchas inferiores cuando el motor disminuye de revoluciones.

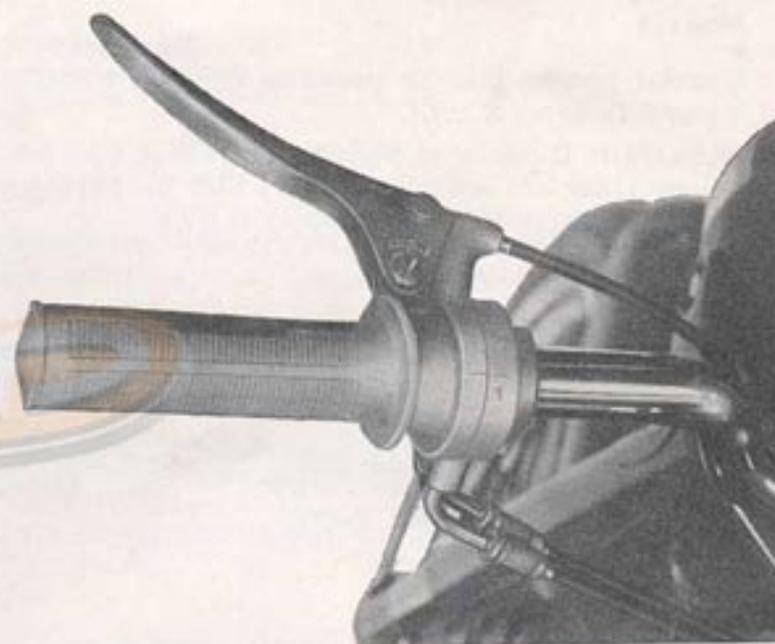
No es aconsejable dejar patinar el embrague para recuperar potencia como tampoco recorrer bajadas sin ninguna velocidad entrada o manteniendo la palanca del embrague a fondo. Es preferible utilizar siempre la acción frenante del motor teniendo el puño de gas al mínimo de su recorrido. Si el descenso es muy fuerte, conviene usar las velocidades inferiores y se evita de este modo el excesivo consumo de los frenos y sobre calentamiento de los tambores.

El vehículo se para situando el cambio en la posición de punto muerto y actuando sobre los frenos.

El motor se para apretando el botoncito rojo situado en el conmutador de luces. Parado el motor es buena norma cerrar siempre el grifo de gasolina.

Buen uso del vehículo

Evitar la marcha a sacudidas, ya sea con frenazos bruscos o aceleraciones rápidas; es preferible marchar a velocidad constante.



Con este sistema de conducción se consigue un ahorro de gasolina, un reducido gasto de neumáticos y un desgaste normal de todos los órganos de que se compone el ciclomotor.

Es recomendable verificar el apriete de todos los tornillos y tuercas después que el vehículo ha recorrido los primeros 500 km.

De particular manera, esta verificación se debe efectuar, con el motor frío, en las tuercas que fijan la culata del motor.

Conservación en caso de larga inactividad

1.º Efectuar la limpieza del ciclomotor atendiendo a lo indicado en el capítulo Limpieza del ciclomotor.

2.º Además de estar el ciclomotor encima del caballete, hay que aislar la rueda delantera del suelo, especialmente si es húmedo o graso; es conveniente tener las gomas ligeramente deshinchadas.

3.º Untar con vaselina neutra o grasa las partes metálicas sin pintar.

4.º Introducir en el cilindro a través del agujero de la bujía un poco de aceite, haciendo girar el motor con el pedal de puesta en marcha, a fin de repartir uniformemente el aceite en las paredes del cilindro.

Marcha mediante pedales

Para desplazarse con el ciclomotor mediante el uso de los pedales, debe ponerse el puño en la posición de punto muerto.

Defecto de la carburación y soluciones

Si el motor no se pone en marcha o se para durante la marcha, las causas pueden ser:

- Falta de carburante, controlar si hay gasolina en el depósito y si el grifo está abierto;
- Obstrucción del tubo o del filtro de gasolina, limpiarlo, soplando fuertemente para quitar las impurezas;
- Carburador sucio, desmontarlo y limpiarlo con gasolina.
- Surtidos del carburador obstruido, desmontarlo y limpiarlo con aire a presión.
- Agua en la mezcla, desmontar el carburador, limpiarlo y cambiar la mezcla.
- Lleno excesivo del carburador al excitarlo, cerrar el grifo de gasolina y hacer expirar el exceso de mezcla en el motor.
- Entrada de aire en la pipa de aspiración a causa de deficiencias de ajuste de la junta del carburador o también entre la pipa y el cárter, controlar la presión de los tornillos correspondientes y cambiar las juntas si es necesario.

Defectos de encendido y soluciones

Si el motor no se pone en marcha y la causa no depende del carburador, buscar el inconveniente en el encendido.

Para averiguar si la bujía da chispas, sacarla, apoyarla en el cilindro por la parte metálica atacando previamente el cable que va a la bobina de alta, entonces hacer girar el motor controlando que la bujía dé chispas, si no las da, el inconveniente puede ser debido:

- Bujía húmeda, hay que secarla;
- Bujía sucia, limpiarla con gasolina pura y cepillo metálico;
- Aislante agrietado, cambiar la bujía;
- Electrodo de la bujía con separación indebida, ver que la distancia entre ellos sea de 0,6 mm.
- Cable de la bujía, comprobar que no esté roto, haciendo masa;
- Si cambiando la bujía el motor continúa sin ponerse en marcha, comprobar los contactos del volante magnético, los cuales deben separarse de 0,35-0,45 mm, si están sucios deben limpiarse;
- Encendido demasiado adelantado o atrasado, comprobar la puesta a punto del volante magnético.

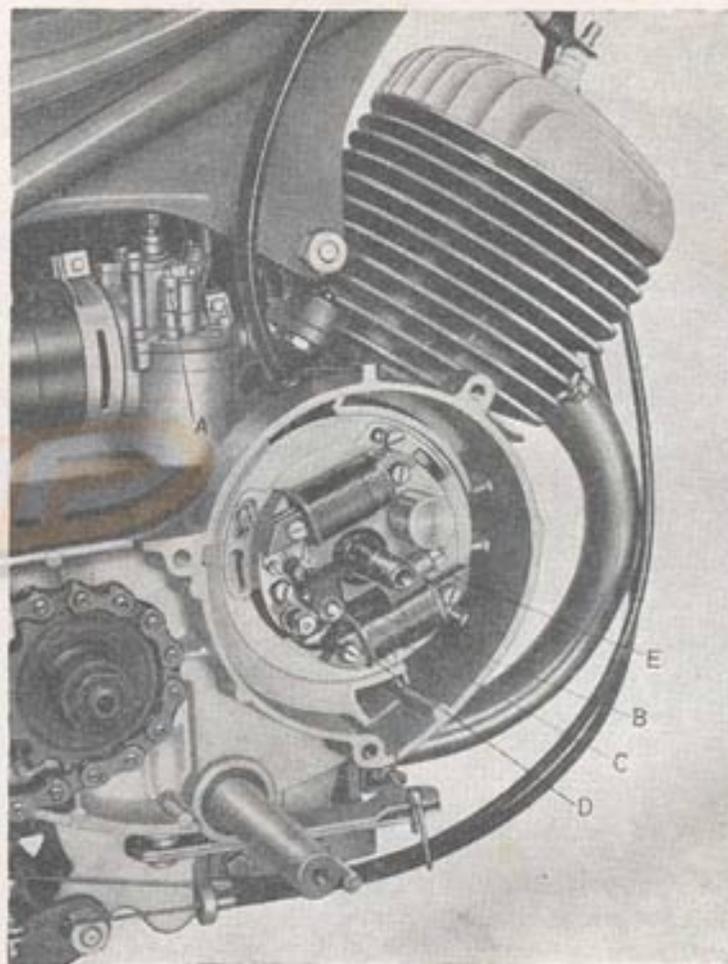


Fig. 5

Defectos de compresión

Las causas de una disminución de compresión pueden ser:

- Tuercas de fijación culata-cilindro flojas;
- Bujía poco ajustada o sin junta;
- Arcos del pistón gastados o rotos;
- Cilindro ovalizado o desgastado.



TABLA RESUMIDA DE LA MANUTENCION Y LUBRICACION

Periódicamente, cada 300 km aproximadamente, comprobar:

1 — Neumáticos. Verificar la presión mediante manómetro: Neumático anterior, 1 1/2 kg/cm². Neumático posterior, 2 kg/cm².

Después de los 500 primeros kilómetros, comprobar:

2 — El apriete de los tornillos y tuercas. Verificar todas las tuercas y tornillos en este sentido; de modo particular y cuando esté el motor fío, las tuercas que fijan la culata.

3 — Lubricación. Engranajes, transmisión-cambio. Sustituir el aceite del cárter cuando el motor esté caliente.

CADA 1.000 KILOMETROS

Verificar:

Engranajes transmisión-cambio. Verificar el nivel del aceite y si falta, añadirle.

Bujía. Verificar la distancia de los electrodos (0,6 mm) y efectuar la limpieza.

CADA 2.000 KILOMETROS

Limpieza:

Filtros gasolina. Efectuar la limpieza en los filtros situados, uno en el grifo de gasolina y otro en el carburador, racord de entrada de gasolina.

Filtro de aire. Efectuar la limpieza.

Lubricación:

Horquilla oscilante. Lubricar el perno mediante el engrasador situado en un extremo del eje de pedales.

CADA 5.000 KILOMETROS

Verificar:

Volante magnético. Controlar el estado y abertura de los contactos del ruptor (0,35-0,45 mm) y engrasar, con unas gotas de aceite, el engrasador de paño de la excéntrica.

Limpieza:

Culata, pistón y tubo de escape. Efectuar la limpieza de la culata y del pistón, del conducto y tubo de escape y del silenciador.

Cadenas. Limpiarlas y engrasarlas.

Depósito de gasolina. Efectuar la limpieza.

Carburador. Desmontarlo para la revisión y limpieza.

CADA 10.000 KILOMETROS

Lubricación:

Engranajes transmisión-cambio. Sustituir el aceite del cárter con el motor caliente.

Dirección. Efectuar el engrase.

Tambores y ruedas. Efectuar la lubricación.

Horquilla. Efectuar la lubricación.

Verificar:

Bujía. Aunque parezca estar en buenas condiciones, sustituirla.

INSTRUCCIONES PARA LA MANUTENCION

Lubricación del grupo motor cambio

El motor propiamente dicho se lubrica automáticamente por la presencia de aceite en la gasolina. Para renovar el aceite para la lubricación de los engranajes transmisión-cambio se efectúa sacando el tapón (A de la fig. 6) situado en el lado izquierdo del cárter e introduciendo el aceite por el agujero hasta que fluya del agujero testigo (B de la fig. 6), por lo tanto, antes de llenar de aceite el cambio es necesario abrir el agujero testigo, sacando el tornillo que lo tapa.

Usar aceite SAE-30 en cantidad de 300 cm³.

La sustitución del aceite debe efectuarse después de los primeros 500 km y, después, cada 10.000 km aproximadamente. Esta operación debe efectuarse con el motor bien caliente, el aceite se extrae aflojando el tapón situado en la parte inferior izquierda del cárter, precisamente en E de la fig. 6.

Lubricaciones varias

Cadena: Se engrasará cada vez que aparentemente esté seca, esto se hace especialmente después de una marcha en tiempo lluvioso.

Cada 5.000 km se aconseja lavar las cadenas con gasolina después de secarlas completamente, se engrasarán.

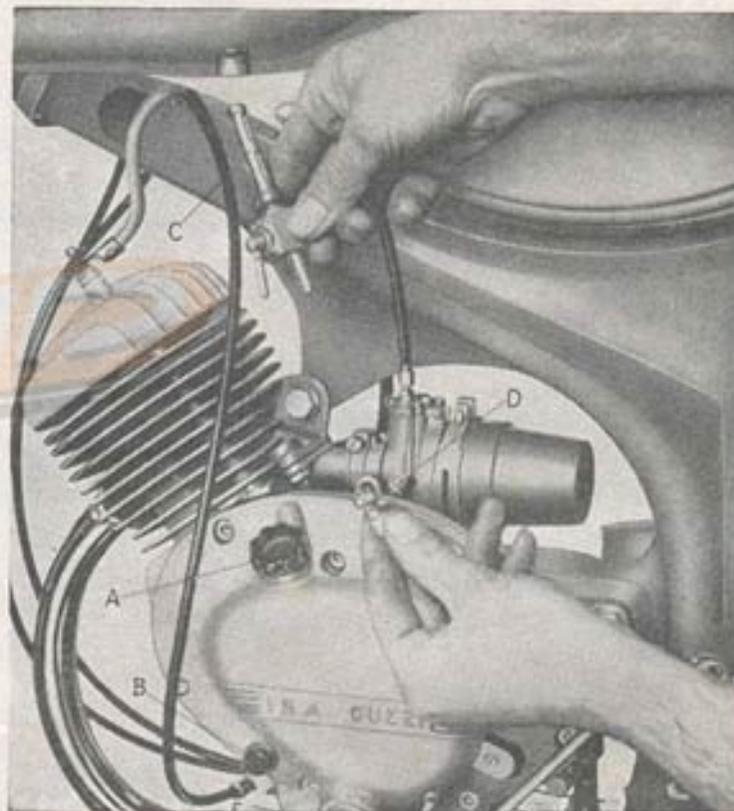


Fig. 6

Perno de la horquilla oscilante: Lubricarlo cada 2.000 km. mediante el engrasador situado en el extremo del eje de pedales.

Lubricación y regulación del ruptor

(Ver fig. 5)

Cada 5.000 km aproximadamente es necesario lubricar la excéntrica del volante magnético. Utilizando una aceitera se humedece el fieltro (E) que roza sobre dicha excéntrica. Para evitar que el exceso de aceite se extienda a los contactos, se recomienda no exagerar la lubricación. Para realizar esta operación hay que sacar la tapa del lado derecho que cubre el volante, la que cubre el carburador y sacar el pedal, inyectar un poco de aceite en el paño de fieltro a través de las ventanas del mismo volante.

Cada 5.000 km deben ser controlados los contactos (B) verificando que la apertura sea de 0,35-0,45 mm. Cuando esta abertura deba ser mayor o menor, pasar a su regulación procediendo de la manera siguiente:

- Desenroscar media vuelta el tornillo (C) que bloquea la escuadra porta-contactos fija, desplazar la escuadra girando ligeramente el tornillo excéntrico (D) hasta obtener la prescrita separación de los contactos. Bloquear nuevamente la escuadra mediante el apriete del tornillo (C). Esta regulación se efectúa con la ex-

céntrica de los contactos en la posición de máxima abertura.

Si se presenta la necesidad de limpiar los contactos, hay que realizarlo con una lima de grano finísimo. En la fig. 5 el volante aparece desmontado a fin de poder mostrar con mayor claridad cuáles son las partes a lubricar y a regular, partes que son visibles a través de las aberturas del volante girándolo en determinada posición.

Para la puesta a punto debe controlarse que los contactos empiecen a abrirse cuando la señal trazada sobre el volante coincida con la flecha marcada sobre el cárter, en esta posición el pistón se encuentra adelantado respecto al PMS en 31 mm medido sobre la periferia del mismo volante.

Si cualquiera de las dos flechas, arriba indicadas, no coinciden con la abertura de los contactos, pasar a la regulación, procediendo como sigue:

- Sacar el volante y aflojar los tres tornillos que fijan el plato de bobinas y girar a la derecha o izquierda hasta hacer coincidir con las señales.
- Después de fijar el plato mediante los tres tornillos correspondientes, se debe controlar el buen resultado de la operación y montar el volante, controlando que la distancia obtenida sea la correcta.
- Para poder comprobar exactamente cuándo

empiezan a abrirse los contactos, se puede hacer perfectamente introduciendo entre los mismos un trozo de papel de fumar, tirar suavemente del papel haciendo girar el volante.

Bujía

Comprobar el estado del aislante, si hay grietas o roturas sustituirlo. La separación entre los electrodos debe ser de 0,6 mm. Se recomienda la revisión cada 1.000 km. Debe limpiarse con gasolina limpia y cepillo metálico.

No es aconsejable cambiar el tipo de bujía montada. Se recuerda que muchos de los inconvenientes del motor pueden ser evitados con el uso constante del tipo de bujía recomendado.

Para montar la bujía hay que darle algunas vueltas a mano, asegurándose que rosca perfectamente y luego terminar de roscar con la llave a propósito evitando el hacerlo exageradamente.

Aunque en apariencia esté en buenas condiciones, la bujía debe sustituirse cada 10.000 km.

Limpieza de los filtros del grifo y del carburador

Cada 2.000 km es oportuno proceder a la limpieza de estos filtros.

Para limpiar el filtro puesto encima del grifo, proceder a desmontar del depósito el grifo (ver C de fig. 6).

Para limpiar el filtro puesto en el carburador debe desenroscarse el tornillo situado en la cabeza del record donde va colocado el tubo de plástico (ver D de fig. 6).

Los dos filtros deben limpiarse con gasolina y aire a presión. Comprobando antes de su montaje que estén completos.

Comprobar que el taladro del tapón de cierre del depósito esté libre.

Carburador

El carburador montado en este motor está dotado de filtro de aire y silenciador para toma de aire. Para la puesta en marcha con el motor frío debe presionarse el excitador del carburador (ver A de fig. 5) para darle una mayor fluidez a la gasolina. La regulación normal es de:

- Surtidor principal 43;
- Emulsor 70-35;
- Válvula de gas única;
- Tapa cuba nivel de toma atmosférica de 2 mm.

La regulación del máximo se efectúa variando el diámetro del surtidor, sustituyendo éste por uno de número superior o inferior al normal.

Se hace presente que la regulación del carburador raramente necesita modificaciones, y por esto es buena norma no alterarla, salvo que lo requiera en particulares condiciones de altura o de temperatura.

El mínimo se regula con el motor caliente, atornillando o desatornillando el tornillo para regulación del aire (8 de fig. 7). Después de haber comprobado que el puño de gas esté al fin de su carrera y que el motor gire al mínimo de revoluciones, pero que no se pare.

Desmontaje del carburador

La figura 7 representa el carburador desmontado con sus elementos principales. Generalmente después de haber recorrido 5.000 km, es recomendable desmontar el carburador para efectuar la revisión y la limpieza de las partes sujetas a desgastes o a tener impurezas.

Todos los taladros son pasos calibrados, y para limpiarlos se recomienda utilizar aire a presión, recomendando no utilizar alambres que puedan alterar el diámetro de estos taladros, haciendo difícil la regulación del carburador.

En el montaje no olvidar de poner todas las juntas, y que estén en la posición que ocupaban primitivamente.

Filtro de aire

Debe limpiarse cada 2.000 km aproximadamente, y con más frecuencia si se transita por zonas de mucho polvo. Para efectuar esta operación debe desmontarse el carburador, quitando las dos tapas cubrecarburador y el silenciador. Esto se saca

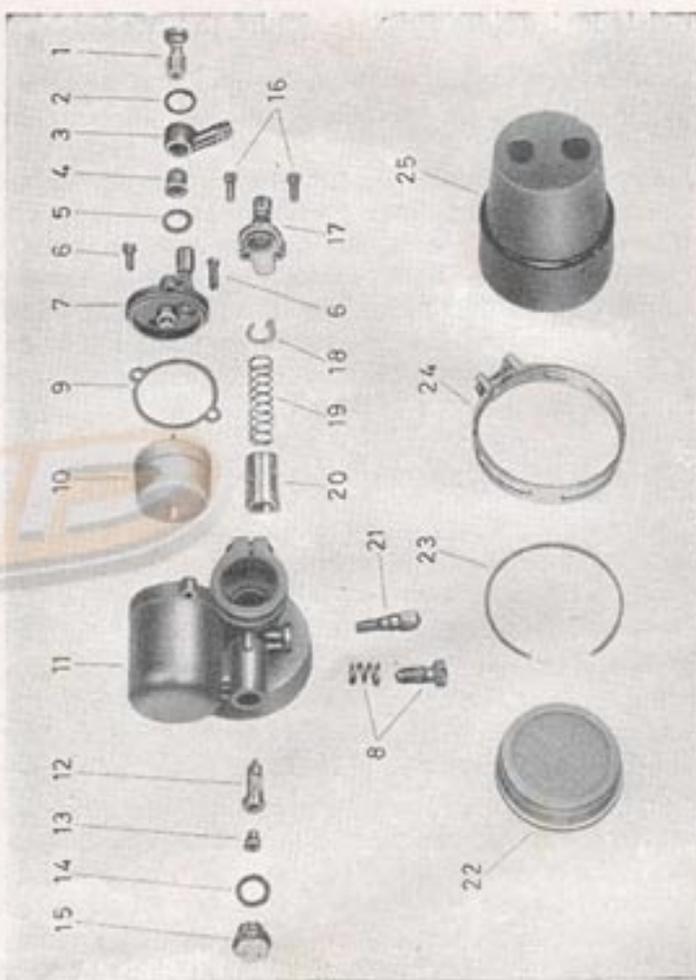


Fig. 7

del lado izquierdo del vehículo como se presenta en la fig. 8.

Limpieza del depósito

Cada 5.000 km deberá procederse a la limpieza del depósito de gasolina. Debe desmontarse, echar gasolina pura y agitarse enérgicamente para vaciarlo después. Esta operación deberá repetirse hasta que salgan todas las impurezas que puedan haber en el interior del depósito. Para hacer esto, desmontar el grifo y cerrar el agujero con una mano cuando se procede a la limpieza.

Limpieza de la culata, pistón y escape

Una de las causas por las que disminuye el rendimiento del motor es debida a las incrustaciones y parciales obturaciones del conducto de escape, por la carbonilla depositada en él.

En este caso es preciso desmontar la culata y el cilindro (ver fig. 9) sacando las cuatro tuercas de los espárragos de fijación y proceder a separar el tubo de escape.

Eliminar perfectamente todas las incrustaciones en la culata, cabeza de pistón y paredes del escape. En el montaje téngase la precaución de apretar las cuatro tuercas gradualmente y de modo alterno. Esta operación debe efectuarse con una llave dinamo-métrica, dando una presión de 1 1/2 kg por cm².

El tubo de escape debe limpiarse cuidadosamente, los depósitos de carbonilla pueden ser eliminados mediante alambres y cepillos metálicos. La operación indicada debe efectuarse cada 5.000 kilómetros, o mejor cuando el motor pierde elasticidad de marcha y potencia.

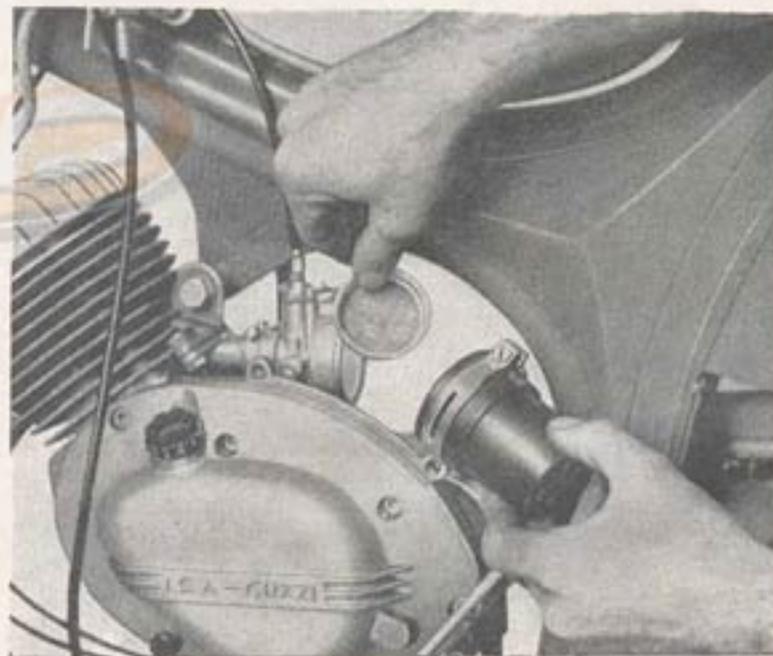


Fig. 8

Regulación del embrague

La regulación del embrague se efectúa actuando sobre el tensor del cable puesto en la parte anterior del motor, visible en la fig. 11. El juego normal de la extremidad de la palanca de mano en el manillar, debe ser aproximadamente de 3 mm. Tener presente que si el cable está demasiado tensado el embrague tiende a patinar, y si está demasiado destensado el embrague no ataca completamente, causando dificultades de maniobra.

Regulación del cambio a mano

En la parte fija del cuerpo del mando-cambio hay escritos cuatro sectores de engrane indicados con:

(1) (—) (2) (3). Tales posiciones indican las marchas y deben estar exactamente de acuerdo con el cambio.

En caso de tener que tensar o sustituir los cables, debe hacerse la regulación actuando en los dos tensores con contratuerca, indicados en A de fig. 4. Después de haber puesto el cambio en posición de punto muerto, actuar con los tensores hasta que los dos guiones (uno en la parte fija y otro en la parte giratoria del mandocambio) coincidan perfectamente.

Regulación de la horquilla oscilante

Se efectúa por el lado derecho apretando el tubo eje de la horquilla oscilante, que va roscado en el brazo izquierdo, y se bloquea con la tuerca (ver A fig. 12).

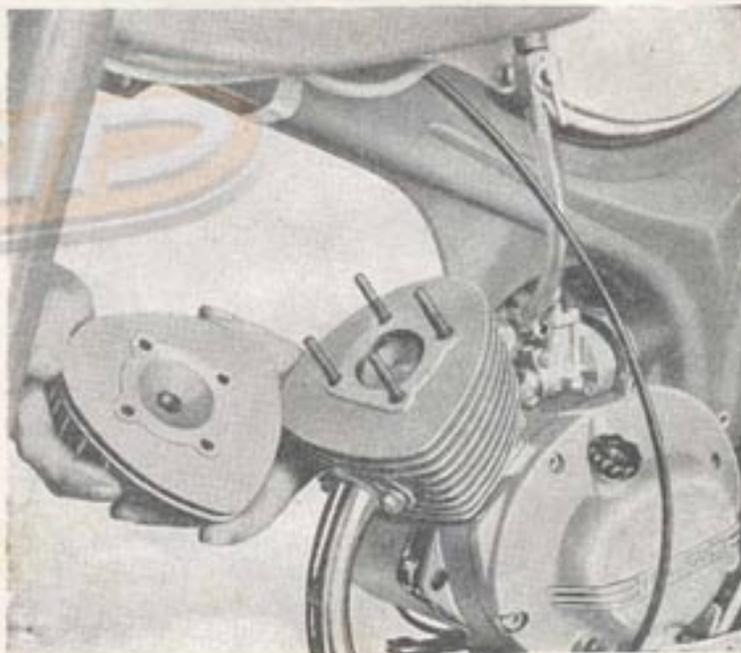
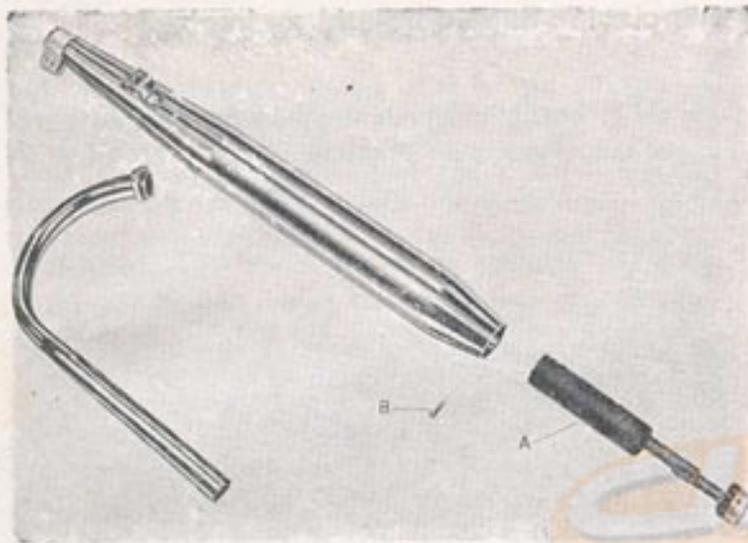


Fig. 9



Para su regulación se debe aflojar la tuerca del perno central de la rueda (A la figura 13) y hacer girar los tensores excéntricos en igual proporción (para no descentrar la rueda). La cadena para la marcha con pedales queda tensada por medio de un tensor.

Regulación de la cadena

Estando el ciclomotor sobre el caballete, la cadena debe tener un juego de 30 mm, esto es para evitar el excesivo tensado de la misma durante la oscilación de la horquilla.

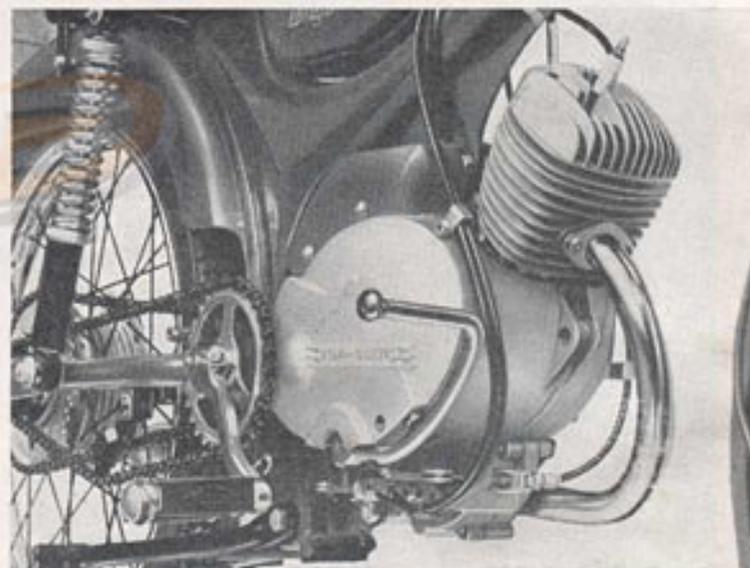


Fig. 11

Regulación de la dirección

Si la dirección va dura, el vehículo pierde estabilidad, y si tiene juego, las cazoletas y bolas están sujetas a perjudiciales sacudidas. La regulación se efectúa actuando sobre la contratuerca y la tuerca de dirección (A y B de fig. 14) hasta eliminar el excesivo juego.

Regulación de los frenos

Una buena regulación de los frenos debe ser hecha de manera que queden 5 mm en el extremo del pedal freno posterior o palanca freno anterior, antes de que las mordazas empiecen a tomar contacto con los tambores.

Para el freno anterior sirve el tensor con contratuerca (A y B de fig. 15).

Para el freno posterior sirve la tuerca a columna (C de fig. 13) puesto a la extremidad del mismo tirante de freno.

Normalmente cuando los tensores llegan al final de su recorrido, es señal de que el forro de freno está gastado, conviene sustituirlo.

Lubricación de los tambores de la rueda dirección y horquilla

Con ocasión de la revisión del vehículo, o después de haber recorrido aproximadamente 10.000 kilómetros deben desmontarse los tambores de la rueda, la dirección y los brazos de la horquilla. Después de haber limpiado cuidadosamente, engrasar los rodamientos de los tambores, las cazoletas de dirección y los puntos de deslizamiento de los bra-

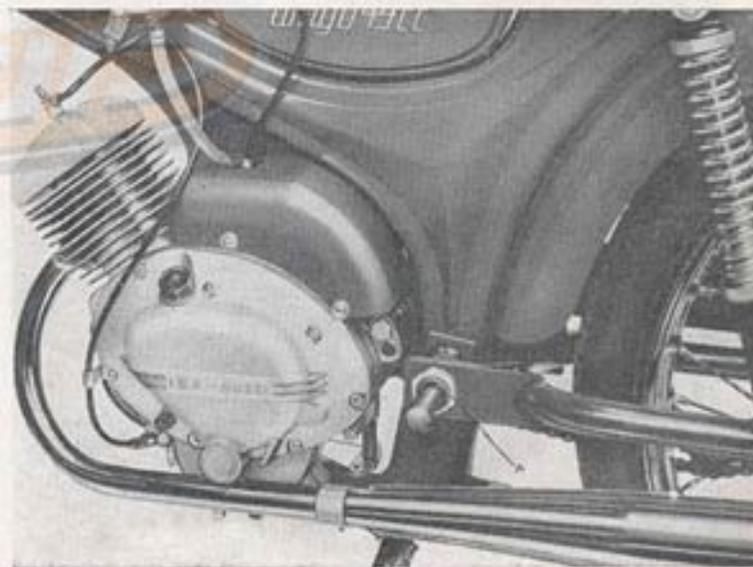


Fig. 12

zos de horquilla. Al montar estas partes, conviene regular un ligero juego para que la dirección gire libremente.

Estas operaciones es recomendable se efectúen en los talleres de nuestros Concesionarios.

Instalación eléctrica

(Ver esquema instalación eléctrica)

El volante magnético es el generador de corriente a baja tensión destinada a la alimentación de la instalación eléctrica de iluminación y de la bocina eléctrica de que va provisto el ciclomotor.

El pulsador para la bocina eléctrica, el mando de las luces del faro y el botón de masa no requieren ninguna regulación, siendo por contactos eléctricos. En caso de mal funcionamiento o parpadeo de la lámpara, hay que sacar la tapa del conmutador y controlar los contactos, además de controlar el apriete de los tornillos de fijación de los cables.

Comprobar el estado externo de los cables, especialmente en los puntos donde puede existir roce con partes metálicas. Si se observan defectos sustituir los cables.

La perfecta estanqueidad del faro hace superflua la inspección de la parte interna. Se recuerda que la superficie reflectante de la parábola no debe tocarse, para evitar su oxidación y pérdida de brillo.

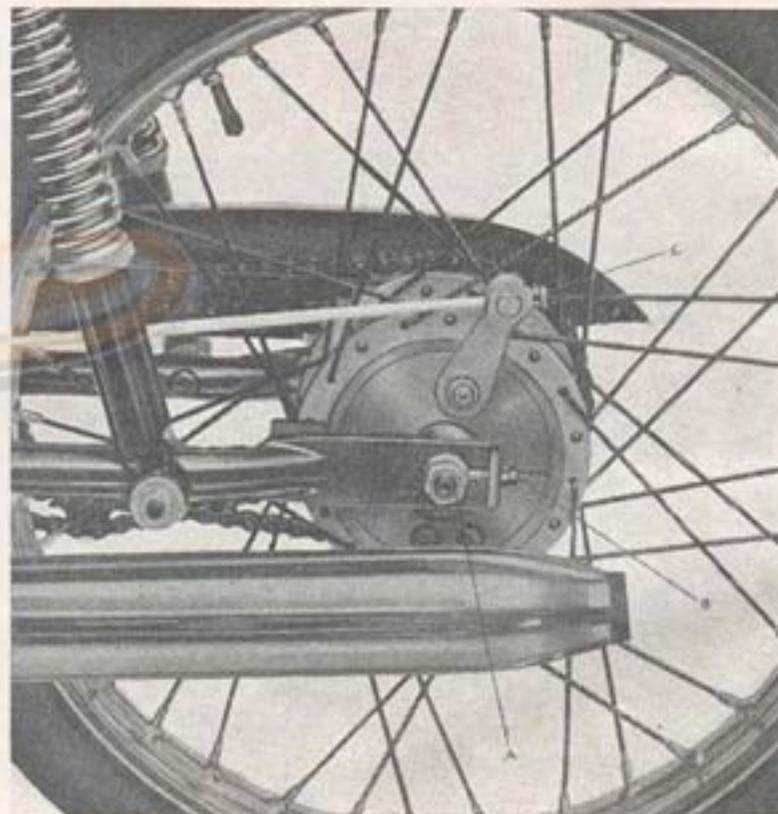


Fig. 13

Para cambiar la lámpara desmontar el bisel porta-cristal, que forma un cuerpo con el cristal y la parábola reflectante, desatornillar la tuerca que fija el bisel con la carcasa del faro, sacar la lámpara delantera con el soporte que cierra la abertura del vértice de la parábola (ver fig. 16). La lámpara se saca fácilmente desenfilándola de la bayoneta.

Para cambiar el cristal, sacar los muelles que retienen la parábola con el bisel.

Si hay que sustituir las lámparas, deben ser de igual dimensión y potencia que las que vienen montadas:

- Para faro anterior 6V-15 × 15W.
- Para faro posterior 6V-3W Plafonier.

Limpieza del ciclomotor

Para limpiar el motor usar petróleo, untarlo con un pincel y secarlo con trapos limpios o con aire a presión. Para sacar el barro en las paredes pintadas debe hacerse mojándolo intensamente con agua limpia y no secarlo con ningún trapo e gamuza hasta que el barro no haya desaparecido por completo. Si se obra de otra manera, se expone a estropear la pintura.

Es perjudicial para la pintura usar petróleo o gasolina; le da un color mate y la deteriora rápidamente.

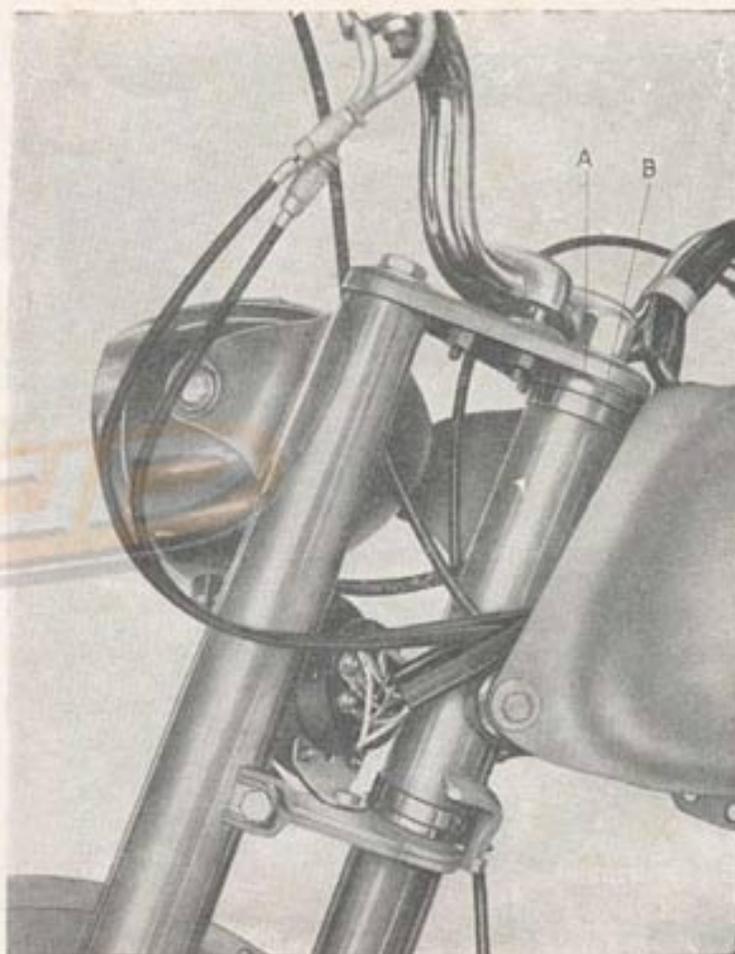


Fig. 14

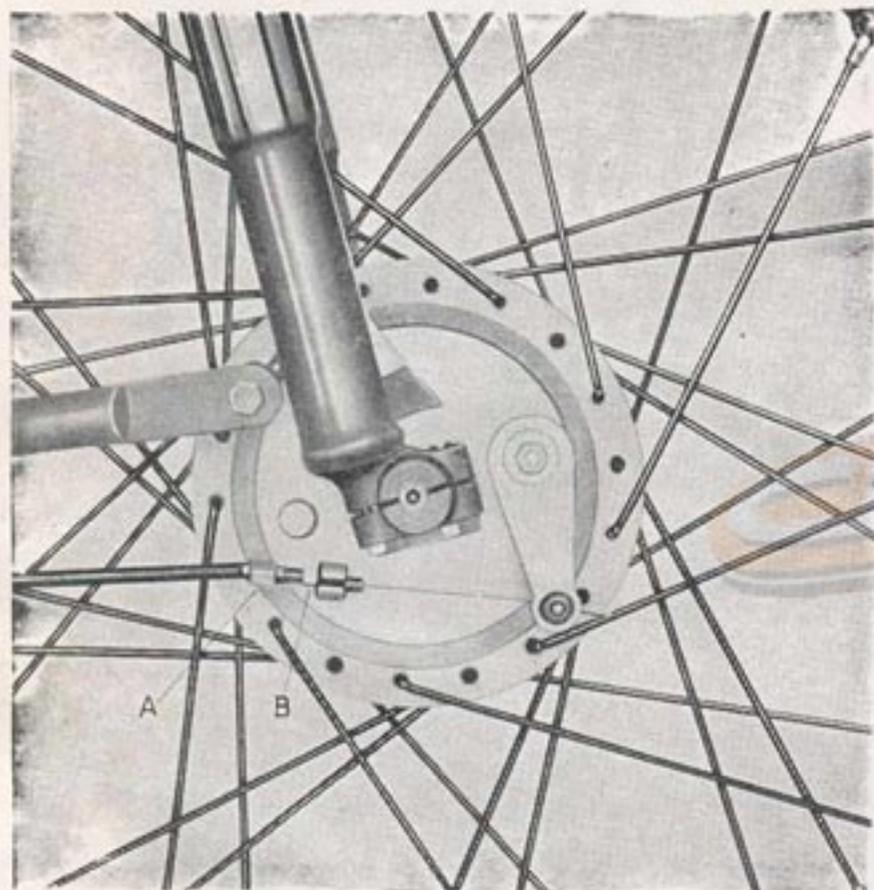


Fig. 15



Fig. 16

Depósito Legal B. 8476 - 1965
GRAFICAS ROMAN, S. A.
BARCELONA

RODAJE:

Se recomienda durante los primeros 1.000 km de recorrido de no someter al motor a esfuerzos excesivos. Del modo en que sea tratado el motor durante este primer período de servicio, depende la eficacia, duración y rendimiento del mismo.

DURANTE ESTE PERIODO USAR MEZCLA AL 5 %