

CICLOMOTOR

www.lamaneta.com **GILERA**



instrucciones de uso y entretenimiento



www.lamaneta.com **MOTO VESPA, S. A.**

C. B. 856 4/2.500

Mod. 7039

MADRID - JULIO 1975

CICLOMOTOR

GILERA



instrucciones de uso y entretenimiento



MOTO VESPA S.A.



Distinguido Cliente:

Nos complace poderle contar entre los miembros de la Gran Familia Vespa, con la seguridad de que éste vehículo será de su completa satisfacción, quedándole muy agradecido por su elección.

El CICLOMOTOR GILERA, es un vehículo en el que MOTO VESPA S. A. con su técnica acostumbrada, ha sabido crear un vehículo práctico, de poco consumo, de fácil manejo, silencioso, elegante, etc. Estas cualidades, harán que Vd. se dé cuenta en seguida de la bondad de sus servicios.

Tenga presente que la vida y rendimiento de su vehículo dependen en gran parte de Vd. En el presente librito indicamos las normas de uso y entretenimiento más importantes para que conociendo a fondo su ciclomotor le utilice de la forma más adecuada.

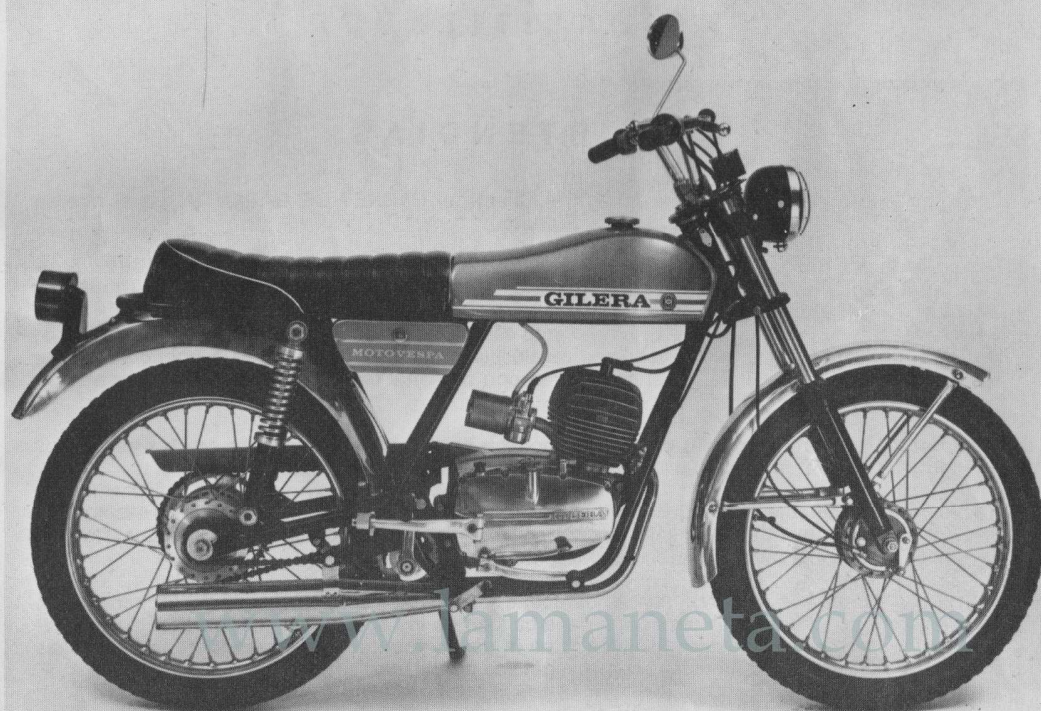


Fig.1

3

ADVERTENCIAS

- Juntamente con el ciclomotor se entrega al Cliente el CARNET DE GARANTIA, en el que se incluyen un BONO de Asistencia Técnica Gratuita.
- Para orientación de los señores Clientes, todos los Servicios Oficiales Vespa tienen a su disposición un «Listín» de precios de piezas de recambio.
- Para conservar su ciclomotor Gilera en perfecto estado de eficacia y para no anular las condiciones de garantía dirijase en las reparaciones exclusivamente a las Agencias, Sub-Agencias y Talleres Autorizados Vespa-Gilera, quienes cuentan con personal técnico especializado y recambios originales.
- No descuide el entretenimiento de su ciclomotor y lleve a cabo todos los cuidados periódicos que indicamos en el presente librito.
- Emplee exclusivamente recambios originales GILERA, ya que estas piezas son de la misma calidad y han sido sometidas al mismo control que las piezas que forman su ciclomotor. De esta forma se garantiza el mejor funcionamiento y duración de su vehículo.
- Al repostar no mezcle distintas marcas de aceite y no use mezclas previamente preparadas en los surtidores, ya que no existe garantía de la calidad de los aceites empleados. Efectúe la mezcla en el momento de repostar, disolviendo en la gasolina un aceite envasado de marca (véase pág. 8) y en particular no emplear aceites vegetales ni aditivos.

4

IDENTIFICACION

Sobre el motor y chasis de la moto, en las posiciones indicadas en la fig. 2 se hallan grabados los datos de identificación del vehículo, constituidos por series de prefijos y números.

Dichas numeraciones sobre el motor y chasis sirven para identificar cada ciclomotor a los efectos de la ley, y figuran igualmente en el Carnet de Garantía que se entrega al Cliente.

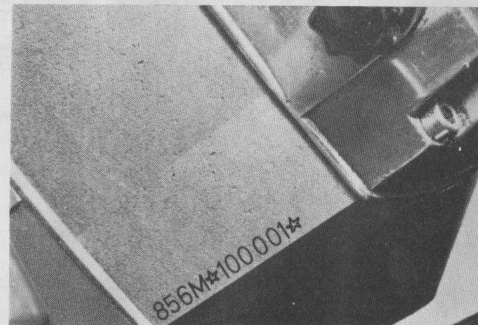


Fig. 2

5

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor

Número de cilindros:	1	Potencia:	2,2 C.V.
Ciclo:	2 tiempos	Avance encendido:	$22^{\circ} \pm 1^{\circ}$
Diámetro:	38,4 mm.	Marcas de bujías:	Bosch W 240 T2
Carrera:	43 mm.		
Cilindrada:	49,75 c.c.		
Distribución:	por lumbreras		

Datos diversos

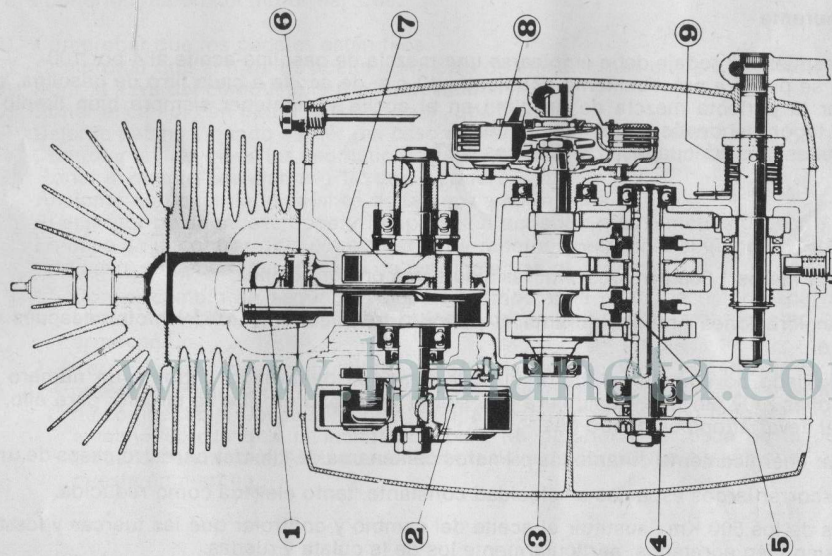
Velocidad máxima:	40 Km/h.
Pendiente máxima:	30 %
Consumo (CUNA) a los 100 Km.	1,6 l.
Capacidad total depósito:	3,2 l.
Reserva:	1 l.
Autonomía aproximada:	200 Km.

Dimensiones y peso

Altura máxima:	1.130 mm.
Longitud máxima:	1.690 mm.
Anchura máxima:	700 mm.
Distancia entre ejes:	1.095 mm.
Radio mínimo giro:	2.000 mm.
Peso total en vacío:	51 Kg.

6

ESQUEMA MOTOR



1 - Pistón - 2 - Volante magnético - 3 - Eje primario cambio - 4 - Piñón cadena - 5 - Eje secundario correderas cambio - 6 - Tapón nivel aceite - 7 - Cigüeñal - 8 - Embrague - 9 - Eje puesta en marcha.

Fig.3

NORMAS DE USO

Mezcla de carburante

Durante y después del rodaje debe emplearse una mezcla de gasolina-aceite al 4 por 100.

Esta mezcla se prepara prácticamente añadiendo 40 c.c. de aceite a cada litro de gasolina, debiéndose cuidar la perfecta mezcla de gasolina en el aceite y mantener siempre bien limpio el respiradero del tapón del depósito del combustible.

Tipos de aceites más adecuados C.S. 2T Repsol 2T.

Rodaje

Durante los primeros 1.000 Km. observar las siguientes prescripciones:

- A) Evitar aceleraciones bruscas durante el período de calentamiento del motor después del arranque.
- B) Tener cuidado no someter el motor durante períodos demasiado largos a un número de revoluciones muy elevado, cualquiera que sea la velocidad en que se circule; para ello, se evitará el llevar a tope el mando gas.
- C) No frenar enérgicamente durante los primeros centenares de kilómetros, salvo casos de urgencia.
- D) Evitar recorrer largos espacios a velocidad constante, tanto elevada como reducida.
- E) Después de los 500 Km., sustituir el aceite del cambio y controlar que las tuercas y los tornillos estén bien apretados, particularmente los de la culata y ruedas.
- F) Verificar que el carburador esté bien apretado sobre el racord de admisión para que no entre aire.

Arranque

Para poner en marcha el motor hay que:

- A) Comprobar que los pedales están fijos.
- B) Comprobar que el nivel de aceite en la caja de cambios sea el justo (fig. 8)
- C) Abrir la llave del combustible (fig. 4, posición A).
- D) Poner el cambio en punto muerto (fig. 7, posición O).
- E) Bajar la palanca mando starter (en caso de motor frío) (fig. 6, letra A).
- F) Controlar la presión de los neumáticos: rueda delantera, 1,7 Kg/cm²; rueda trasera, 1,9 Kg/cm²
- G) Poner el mando acelerador a 1/8 de su carrera.
- H) Accionar con energía la palanca de la puesta en marcha.

Si el motor no se mueve, repetir la operación abriendo más o menos gases.

En caso de encontrar dificultades para el arranque, comprobar si el motor está ahogado; en este caso, se debe recurrir a uno de los siguientes métodos:

1. Con el cambio en segunda velocidad, empujar la moto desembragada hasta alcanzar cierta velocidad; embragar de golpe y desembragar tan pronto como el motor haya arrancado.
2. Cerrar la llave del combustible, quitar la bujía y accionar lentamente la palanca de la puesta en marcha para que el motor dé unas cuantas revoluciones y expulse el exceso de combustible. Después limpiar la bujía, secarla con un trapo limpio y montarla primero a mano con la debida inclinación para no deteriorar la rosca de la culata, y luego bloquearla con la llave. Abrir nuevamente la llave de combustible y accionar la palanca de la puesta en marcha.

Salida

Con el motor a régimen mínimo, apretar la palanca de embrague. Impulsar hacia arriba (fig. 7) la palanca del cambio, haciéndola pasar de la posición de punto muerto a la de primera. Soltar el embrague gradualmente, dando gases hasta la salida.

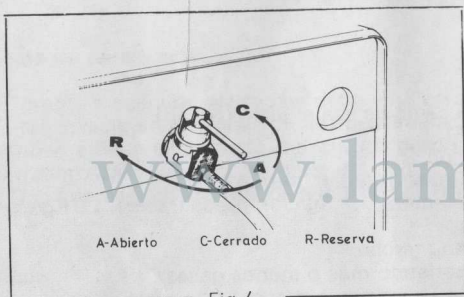


Fig. 4



Fig. 5

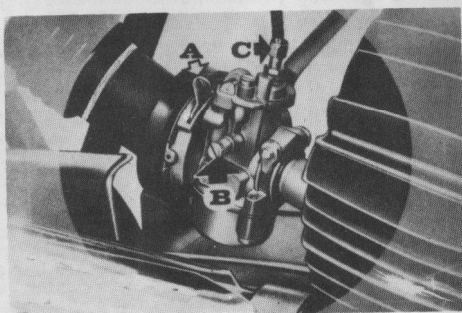


Fig. 6

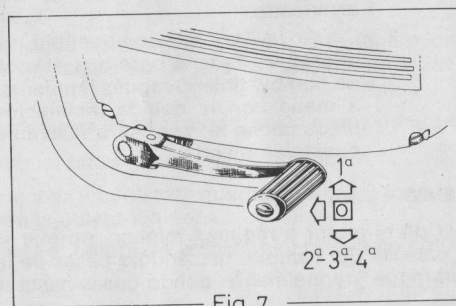


Fig. 7

Cambio de velocidades

Después de haber alcanzado en 1.^a una velocidad conveniente, cortar gases de golpe, apretar la palanca del embrague (desembragar) e impulsar rápidamente la palanca de cambio; de manera que entre la 2.^a velocidad, luego soltar el embrague gradualmente, acelerando inmediatamente.

Hágase la misma operación para pasar de 2.^a a 3.^a y de 3.^a a 4.^a velocidad.

Cuando haya que disminuir la velocidad no dudar nunca en pasar a la marcha inferior soltando el embrague gradualmente y acelerando seguidamente en forma suave.

Utilización como bicicleta

Para utilizar el ciclomotor como bicicleta proceder de la forma siguiente:

- A) Poner el motor en punto muerto (ver fig. 7, posición O).
- B) Desplazar la leva A fijación pedal derecho hacia la rueda trasera para dejar libre éste (fig. 9).
- C) Tirar del pedal derecho unos 8 ó 10 mm. hacia fuera, hasta conseguir sacar el pivote de la placa B del taladro de la placa eje pedales.
- D) Girarlo 90° hasta hacer coincidir el pivote de la placa B con el taladro de mayor diámetro de la placa eje pedales y con el de la rueda cadena.

Parada de motor

Antes de parar el motor, poner el cambio en punto muerto, pulsar el botón de masa B (fig. 17) y cerrar el grifo de la gasolina.

11

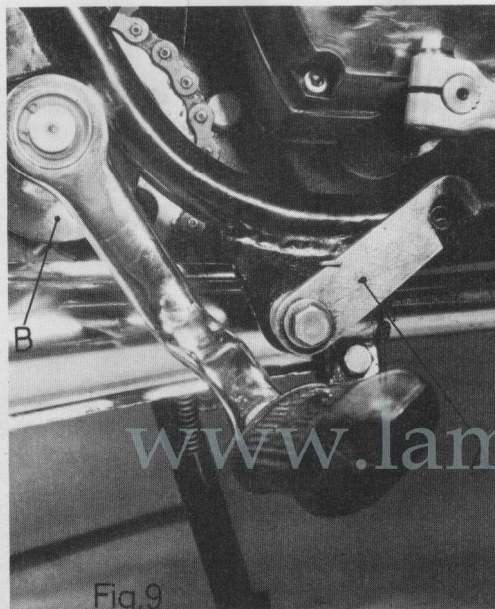


Fig. 9

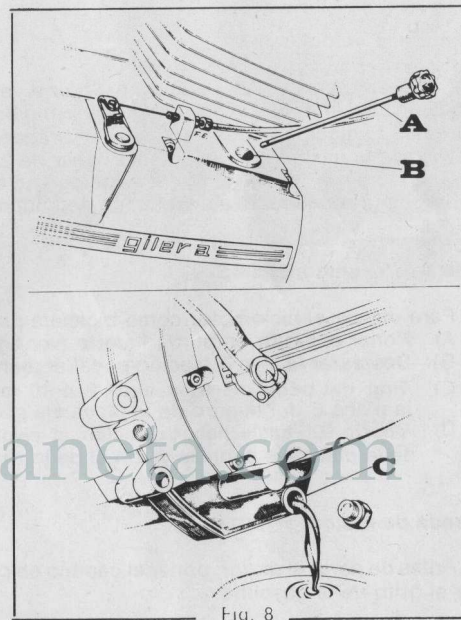


Fig. 8

12

ENTRETENIMIENTO

La perfecta eficacia y la duración de su vehículo depende en gran parte del cuidado que ponga en su entretenimiento.

Antes de proceder a su entretenimiento debe efectuarse una limpieza exterior del motor, con petróleo y pincel, secando con trapos limpios.

Para las partes pintadas utilice agua, usando esponja para limpiar y gamuza para secar.

No se debe emplear petróleo sobre las partes pintadas porque las vuelve opacas y las deteriora.

Ajuste de carburación

Para regular el mínimo, atornillar o desatornillar el tornillo B de la figura 6 según se quiera aumentar o disminuir el número de revoluciones.

Sobre el cuerpo del carburador existe el tensor C (fig. 6) para regular el juego de la transmisión mando gas. Solamente debe regularse en caso de necesidad o desmontaje y nuevo montaje.

Limpieza tubo de escape silenciador

Una vez desmontado del vehículo, separar tubo de escape, silenciador y tapa posterior de éste, aflojando las correspondientes tuercas. Realizado esto, introducir por ambos extremos de las distintas piezas un cable de acero, haciéndolo girar hasta conseguir desprender toda la carbonilla, soplar después con aire a presión para expulsarla de su interior (Fig. 5).

Limpieza filtro de aire

Cada 4.000 Km. sacar el filtro de aire de su alojamiento y agitarlo dentro de un recipiente con gasolina pura hasta conseguir eliminar toda la suciedad, si es necesario soplar con aire a presión.

13

Sustitución del aceite del cambio

Con el motor caliente, vaciar completamente el aceite del cambio a través del orificio «C».

Introducir por el agujero de carga «B» 550 gr. de aceite nuevo, controlar con la varilla «A» el nivel (fig. 8).

Regulación del embrague

Atornillar o desatornillar el tensor «A» o «B» según se quiera aumentar o disminuir la carrera del embrague.

El recorrido en vacío de la leva mando embrague situada en el manillar debe ser 4 mm. (fig.10).

Entretenimiento de los platinos

Cada 8.000 Km. verificar el estado de los platinos «A» (fig. 11) 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.

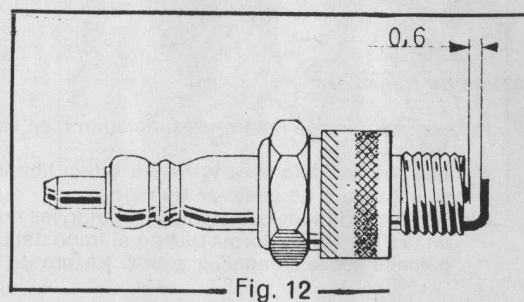
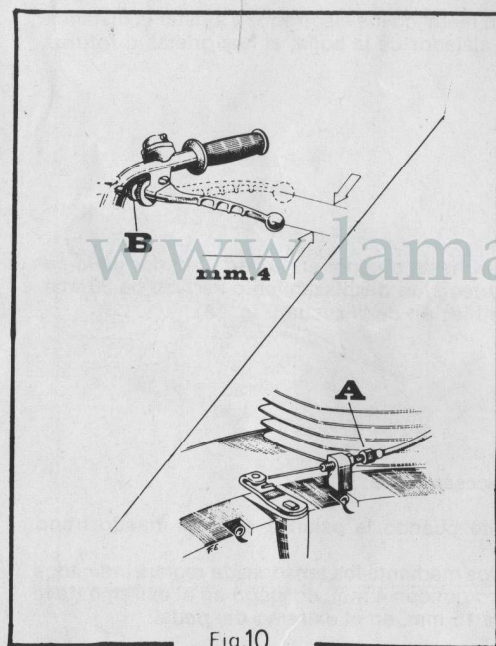
Engrasar el fieltro «B» con unas gotas de aceite normal fluido.

Reglaje de los platinos

Quitar los tapones de goma que cierran las ventanas 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. 11), una vez conseguido el reglaje, apretar el tornillo «E».

14



15

Bujía

Cada 4.000 Km. desmontar la bujía, limpiar con cepillo metálico los electrodos y ajustar la distancia entre éstos, que debe ser de 0,6 mm. (fig. 12), mirar el aislador de la bujía; si hay grietas o roturas, sustituirlos.

Reglaje de la cadena de tracción

- Poner el ciclomotor sobre el caballete.
- Alojar las tuercas de fijación de la rueda.
- Actuar sobre las excéntricas de manera uniforme, hasta obtener en la parte inferior de la cadena, y a la distancia de 200 mm. del eje de la rueda, un desplazamiento vertical de 30 mm. Realizada esta operación, apretar las tuercas de fijación de la rueda (Fig. 13).

Ajuste de frenos

Para conseguir que los frenos funcionen bien es necesario que:

- Las ruedas delantera y trasera giren libremente cuando la palanca o pedal mando freno se encuentre en posición de reposo.
- Estas condiciones se logran ajustando los mandos mediante los tensores de reglaje indicados en la (fig. 14) de forma que en el freno delantero queden 4 mm. de juego en el extremo de la palanca sobre el manillar y en el trasero de 10 a 15 mm. en el extremo del pedal.

16

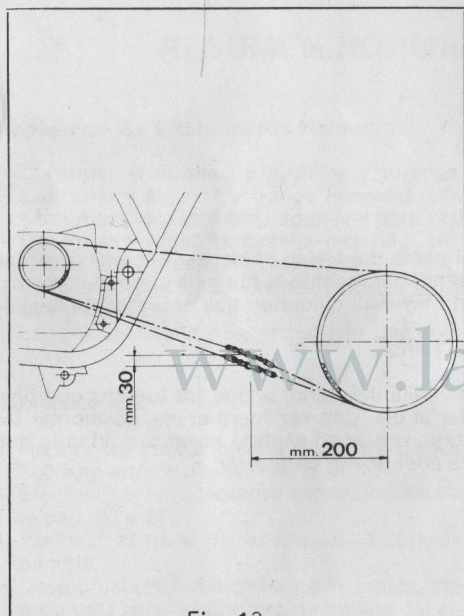


Fig. 13

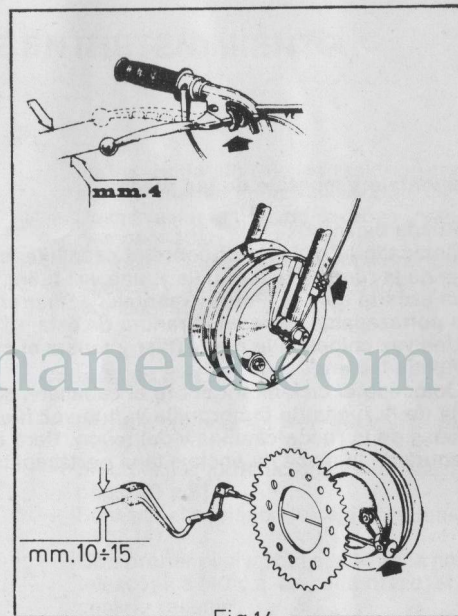


Fig. 14

Desmontaje y montaje de las ruedas

Rueda delantera:

Colocado el ciclomotor sobre el caballete, soltar el cable del freno, aflojar las tuercas que fijan el eje de la rueda a la horquilla y, una vez fuera, desplazar lateralmente la toma de cuentakilómetros hasta sacarla del eje. Para el montaje, actuar en sentido inverso, cuidando que el pivote de anclaje tapa portazapatras entre en la ranura de ésta.

Una vez colocada la rueda, fijar y tensar el cable del freno.

Rueda trasera:

Colocado el ciclomotor sobre el caballete, soltar la varilla del freno, aflojar las tuercas que fijan el eje de la rueda de la horquilla y, una vez fuera, sacar el eje. Una vez fuera el eje, desmontar las cadenas de la rueda catalina y del piñón. Para el montaje, actuar en sentido inverso, cuidando que la ranura de la placa de anclaje tapa portazapatras entre en el pivote de fijación.

RESUMEN NORMAS DE ENTRETENIMIENTO

Después de los 500 primeros kilómetros:

- Controlar el aprete de tornillos y tuercas.
- Controlar y reglar los frenos (ver pág. 18).
- Controlar y reglar el embrague (ver pág. 14).
- Controlar y reglar la cadena (ver pág. 16).
- Reglar el carburador (ver pág. 13).
- Limpiar y ajustar los electrodos de la bujía (ver pág. 16).
- Sustituir el aceite del cambio (ver pág. 14).

Cada 4.000 Km.

- Repetir las operaciones indicadas para los 500 Km. anteriormente citadas.
- Efectuar las lubricaciones especificadas en la pág. 20 y 21.
- Verificar el nivel del aceite en la caja de cambio.
- Desincrustar la carbonilla de la culata, cabeza del pistón y lumbrera de escape del cilindro, cuidando que los residuos carbonosos no queden en el interior de éste.

lindro, cuidando que los residuos carbonosos no queden en el interior de éste.

- Desincrustar el tubo de escape y silenciador (ver pág. 13).
- Limpiar y ajustar los platinos (ver pág. 14).
- Limpiar y ajustar los electrodos de la bujía (ver pág. 16).

Cada 8.000 Km.

- Repetir las operaciones indicadas para los 4.000 Km.
- Efectuar las lubricaciones indicadas en las págs. 20 y 21.
- Sustituir el aceite en la caja de cambios (ver pág. 14).
- Comprobar el nivel del aceite en la horquilla telescópica (40 c.c. en cada brazo) si es necesario rellenar.

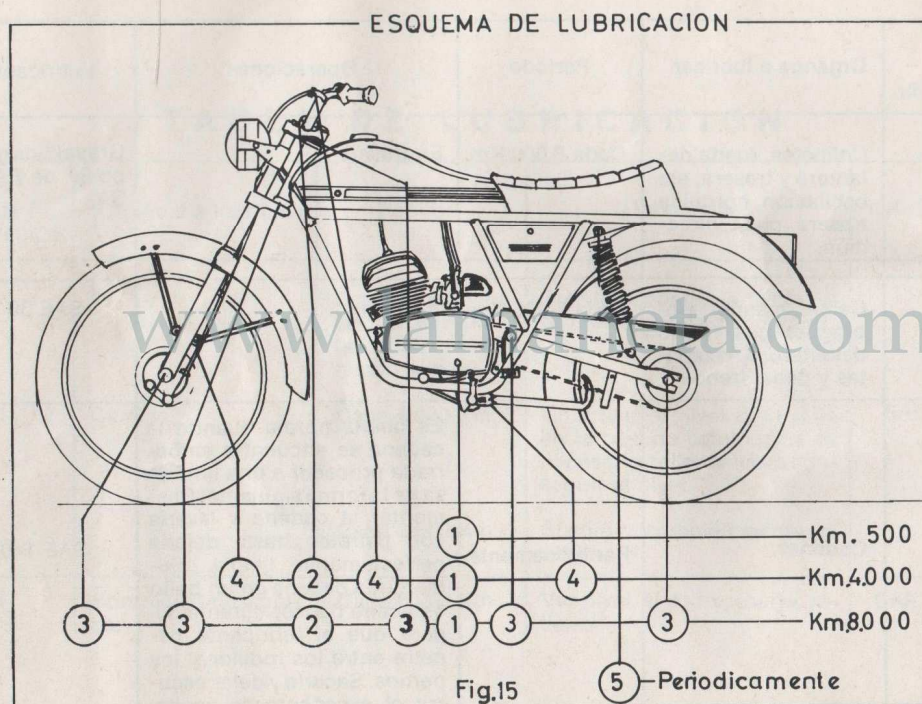
19

TABLA DE LUBRICACION

N.º de referencia	Organos a lubricar	Período	Operaciones	Lubricantes
1	Cambio.	Después de los 500 primeros km. (se trata de vehículo nuevo).	Sustituir completamente el aceite de la caja de cambios.	SAE 30
		Cada 4.000 Km.	Controlar el nivel del aceite en la caja de cambios, si es necesario, rellenar hasta conseguir el nivel.	
		Cada 8.000 Km.	Sustituir completamente el aceite.	
2	Horquilla telescópica.	Cada 8.000 Km.	Ver nivel, si es necesario, rellenar.	SAE 30

N.º de referencia	Organos a lubricar	Período	Operaciones	Lubricantes
3	Cojinetes, rueda delantera y trasera, eje oscilación horquilla trasera pista dirección.	Cada 8.000 Km.	Engrasar.	Grasalíticaggrupo 8.º de CAMP-SA.
4	Cable mando embrague, gas; freno delantero, ejes zapatas y pedal freno.	Cada 4.000 Km.	Engrasar.	SAE 30
5	Cadenas.	Periódicamente.	Es buena norma cuando la cadena se encuentra embarrada proceder a una limpieza de la forma siguiente: Desmontar la cadena y lavarla con petróleo hasta dejarla perfectamente limpia. Sumergir la cadena en un baño de aceite denso, durante 30' para que el lubricante penetre entre los rodillos y los pernos. Sacarla y dejar escurrir el excedente de aceite.	SAE 140

21



22

LOCALIZACION Y ELIMINACION DE EVENTUALES INCONVENIENTES

Cuando el vehículo presente irregularidad en el funcionamiento, conviene realizar los siguientes controles y proceder como se indica al lado. Si realizados los controles y consejos que se citan continuasen los inconvenientes, aconsejamos al cliente, se dirija a uno de los servicios Oficiales Vespa-Gilera los cuales disponen de utillaje apropiado para cualquier tipo de reparación y puesta a punto.

A) DIFICULTAD DE ARRANQUE O REPENTINA PARADA DEL MOTOR (INCONVENIENTE DE ENCENDIDO Y CARBURACION)

1. Grifo cerrado inadvertidamente.
2. Falta de combustible en el depósito:
3. No llega gasolina al carburador:
4. Motor ahogado:
5. No existe chispa en la bujía:

Abrirle.

Abrir la reserva, repostar lo antes posible.

Limpiar el grifo, el tubo de alimentación y el carburador.

Ver pág. 9

Para verlo desmontar la bujía conectarle el cable de A.T. y actuando sobre la palanca de la puesta en marcha, comprobar si saltan chispas entre los electrodos, teniendo cuidado de que la parte metálica haga masa.

Si la bujía se encuentra sucia y con electrodos mal regulados, limpiarla y poner la distancia entre los electrodos de 0,6 mm.

Si se encuentra averiada sustituirla. Si están consumidos o perforados sustituirlos. Si sucios o mal regulados ver pág. 14.

6. Platinos sucios, consumidos, perforados o mal regulados:

23

B. INCONVENIENTES MECANICOS.

1. Falsas explosiones, funcionamiento irregular del motor y escaso rendimiento de este.
2. Embrague brusco o incompleto:
3. Frenado insuficiente:
4. Consumo elevado.
5. Ruidos en el motor, deslizamiento del embrague, se salen las velocidades. Fallos en el grupo puesta en marcha, mal funcionamiento de la dirección, o suspensión.

Comprobar que la bujía y la culata estén bien acopladas y apretadas.

Limpiar el carburador y filtro de aire. Limpiar la bujía, quitar las incrustaciones de carbón de la culata, pistón, lumbrera de escape y silenciador.

Regular la transmisión del mando.

Regular la transmisión del mando.

Limpiar el filtro de aire.

Desbloquear la leva del aire y engrasarla.

Si ocurriera alguna de estas averías acudir a una Agencia o taller Autorizado Vespa-GILERA.

24

DESCRIPCION DEL VEHICULO

MOTOR:

Ver características en la pág. 6.

EMBRAGUE:

A discos múltiples en baños de aceite.

LUBRICACION:

Por medio de la mezcla gasolina aceite, para el grupo cilindro pistón y por batimiento de los engranajes, el cambio.

Carburador: Dell'orto tipo SHA-14 con filtro y silenciador de admisión.

CAMBIO:

(Ver fig. 16 con selector mandado por palanca situada al lado derecho del vehículo).

RELACION DEL CAMBIO

- 1.^a velocidad 1:3,250 (Z=12/39).
- 2.^a velocidad 1:1,888 (Z=18/34).
- 3.^a velocidad 1:1,363 (Z=22/30).
- 4.^a velocidad 1:1,080 (Z=25/27).

REFRIGERACION:

Por aire.

TRANSMISION:

Primaria por engranajes con dientes helicoidales: relación de transmisión: 1;4,235 (Z =17/72).

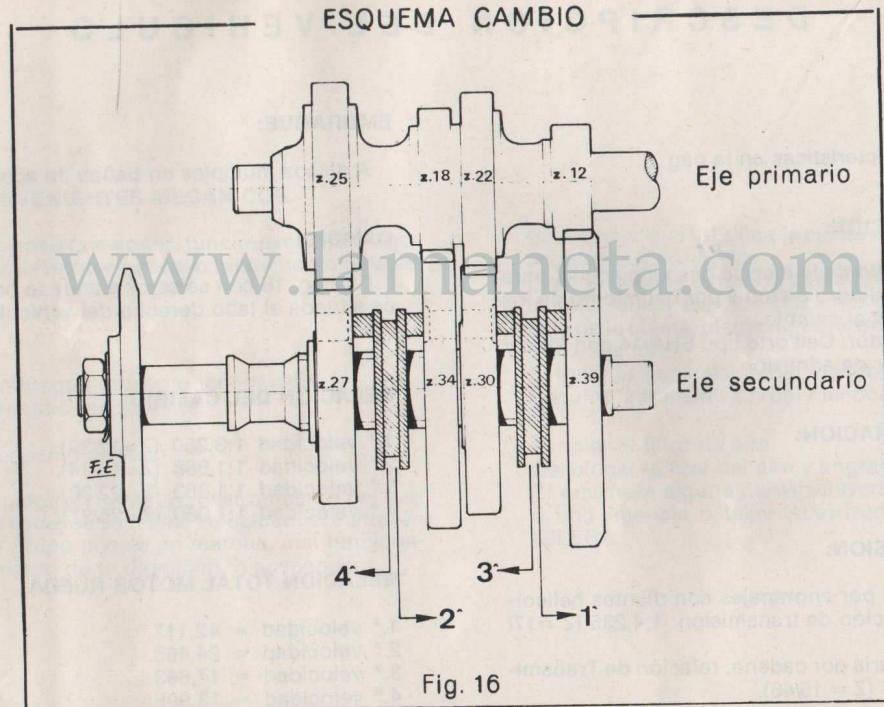
Secundaria por cadena; relación de Transmisión 1/3,06 (Z = 15/46).

RELACION TOTAL MOTOR RUEDA

- 1.^a velocidad = 42,117.
- 2.^a velocidad = 24,466.
- 3.^a velocidad = 17,663.
- 4.^a velocidad = 13,995.

25

ESQUEMA CAMBIO



26

VEHICULO

BASTIDOR

En forma de doble cuna con estructura tubular de acero soldado y trefilado en frío.

SUSPENSION DELANTERA:

Por horquilla telescópica en baño de aceite.

SUSPENSION TRASERA:

Por la horquilla oscilante con amortiguadores de muelles cilíndricos incorporados.

FRENOS:

De expansión sobre las ros ruedas:

- El delantero se acciona a mano mediante palanca situada en el manillar.
- El trasero se acciona por medio de un pedal en la parte inferior izquierda del bastidor.

SUPERFICIES DE FRENADAS:

Delantero 26,65 mm².
trasero 26,65 mm².

RUEDAS:

Del tipo de radios tangentes y llantas de acero con neumáticos de 2,5 x 17"

PRESION DE INFLADO:

Delantero: 1,7 Kgs/cm².
Trasera: 1,9 Kgs/cm².

EQUIPO DE HERRAMIENTAS:

Llave para tornillos de 4.
Llave para tornillos de 6.
Destornillador.
Llave de tubo 17-19.
Llave de tubo 19-21.
Llave plana 8-10
Palanca.

27

EQUIPO ELECTRICO (ver fig. 18)

Está formado de los siguientes particulares:

- Volante magnético de 4 polos 6V-18W.
- Faro delantero con rejilla compuesto de una lámpara biluz de 6 V-18/18 W.
- Piloto trasero con captafaros y lámpara de 6 V-3 W.
- Claxon de 6 V ca.
- Conmutador de luces, está situado en la parte derecha del manillar, encontrándose en este, los siguientes mandos:

- A) Pulsador claxon.
- B) Pulsador masa para parada del motor.
- C) Llave mando luces.
 - a) Luces apagadas.
 - b) Luces encendidas.
- D) Llave cambio luces.
 - 1. Luz de carretera y piloto encendidos.
 - 2. Luz de cruce y piloto encendidos.

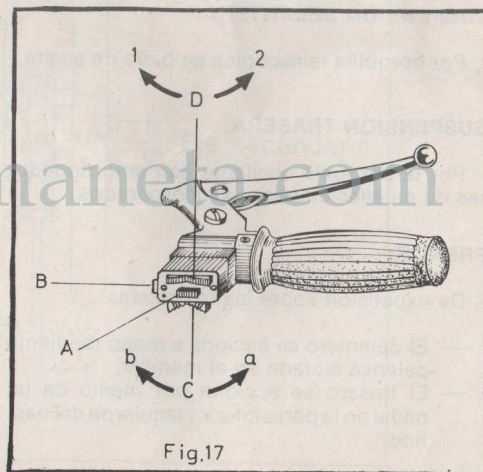
CERRADURA ANTI-HURTO:

Para bloquear la moto mover el manillar completamente hacia la izquierda, girar la llave a iz-

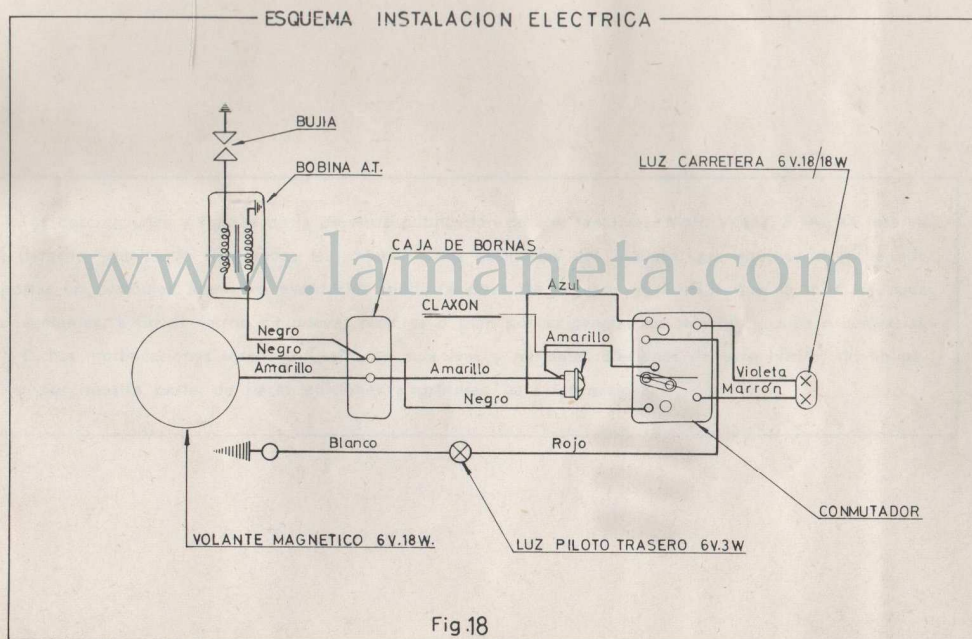
quierdas, empujándola al mismo tiempo para que el pestillo de la cerradura penetre en el hueco del tubo de dirección.

Para facilitar la introducción del pestillo, algunas veces es necesario mover ligeramente el manillar.

Para el desbloqueo de la moto, introducir la llave en la cerradura y proceder de forma inversa al bloqueo.



28



Las descripciones y figuras de la presente publicación no son taxativas. Moto Vespa, S. A., se reserva el derecho—quedando inalteradas las características esenciales del modelo que aquí se describe—de aportar en cualquier momento eventuales modificaciones de órganos y detalles que la misma juzgue convenientes, a fin de introducir nuevas mejoras o bien por exigencias de carácter técnico o comercial.

Dichas modificaciones serán expuestas en sucesivas y normales ediciones de este librito, sin obligación por nuestra parte de hacer ediciones expresas para las mismas.

www.lamaneta.com

Depósito Legal: M. 9.169-1974 LASGON, S. L.