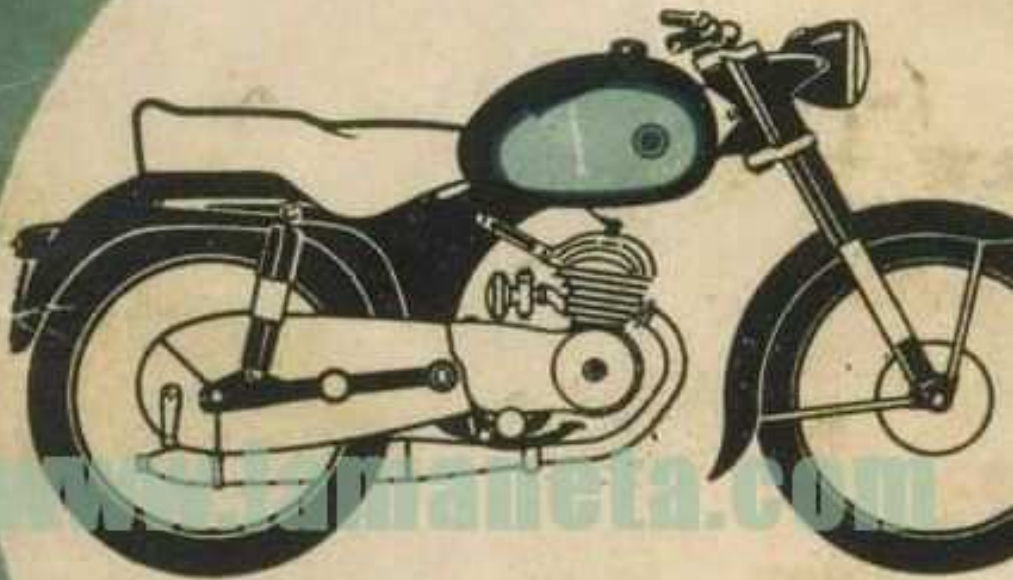




150



LIBRO DE
INSTRUCCIONES

CONSEJOS

La motocicleta OSSA 150, siguiendo la tónica de los modelos precedentes de menor cilindrada, es un vehículo, que ha sido estudiado para que su entretenimiento y conservación no requieran conocimientos especiales.

No obstante, para dar lugar a que las piezas en rozamiento se adapten perfectamente entre sí, es del máximo interés que el motor, durante los primeros 2000 Kms., sea utilizado con moderación, evitando sostener velocidades altas y abusar de la conducción a pleno gas.

En descensos prolongados, cuando el motor funciona a bajo régimen, es conveniente desembragar a menudo y dar dos o tres golpes de gas a fin de que se mantengan engrasadas las paredes del cilindro.

Aconsejamos no suprimir el silencioso ya que sin él, además de contravenir el Código de Circulación, aumenta el consumo de carburante.

Antes de proceder a la reparación o sustitución de alguna pieza, asegúrese de su efectiva necesidad, y exija que dicha sustitución sea efectada con recambios originales OSSA para evitar inconvenientes y estar seguro de su perfecta adaptación.

Para ello diríjase siempre a nuestros representantes o talleres autorizados quienes disponen de los útiles necesarios para verificar o reparar.

El motor OSSA, manteniéndolo desembragado, puede ser puesto en marcha sin dificultad teniendo en toma cualquier velocidad, lo cual resulta sumamente ventajoso cuando el motor se cala al arrancar.

CARACTERÍSTICAS

Características principales:

Longitud máxima	1.930 mts.
Altura del sillín	0.770 »
Anchura máxima (manillar).	0.640 »
Altura mínima	0.150 »
Distancia entre ejes	1.250 »
Peso en vacío	94 Kgs.
Consumo a velocidad económica: 1 litro por	30 Kms.
Velocidad máxima	100 Kms por hora

Bastidor

En chapa de acero de alta resistencia, embutida y soldada.

Suspensión delantera

Por horquilla telescópica «TELESCO» con amortiguadores oleo neumáticos y resortes helicoidales.

Suspensión trasera

Por horquilla cantilever oscilante con amortiguadores oleo neumáticos, «TELESCO»

M o t o r

Monocilíndrico a dos tiempos

Cilindrada	149 c. c.
Diámetro	58 m/m.
Carrera	56.4 »
Relación de compresión	1:7
Potencia máxima	8 c. v.
Revoluciones de utilización	5.000

Cilindro de fundición aleada.

Culata hemisférica de aluminio.

Pistón en aleación ligera de aluminio.

Biela de acero estampado de alta resistencia con rodamiento de doble hilera de rodillos.

Cigüeñal montado sobre rodamientos a bolas.
Encendido e iluminación por volante magnético y bobina exterior.

Embrague

De discos múltiples, en baño de aceite.

Cambio de marchas

De tres velocidades con mando de pie y engranes de acero de alta resistencia en baño de aceite.

Transmisión primaria

Por cadena de rodillos de 9.53 x 6.35 m/m.

Transmisión secundaria

Por cadena de rodillos de 12.70 x 8.51 m/m.

Depósito de combustible

Capacidad 16 litros de mezcla, comprendido un litro de reserva.

Lubricación

Motor: con mezcla de gasolina-aceite en proporción de 20:1.

Cambio y embrague: En baño de aceite con una capacidad de 0.7 litros.

Ruedas

Llantas de 19" equipadas con cubiertas de 2.75x19.

Presión de hinchado

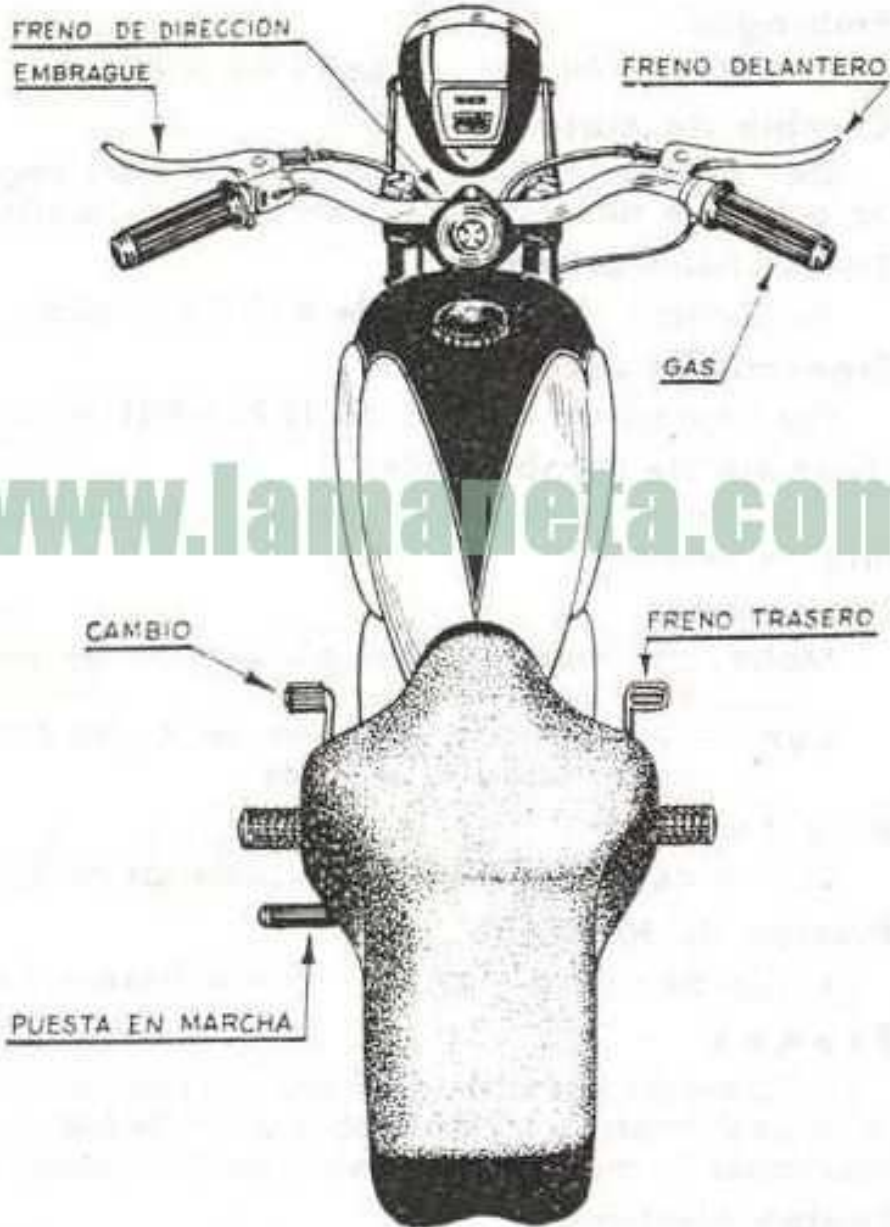
Rueda delantera 1.3 Kgs. Rueda trasera 1.6 Kgs.

Frenos

En aleación ligera de aluminio con tambores de 140 m/m. de diámetro y fricción sobre anillo de hierro duro, accionados a mano el delantero y por pedal el trasero.

Equipo eléctrico

Volante magnético con faro delantero, faro piloto y bocina de alta frecuencia.



Bujía

Bosch 225, Lodge HH-14, KLG F-70, Marelli 225, o equivalentes.

MANDOS Y SUS CARACTERISTICAS

Disposición

Mandos de pie:

Puesta en marcha y cambio de velocidades: en el lado izquierdo de la máquina.

Freno rueda trasera: en el lado derecho de la máquina.

Mandos de mano:

Embrague, luces, cruce, claxon y parada: en el lado izquierdo del manillar.

Gas y freno rueda delantera: en el lado derecho del manillar.

Freno de dirección: en el centro del manillar emergiendo de la pipa de dirección.

Llave de gasolina: en la cara inferior del lado izquierdo del depósito.

Características

Puesta en marcha: Por pedal.

Cambio de velocidades:

Por pedal, siendo su accionamiento como sigue:

P.M. a 1.^o: Pisar el pedal.

1.^o a 2.^o: Levantar el pedal.

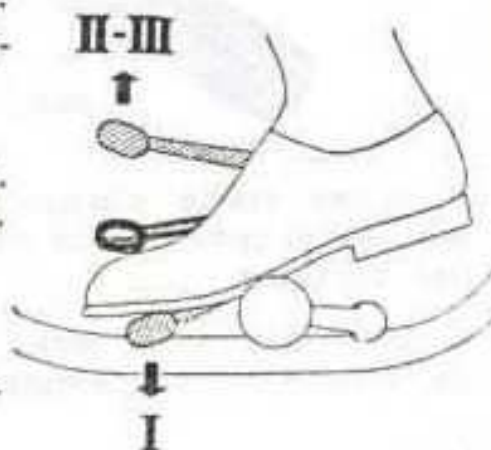
2.^o a 3.^o: Levantar el pedal.

3.^o a 2.^o: Pisar el pedal.

2.^o a 1.^o: Pisar el pedal.

O sea:

Para aumentar de velocidad: Levantar el pedal.



Para disminuir de velocidad: Pisar el pedal.

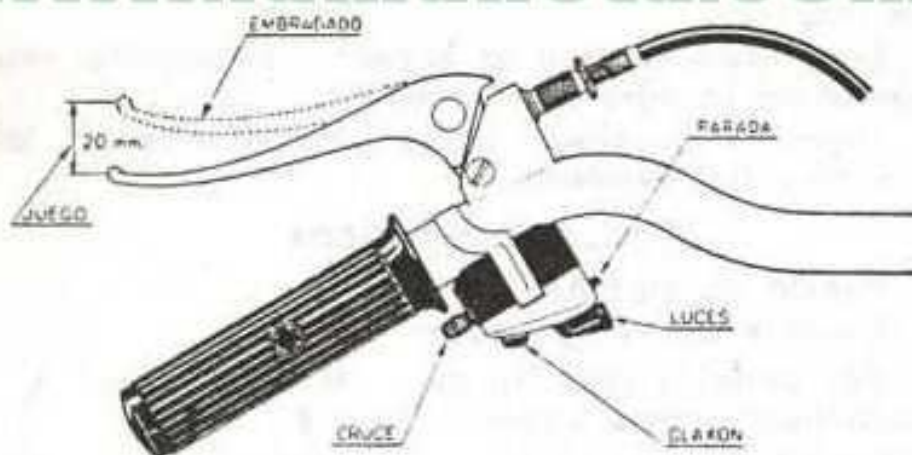
Freno rueda trasera: Por pedal, regulándose por el tensor situado en el plato portazapatas de la rueda trasera.

Embrague: Evitar siempre los accionamientos inútiles del mismo y la conducción a medio embrague.

Para su buena regulación es necesario que en la palanca de mano exista siempre un juego de unos 20 m/m. en su extremidad para que el cable quede por completo sin tensión mientras no se actúa para desembragar.

Dicha regulación se obtiene por medio del tornillo tensor situado en el manillar, recuperándose el desgaste con auxilio de un dispositivo regulador situado en la tapa del volante.

www.lamaneta.com



Luces, cruce, claxon y parada: Se maniobran por medio del conmutador situado junto al puño izquierdo del manillar.

Las luces permanecen apagadas mientras la llave de la cara frontal se mantiene en la central de sus tres

posiciones; llevándola hacia atrás se encienden simultáneamente las luces de ciudad y piloto, encendiéndose las de carretera y piloto al colocar dicha llave en su posición más adelantada.

La luz de cruce se manobra haciendo oscilar la palanquita situada en la cara lateral izquierda del conmutador.

Oprimiendo el pulsador que emerge de la cara frontal, se hace sonar el claxon.

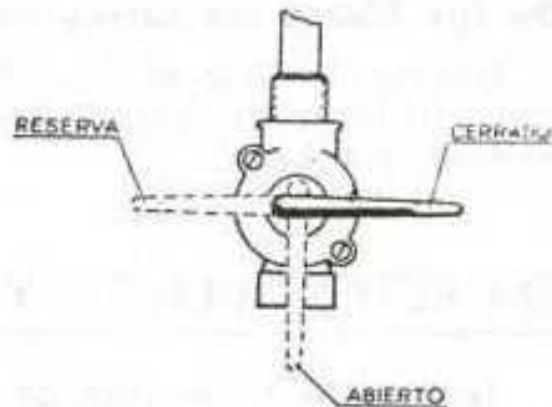
El motor se para al apretar el botón situado en la cara lateral derecha del mismo conmutador.

Mando de gas: Es del sistema de puño giratorio. Abre gas girando a la izquierda, es decir hacia el conductor, y lo cierra girando el puño en sentido contrario:

Freno de rueda delantera: Se regula su tensión actuando sobre los tensores dispuestos en el manillar y en el plato portazapatas de la rueda delantera.

Grifo de gasolina: El grifo de gasolina tiene tres posiciones.

Hallándose la llave horizontal y hacia la derecha, el grifo permanece cerrado; hallándose la llave vertical, el grifo dá paso al contenido del depósito principal; y hallándose la llave horizontal y hacia la izquierda el grifo dá paso al contenido de reserva.



INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE

Durante los primeros 500 kilómetros

Utilizar únicamente mezcla al 70% (0.7 litros de aceite por cada 10 litros de gasolina) y no sobrepasar las velocidades siguientes:

- en 1.º 20 Kms. por hora
- en 2.º 40 Kms. » » y
- en 3.º 60 Kms. » »

Limpiar frecuentemente la bujía para evitar las incrustaciones de carbón producidas por el exceso de aceite en la mezcla.

Utilizar siempre para dicha mezcla aceite de buena calidad, tipo SAE-40.

Al totalizar los primeros 500 Kms.

Vaciar el aceite del cárter y rellenarlo con aceite nuevo tipo SAE-40.

El vaciado debe hacerse con el motor caliente.

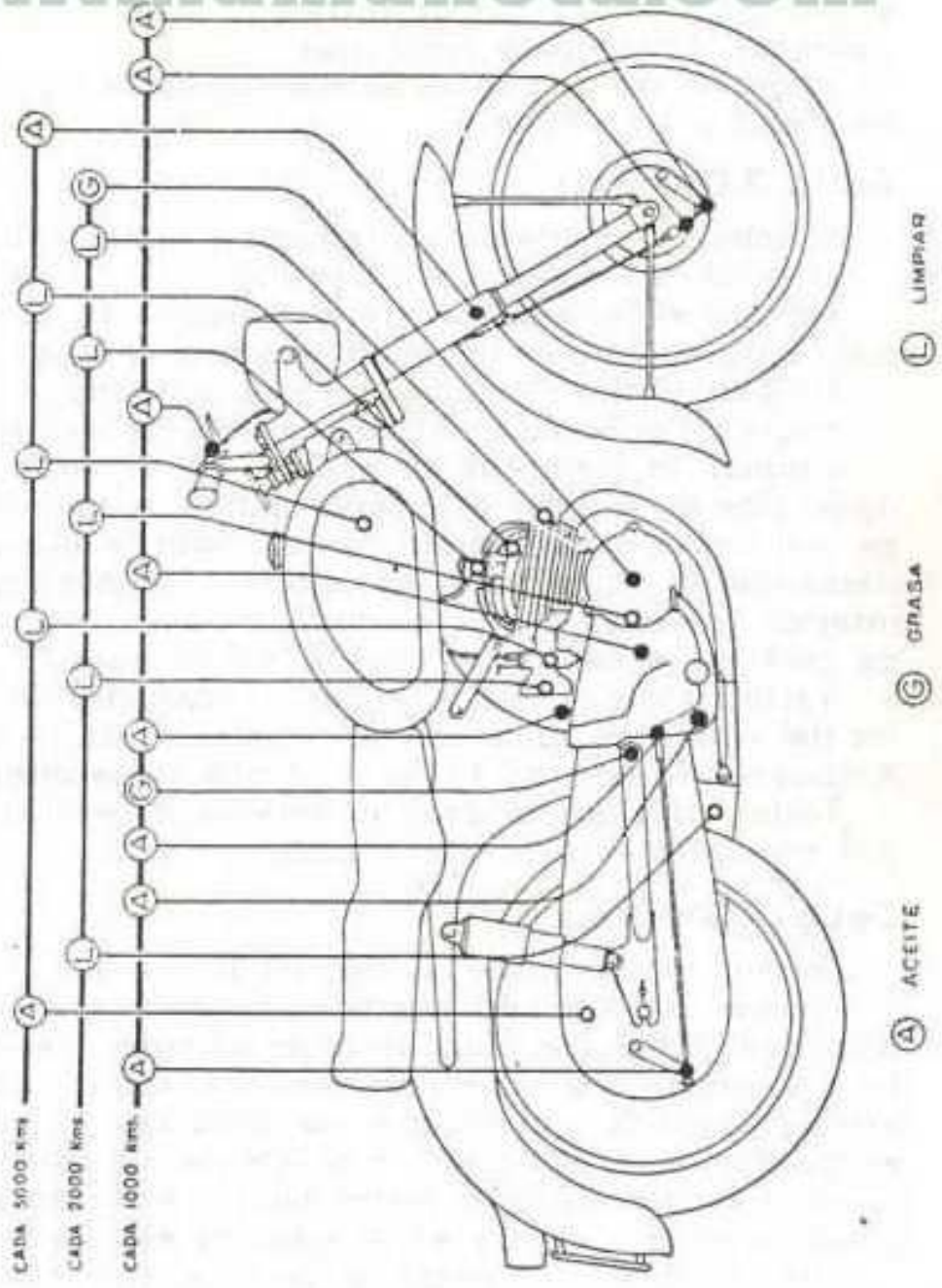
La capacidad es de 0'700 litros y el máximo nivel corresponde al final de rosca del tornillo tapón superior.

De los 500 a los primeros 2.000 Kms.

Utilizar mezcla al 5% (0.5 litros de aceite por cada 10 litros de gasolina) evitando sobrepasar los 80 Kms. por hora.

www.lamaneta.com
ENTRETENIMIENTO Y ENGRASE

Terminado el período de rodaje, las revisiones y engrase de la motocicleta deberán efectuarse según el siguiente grado de frecuencia.



Cada 1.000 Kms.

Verificar el nivel de aceite del cambio y embrague y engrasar las horquillas trasera y delantera y las palancas de frenos y embrague.

Engrasar con aceite las extremidades de los cables de freno y embrague.

Cada 2.000 Kms.

Cambiar el aceite del cárter con el motor caliente.

Limpiar el interior del silencioso.

Limpiar el filtro de aire del carburador desmontándolo y agitándolo en un baño de gasolina o petróleo.

Limpiar el filtro del depósito de gasolina.

Engrasar el fieltro de la leva del volante magnético.

Limpiar la lumbrera de escape del cilindro. Esta operación debe efectuarse separando el tubo de escape del cilindro, desmontando la culata y haciendo descender el pistón hasta dejarlo en el punto muerto inferior, teniendo mucho cuidado en que los residuos de carbón no caigan al interior del cilindro.

Verificar la apertura y limpiar los contactos del ruptor del volante magnético y los elementos de la bujía. Ambos deben estar a 0.4 m/m. o 0.5 m/m. de separación.

Todas estas operaciones aconsejamos sean hechas por un agente nuestro autorizado.

Cada 5.000 Kms.

Desmontar y limpiar el carburador.

Limpiar la carbonilla que se ha formado en la culata, cabeza del pistón y lumbreras de admisión y escape. Esta operación debe hacerse desmontando el tubo de escape, la culata y el cilindro, teniendo sumo cuidado en que los residuos no vayan al interior del motor. Al volver a montar colocar juntas nuevas en la base del cilindro, en la culata y en el tubo de escape.

Limpiar bien con gasolina pura el depósito del carburante.

Engrasar la cadena secundaria para lo cual, una vez desmontada, se lava previamente en un baño de aceite y petróleo y se sumerge finalmente en un baño de aceite extradenso

Renovar el aceite de la horquilla telescópica introduciendo 110 cm³ de aceite SAE-30 en cada pata. Esta operación, debe ir precedida de una cuidadosa limpieza de la horquilla que, por requerir el desmontaje de la misma, aconsejamos sea confiada a un Agente OSSA. Las siguientes renovaciones pueden demorarse hasta cada 10.000 Kms.

www.lamaneta.com
INSTRUCCIONES GENERALES

Presión de los neumáticos

Rueda delantera 1.3 Kgs. Rueda trasera 1.6 Kgs.

Tensión de cadenas

La cadena primaria no requiere ningún cuidado especial por trabajar sumergida en aceite y ser fija su tensión.

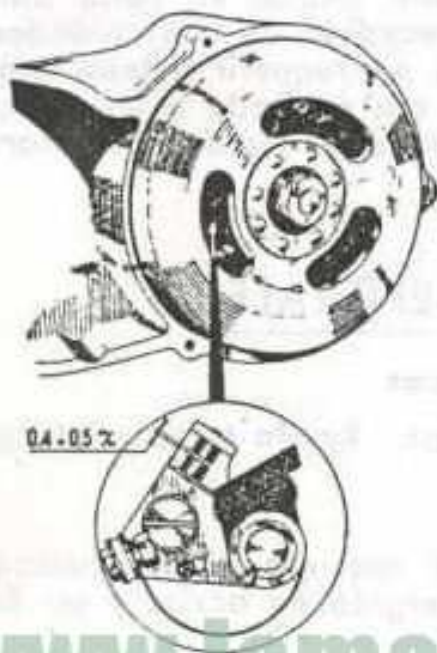
La tensión de la cadena secundaria debe ser regulada de forma que a mitad de distancia entre el piñón del motor y la corona de la rueda permita una oscilación o flecha de 20 m/m aproximadamente.

Las comprobaciones de esta tensión se efectúan a través del orificio que, obturado por un tapón flexible, existe en la cara visible del cubrecadenas.

Esta regulación se efectúa por medio de los tensores que actúan sobre el eje de la rueda, teniendo la precaución de realizar la operación con una persona sentada en el sillín ya que, sin el peso de ésta, varía la posición de la horquilla trasera.

Reglaje del encendido

Para la puesta a punto del encendido, quitar la tapa de protección del volante magnético y verificar que la separación entre los contactos del ruptor esté comprendida entre 0.4/0.5 m/m. Al iniciar los contactos su separación el encendido tiene que tener un avance de 16° a $17^{\circ} 30'$ correspondiente a 19/21 m/m. medidos sobre la periferia del volante magnético, antes del punto muerto superior.



El punto muerto se sitúa haciendo coincidir las marcas grabadas en el borde superior del cárter y en el volante magnético

Luces

No requieren otro cuidado que sustituir las lámparas inutilizadas.

La lámpara de carretera del faro es del tipo Bilux 6 voltios 35/35 wátios, y la de ciudad es de tipo cilíndrico 32 x 7,12 voltios 3.2 wátios.

La lámpara del piloto es de 12 voltios 3 wátios.



www.lamaneta.com

AGENTE:

ROMAY, S. A.
MOTO ESTACION S. A.
Manuel de Sardinera, 3
Teléfono 24008
CORUÑA

MAQUINARIA CINEMATOGRAFICA, S. A. - MALLOREA, 728 - BARCELONA

ELCOT: IMPR. - BARCELONA